



VÉGETAL & ENTRÉES DE VILLES

COMPOSITIONS PAYSAGÈRES AUTOUR DES GRANDES VOIRIES

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT,
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME
CERTU
Documentation
9, Rue Juliette Récamier
69456 LYON CEDEX 06

Cet ouvrage appartient
au service documentation
du CERTU
Enregistré à l'inventaire sous
le n° 2968

& VÉGÉTAL & ENTRÉES DE VILLES

COMPOSITIONS PAYSAGÈRES AUTOUR DES GRANDES VOIRIES

Cet ouvrage est issu des travaux du groupe de travail "Entrées de Ville" du C.E.T.U.R. (Département Voirie Espace Public).
Il a été rédigé par Dominique GUY (C.E.T.E. Normandie-Centre), Michel PAYANY (C.E.T.E. Méditerranée)
et Patrice VERNEAU (L.R.O.P. de Trappes),
avec la participation d'Anne-Marie VIDAL et de Catherine SAVOUREY (stagiaire),
et sous la coordination de Jean-Claude GALLETY.

Les photos, sauf mention contraire, sont du C.E.T.U.R., des C.E.T.E. ou du L.R.O.P.
Enfin, nos remerciements vont à Évelyne CHARTIER et Francine RÉMILIEU qui ont eu la lourde tâche d'assurer la saisie.

P PRÉFACE

La situation de nos entrées de ville est aujourd'hui difficile.

Il est symptomatique en rencontrant nos collègues étrangers venant des pays voisins : Angleterre, Allemagne, Suisse, Pays Scandinaves, de les entendre souvent s'étonner qu'en France on ait pu ainsi laisser dégrader à ce point les espaces urbains des franges de villes.

Et il est vrai que l'environnement et la structure urbaine qui se sont développés depuis moins d'une trentaine d'années en périphérie de nos agglomérations, avec une certaine dynamique disons-le, se traduisent souvent par un véritable gâchis tant au plan du paysage visuel que des formes d'urbanisation. Les causes en sont multiples, complexes, dans une situation institutionnelle qui ne favorise pas toujours, loin s'en faut, un traitement concerté du problème.

Depuis quelques années une prise de conscience se fait jour, des actions sont entreprises et, ici où là, nous voyons poindre des initiatives qui montrent, qui font espérer qu'une reconquête paysagère va s'engager.

La publication de cet ouvrage s'inscrit dans cette perspective.

On a souvent démontré que le végétal pouvait jouer un rôle fondamental dans l'espace urbain.

D'abord parce qu'il est un matériau noble unanimement reconnu.

Mais aussi parce que sa puissance évocatrice plonge dans nos racines et symbolise comme des retrouvailles avec nos sources.

Enfin parce que malléable et doué de vie, il parvient à s'adapter plus que tout autre au façonnement du paysage et à la restitution d'un environnement de qualité.

Or les entrées de ville demandent aujourd'hui qu'on leur apporte ce supplément d'âme et cette qualité paysagère qui sied si bien à la ville quand on sait y prendre garde.

Par cet ouvrage le C.E.T.U.R. voudrait démontrer qu'avec attention, souci du détail ou encore sens d'une certaine mise en scène, les espaces des entrées de ville, mais aussi plus largement ceux des périphéries de ville, regorgent de lieux et de sites que le végétal pourrait enrichir et anoblir.

Composant ici un nouveau paysage, là structurant mieux l'espace, tempérant ailleurs la brutalité des architectures ou symbolisant la majestuosité des lieux, le végétal a d'innombrables facettes à jouer pour améliorer la qualité de l'espace urbain.

Puisse cet ouvrage participer à la diffusion et au partage de ces valeurs !



Le Directeur du C.E.T.U.R.
André LAUER

SOMMAIRE

Première partie

LA PROBLÉMATIQUE DES ENTRÉES DE VILLE

ENTRER DANS LA VILLE

1. Les traits communs aux entrées de ville..... 10
2. Des entrées de ville de qualité très variable 14
3. Des entrées de ville perçues différemment selon les usagers 18
4. Vers quel modèle ?..... 20

QUELS ENJEUX

POUR L'AMÉNAGEMENT DES ENTRÉES DE VILLE ?

