



HAL
open science

Suivre la ligne : méthodologie de l'exploration de la ville par la marche en suivant une ligne, appliquée à un voyage à Porto, recherche, expérimentation, analyse

Fanny Biecher

► To cite this version:

Fanny Biecher. Suivre la ligne : méthodologie de l'exploration de la ville par la marche en suivant une ligne, appliquée à un voyage à Porto, recherche, expérimentation, analyse. Architecture, aménagement de l'espace. 2018. dumas-01784555

HAL Id: dumas-01784555

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01784555>

Submitted on 3 May 2018

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

SUIVRE LA LIGNE

*Méthodologie de l'exploration de la ville par la marche
en suivant une ligne, appliquée à un voyage à Porto.*

Recherche // Expérimentation // Analyse

COLLEGE INTERNATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Remerciements

Merci à Laurent Devisme pour son encadrement.

Merci à tous ceux qui m'ont accompagnée dans mes voyages, ces dernières années, Léo, Léo, David et Thomas.

Merci à Noëlle pour la relecture, et Bénédicte pour la correction de la bibliographie.

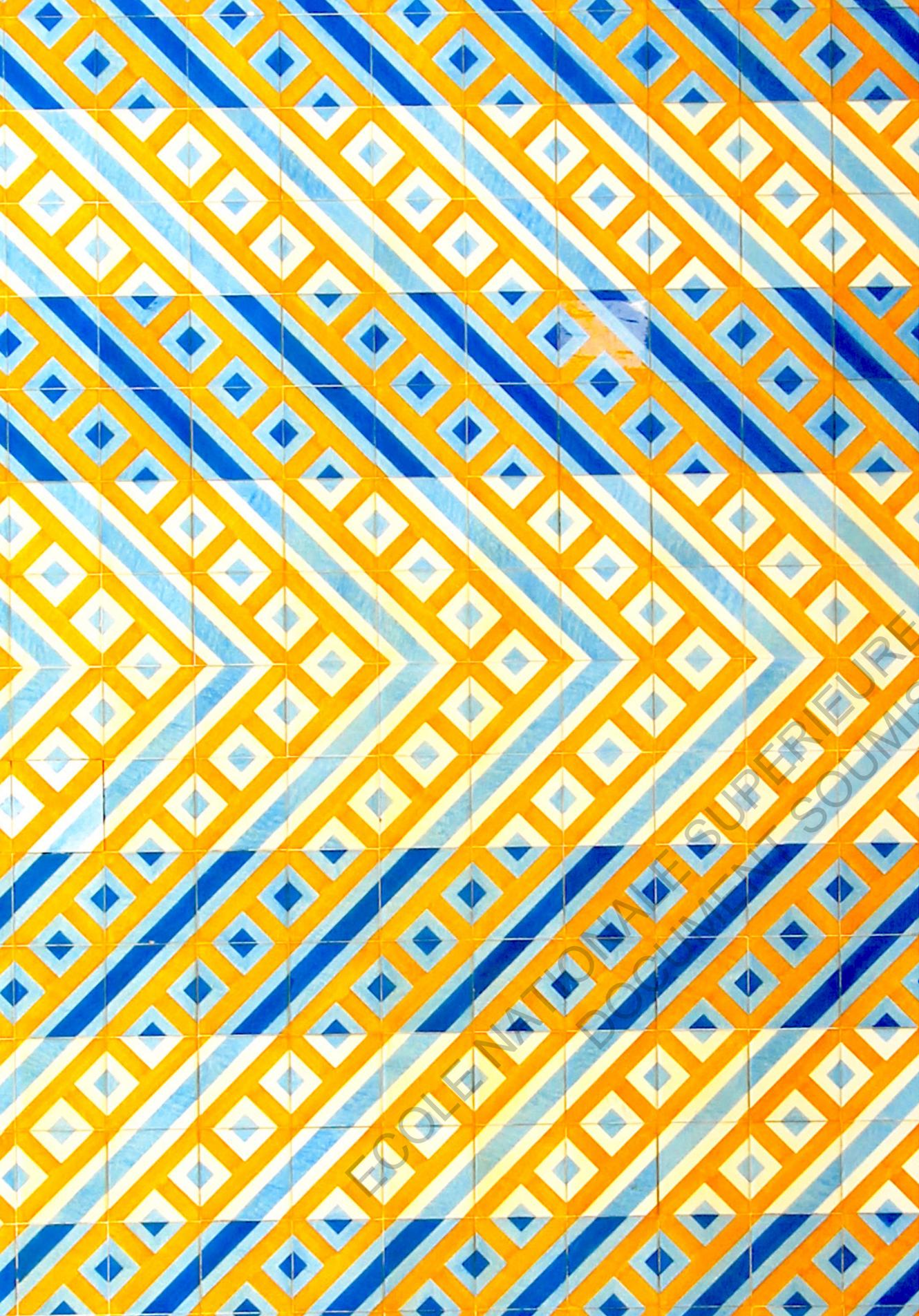
Mes compagnons de travail, sur la dernière ligne droite, Léo et Robinson.

Toutes les images, photographies, cartes et schémas sont le fruit de ma production.

Les images séparant les parties sont des photographies personnelles des compositions en azulejos de la gare de Contumil, d'après les œuvres d'Eduardo Nery. À partir d'une seule forme de carrelage, il produit des compositions toutes différentes, j'en présente là quelques extraits.

Chaque sous-partie commence par une photo des azulejos (carrelages) posés en façades des bâtiments que j'ai observés pendant mes marches. Je les ai reconstitués pour donner une idée des motifs qui composent la ville.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
AU DROIT D'AUTEUR
SOUSSIONS

// SOMMAIRE

INTRODUCTION	011
RECHERCHE	017
1. Expérience personnelle de voyages particuliers	021
2. Les Explorateurs des villes d'aujourd'hui	035
3. Différents thèmes dans le processus de l'exploration d'une ville	047
4. Explorer la ville en suivant un protocole particulier	077
EXPÉRIMENTATION	083
1. Préparer - <i>Commencer le voyage avant de partir</i>	087
2. Découvrir - <i>Partir et explorer un territoire nouveau</i>	101
3. S'installer - <i>Poser ses repères et s'approprier le voyage</i>	119
4. Approfondir - <i>Revoir les faits et à faire</i>	149
5. S'habituer - <i>Quand l'ailleurs devient chez soi</i>	153
6. Revenir - <i>Finir le voyage et comparer les réalisations aux intentions</i>	181
ANALYSE	189
1. Expérimenter la ligne en entier	195
2. Changer la manière de marcher	219
3. Se détacher de la ligne	241
OUVERTURE	283



«C'est par les pas que se révèle l'espace. L'espace architectural n'est autre que le vide qui relie et enveloppe les volumes qui composent un édifice ou une ville. Il agit comme un révélateur de formes. Pour ressentir l'espace, pour l'avoir présent à l'esprit et lui donner une consistance réelle, il faut se déplacer, tourner, revenir en arrière, regarder sous tous les angles.»

Architrek
Philippe Robert
Paris : La Découverte, 2015, p. 23

Étudier l'architecture m'a appris à voir autrement mon environnement. J'ai commencé à voir la ville et ce qui la compose avec de nouvelles connaissances et donc un regard plus critique et référencé. Quand j'ai commencé mes études, je me suis mise à regarder ce qui m'entoure différemment : les bâtiments, la ville, les paysages mais aussi mon environnement de manière générale. Ce qui m'entoure est devenu des tableaux pour lesquels j'allais m'intéresser aux couleurs, aux formes, aux compositions... J'ai développé une manière plus sensible de voir ce qui m'entoure. Philippe Robert raconte que lorsqu'il marche, ce qu'il perçoit autour de lui prend l'apparence d'un tableau¹, et plus encore d'un tableau vivant car la vue est enrichie par les autres sens.

¹ibid, p. 16

Ainsi, j'ai commencé à percevoir différemment mon environnement, à m'intéresser à certains éléments que d'autres voient sans regarder, à remarquer les détails qui passent normalement inaperçus, à trouver une certaine esthétique dans la technique ou dans les éléments du quotidien. Il m'arrive de regarder longuement un échafaudage, l'enchevêtrement de pièces métalliques qui créent un assemblage complexe ; le détail des coups de pinceau d'une peinture ; le bouillonnement de l'écume de la mer derrière le bateau, etc...

Toutes ces nouvelles choses que j'ai apprises à voir autrement est amplifiée pendant les temps de voyages. Les découvertes sont plus intenses, ce sont de nouveaux éléments que j'ai maintenant appris à voir différemment et donc à redécouvrir à l'infini. C'est pourquoi, mes voyages et explorations sont perçus autrement depuis que je fais de l'architecture.

C'est pourquoi, dans cette étude, j'ai voulu développer l'idée d'explorer la ville autrement, en m'attardant davantage sur la façon de le faire, l'aspect méthodologique d'une nouvelle forme d'exploration urbaine. J'ai construit ma réflexion sur un processus d'étude en trois temps : Recherche, Expérimentation et Analyse. C'est de ce principe R-E-A que je suis partie, vers lequel je suis revenue, il est mon point de départ, mon accroche, mais aussi mon fil rouge et mon repère grâce auquel j'ai construit ma réflexion.

À l'origine, je me suis posée la question de comment explorer une ville : on commence par des recherches sur la ville en question, on l'expérimente ensuite en se rendant sur place, et pour finir, on analyse ce que l'on a vu et, pour conclure, on donne une raison à cette exploration. C'est ainsi que j'ai voulu développer mon plan en trois parties (R-E-A) sur le même principe, mais de manière plus aboutie et plus poussée dans les réflexions de chaque thème : Recherche, Expérimentation et Analyse.

La recherche va permettre de mettre en avant ce que j'ai déjà fait et ce qui a déjà été fait par d'autres, quels aspects je veux développer et donc quels thèmes je vais aborder. La recherche pose ma problématique, comment je veux explorer la ville, sous quels aspects et avec quels enjeux.

Ensuite, l'expérimentation correspond au temps vécu sur place et sa préparation. Il me faudra bien sûr le retransmettre au plus simple, le présenter le plus fidèlement, sans prendre parti, pour montrer tout ce qui a été fait.

Enfin, le temps de l'analyse permet de revenir sur ce qui a été fait, en tirer des conclusions, faire quelque chose de l'expérimentation, la porter à son apogée afin de l'achever. J'ai choisi dans cette étude, de décrire la manière que j'ai utilisée pour présenter et retransmettre mon expérimentation. Puisque mon étude globale s'intéresse à la méthodologie de l'exploration, autant l'achever sur comment la présenter pour donner envie de la pratiquer à d'autre, peut-être encore différemment.

