

**ENSEIGNEMENT LUMIÈRE & ACOUSTIQUE**  
*Examen du Semestre 07*

**1. Rédaction d'un texte de description acoustique d'un lieu de votre choix à partir d'une écoute in-situ.**

*Lieu de description choisi : La gare ferroviaire de Roissy-Charles de Gaulle à Tremblay en France.*

Travaillant sur la plateforme aéroportuaire CDG depuis deux ans pour mes études en alternance, j'ai pu côtoyer de nombreuses fois la gare ferroviaire, dessinée par Paul Andreu. Celle-ci se matérialise par une structure champignon en béton très importante, ainsi que de nombreuses parties de façades en verre. Les commerces environnants de la gare lui permettent de conserver tout de même quelques faces pleines. Se trouvant sur un lieu de passage de trains mais aussi d'avions, piétons et de voitures il est forcément peu probable de n'avoir aucun indice de l'environnement extérieurs. La situation Covid-19, m'a tout de même permis de nuancer ce propos. En effet ayant très peu de visiteurs au cours de cette période, l'isolation acoustique extérieure est analysable. Le bâtiment semble être acoustiquement isolé aux flux piétons et routiers extérieurs. Cependant le même constat n'est pas vérifiable pour les bruits de décalages, atterrissages et les arrivées et départs de trains. L'épaisseur du bâtiment a donc des limites

En période de vol, le lieu laisse des indices évidents de son usage. On peut entendre à toute heure de la journée et de la nuit, les navettes de la plateformes qui se succèdent aux sous-sol de la gare et les différents messages vocaux destinés aux visiteurs. Les passagers sont également accompagnés de leur propre brouhaha d'excitation et de stress du au voyage. On peut entendre les achats qui se font dans les commerces, les différents agents de guichets qui tentent de se faire comprendre dans de nombreuses langues, les chauffeurs de taxis qui interpellent et les habitués de la gare qui se lamentent d'être entourés d'autant de monde.

Il me semble que la volumétrie du bâtiment est assez compliqué à saisir à l'oreille, car les lignes de trains et de navettes qui arrivent proches ou dans la gare en ont fait un bâtiment très longs et peu épais. En revanche le visiteur peu rapidement s'apercevoir d'une temporalité mise en place avec d'un coté l'arrivée des voyageurs et de l'autre les sorties. Entre ces deux ambiances se succèdent les commerces et les guichets qui offrent eux aussi d'autre atmosphères acoustiques plus lentes et détendues. On peut également parler d'une perception de la gare dans sa verticalité. En effet les visiteurs comprennent très rapidement que les lignes de trains vont s'enchaîner au sous-sol et que les autres mobilités se trouveront au rez-de-chaussé. Finalement il me semble que la signalisation fixe visuelle est là pour prendre le relais en cas de nombre trop importants de visiteur dans la gare et où le brouhaha floué toute perception. Je ne pense qu'il soit possible de dire que la Gare de Roissy soit faites de matériaux tout à fait adapté aux programmes acoustiques. Très rapidement le bruit des voyageurs devient très oppressant d'autant plus que les bruit extérieurs des avions vient s'y ajouter. Pour moi il me semble que cette ambiance peut stresser les usagers. On remet en question alors le verre qui est très présent et le béton lisse qui semble ne pas bien amortir les sons. La très grande hauteur sous-plafond doit également jouer un rôle.

Malgré quelques points négatifs, l'imaginaire des voyageurs est sollicité par l'ouïe. Les désagréments deviennent le signe que le voyage n'est pas loin et plonge les visiteurs dans une ambiance d'attente.