1. Embellir l'entrée de ville..... 22
2. Favoriser l'identification de la cité..... 24
3. Améliorer la sécurité routière 26
4. Marquer l'itinéraire..... 28

DES LIEUX STRATÉGIQUES

POUR LA QUALITÉ DU PAYSAGE URBAIN

1. Les lieux annexes à la chaussée 31
2. Les échangeurs..... 40
3. Les délaissés 42
4. Les lieux publics sur territoires privés..... 44
5. Les espaces naturels ou artificiels qui renforcent le paysage 46

Deuxième partie

LE VÉGÉTAL EN ENTRÉE DE VILLE

LE RÔLE PRIMORDIAL DU VÉGÉTAL EN MILIEU URBAIN

1. La symbolique du végétal 50
2. Le végétal, matériau esthétique par excellence..... 54
3. Entrée de ville et végétal 56

UN PARTI D'AMÉNAGEMENT POUR L'ITINÉRAIRE

1. L'itinéraire doit être vu globalement..... 58
2. Affirmer un parti d'aménagement..... 60
3. Court terme, long terme..... 62

LE VÉGÉTAL

DANS LA COMPOSITION PAYSAGÈRE LE LONG DES VOIES

1. Le végétal signe d'une progression 64
2. Séquencer et rythmer avec le végétal..... 66
3. Le végétal outil de mise en scène 68
4. Paysagement et sécurité vont de pair 78

LE MATÉRIEL VÉGÉTAL

LA PALETTE VÉGÉTALE

1. Le gazon et les fleurs font bon ménage 82
2. Présence des fleurs 84
3. Des végétaux qui restent de bois 86

LA DIVERSITÉ DES MANIFESTATIONS DU VÉGÉTAL

1. Variété des formes 92
2. Jouer avec les couleurs 96
3. Savoir utiliser la texture des plantes 98
4. Symbiose et harmonie autour du végétal 100

LES FORMES DE BASE

1. Les sujets individualisés 102
2. Les haies et les bandes boisées 104
3. Les alignements d'arbres 106
4. Les mails 110
5. Les massifs et les bosquets 112
6. Les structures particulières 114
7. Principales formes végétales 116

LIMITES ET CONTRAINTES

DE L'UTILISATION DU VÉGÉTAL EN ENTRÉES DE VILLE

1. Un milieu pas toujours accueillant 118
2. Contraintes liées au végétal lui-même 124
3. Contraintes de gestion du végétal 126

LEXIQUE 128

ORIENTATIONS BIBLIOGRAPHIQUES 132

I NTRODUCTION

■ Pourquoi cet ouvrage ?

Les travaux du groupe de réflexion sur les "Entrées de Ville" animé par le CETUR ont souvent recommandé que le végétal joue un rôle important dans le retraitement ou l'aménagement des entrées de ville.

Sur un parcours d'entrée, lorsque l'on se situe plutôt vers les franges de la ville, on constate que les tissus urbanisés sont assez lâches, donnant l'impression de vide ou préservant de grandes étendues de territoire peu ou mal occupées. Le végétal devrait donc avoir dans ces secteurs un rôle important pour nourrir ces espaces et assurer la transition ville/campagne dans l'image classique que l'on se représente de l'interpénétration progressive de l'une et de l'autre.

Une autre caractéristique des entrées de ville est de présenter des tissus urbains destructurés, mal composés, ou parfois tout simplement en devenir.

À contrario, il a souvent été rappelé que le végétal était un outil efficace pour structurer l'espace en lui donnant des lignes de composition, des repères, des limites, tel que cela s'est fait dans la grande tradition de la composition urbaine du XVIIe, XVIIIe, voire XIXème siècle. L'arbre, la haie, le bosquet sont alors mobilisés pour ordonner, introduire le calme, poser des rythmes dans un environnement urbain passablement chahuté.

Par ailleurs, la ville est par essence minérale et l'on a souvent constaté le rôle convivial joué par la verdure - tout comme l'eau - dans les affects des citadins en milieu urbain. À situation difficile, nécessité d'un fort rééquilibrage, serions nous tenté de dire ...