Cette logique R-E-A suit à peu près chronologiquement mon travail, si ce n'est que la recherche a continué tout du long, une première partie m'a servi de lancement. Je vais en retenir ce qui introduit mes idées, je ne donnerai ici qu'une approche personnelle des différents thèmes que j'ai abordés pour montrer ce qui m'a servi dans la suite de mon étude.

Par ailleurs, je vois forcément des limites à cette approche. Différencier aussi clairement ces trois temps empêche un jeu d'aller-retour et de regards croisés entre les idées. C'est pourquoi j'introduis ici les différentes manières dont on peut lire mon étude, j'explicité les croisements que l'on peut faire pour comprendre mon travail dans sa globalité.

Je fais références aux recherches dans l'expérimentation, mais la recherche est aussi la présentation des idées que j'ai utilisées dans l'expérimentation et l'analyse, donc je ne présente pas toutes mes recherches mais bien celles qui m'ont servi après.

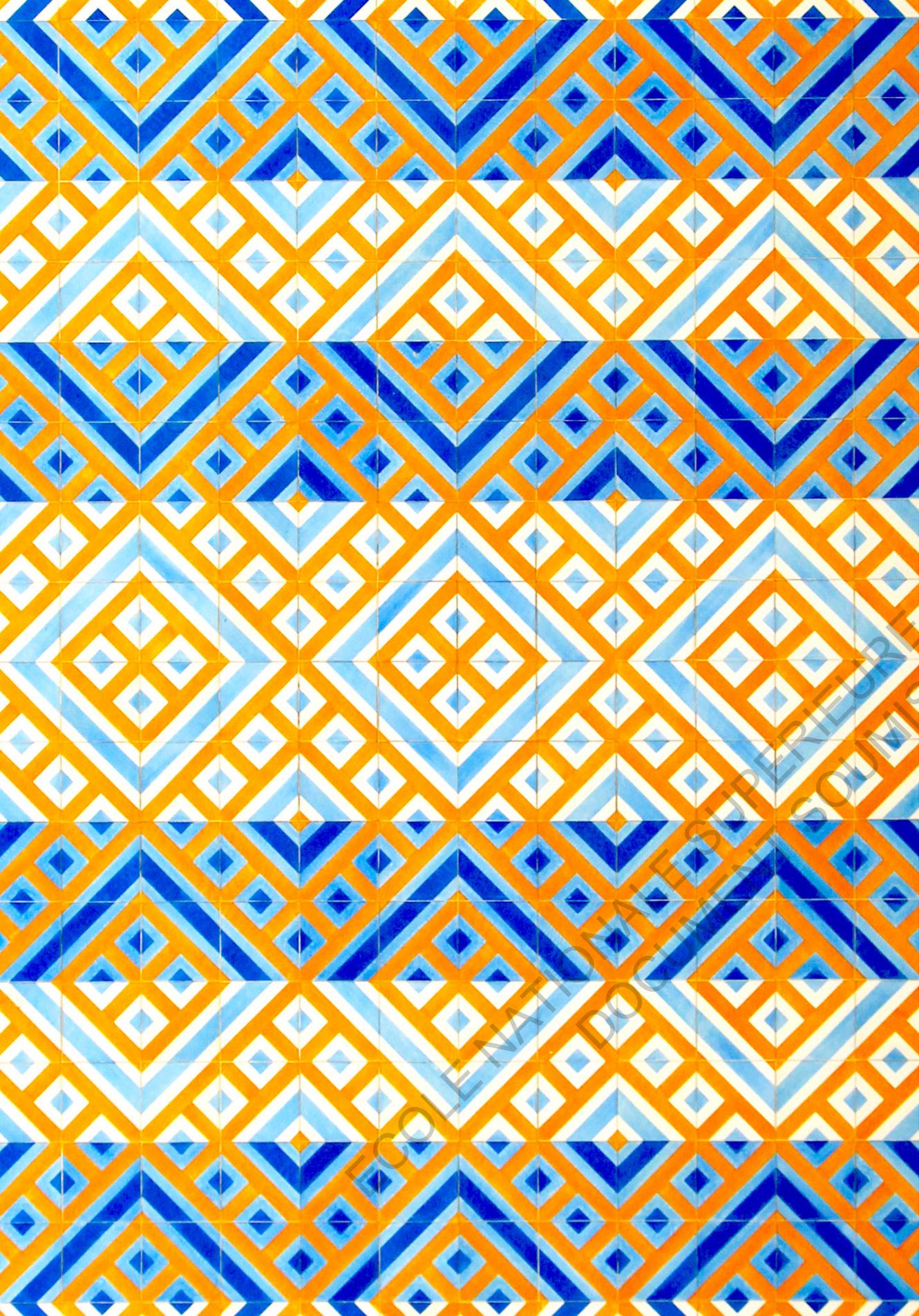
Le temps de l'analyse reprend les expérimentations pour les voir autrement, mais en reste quand même très proche. Ce que j'introduis dans les expérimentations est complété par l'analyse, mais il faut parfois aller de l'un à l'autre pour comprendre toutes les nuances. L'analyse peut aussi apparaître comme la rencontre entre les recherches et l'expérimentation, mais c'est aussi aller chercher plus loin.

Certains sujets ont été traités dans les trois parties, les retrouver à chaque fois, peut donner une sensation de répétition, mais ce sont à chaque fois des aspects différents qui sont traités et approfondis au fur et à mesure : la recherche vient de ce que j'ai appris de l'expérience d'autres, l'expérimentation retransmet brutalement le temps où je me suis mise en scène et l'analyse revient sur ce que j'ai fait en poussant la réflexion.

Je pars donc de recherches théoriques, à partir desquelles, j'ai défini ma propre expérimentation et j'ai forgé ma propre opinion, et enfin, je me réapproprie ce que j'ai vu et fait pour que cela devienne ma réflexion axée sur la Recherche, l'Expérimentation et l'Analyse.

Mon protocole R-E-A est très simple, je le suis pour l'ensemble de mon étude, il est mon plan en trois parties, mais je le retrouve aussi à d'autres échelles : dans chaque exploration que je vais faire par exemple. Il est le fondement de ma réflexion et de mon étude, je l'ai gardé d'un bout à l'autre en y revenant pendant certains questionnements.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENTS SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

RECHERCHE



Le point de départ de mon étude est posé : je veux m'intéresser à la méthodologie que l'on peut suivre en explorant une ville. Mais de nombreuses questions arrivent : comment faire, quels aspects aborder, de quelles manières je vais le faire ?

Ainsi, le premier temps de mon étude est celui de la recherche. Je me suis posé les questions que l'on se pose lorsque l'on cherche à développer une problématique : qu'est-ce qui a déjà été fait et qu'est-ce que je peux faire de nouveau ? Quelles idées et quels thèmes je vais aborder ? En soi, il m'a fallu voir ce qui existait déjà sous une approche théorique et pratique.

Ce ne sera qu'après cette phase de recherche que mon sujet d'étude, son contexte, ses questionnements et ses intérêts seront réellement posés. C'est avec cette première étape que je saurai quelles dimensions et aspects prendront mon étude.

Ainsi, cette première partie peut être vue comme une importante introduction de mon exploration, ce que j'ai fait avant de décider de mon exploration. Elle explique toutes les lectures que j'ai pu faire, ce que j'en ai retenu pour enrichir mes connaissances et développer un protocole d'expérimentation qui me correspondra et que je réaliserai dans un second temps.

De ce fait, je vais commencer par m'intéresser à mes expériences personnelles de voyages pour lesquels j'ai pu avoir un regard particulier, ou une manière de voyager un peu différente. Puis je m'intéresserai aux explorateurs des villes d'aujourd'hui, des lectures que j'ai eu d'auteurs, qui ne sont pas uniquement écrivains, et qui présentent les protocoles qu'ils ont suivi pour explorer une ville.

Ensuite, de ces lectures, j'en tirerai plusieurs domaines d'études, des thèmes qui auront été abordés et que j'ai voulu approfondir : le voyage, la marche et la psychogéographie. Je ne souhaite pas faire une étude très précise et élaborée de ces thèmes mais bien montrer ce que j'en ai appris et ce qui me servira pour le temps de l'exploration. Enfin, cette phase de recherche se finira par la présentation du protocole que je souhaite développer par la suite, et en quoi consistera mon exploration à partir de celles que j'ai étudiées.



// EXPÉRIENCE PERSONNELLE DE VOYAGES PARTICULIERS

Pour commencer mes recherches, j'ai fait le bilan de mes expériences personnelles qui pourraient se rattacher aux thèmes du voyage et de l'exploration d'une ville. Ces voyages ont eu lieu dans les deux dernières années, sur des durées variables et avec des objectifs différents. Ils sont dans la continuité de l'idée selon laquelle l'architecture a changé ma manière de voir les choses, notamment en voyage.

Dans cette courte liste, je ne compte pas les voyages d'études réalisés dans le cadre de l'école à Paris, Rome et Barcelone où l'on a aussi abordé les villes de manière particulière, je m'intéresse à des projets plus personnels qui ont principalement eu lieu pendant mon année d'Erasmus.



Rue d'Athènes - Quartier Exarchia

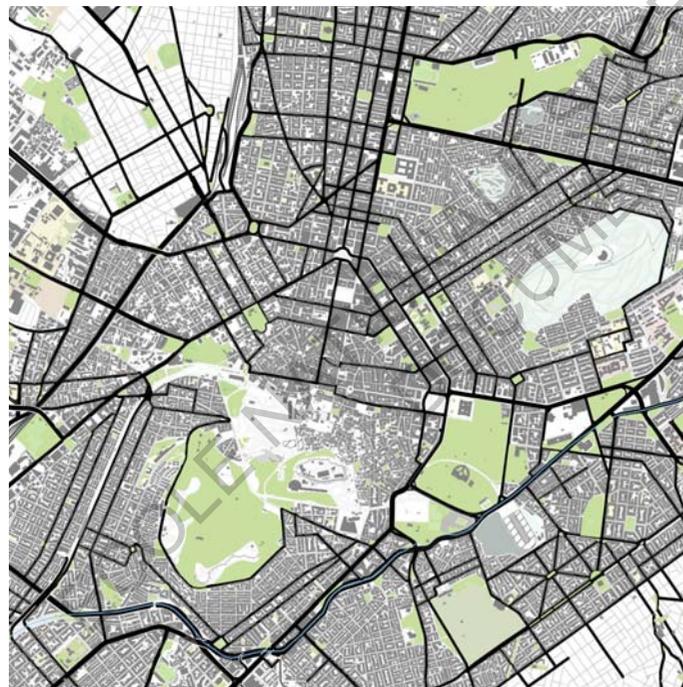
Athènes // Septembre 2015

Je suis arrivée à Athènes, pour mon année d'Erasmus, accompagnée de Léo, presque un mois avant le commencement des cours. Nous avions comme projet de découvrir la ville et trouver un appartement pendant nos premières semaines sur place. Nous avons donc réalisé nos premiers pas dans une ville où nous allions vivre pendant près de dix mois.