Enfin dans des situations où le paysage fait l'objet d'une forte, si ce n'est d'une excessive appropriation visuelle par la publicité, par les enseignes, mais aussi par toute une série d'interpellations agressives, il a été mis en évidence le fait que le public accordait beaucoup de faveur aux images à résonance publique, c'est à dire à des images urbaines où il a l'impression que l'on ne lui impose rien, où l'on respecte sa liberté. Les travaux du groupe de travail ont ainsi démontré que le végétal, qu'il soit sur des espaces publics... ou privés jouait particulièrement bien ce rôle.

Ainsi, sans considérer que la végétalisation soit la seule solution, nous estimons que le végétal a un rôle primordial à jouer dans la requalification, la structuration ou tout simplement l'embellissement des entrées de ville.

Nous assignerons donc à cet ouvrage la tâche d'explorer les différents usages du végétal implanté le long des grandes voiries sur les espaces publics, mais aussi sur les espaces privés qui constituent ici la plupart du temps un arrière plan déterminant.

■ Qu'y trouvera-t-on ?

Cet ouvrage n'est pas un traité sur le végétal. On n'y trouvera donc pas d'informations techniques, ni pratiques : on devra pour se faire se reporter aux ouvrages appropriés mentionnés dans la bibliographie. L'objectif de cet ouvrage est plutôt de révéler les rapports entre l'urbanisme, l'aménagement et le paysagement par le végétal.

Nous tenterons donc d'identifier les enjeux sur ce type de paysage, de rechercher les lieux où l'arbre ou la plante peuvent (doivent ?) avoir un rôle à jouer, d'indiquer les modes de plantations les mieux adaptés à ces milieux et de préciser aux gestionnaires les attitudes à adopter pour assurer la réussite du paysagement dans des situations parfois difficiles.

Nous chercherons aussi à indiquer quel peut être l'apport du végétal suivant les différents types de situations rencontrées, ou les différentes questions posées : structurer, rendre lisible, masquer, valoriser...

■ Qu'entend-t-on par entrées de ville ?

Nous l'avons dit, cet ouvrage est issu du groupe de réflexion sur les entrées de ville. Si celles-ci représentent souvent des situations spécifiques, il n'en demeure pas moins qu'elles comportent beaucoup d'analogie avec d'autres cas : il s'agit par exemple des rocales ou déviations qui se créent en périphérie d'agglomérations, ou des voiries nouvelles desservant des quartiers en cours d'urbanisation. Celles-ci connaissent à peu près les mêmes effets induits : recherche de l'effet vitrine, urbanisation rapide, absence de vision globale sur l'espace, etc.

Ceci fait que de nombreux raisonnements tenus dans ce livre s'appliquent à tous les lieux, situés souvent en frange de ville ou en banlieue, qui connaissent une urbanisation plus ou moins rapide et présentent des espaces distandus, parfois très déstructurés. Si l'entrée de ville garde sa spécificité (progression d'un itinéraire, effet de porte, introduction à la cité) beaucoup de questions sont cependant transposables à toutes les grandes voiries présentant les caractéristiques qu'on a décrites ci-dessus.

Aussi, on pourra étendre un certain nombre d'idées ou de propositions contenues dans cet ouvrage aux grandes voiries de périphéries, rocales, déviations ou autres "boulevards urbains" (1).

Par commodité, mais aussi parce que la locution est davantage chargée de sens que les mots "voie", "axe", "grande voirie", "pénétrante" ou "rocale", nous continuerons à utiliser assez souvent le mot "entrées de ville".

■ Le plan de l'ouvrage

Dans une première partie, il nous a semblé utile de rappeler un certain nombre de conclusions du groupe de réflexion "Entrées de Ville" du CETUR pour resituer la démarche végétale dans la problématique plus générale de l'aménagement ou de la requalification de ces entrées. Nous rappellerons donc rapidement la situation en France aujourd'hui, pour situer les enjeux pour l'aménagement des entrées de ville. Nous procéderons aussi dans cette partie à un recensement des endroits à végétaliser et susceptibles de représenter des caractères forts pour le paysage.