Durant ces premières semaines, nous n'avions pas encore de logement fixe, nous avons passé quelques nuits dans plusieurs auberges de jeunesse ou sur le canapé de gens rencontrés sur place. Au début, nous ne connaissions ni la ville, ni qui que ce soit. Sans vraiment y réfléchir, nous avons commencé à arpenter la ville par la marche à pied, nous choissions au hasard une zone, un quartier que nous ne connaissions pas sur la carte, nous y allions et nous y passions la journée à nous promener, à déambuler dans les rues pour se familiariser avec la ville. Il nous arrivait de retrouver des zones connues, ou de nous écarter des lieux où nous pensions aller.

Pour commencer, nous nous sommes rendus autour de l'école d'architecture puisque c'était ce quartier là que nous allions pratiquer pendant l'année à venir et où nous voulions trouver nos logements. Puis petit à petit, notre territoire d'exploration s'est étendu, nous avons plus ou moins parcouru l'ensemble du centre d'Athènes à pied pendant une dizaine de jours. Je ne me souviens pas forcément des rues que nous avons empruntées, des lieux où nous sommes allés, mais pendant l'année, il m'est arrivé d'y revenir sans vraiment m'en rendre compte et de me faire la remarque que j'étais déjà passée par là lors de nos explorations hasardeuses.

Nous n'avions pas d'objectif précis sauf celui de découvrir la ville. Nous étions d'accord pour éviter les visites touristiques, même des grands monuments d'Athènes comme l'Acropole car plusieurs personnes prévoyaient de venir nous voir et que nous aurions le loisir de visiter ces curiosités avec eux plutôt que de le faire plusieurs fois. C'est pourquoi nos déambulations dans la ville en fin d'été, ont été le meilleur moyen de nous imprégner de la ville dans laquelle nous avions choisi de vivre pendant presque un an sans jamais y avoir été auparavant.



Athènes
Erasmus 2015-2016
Zone d'exploration



Village de Pyrgos - Santorini

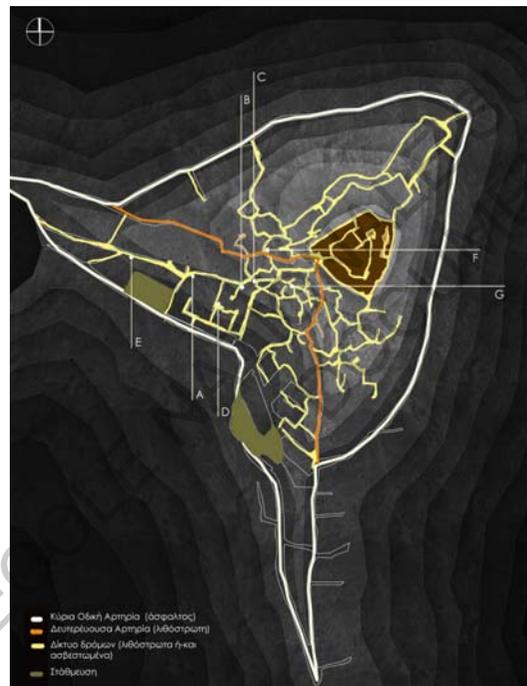
Santorini // Octobre 2015

J'ai réalisé ce voyage dans le cadre d'un studio de projet à l'école d'architecture d'Athènes. Nous étudions l'architecture de l'île de Santorini dans les Cyclades. Par groupe de dix étudiants, nous nous intéressons à un village de l'île. Dans un premier temps, l'étude a commencée depuis Athènes, en récupérant des plans, des informations sur l'île et son histoire. Puis nous avons réalisé une étude de terrain pendant une semaine, puis une analyse des résultats récoltés sur place. On retrouve à nouveau le principe de Recherche, Expérimentation et Analyse que je développe ici.

Pendant le temps d'étude sur place, nous devions réaliser un maximum de relevés : des façades de rues, des coupes et plans sur l'ensemble du village, des maisons particulières, des détails de portes et fenêtres, des modes de constructions... Cette semaine a été assez dense en travail, nous devions en faire un maximum pendant ces quelques jours, c'est pourquoi nous nous étions organisé pour nous répartir le travail sur des zones du village pour plus d'efficacité.

Ce village, Pyrgos, se trouve sur un point culminant de l'île, il est formé d'une multitude de petites rues étroites qui sillonnent, montent et descendent et ne se relient pas forcément. En ne lisant que la carte, on ne peut pas comprendre comment se compose le village. On y retrouve l'idée que l'on se fait des villages des îles grecques, même si l'on voit un endroit, on ne peut que difficilement s'y rendre, par de grands détours, de petits escaliers, qu'il faut parfois monter pour aller dans une zone plus basse.

Au commencement, j'étais totalement perdue, incapable de me repérer par rapport à la carte que j'avais, incapable de savoir où j'étais et ce que je devais relever. Puis petit à petit, à force d'exploration, de mauvaises rues empruntées, à force de me perdre, j'ai fini par avoir une connaissance presque parfaite de ce labyrinthe.



Carte produite par le groupe -Pyrgos- pour le Studio 5A - NTUA Janvier 2016

Pyrgos - Santorini
Octobre 2015
Zone d'exploration



Sarajevo - Bosnie Herzégovine

Europe de l'Est // Février 2016

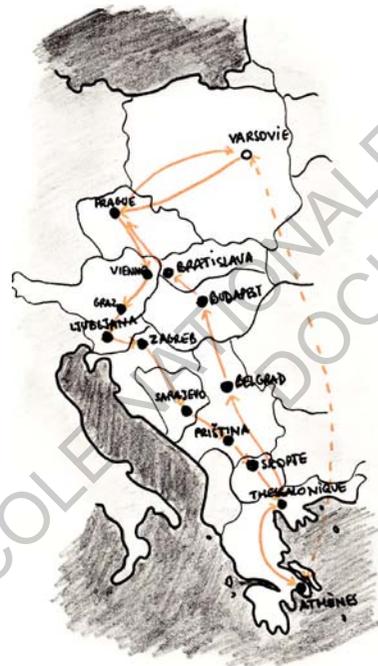
Entre les deux semestres que j'ai passé à l'école d'Architecture d'Athènes, j'ai rejoint le projet de voyage de deux amis, Léo et David, en Erasmus à Prague. Ils avaient prévu de partir pendant un mois pour visiter l'Europe de l'Est entre Prague et Athènes avec un ticket de train Interrail¹. Ce billet permet d'utiliser presque tout le réseau ferré d'Europe quand on veut pendant une période d'un mois.

¹ <https://www.interrail.eu/fr>

Ils avaient donc fait le choix d'un itinéraire de ville en ville en fonction des lignes de train que l'on pouvait utiliser. Je les ai rejoints à Prague pour commencer notre périple pendant lequel nous allions visiter une quinzaine de villes : Vienne, Graz, Ljubljana, Zagreb, Sarajevo, Pristina, Skopje, Thessalonique, Athènes, Belgrade, Budapest, Bratislava, Prague et Wrocław puis retour vers Athènes par Varsovie. Nous sommes restés entre un et cinq jours dans chaque ville, en fonction de ce que l'on souhaitait y voir ou si l'on y connaissait des personnes pour nous accueillir.

Il y avait eu une phase de préparation pendant laquelle nous avions prévu les lieux à voir dans chaque ville et les auberges dans lesquelles nous pouvions dormir. Les lieux à visiter n'étaient pas forcément les plus connus, ou les plus touristiques, mais souvent des bâtiments remarquables à découvrir, des expositions repérées ou encore des quartiers un peu différents qui nous intéressés. Nous avons également cherché à voir la ville d'un point haut presque à chaque fois, il pouvait s'agir d'une forteresse, un parc en hauteur ou encore d'une tour. Nous passions souvent par les écoles d'Architecture aussi, on y trouve parfois des travaux étudiants sur la ville, ou juste pour observer des productions, comment est enseignée l'architecture. Ensuite, nos visites étaient principalement des déambulations dans les villes, des promenades urbaines jusque dans certains quartiers résidentiels, pour lesquels nous avions du mal à obtenir des renseignements pour nous y rendre car les touristes n'ont pas d'intérêt à y aller.

Par ailleurs, l'avantage du billet Interrail est qu'il nous laissait la liberté de modifier et d'adapter notre voyage. Nous



Carte extraite d'une lettre pour raconter mon voyage, envoyée à mes grands-parents - mars 2016

Europe de l'Est
Février 2016
Cheminement d'exploration

n'étions pas contraints par des réservations et avons donc la possibilité de rester plus longtemps dans une ville ou au contraire partir plus tôt, ou d'annuler une ville, ce que nous avons fait pour Pula en Croatie.

Enfin, le voyage fut très condensé, ce fut un mois de découverte, la fatigue s'est installée au bout d'un moment. C'est pourquoi nous faisons de moins en moins de visites culturelles et de plus en plus de déambulations hasardeuses ponctuées de pauses dans des cafés. Nous cherchions à voir la ville, tranquillement, dans son ensemble.



Belgrade - Serbie



Prague - Tchéquie



Symi - Îles du Dodécanèse - Grèce

Îles grecques du Dodécanèse // Juillet 2016

Ce court voyage a eu lieu à la fin de mon année d'Erasmus. Avec un ami rencontré à Athènes, nous avons pris deux billets d'avion, Athènes-Rhodes et Kos-Athènes à dix jours d'intervalle. Nous avons donc cette période pour profiter des îles grecques et pour rejoindre la seconde destination pour rentrer. Nous sommes partis sans aucune préparation, en laissant place à l'improvisation totale en arrivant à Rhodes.

Finalement, ce sont les billets de ferries qui ont décidé de notre voyage. En arrivant sur l'île, nous avons pris les tickets pour l'île suivante, Symi, nous avons alors trois jours devant nous pour découvrir Rhodes. Nous avons choisi de louer une voiture pour pouvoir la découvrir en entier, en faire le tour, et dormir à la belle étoile. En arrivant sur l'île suivante, nous avons pris nos billets pour la suivante. À ce moment-là nous avons été un peu déçus car le prochain bateau n'était pas avant trois jours, nous avons donc été contraints de rester trois jours alors que l'on aurait préféré voir plus d'îles en y restant moins longtemps. Nous sommes ensuite allés à Nisyros, trois jours encore et enfin Kos, mais nous n'y avons pu rester qu'un après-midi avant de prendre l'avion pour rentrer.

Voyager sans préparation, choisir sa destination en regardant la carte correspondait totalement à ce que nous voulions, même si nous avons été un peu déçus de ne pas voir plus d'îles, car nous étions contraints par la fréquence des ferries. Ce fut un voyage d'improvisation, de détente, pour profiter du soleil, et de promenades sur les îles, nous avons exploré les nombreux paysages variés qu'elles peuvent offrir : des montagnes verdoyantes ou au contraire très sèches voire arides, des plages de galets ou de sable noir, le cratère d'un volcan ou encore des forêts très humides.