Dans une seconde partie nous aborderons le rôle du végétal en entrée de ville en nous intéressant aux choix d'aménagement le long d'un itinéraire et aux fonctions à attribuer au végétal.

Enfin dans une dernière partie, et sans rentrer dans le détail, nous rappellerons toutes les possibilités que le matériel végétal offre à l'aménageur, en nous efforçant chaque fois que c'est possible de dire comment il faut répondre aux problèmes spécifiques rencontrés le long des grandes voiries. Pour finir nous évoquerons les conditions parfois difficiles de la vie des végétaux dans des milieux souvent hostiles pour insister sur le fait que la réussite tient à un grand savoir-faire...

(1) Souvenons-nous en passant qu'un boulevard est par définition toujours...urbain, et que l'origine du mot désigne une voie tangentielle. Une certaine confusion s'est installée aujourd'hui dans la notion de "boulevard urbain".

LA PROBLÉMATIQUE DES ENTRÉES DE VILLES



Première partie

ENTRER DANS LA VILLE

1. LES TRAITS COMMUNS AUX ENTRÉES DE

L'entrée de ville a évolué physiquement et symboliquement au fil des siècles. De la porte moyenâgeuse, frontière symbolique et physique clairement identifiable entre la ville et la campagne qu'elle était autrefois, l'entrée est devenue parcours traversant au fil de l'histoire et successivement les faubourgs, la banlieue, le péri-urbain, s'étirant toujours plus pour relier la campagne et la ville. Le parcours d'entrée est ainsi constitué de l'axe routier et de son environnement. L'organisation spatiale et les caractéristiques de ses composantes déterminent des séquences visuelles dont l'enchaînement rarement progressif de la campagne à la ville est soumis à une évolution rapide et constante (création, extension de secteurs urbanisés, de secteurs à caractère artisanal ou commercial, rénovation de quartiers...).

Les entrées de ville sont le fruit de l'action des nombreux agents économiques qui les ont investies et qui les gèrent (collectivités locales, industriels, afficheurs, gestionnaires de la voirie) et présentent à ce titre des caractéristiques récurrentes que l'on retrouve, selon le contexte local plus ou moins affirmées.

■ Problème d'image et d'identité

Aujourd'hui en tout point de l'hexagone l'entrée de ville répond à un même stéréotype. Elle nous donne à voir dans la plupart des cas des images banales constituées par des objets architecturaux synonymes d'enlaidissement ou de standardisation (bâiments commerciaux, entrepôts...), une profusion de panneaux d'affichage, d'enseignes hétéroclites et démesurées qui annihilent l'identité de la ville aussi bien celle vers laquelle on se dirige que celle que l'on traverse. Les villes ne se reconnaissent plus au travers de leurs parcours d'entrée. L'absence d'un parti d'aménagement maîtrisé crée généralement un espace où les objets s'accumulent, se surimposent au coup par coup avec une logique économique individuelle sans aucun souci d'harmonie. L'image qui s'en dégage, sauf hasard heureux, est peu valorisante, voire dévalorisante.

Entrée de ville : surenchère du message...



■ Une urbanisation anarchique

La "ville-mère" ou "ville-centre" n'est pas toujours maître du destin de son entrée. En effet celle-ci se situe généralement, tout ou partie, sur le territoire des communes limitrophes. Aussi la "ville-mère" n'a pas, ou que partiellement, la compétence pour y intervenir. En outre, les communes voisines n'ont pas nécessairement les mêmes soucis d'aménagement sur leur territoire.

Ici l'entrée de ville est investie par de nombreux acteurs économiques (commerces de grande distribution, industries et activités, promoteurs et lotisseurs, groupes et individus) qui s'y installent pour bénéficier de nombreux avantages, d'ordre foncier tout d'abord, car on y trouve aisément de vastes terrains constructibles à des prix nettement inférieurs à ceux des secteurs urbains, d'ordre fonctionnel parce qu'ils bénéficient d'une très bonne desserte et enfin d'ordre publicitaire car ces lieux répondent à "l'effet vitrine" recherché par l'ensemble des acteurs.

Chacune des occupations précitées pose des problèmes particuliers en terme d'aménagement et de paysage. L'implantation des commerces de grande distribution ou

celle d'industriels, et de leurs inséparables parkings ou espaces de stockage, accapare le champ de vision, l'appauvrit, et escamote le paysage situé au-delà en créant un linéaire "industrialisé", banal et souvent sans profondeur.

Pour répondre à leur souci d'être vus et d'être remarqués en premier, les gérants d'entreprises ont recours à des enseignes et panneaux publicitaires de plus en plus nombreux et gigantesques aux couleurs vives et criardes ; quant aux afficheurs ils trouvent là un espace sans contrainte ou presque, où ils peuvent exceller, le tout créant un paysage "de pub" d'une extrême pauvreté.

L'installation des constructions ou des fonctions se fait sans cohérence d'ensemble.



■ Dévitalisation urbaine

Les termes de la vie locale, de la vie urbaine sont en général plus mal posés là qu'ailleurs. "Mal des banlieues", difficultés à se situer dans la ville, à avoir des repères et à pouvoir développer un sentiment d'appartenance à la cité sont des réactions courantes ici. Souvent ces difficultés résultent de l'insuffisance d'un fonctionnement urbain à base de services et d'équipements, de transports en commun ; ou du manque de structuration du réseau viaire. La constitution d'un pôle urbain à l'entrée de ville n'a pas été suffisamment analysée et programmée en tant que telle dans les documents d'urbanisme ou bien il n'y a pas eu d'analyse prévisionnelle du processus.

Le parcours d'entrée traverse des quartiers qui se juxtaposent mais qui ne présentent aucune continuité fonctionnelle. Ici tout est conçu pour favoriser les déplacements motorisés ou du moins rien n'est fait pour favoriser les déplacements des piétons. Les franges des villes ne sont plus à son échelle.

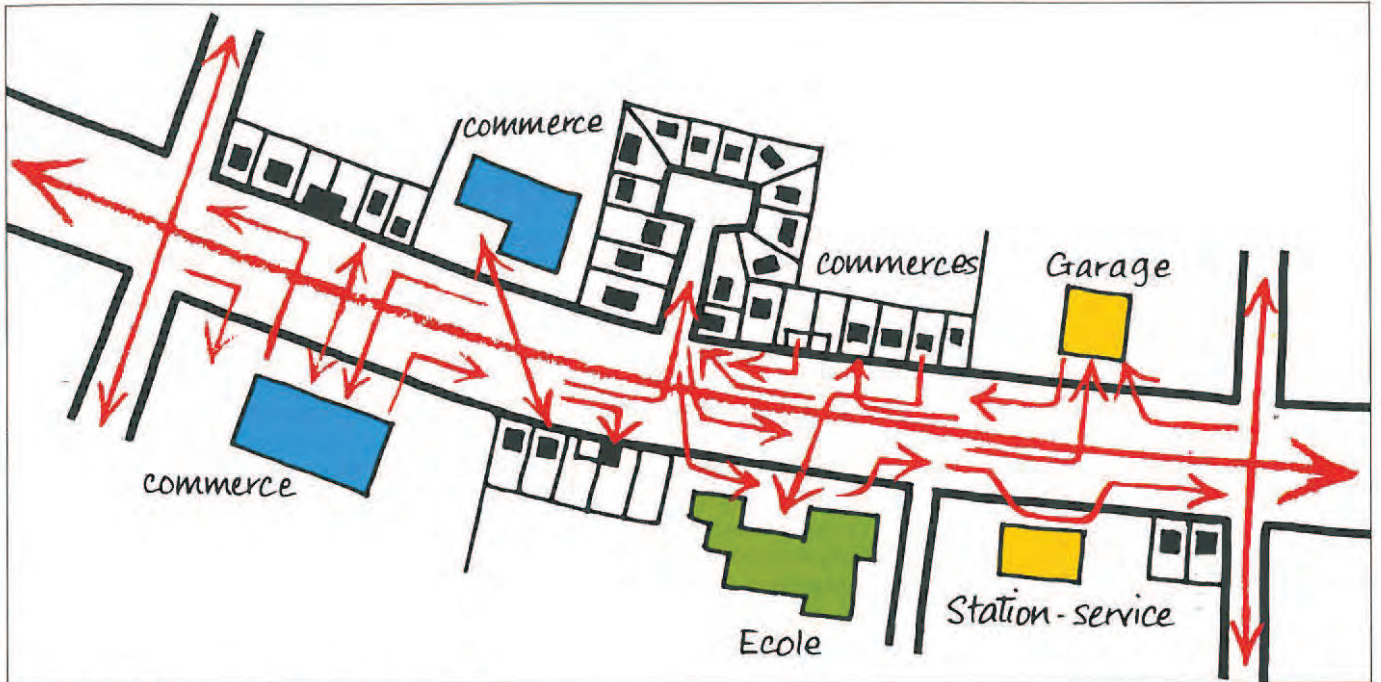
Il n'est pas rare de voir s'installer un centre commercial d'un côté de la voie et se développer de l'autre côté à l'écart du centre-ville et de ses services, un secteur d'habitat collectif. L'incitation est alors grande pour les citadins de traverser la voie pour aller faire des courses, avec tous les risques que cela comporte.