Rhodes - Kos
Juillet 2016
Cheminement d'exploration



Laurent Pernot, La terre où les arbres rêvent, Place Royale Nantes - Voyage à Nantes 2017 © Martin Argyroglo / LVAN - www.levoyageanantes.fr/galleries/edition-2017

Le voyage à Nantes

Ce dernier voyage est différent des autres, je ne peux pas le quantifier, dire combien de temps il a duré ni quand je l'ai fait. S'il porte l'appellation Voyage, c'est parce que c'est le nom de l'événement : le Voyage à Nantes. Pendant l'été, le VAN met en place des activités culturelles dans la ville, certaines ne sont là que pour quelques temps et d'autres sont restées depuis. Pour rejoindre chaque élément mis en place dans la ville, une ligne verte, peinte sur le sol, permet de les relier et de créer un parcours dans la ville pour qui veut le suivre.

J'habite à Nantes depuis plus de cinq ans et je me promène dans le centre depuis tout ce temps. Par contre, l'été, je ne suis pas le cheminement du VAN mais je vais voir les nouvelles créations que je choisis. Par ailleurs, il m'arrive, plus souvent hors saison estivale, de me promener dans le centre sans but précis, de croiser la ligne et de décider alors de la suivre, cela donne un petit objectif simple à ma marche, cela me permet de ne plus avoir à réfléchir à la direction à prendre puisque je suis la ligne, qui ne m'écartera jamais trop du centre et de chez moi.

Cet exemple semble bien différent des précédents, mais nous verrons par la suite que je devais le citer rapidement pour les similitudes qu'il présente avec mon voyage, il fait parti de mes références de réalisation que j'ai pris en compte dans la conception de mon expérimentation.



Carte réalisée à partir de celle du Voyage à Nantes sur : <https://www.levoyageanantes.fr/photos-photos/>

Le Voyage à Nantes
Cheminement d'exploration



// LES EXPLORATEURS DES VILLES D'AUJOURD'HUI

Références de lectures

Je vais m'intéresser ici à trois auteurs qui ont eu des démarches d'exploration de la ville similaires à ce que je souhaiterai réaliser dans cette étude. Leurs œuvres sont mes principales références, dans leur manière de faire dans un premier temps, ce sont leurs travaux qui vont m'inspirer et à partir desquels je pars pour constituer mon projet. Ces textes sont aussi parmi les premiers que j'ai lus pour commencer cette étude.

J'ai lu l'ouvrage de Philippe Vasset, *Un livre blanc*, bien avant de savoir sur quoi j'allais travailler pour ce mémoire. Il a donc été une référence un peu précurseuse, il m'a donné l'idée et l'envie de m'avancer vers le domaine de l'exploration urbaine et de la psychogéographie.

Ensuite, nous allons nous intéresser à *London Orbital*, travail de Iain Sinclair, un auteur incontournable de la psychogéographie, que j'ai retrouvé à plusieurs reprises dans mes recherches¹. J'ai rencontré quelques difficultés à lire cet ouvrage, et je me suis finalement arrêtée après les cents premières pages. J'ai également lu *London 2012*, mais ce livre est plus éloigné de ce que je souhaite aborder ici.

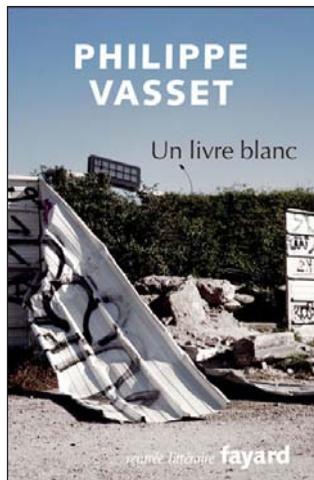
Enfin, la référence la plus importante, qui m'a fait le plus avancer dans mon étude est l'œuvre de François Maspéro, *Les passagers du Roissy-Express*. Sa lecture très aisée, a assuré mon envie de poursuivre sur ce sujet et d'aller plus loin encore, d'expérimenter de manière similaire la ville. Il m'a fait me poser plusieurs questions de façon similaire, et m'a incité à faire un voyage en suivant les mêmes thématiques et les mêmes démarches.

¹ cf. *La psychogéographie*, p. 70

L'exploration des vides urbains

Un livre blanc

Philippe Vasset
Paris : Fayard, 2007, 135p.



Philippe Vasset est un journaliste et écrivain français, qui a étudié la géographie et la philosophie. Il a produit un travail important autour de l'exploration des vides urbains notamment en créant l'Atelier de géographie parallèle.

Dans cette œuvre, Philippe Vasset retrace son enquête des espaces laissés blanc sur la carte IGN de Paris. Il part initialement dans une chasse au trésor, en quête des secrets de la ville. Finalement, il retrace ses recherches et expérimentations successives de zones généralement délaissées dans la ville. Ses écrits sont principalement des descriptions de ce qu'il voit, avec un extrait de la carte qui montre la zone blanche qu'il explore.

Ces descriptions apportent une approche bien différente d'une photo ou tout autre méthode de représentation graphique, car on n'y lirait pas la même chose. Son approche d'une sensibilité différente par l'écrit, présente l'espace comme lui le perçoit, généralement associé à une description de l'endroit où l'on se situe et d'une anecdote sur les moyens qu'il a mis en œuvre pour réussir à atteindre cet espace. Son procédé d'exploration en devient tout aussi important que le résultat de la recherche.

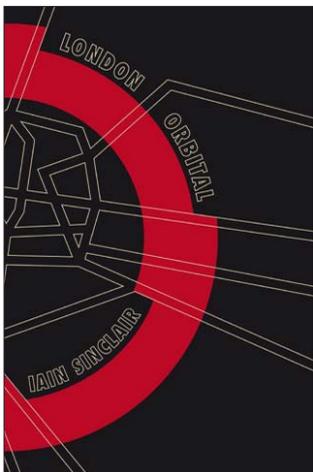
De cette lecture, je retiens principalement le fait de se mettre en mouvement, l'auteur peut aussi être acteur de ses recherches, le terrain d'enquête prend presque toute la place et surpasse le reste. Il raconte autant son processus que ce qu'il a vu, comment se rendre aux zones blanches. On retrouve une part importante de l'idée de se mettre en scène pour se rendre compte par soi-même des lieux, de ce qu'il s'y passe. On sent aussi le petit risque qui l'accompagne : il ne sait pas forcément sur quoi il va tomber, il peut être arrêté, il est un acteur intrigant lorsqu'il se rend sur place, les autres ne savent pas trop ce qu'il y fait. Il est un élément étranger dans ces territoires où il n'est pas forcément à sa place.

Je retiens également sa manière d'explorer par la carte. S'il se rend là, c'est parce qu'il l'a repéré sur une carte, il suit la carte pour s'y rendre. Le fait que des extraits de cartes étaient présents dans l'édition que j'ai lue, la met plus en valeur encore, montrant son importance dans le procédé suivi. L'aspect systématique aussi, de se rendre à chaque lieu blanc repéré est intéressant, il ne partage pas le souvenir de quelqu'un, ce qu'on en dit ou d'éventuelles recherches, il s'y rend, c'est la seule manière qu'il utilise pour son exploration.

Suivre une autoroute périphérique de la ville

London Orbital

Iain Sinclair
Paris : Inclute 2010, 651p.



Iain Sinclair est un poète, écrivain et cinéaste anglais, il est également une référence en matière de psychogéographie aujourd'hui, la plupart de ses écrits ont été sur la ville de Londres.

London Orbital est l'une de ses principales œuvres. Il y raconte son expérience le long de l'autoroute M25 qui encercle Londres. Il a marché le long de cette route, seul ou accompagné de plasticiens ou musiciens. Dans son ouvrage, il raconte ce qu'il voit, il décrit les éléments qui se trouvent autour de l'autoroute. Il recherche les détails, ce que l'on ne voit pas tout de suite dans ce décor souvent répétitif.

Cet ouvrage demeure une œuvre psychogéographique très marquante, autant dans la manière de faire que dans celle de le raconter. Je l'ai souvent vu dans mes recherches sur le sujet.

Mais, pour ma part, je n'ai pas réussi à lire ce livre. Je n'arrivais pas à suivre ce que l'auteur nous racontait, la direction que prenait ses propos, le sens général de ses mots. Je me perdais dans ma lecture, sans réussir à comprendre quand il décrivait de ce qu'il voyait dans l'expérimentation, ou s'il s'agissait de ses souvenirs, ou encore s'il racontait ses recherches sur les lieux. Les aspects historiques, économiques et politiques sont souvent abordés dans son récit, il raconte beaucoup de choses sur les lieux traversés et je n'arrivais pas à comprendre où il voulait en venir, ou suivre le fil de ses pensées pour savoir où j'en étais dans la lecture ou dans son exploration.

J'ai finalement renoncé à le lire entièrement, je me suis arrêtée aux cent premières pages, ce qui reste une part importante du livre, ce n'est pas juste le commencement qui m'est apparu compliqué mais bien l'œuvre, je ne voyais pas l'utilité de continuer une lecture que je ne comprenais pas.

Mais de part l'importance de cette œuvre dans le sujet que je veux aborder, et la méthode employée par l'auteur, je me devais d'en parler.

Je retiens quand même un certain nombre de choses de cette œuvre, elle m'a aidée dans la manière avec laquelle j'allais aborder mon sujet. Tout d'abord, Sinclair ne fait pas uniquement des descriptions, c'est peut-être ce qui m'a perdue, il apporte énormément d'informations supplémentaires : des récits, des histoires, des souvenirs ; des recherches et des savoirs qu'il a sur le territoire qu'il explore. Je me suis demandée si ce sont des savoirs qu'il avait déjà avant de faire l'exploration, s'il a vraiment étudié tout cela et l'exploration lui a permis de voir la réalité de ce qu'il avait appris ou si ce sont le fruit de recherches qu'il a fait sur ce sujet après exploration pour approfondir ses connaissances.

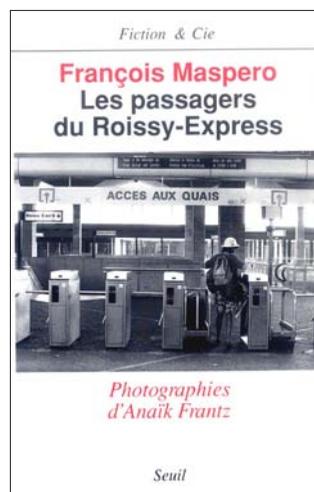
Cela me questionne sur le terrain que je devrais explorer, sera-t-il totalement inconnu quand j'arriverai, ou dois-je faire un travail de recherche important dans un second temps sur les lieux observés pour donner une vraie valeur à mon travail ?

Un autre aspect de son travail qui m'a intéressée, est l'idée que les lieux qu'ils traversent sont des lieux qu'il a déjà vus puisqu'il a utilisé l'autoroute à plusieurs reprises avant ça. Il utilise une autre manière de faire pour les revoir : la marche à pied. La valeur que prend la marche ici n'est pas la même que celle qu'on en a dans l'œuvre de Philippe Vasset. Ce dernier se rendait de lieux en lieux et pratiquait la marche sur place sans s'intéresser à la manière dont il se rendait sur place. Ici, on a un parcours, un cheminement à explorer et non plus des zones éparses dans la ville. La marche prend une toute autre signification, bien plus importante et elle devient un thème que j'aimerais approfondir.

Un dernier point de vue qu'il me semble important de souligner dans son ouvrage, est sa manière de se réapproprier ce qu'il voit, d'aller au-delà. Il ne s'arrête pas à la description, il va chercher les détails, raconter ce qu'il sait sur les lieux, leur histoire, leur création, les dimensions économiques et politiques des lieux. Il apporte quelque chose de plus au fait de voir, en l'enrichissant de ses connaissances et en cherchant le petit plus, le détail que l'on ne percevrait pas sans pratiquer la marche à pied.

Explorer une ligne de RER à pied

Les passagers du Roissy-Express
François Maspero
Paris : Seuil, 1990, 329p.



François Maspero est un écrivain, traducteur et éditeur français qui a vécu à Paris. L'ouvrage que j'ai étudié est l'une des ses premières œuvres écrites. Je ne l'ai jamais retrouvé cité dans mes recherches même si son travail a été un élément clé dans mon étude.

Dans cette ouvrage, il raconte le voyage de François (lui-même) et Anaïk Frantz, son amie photographe, qui partent pendant trois semaines pour explorer les banlieues traversées par le RER B. Jours après jours, il se déplacent de station en station du RER B de Paris, pour explorer les lieux qui les entourent. Leur manière de faire diffère des autres auteurs car ils partent vraiment pour trois semaines avec leur sac, sans rentrer chez eux dans la ville, en dormant sur place. Ils ne s'intéressent pas à la partie passant par Paris du RER, puisqu'ils cherchent absolument à l'éviter pour rester dans les banlieues et ses espaces, souvent inconnus de ceux qui pratiquent le RER. Pendant leurs explorations, ils pratiquent la marche à pied et vont à la rencontre des habitants ou des contacts qu'on leur a donné ou qu'ils avaient déjà, de gens vivants dans ces quartiers.

La particularité de cette œuvre, qui l'a peut-être rendue plus facile à la lecture, est le fait que l'auteur raconte l'histoire à la troisième personne, même si c'est son histoire, il parle de François qui prend des notes et Anaïk des photos. La lecture en est très aisée, comme un roman, on suit leurs découvertes. Il y a quelques idées et des descriptions aussi, mais bien moins que Sinclair ou mieux incorporés dans le reste du texte.

Je ne vais pas reprendre uniquement ici toutes les idées de Maspero que j'ai repris dans mon étude, mais seulement les principales. On retrouvera de nombreuses références à son œuvre tout du long de mon mémoire.

Tout d'abord, le fait que l'auteur se voit comme un voyageur donne une approche totalement différente à son exploration. C'est très différent des autres auteurs qui pratiquent l'exploration sans la contextualiser précisément dans leurs activités quotidiennes. Ici, François et Anaïk partent avec leur sac, et vivent pleinement leur expérience, ils sont en totale immersion. Ce principe est nouveau dans mes recherches, et la dimension du voyage, de partir réellement, est quelque chose que je veux aborder dans mon étude.

Ensuite, son protocole d'exploration m'a beaucoup inspiré pour la suite. Le livre commence par poser les bases de l'histoire de leur voyage : François raconte donc comment lui est venue cette idée, il présente ensuite Anaïk avec qui il va vouloir partager cette expérience, leur rencontre, leur relation. Il explique ensuite comment s'est monté leur projet petit à petit, les retours qu'ils ont eu de la part de leurs proches, les réactions face à l'idée d'entreprendre un voyage le long du RER. Il pose les bases de leur voyage, on y trouve leurs buts et objectifs, les 'règles' comme les règles d'un jeu qu'ils vont suivre.

Par la suite, pendant le voyage, leur protocole de base va subir des petites modifications, des remises en questions, des changements par rapport à la réalité du terrain. On lit la part d'improvisation et d'adaptation, les bilans qu'ils réalisent, pour revenir sur leurs idées de base et voir comment elles ont pu évoluer.

En voyant leur manière de faire, je me suis rendue compte que c'était ce qui allait également m'arriver. Découvrir leur expérience m'a permis de me préparer au mieux à ce que j'allais vivre. Je me suis rendue compte que les idées que j'avais en tête n'allaient pas se réaliser exactement comme je le voulais, que forcément la réalité du terrain allait tout modifier. En lisant leur expérience, j'ai compris tout cela et les enjeux que

cela allait apporter à mon étude.

L'auteur raconte également leurs erreurs, les moments de doutes qui font également parti du voyage et ne sont pas à laisser de côté et cacher, mais sont au contraire importantes à raconter pour se rendre compte de comment il ne faut pas faire et ce qu'il va falloir faire différemment pour rester dans ses idées.

François Maspero s'interroge aussi sur le but de leur voyage, que faire des écrits et images récoltés pendant leur exploration, qui n'est pas une enquête.

« Non, encore une fois, ce n'était pas une enquête. C'était juste un regard, le leur, et rien d'autre. Un regard attentif. [...] Mais ils voulaient toujours, au grés de leurs intérêts, de leurs curiosités, de leurs plaisirs, et aussi au gré du soleil et du vent, demeurer libres de ne pas noter, de ne pas photographier, si le cœur n'y était pas. [...] Et si tout marchait bien, ils en feraient un livre. »¹

¹ Ibid, p.22-23

Il ne sait pas forcément ce que deviendra le résultat de leur expérimentation, ce n'est qu'après que c'est devenu un livre. De la même manière, je ne sais pas encore de quoi sera faite l'Analyse de mon travail, la dimension chronologique apparaît, chaque chose en son temps, comment pourrait-on savoir ce que l'on va faire du résultat d'une expérience, avant même que cette expérience ne soit réalisée ?

Je me suis aussi intéressée à la manière de raconter qu'utilise François Maspero, les rythmes qu'il donne à son récit. Le début est très détaillé, et petit à petit, la quantité de notes diminue, il le dit lui-même, et donc les derniers jours sont racontés plus rapidement. Par ailleurs, des changements dans la narration, apportent un rythme particulier et permettent également de la dynamiser. Lorsqu'il raconte comment il reprend ses notes pour écrire le livre ou encore les dialogues et échanges entre François et Anaïk qui ralentissent le mouvement, ou encore les ellipses qui le rendent plus rapide et permet d'avancer plus vite sur des éléments nouveaux, notamment à la fin de leur voyage. On sent la lassitude et la fatigue des voyageurs.

Encore une fois, ce sont des problématiques que j'ai su que j'allais avoir à aborder par la lecture de ce livre. D'une part, réussir à garder ma motivation pendant tout le long de mon voyage, comment gérer la fatigue et la lassitude si je dois toujours faire la même chose ; et de l'autre, comment rendre ma retransmission dynamique et intéressante à lire, sans installer de lassitude chez celui qui lira mon travail, pour lui donner envie de pratiquer le voyage d'une manière alternative comme j'ai pu le faire.

Enfin, il y a quand même un point important qui différenciera mon travail de celui-ci, je souhaite explorer des lieux que je ne connais pas. Ici, même si François n'a jamais vu ces lieux de cette manière, il reste dans un contexte qu'il

connaît, Paris et le RER. Même si ce ne sont que de noms, il connaît déjà les lieux qu'il va traverser et parfois leur histoire. Je souhaite partir dans une ville inconnue, découvrir un lieu totalement nouveau. L'auteur utilise souvent ses souvenirs dans ses écrits, je n'aurai pas de souvenirs en arrivant dans une ville nouvelle. Si je parle de mes souvenirs, cela peut être ceux que je conçois sur place ou reliés à d'autres éléments, à mon expérience personnelle plus que de réels souvenirs des lieux.

Le principe de revenir avec une approche différente sur des lieux connus reste un sujet intéressant que je souhaite aborder dans la suite. Le fait de découvrir vient dans un premier temps, mais celui de redécouvrir, de voir différemment apporte encore plus et permet d'aller plus loin encore.

Regards Croisés

Ces lectures m'ont servies de guides pour savoir dans quelles directions lancer mon exploration. Elles m'ont permis de voir quels questionnements je pourrais me faire et à quels problèmes je devrais faire face. Lire les expériences des autres, m'a fait prendre conscience de ce qui avait déjà été fait, et quel sens je devais donner à mon étude pour faire quelque chose de différent et créer ma propre méthode.

En tout premier, il s'agit du contenu des ouvrages, ce dont parle les auteurs en plus des descriptions qu'ils font des lieux explorés. Iain Sinclair apporte de nombreux savoirs supplémentaires et des données historiques, économiques et politiques. François Maspero quant à lui, raconte les histoires des lieux qu'il voit de manière plus spécifique : l'histoire d'une banlieue ou d'un grand ensemble, il retransmet les histoires que lui ont raconté les habitants qu'il rencontre, plus sous la forme d'anecdotes que d'un livre d'Histoire. Il raconte aussi des souvenirs plus personnels de son enfance concernant certains éléments.

Finalement, je retiens quelques idées principales de ces ouvrages, que j'ai ensuite choisis de développer en trois thèmes dans la partie suivante : le voyage, la marche et la psychogéographie.

Tout d'abord, je reviens sur le principe du voyage que l'on retrouve dans l'œuvre de François Maspero. Il se détache totalement de sa vie quotidienne, part de chez lui sans y revenir alors qu'il reste aux alentours de Paris, à quelques stations de RER de chez lui. Je trouve l'idée intéressante de se dire que l'on peut partir en voyage en restant chez soi. On peut faire un parallèle avec le voyageur mental, celui qui réussit à partir en voyage sans bouger de chez lui, comme Arthur Machen¹ ou encore Soren Kierkegaard² qui marchait sans sortir de chez lui pendant qu'on lui racontait le monde extérieur. On retrouve ici plusieurs formes de découverte par un voyage sans avoir à se déplacer très loin. François Maspero nous montre qu'il n'est pas nécessaire de partir très loin pour être dépaysé, en

traversant ces banlieues, il découvre un nouveau paysage sans avoir à partir très loin.