■ Multiplication des risques d'insécurité

Les voiries sont conçues pour être spacieuses, confortables, somme toute "roulantes". Elles ne présentent aucune caractéristique de nature à faire ralentir, mais au contraire elles incitent à une vitesse excessive.

Gigantisme, caricature d'architecture...





Multiplicité des usages et des manœuvres induites.

La vitesse n'est pas forcément réglementée comme dans la ville, les panneaux de limite d'agglomération ne sont pas toujours placés en cohérence avec le site traversé.

Les accidents de la circulation sont là en général plus nombreux qu'ailleurs et sont liés à la confrontation des usages sur la voie et des conflits qui en découlent.

Pour le trafic local, l'automobiliste y effectue de nombreuses manœuvres. Il est amené à tourner à gauche, à droite, à s'insérer ou laisser s'insérer ou doubler un autre véhicule, il est parfois tenté de faire demi-tour ou marche arrière pour accéder à une voie de desserte, à un commerce, à une station-service. Dans le même temps il peut se trouver en conflit avec d'autres usagers plus vulnérables : les piétons, par exemple, qui s'appêtent à traverser la chaussée ou encore le cycliste qui longe le bas-côté.

Cherchez la signalisation routière !



2. DES ENTRÉES DE VILLE DE QUALITÉ TRÈS

L'analyse des parcours d'entrée de ville, qui a été établie à partir d'une analyse qualitative et perceptive d'un certain nombre d'itinéraires, a permis de dégager une échelle de valeur de ces parcours. Elle regroupe d'un côté tous les facteurs qui dévalorisent l'entrée et appellent un traitement ; de l'autre elle rassemble les caractères positifs qui vont servir de références (1).

■ Les itinéraires confus et désagréables

À un bout de l'échelle, ces itinéraires présentent un environnement visuel de médiocre qualité, des difficultés de conduite et de repérage, les accidents s'accroissent.

Les occupations latérales sont pêle-mêle, on y trouve côte à côte de l'habitat collectif, des grandes surfaces commerciales, des friches agricoles ou commerciales, des lotissements, de l'habitat diffus. On ne sent pas de logique de progression, d'organisation. Chacun est venu s'installer là, au coup par coup, sans souci de cohérence ou du moins c'est l'impression qui en ressort. Les bâtiments sont quelconques, l'aménagement des grandes surfaces commerciales est minimum et l'entretien très insuffisant.

Il y a surenchère de panneaux publicitaires et de couleurs agressives. Les espaces libres se résument souvent à des "nappes" de parking. Les installations généralement plaquées en continu sur une frange étroite le long de la voie suppriment toute profondeur de champ. Ces itinéraires constituent la mauvaise référence ; ils demandent une requalification en profondeur.

Sentiment d'un paysage altéré, panneau d'entrée d'agglomération placé trop loin de la ville.