Ensuite, on retrouve très largement l'idée de la pratique de la marche à pied dans chacune de ces œuvres, sous des aspects différents. Tout d'abord, François Maspero et Iain Sinclair suivent un parcours à pied, l'un le RER B de Paris et l'autre l'autoroute M25 de Londres, habituellement suivis à des rythmes plus rapide que celui de la marche. Leurs manières de faire divergent car Maspero s'intéresse à une ligne qui est séquencée par des arrêts, il explore les espaces rattachés à chaque arrêt à pied, et les connecte en utilisant le RER, d'arrêt en arrêt. Alors que Sinclair suit l'ensemble de l'autoroute à pied, mais pas en une seule fois, une seule expédition longue, mais par séquences qu'il décide de créer. Il se détache moins du cheminement qu'il suit que Maspero qui va parfois un peu plus loin. Enfin, Philippe Vasset développe une manière de faire encore différente, il ne nous raconte pas forcément comment il se rend sur les lieux mais nous explique comment il le parcourt à pied. Il explore par la marche des lieux, mais ne suit pas un parcours entre chaque lieu.

Enfin, dans leurs principes d'explorations, les auteurs suivent chacun une logique particulière, un protocole : Maspero et Sinclair suivent un cheminement particulier et explorent ce qui est habituellement vu de loin pendant un déplacement plus rapide ; et Philippe Vasset s'intéresse aux lieux inconnus, non-cartographiés de la ville.

Dans un premier temps, je me suis intéressée aux protocoles des auteurs, pour développer un protocole qui sera propre à mon étude. Puis j'ai repris les informations propres aux méthodes qu'ils ont suivi, à leurs manières de faire : les modes de déplacements, les contextes dans leurs vies quotidiennes, les temps, les rythmes, les accidents, les retransmissions, les questionnements, les remises en question. Je ne suis pas rentrée dans tous les détails ici, mais je les reprendrai dans les explications plus spécifiques de mon voyage.

¹ *Psycho-géographie !*

Merlin Coverley

Lyon : Les Moutons électriques, 2011, p.43-46

² *L'art de marcher*

Rebecca Solnit

Arles : Actes Sud, 2002, p.38-42



// DIFFÉRENTS THÈMES DANS LE PROCESSUS D'EXPLORATION D'UNE VILLE

Le voyage / La marche / La psychogéographie

Au fur et à mesure de mes recherches, ce sont dégagés trois grands thèmes principaux que j'ai approfondis pour les aborder dans mon expérimentation. Ce sont mes lectures sur ces thèmes qui ont dirigé ma réflexion et qui m'ont aidé à créer une problématique. C'est par ces références que j'ai construit les détails de mon expérimentation, et cela m'a permis d'anticiper le travail de terrain, une expérience nouvelle pour moi ainsi que certains problèmes auxquels je pourrai faire face.

Ainsi, je vais commencer par le thème du voyage, qui est apparu assez rapidement, avec l'idée de partir explorer une ville étrangère. Je vais le confronter au thème du tourisme, le voyageur et le touriste sont deux formes d'explorateurs. J'ai poussé ma recherche vers les aspects théoriques, avec les différentes formes qu'il peut prendre, ses enjeux, et réfléchir sur les temps du voyage.

Ensuite, le thème de la marche est arrivé un peu après, avec les premiers questionnements sur comment je vais voyager. Encore une fois, l'idée était d'aller chercher des points de vues théoriques sur une pratique courante, quelles réflexions ont pu avoir des auteurs, des chercheurs, des marcheurs sur la question. Je me suis donc intéressée au geste en lui-même de marcher, les différentes formes de marche. J'ai essayé de confronter la marche en ville et en milieu naturels, les travaux d'artistes-marcheurs et d'écrivains-marcheurs, pour comparer les deux manières de faire, les deux points de vue.

Enfin, je vais aborder un dernier thème qui, même s'il a été le point de départ de mon étude, arrive en dernier parce qu'il est la de rencontre du reste de mes recherches : la psychogéographie. Elle va plus loin que le voyage ou la marche seulement, elle est la manière de voir les choses dans la découverte de la ville. Je vais tenter de la définir et de présenter ses origines, j'en étudierai certains auteurs précurseurs, les situationnistes et les auteurs contemporains, pour montrer en quoi ils sont psychogéographiques et ce que j'en retiens pour mon étude. Enfin, un dernier aspect de la psychogéographie que j'aimerais présenter de façon théorique est celui d'avoir une manière particulière d'arpenter la rue.

Le voyage

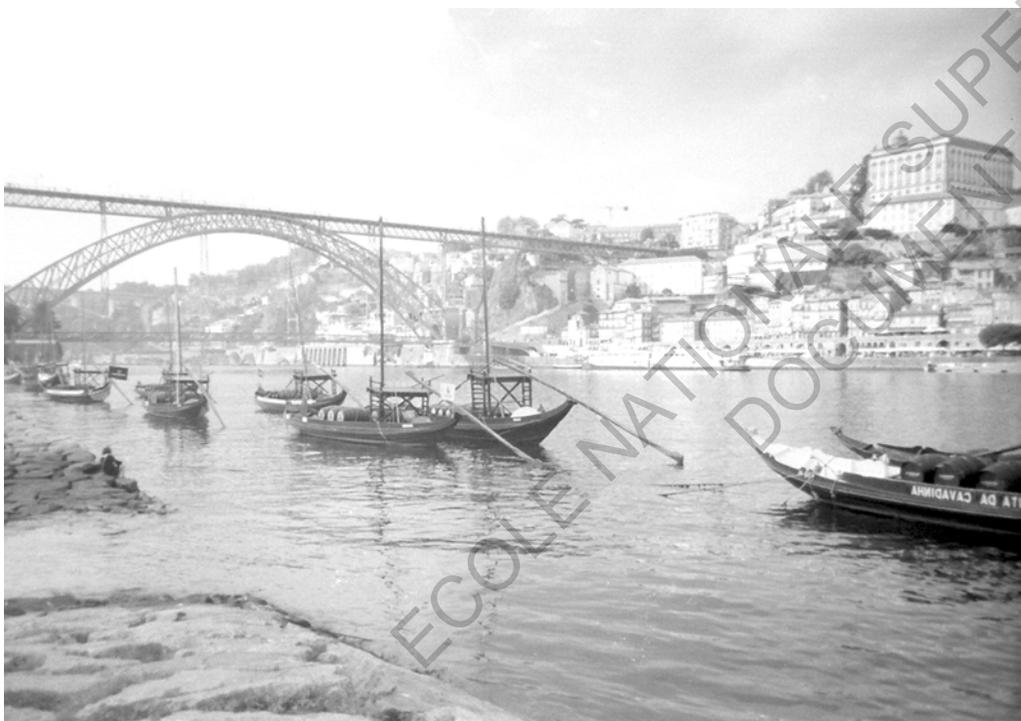
« Voyage : déplacement d'une personne qui se rend en un lieu assez éloigné. »

« Voyager : faire un voyage (...) Voyageur, euse : personne qui est en voyage. »¹

« Tourisme : le fait de voyager, de parcourir pour son plaisir un lieu autre que celui où l'on vit habituellement (même s'il s'agit d'un petit déplacement ou si le but principal du voyage est autre). (...) Ensemble des activités liées aux déplacements des touristes, aux séjours des étrangers. »

« Touriste : personne qui se déplace, voyage pour son plaisir. »²

² ibid, p. 2583



Porto - Photo prise à l'appareil jetable - Octobre 2017

« Le tourisme n'est ni une activité ou une pratique, un acteur ou un espace ou une institution : c'est l'ensemble mis en système. Et ce système comprend : touristes, lieux, territoires et réseaux touristiques, marché, pratiques, lois, valeurs et jeu des autres institutions sociales. »

« Les pratiques touristiques sont constituées par : 1. Un déplacement (...) 2. Une inscription dans le hors-quotidien (...) 3. La re-création comme intentionnalité ou mode d'engagement des actions des habitants temporaires »³

³ *Dictionnaire de la géographie*
Rémy Knafou et Mathis Stock
Paris : Belin, 2013, p.1018

Bien que le voyage soit plus ancien, le tourisme est apparu avec la Révolution Industrielle. Thierry Paquot nous raconte les premiers voyages formateurs des jeunes hommes qui partaient faire le Grand Tour avant de commencer à travailler au 17^{ème} siècle⁴.

Ensuite, les habitants des villes ont commencé à voyager pour s'éloigner du contexte urbain, peu agréable, dans lequel ils vivaient. Ils partaient donc à la campagne, respirer l'air frais. Rebecca Solnit nous raconte que les anglais partaient à la découverte de leur île en pratiquant la randonnée⁵. Les français partaient en vacances dans les stations balnéaires sur les côtes. L'idée générale reste de quitter un contexte urbain pour un autre plus rural. Les villes se ressemblent, on ne part pas en voyage pour aller voir une autre ville.

Puis, le voyage a changé de dimension avec les nouveaux modes de transports plus rapides : le train, la voiture, puis l'avion. Les distances paraissaient plus courtes lorsque la vitesse a augmenté et que le temps de voyage a diminué. On a commencé à visiter des villes, pas forcément un pays ou une région dans son entièreté mais rester dans une ville seulement.

Aujourd'hui, avec le développement des compagnies low-cost, on peut partir en week-end, assez loin pour être dépaycé le temps de quelques jours. Là encore, si on part à l'étranger, on reste en ville pour ne pas trop s'éloigner de l'aéroport puisque l'on repart peu de temps après.

De ce fait, l'arrivée du touriste dans la ville, a également amené une autre manière d'habiter la ville, en faisant cohabiter le touriste et le résident. Ils sont tout deux des habitants de la ville, mais la vivent sur des temporalités différentes. Le dictionnaire de la géographie⁶ nous prévient qu'il faut bien distinguer les touristes des autres acteurs en déplacement : en voyages d'affaires, en visites à la famille ou aux amis, en pèlerinages et en déplacements pour un accès à des soins.

Jean-François Berthier nous explique que le touriste voit une ville qu'il visite comme une seule entité, un tout ; alors que le résident va voir une « mosaïque de quartiers », il percevra les nuances qui font l'identité de la ville.⁷

⁴ *Le voyage contre le tourisme*
Thierry Paquot
Paris : Eterotopia, 2014, p.33

⁵ *L'art de marcher*
Rebecca Solnit
Arles : Actes Sud, 2002, p.213

⁶ *Dictionnaire de la géographie*
Rémy Knafou et Mathis Stock
Paris : Belin, 2013, p.1018

⁷ *Avec les pieds*
Jean-François Berthier
derivesurbaines.com, p. 18

Touriste ou voyageur ?

Par les définitions des dictionnaires, ou les premières idées que j'ai présentées là, le touriste et le voyageur se confondent, mais Thierry Paquot dans son œuvre *Le voyage contre le tourisme* et Marc Augé qui a écrit la préface, opposent ces deux variantes de celui qui se déplace pour son plaisir.

« Le voyageur est un esprit curieux qui ne se satisfait pas du charme de l'habitude. Il va voir ailleurs et ne déteste pas découvrir les habitudes des autres. Mais il ne fait que passer, ne s'attache pas et reprend sa route. Il lui arrive, il lui arrivait, de tenir un journal, un carnet de bord où il notait des faits ou des événements remarquables.

Le touriste, l'homme des tours, a un programme, spatial et temporel auquel il se plie. Sédentaire irréductible, il peut se contenter d'un séjour fixe, épicé de quelques spectacles servis à domicile. Plus mobile, il peut faire un circuit et, téléphone à la main ou caméra à l'œil, collectionner les clichés qu'il commentera à ses proches résignés une fois rentré chez lui. »⁷

⁷ *Le voyage contre le tourisme*
Préface de Marc Augé
Paris : Eterotopia, 2014, p.5

Dans un premier temps, je vais m'intéresser au touriste, comment on peut le définir, ce qui le caractérise ; puis au voyageur, en l'opposant au touriste, à la manière de Thierry Paquot.

Le voyage d'un touriste nécessite une grande préparation, généralement il prévoit tout ce qu'il va faire, il décide de son tour. Il part pour un 'tour', il est préparé, précis, il sait ce qu'il va faire dès le commencement. S'il part avec une agence de voyage, ce n'est pas lui qui s'occupe de toutes les réservations, mais elles doivent être faites tout de même. Le touriste suit des impératifs horaires, il veut faire un maximum de choses en un minimum de temps. Le fait de tout prévoir et réserver à l'avance, lui permet d'être sûr qu'il verra tout ce qu'il veut. L'œuvre de Daniel Elouard, *Voyage au bout du tourisme*⁸ raconte comment se vit un voyage organisé en groupe. Son ouvrage se lit facilement, il mêle ses écrits à des récits personnels d'expériences de voyages de ce type, il y raconte plusieurs anecdotes, qui rendent la lecture aisée.

⁸ *Voyage au bout du tourisme*
Daniel Elouard
Paris : Quai Voltaire, 1992

Le touriste est un grand consommateur, il se déplace souvent en groupe, et reste parmi les siens. Il cherche à minimiser le dépaysement, et se rend souvent dans les lieux qu'il connaît : les

hôtels et les restaurants sont les mêmes. S'il lui arrive de chercher le 'typique', il finit toujours par vouloir revenir à son petit confort habituel. Certains éprouvent un certain plaisir à voir ce qu'ils connaissent. Marc Augé nous raconte sa visite à Disneyland⁹ où ils croisent des américains qui prennent plaisir à comparer le parc parisien à ceux qu'ils ont l'habitude de voir chez eux. Le principe du parc est le même, seuls quelques détails changent. Il en est de même avec les villages-vacances dans lesquels les touristes se regroupent, il s'agit d'un même complexe qui s'est développé à différents endroits mais ceux qui y vont finissent par y voir la même chose à chaque fois.

« Celui-ci (Hyppolite Taine) se moque des touristes qu'il regroupe en six "variétés" : les méticuleux qui note tout avec précision, les méthodiques "dociles" rivés aux pages de leur "manuel-guide", les "groupés" qui ont plus de plaisir à être ensemble qu'à découvrir une contrée, les "dîneurs" souvent râleurs qui testent les auberges recommandées par le guide, les "savants" généralement ennuyeux qui connaissent le nom latin de toutes les plantes locales, les "sédentaires" qui ne bougent pas de l'hôtel et se contentent d'observer de loin le paysage. »¹⁰

L'idée qu'il existe une forme de "classification" des différents touristes m'amuse. Cela donne la sensation qu'il s'agit d'une espèce particulière dont on observe et étudie les manières de faire.

⁹ *L'impossible voyage*
Marc Augé
Paris : Rivages, 1997, p.21-34

¹⁰ *Le voyage contre le tourisme*
Thierry Paquot
Paris : Eterotopia, 2014, p.23

Maintenant, nous allons nous intéresser au voyageur, et la manière dont on peut l'opposer au touriste. Pour le voyageur, l'improvisation est ce qui construit son voyage. Il est libre de prendre ses décisions aux derniers moments, de changer d'avis, de revenir, de rater une étape ou encore de prolonger. Il cherche à se mélanger, à trouver une place qui fonctionne avec le lieu qu'il visite plutôt que de se placer en opposition. Il ne sera jamais confondu avec un natif pour autant, mais il ne se détachera pas autant que le touriste de la population locale.

Il est un spectateur curieux de ce qui l'entoure, et qu'il va observer, tenter de comprendre et d'expérimenter par lui-même mais sans émettre de jugement ou de comparaison critique par rapport à ce qu'il connaît et qui fait son quotidien. Il vit son voyage dans un but de rencontres et d'échanges.

Dans les textes que j'ai étudiés, on ne distingue pas souvent le voyageur du touriste comme le fait Thierry Paquot. Les deux sont assimilés et présentés de la même façon dans leur manière d'habiter la ville. Thierry Paquot présente le touriste de manière un peu négative, comme un badaud qui veut faire la même chose que tout le monde, il veut se montrer comme un intellectuel qui découvre le monde, mais il ne regarde finalement que ce qu'on lui donne à voir.

Le voyageur est vu comme un personnage plus malin, qui va plus loin, sort des sentiers battus pour créer un voyage qui lui est propre. Thierry Paquot en fait l'éloge.

Les temps du voyage

Je vais ici décomposer le voyage en plusieurs temps, chaque auteur que j'ai étudié a sa propre manière de faire, j'ai associé leurs points de vue et les miens pour arriver à dérouler le voyage en cinq temps : avant, partir, pendant, repartir et après.

Avant

Ce moment commence avec le choix de la destination, il est celui des espérances et des envies. Lorsque l'on a décidé du lieu où l'on veut aller, commencent les recherches : comment s'y rendre, ce qu'il y a à voir, à faire, etc. On se prend à s'imaginer sur place, on rêve de ce voyage, on en parle, on lit à son propos. On nourrit cette envie de voyager qui a émergé en nous.

Michel Onfray présente les quatre manières par lesquelles on peut faire des recherches sur notre destination : par le guide, souvent des guides touristiques achetés ou sur internet ; l'atlas, on consulte des cartes, pour avoir une vision globale des lieux ; la prose, on va alors lire des histoires, regarder des films qui ont lieu là-bas ; et le poème¹¹. Ce sont les quatre formes que vont prendre nos recherches pour augmenter notre désir d'ailleurs.

Sous un aspect plus pratique, c'est également le moment de décider du budget consacré au voyage, de quand partir, avec qui, combien de temps, petit à petit, les détails se figent, des choix se font. Que l'on soit touriste ou voyageur, on doit tout de même accorder du temps, plus ou moins long, à la préparation du voyage.

Dans les derniers instants, on prépare sa valise, ce que l'on emmène, ce dont on peut se passer.

Partir

C'est bon, on ferme son chez-soi et on part réellement. On passe d'abord par le premier entre-deux dont parle Michel Onfray, le déplacement pour se rendre à notre destination. Ce moment est suspendu entre deux lieux, chez-soi et l'ailleurs, les repères sont toujours un peu confus, si on part loin, on vit le décalage horaire, dans ce cas quel heure est-il dans l'avion ? Quel langue sommes-nous censés parler entre deux lieux ?

« Dans l'entre-deux, quand les repères de civilisation disparaissent, le corps tend à retrouver ses marques naturelles et obéit plus ardemment à la souveraineté de ses rythmes biologiques : il mange et boit quand il a faim et soif, puis dort au moment où le sommeil le requiert. »¹²

Ce moment peut aussi être l'ensemble du voyage si l'on choisit de rester nomade et de ne poser son sac qu'une fois revenu chez soi. On passe alors son temps à se déplacer, suspendu entre plusieurs ailleurs.

Le moment du départ est celui où l'on est enfin confronté à la réalité de ce dont on avait tant imaginé avant, cela fait peur, mais en même temps on se sent excité de partir. « Que ressentons-nous au moment du départ ? Un paradoxe. D'un côté une certaine appréhension et de l'autre une incroyable félicité. »¹³

Certains ne pratiquent que le voyage imaginaire, ils arrivent à partir à la lecture seule d'un roman. D'autres encore, comme Arthur Machen qui voit le fantastique en arpentant les rues de Londres où il vivait. Ce sont les prémices de la psychogéographie, comme le présente Merlin Coverley¹⁴.

Pendant

On vient d'arriver sur place, et l'on commence à s'installer. Souvent, il est nécessaire de prendre un temps d'adaptation, se remettre du décalage horaire ou se faire seulement à l'idée que l'on est maintenant vraiment parti, pour de bon.

Petit à petit, on va commencer à s'habituer aux lieux, prendre des marques, avoir ses repères. Cela va prendre un temps plus ou moins long, en fonction du temps qu'on a mis pour arriver, du temps qu'on va rester sur place.

C'est dans ce moment que l'on va explorer, découvrir, voir, apprendre, goûter, sentir. Tous nos sens sont en alerte, à l'affût de tout ce qui nous entoure.

« Le voyage fournit en effet une occasion d'élargissement des cinq sens : sentir et entendre plus vivement, regarder et voir plus intensément, goûter et toucher avec plus d'attention – le corps est en émoi, tendu et prêt pour de nouvelles expériences, enregistre plus de données que d'habitude. »¹⁵

Il faut réussir à tout retenir, chacun développe une technique qui lui est propre pour capter toutes ces informations et ne pas les oublier. Pendant notre voyage en Interrail¹⁶, nous faisons des pauses pour prendre le temps de dessiner un bâtiment, un point de vue, un détail. Dans les temps de déplacement où nous étions dans le train, je prenais le temps de lister ce que nous avions vu dans la ville que nous quittions. Ce n'est qu'ensuite, une fois de retour chez moi, que j'ai repris ce que j'avais fait, mes dessins, mes listes et mes photos, pour écrire une longue lettre manuscrite à mes grands-parents pour leur raconter mon expérience, faire partager mon voyage avec un récit et des dessins.

Michel Onfray nous met cependant en garde contre l'excès d'informations récoltées. On ne pourra pas tout conserver, il faut

¹² *Théorie du voyage*
Michel Onfray
Paris : Librairie Générale Française, 2007, p.41

¹³ *Le voyage contre le tourisme*
Thierry Paquot
Paris : Eterotopia, 2014, p.11

¹⁴ *Psycho-géographie !*
Merlin Coverley
Lyon : Les Moutons électriques, 2011

¹¹ *Théorie du voyage*
Michel Onfray
Paris : Librairie Générale Française, 2007, p.33

¹⁵ *Théorie du voyage*
Michel Onfray
Paris : Librairie Générale Française, 2007,
p. 52-53

¹⁶ cf. *Voyage en Europe de l'Est*, p. 26

se souvenir de l'essentiel, du plus marquant et du plus important.