■ Les itinéraires "ordinaires", "quelconques"

Les itinéraires qui entrent dans cette catégorie intermédiaire sont pour l'essentiel des entrées modernes, des voies aménagées récemment de type "rocade". Ces itinéraires atypiques, ni beaux, ni laids, sont ressentis comme décevants. Souvent à la faveur d'un nouveau tracé, ils s'inscrivent dans un tissu urbain qui n'était pas prêt à les accueillir. Ces nouveaux tracés de voie font souvent découvrir les arrières de bâtiments jusqu'à soustraits au regard du public : des façades peu ou pas entretenues, sans qualité architecturale, des terrains fourre-tout (stockage de matériaux et matériels hors d'usage...) ou des friches.

Ils affichent des images visuelles d'une grande pauvreté : c'est le royaume de l'écran antibruit ou de la butte de protection phonique, les aménagements sont certes soignés mais ne présentent aucune originalité, ils pourraient se situer n'importe où, il ne s'en dégage aucune identité.

Ils mettent en évidence une dissymétrie latérale des tissus traversés, parce que la voie n'a pas été conçue comme un espace qui unifie deux bords : d'un côté des pavillons, de l'autre un mur d'usine, une friche... Il n'y a pas d'adéquation ou de continuité entre les occupations en rive et le traitement de la voie, des peupliers s'alignent devant une zone

d'activités et des panneaux publicitaires devant un groupe d'habitations...

Sans être toujours crucial, le problème de la circulation est souvent mal résolu et l'on constate généralement des vitesses excessives. Enfin l'absence d'originalité de ces voies pose souvent des problèmes de lisibilité de l'itinéraire ou de repérage. Ces itinéraires ne réclament pas forcément des interventions lourdes ; ils demandent qu'on les "personnalise" davantage, qu'on renforce leur urbanité. Dans ce contexte le végétal prendra toute sa dimension.

(1) Cette typologie a été établie dans le cadre du groupe de réflexion du CETUR cf. ENTRÉES DE VILLE, Premier Bilan, CETUR, Juillet 1991.

Dans un tel contexte les pylônes passeraient presque inaperçus.



■ Les itinéraires agréables, harmonieux

À l'autre extrémité, ces itinéraires rassemblent les facteurs positifs. Ils posent peu ou pas de problèmes de conduite. On perçoit une progression de l'entrée jusqu'au centre qui permet d'adapter sa conduite et de se repérer.

Ils donnent à voir des images fortes de la ville, mais aussi de la campagne. Le paysage n'est pas forcément un paysage historique ; des secteurs d'activités traités harmonieusement sont eux aussi perçus positivement. Mais les itinéraires que l'on qualifie d'agréables, d'harmonieux, présentent tous des images de nature végétale, qu'elles soient champêtres ou artificielles (parcs, équipements de loisirs). Les images de verdure, naturelles ou composées, sont ressenties comme des images publiques. Elles procurent à l'œil le sentiment de la liberté, de la non appropriation des vues par un groupe restreint et c'est en cela qu'on les apprécie. Les arbres, même s'ils sont sur le domaine privé, sont instinctivement associés au patrimoine public.

Force est de constater que la présence du végétal contribue grandement à rendre ces itinéraires agréables.

Par ailleurs les constructions sont soignées. Elles présentent une certaine harmonie entre elles. Les masses urbaines sont ordonnées, structurées. Les espaces intermédiaires (parkings, trottoirs, îlots directionnels) sont aménagés, paysagés.

Bien traitées, une zone commerciale

et sa voirie peuvent produire un sentiment de modernité sans faire désordonné pour autant.





*La qualité des abords incite à se laisser guider.
Clarté de la voie.*



3. DES ENTRÉES DE VILLE PERÇUES DIFFÉREMMENT

L'entrée de ville est vécue différemment selon les usagers (piéton, cycliste, automobiliste) qui la fréquentent et selon leurs intérêts du moment :

- comme un lieu de passage pour aller quelque part, on conduit sa voiture...
- comme un lieu de nécessité, on y vient pour faire des achats,
- comme un lieu de vie ou d'activités, on y travaille, on y demeure, ou on y vient pour ses loisirs.

Ces différentes situations, qui relèvent parfois de modes de déplacement diversifiés, donnent lieu à des perceptions différentes de l'espace.

Sentiment d'arriver vers un milieu équilibré.