Il faut aussi faire attention à ne pas être trop connecté pendant le voyage, se déconnecter de la vie réelle, pour le vivre pleinement. Certains vivent le voyage uniquement par ce qu'ils en montrent sur les réseaux sociaux. On est dans la surabondance de souvenirs. Il ne faut pas vivre son voyage que par le partage, et attendre les réactions des autres, mais vivre l'instant présent.

Pendant le voyage, il faut rester ouvert à ce qui nous arrive et suivre son instinct sur ce qui arrivera ensuite, ne pas trop espérer pour ne pas être déçu. On va forcément comparer à ce que l'on a l'habitude de voir, mais éviter tout jugement. On va aussi comparer nos espérances à la réalité, si l'on a vraiment nourri notre envie de partir, on s'attend à voir et vivre beaucoup de choses, cela aura-t-il lieu ou pas ?

Repartir

Ce temps est nécessaire, on doit toujours avoir une accroche, un chez soi vers où revenir pour toujours mieux repartir ensuite. Cette fin est toujours annoncée dès le début. Sur les derniers jours, le temps s'accélère, on profite de faire ce que l'on a oublié, laissé de côté, on va voir une dernière fois ce que l'on a préféré, on se prépare à repartir, à revenir à notre quotidien.

De nouveau dans l'entre-deux, mais cette fois-ci dans la position inverse, on se retrouve à être celui qui rentre chez lui et pas celui qui part à l'aventure.

On passe encore un petit temps de flottement, il est toujours étrange de revenir chez soi après un voyage. On ne sait plus trop où on en est, il faut se reconnecter avec la réalité.

Après

Une fois que l'on s'est habitué à être rentré, on va commencer à partager notre expérience, raconter notre voyage, ce que l'on a fait, ce que l'on a vu, ce qui nous a marqué. Le fait de raconter son histoire, permet de le figer dans notre mémoire, au bout d'un moment, récit et souvenir se confondent, notre voyage devient ce que l'on raconte.

On est redescendu sur Terre, le blues du retour est passé, on peut commencer à prévoir le suivant. C'est un cycle qui se répète, un voyage en appelle souvent un suivant, celui qui goûte au plaisir de découvrir l'ailleurs ne sera jamais totalement satisfait et voudra repartir, plus souvent vers de nouvelles destinations encore plutôt que de revenir là où il a déjà été.

La marche

« Marche : action de marcher. La marche ou la marche à pied : mode de locomotion naturel à l'homme et à certains animaux, constitué par une suite de pas. La marche pratiquée pour le plaisir (promenade) ou par hygiène (footing). »¹

¹ *Le nouveau petit Robert 2010*
Paris : Dictionnaire le Robert, 2009
p. 1534

« Marcher : se déplacer par mouvements et appuis successifs des jambes et des pieds sans quitter le sol (marche, pas). »²

² Ibid, p. 1535



Porto - Photo prise à l'appareil jetable - Octobre 2017

« Qu'y a-t-il au départ ? Une tension musculaire. En appui sur le pilier d'une jambe, le corps se tient entre terre et ciel. L'autre jambe ? Un pendule dont le mouvement part de l'arrière : le talon se pose sur le sol, le poids du corps bascule vers l'avant du pied, le gros orteil se soulève, et à nouveau le subtil équilibre du mouvement s'inverse, les jambes échangent de position. »³

³ *L'art de marcher*
Rebecca Solnit,
Arles : Actes Sud, 2002, p.9

La bipédie est le fruit d'un long processus de l'évolution humaine. Maintenant, c'est un geste naturel pour qui l'a appris, c'est l'une des premières choses que l'on enseigne aux jeunes enfants. Mais finalement, le fait de marcher n'est pas si simple que cela. Tout d'abord, le fait de se tenir debout est une position d'équilibre, pour assurer la stabilité d'un élément, il lui faut trois points d'appuis, en se tenant debout, l'Homme n'en possède que deux. Ensuite, pour marcher, il faut commencer par lever une jambe, ne se retrouver que sur un seul point d'appui, s'avancer vers la chute et se rattraper en posant l'autre pied devant. Rebecca Solnit nous raconte tout cela et bien plus dans le commencement de son ouvrage l'art de marcher. Elle nous présente la marche comme un geste d'équilibre qui « frôle la catastrophe »⁴ (p.52) de notre corps pour avancer ; on se place en situation d'instabilité pour avancer et c'est finalement le fait de passer d'une jambe à l'autre qui permet d'éviter de tomber.

⁴ ibid, p.52

En fin de compte, toute compliquée et pleine de chutes que soit l'histoire de la marche, elle est devenue aujourd'hui un réflexe, un geste naturel pour la plupart d'entre nous. C'est devenu un geste tellement automatique, que l'on est capable de faire autre chose en même temps. Assez rapidement, la marche n'est plus une activité à part entière, c'est un mouvement qui nous permet de nous déplacer mais on peut s'occuper en marchant.

« Peut-être encore serait-il plus juste d'assimiler la marche au mouvement plutôt qu'au voyage, dans la mesure où l'on peut marcher en tournant en rond et voyager autour du monde immobile dans un siège. »⁵

Rebecca Solnit voit la marche comme un mouvement, une mise en action de notre corps, un mode de déplacement qui peut être associé au voyage mais pas uniquement, c'est un geste de notre quotidien que l'on peut chercher à valoriser ou à varier pour diversifier chaque journée. C'est le principe de mouvement que je souhaite aborder, la marche comme un procédé de déplacement que l'on peut faire varier pour lui trouver d'autres manières de se redécouvrir.

Dans mes lectures, j'ai trouvé à plusieurs reprises la figure de l'écrivain-marcheur. Il peut prendre plusieurs formes. Tout d'abord, de nombreux écrivains et philosophes marchaient pour se libérer l'esprit et pour se concentrer, dès la Grèce Antique, j'ai également trouvé plusieurs références à Jean-Jacques Rousseau et Friedrich Nietzsche. Ces auteurs n'écrivaient pas sur le thème de la marche, mais la pratiquaient et reconnaissaient l'ouverture d'esprit et donc sa conséquence dans leurs écrits.

Ensuite, on trouve tout naturellement des auteurs qui pratiquent la marche et le retransmettent dans leurs productions écrites. Je pourrais citer une partie de ma bibliographie mais je vais me limiter à ceux dont parlaient les œuvres que j'ai étudiées comme William Wordsworth, décrit comme l'un des premiers poète-marcheur⁶ ou John Muir. Ces œuvres sont assez nombreuses et s'apparentent plus à des récits de voyages, parfois critiqués, vu comme seulement anecdotiques.

Enfin, Rebecca Solnit nous parle d'auteurs qui ont cherché à intellectualiser la marche. Il n'est pas précisé s'ils la pratiquaient, mais cela semble sous-entendu. Ils se distinguent de la catégorie précédente car ils ne racontent pas forcément leurs déplacements mais ont essayé de théoriser cette pratique. Elle cite William Hazlitt et Robert Louis Stevenson pour certains de ces travaux.

Les différentes formes de la marche

On peut distinguer plusieurs formes de marches, le geste principal reste le même, se déplacer en mettant un pied devant l'autre, mais les objectifs et enjeux peuvent varier. Chacun peut développer une classification des marches en fonction de son point de vue et de sa pratique.

Après avoir donné la définition de *marcher* citée précédemment, le dictionnaire liste plusieurs manières de marcher, principalement en fonction de la vitesse ou de la technique (à quatre pattes, en boitant, rapidement, etc...). Il distingue ensuite, rapidement, le piéton de la flânerie.

Pour mon étude, j'ai choisi de distinguer cinq formes de marche, qui reprennent à la fois ce que j'ai lu, les nouveaux savoirs que j'ai acquis, et qui avancent les problématiques que je souhaite interroger pendant mon expérimentation. Ainsi, je décompose la marche sportive, la marche symbolique, la marche utile, la marche plaisir et la marche artistique.

Je vais passer rapidement sur les deux premières formes de marche puisqu'elles ne concernent que peu mon étude mais je me dois de les expliciter. La marche sportive prend forme lorsque l'on cherche à dépasser ses limites, à aller à son maximum. On y trouve des grands défis réalisés à pied, comme marcher le plus longtemps possible ou le plus rapidement sur une certaine distance mais sans courir. L'escalade rentre également dans cette catégorie, c'est une variation de la marche, une marche verticale, pour laquelle on a toujours cherché à aller plus haut, à accomplir un exploit.

On peut comparer à la pratique d'un labyrinthe à celle de l'escalade : on sait où l'on veut se rendre mais le chemin qui paraît le plus court n'est pas forcément praticable ou le plus simple, il faut passer des épreuves pour atteindre son but.

Le labyrinthe a d'abord eu sa place avec les édifices religieux, parcourir un labyrinthe s'apparente alors au pèlerinage, marcher avec un but symbolique, ce qui constitue la deuxième pratique de la marche que je souhaite présenter. Elle peut prendre plusieurs formes et plusieurs enjeux : le

pèlerinage, les manifestations, les parades, les défilés, etc... Ce sont des marches qui peuvent se faire en groupe ou seul, avec un objectif spirituel, religieux, festif ou encore politique.

« *Ce n'est en fait qu'à partir de la révolution industrielle que la marche a cessé d'être un geste banal et quotidien pour s'ériger en manifestation, c'est-à-dire un acte délibérément choisi, une réaction contre la vitesse et l'aliénation qui caractérisent la vie moderne.* »⁷

⁷ *Avec les pieds*
Jean-François Berthier
derviesurbaines.com, p.25

Par exemple, le pèlerinage est une marche pour soigner un mal, la marche doit être associée au travail, à la douleur, pour mériter que le mal que l'on veut traiter le soit lorsqu'on atteindra son but. Ces marches peuvent être de grands moments réalisés une fois dans sa vie ou un événement répétitif, qui revient à certaines périodes dans sa vie. Parfois, la destination est le seul objectif, pour d'autres, c'est le chemin réalisé qui est l'élément principal, la destination prend autant de valeur que le chemin qui y mène.

Certaines de ces grandes marches ont fait l'Histoire, Rebecca Solnit nous parle de la prise de la Bastille ou mai 68 à Paris. Ces moments historiques ont commencé par des marches en ville.

« *La marche, ici, est bien défilé, puisque tous les participants se dirigent d'un même mouvement vers un but commun, mais ce faisant, ils ne renoncent pas à leur individualité, contrairement aux soldats dont le pas cadencé est le signe qu'ils sont interchangeables et tous placés sous l'autorité suprême du chef. Le défilé civil ou laïque indique à l'inverse qu'il existe un terrain d'entente possible entre des gens n'ayant pas cessé d'être différents les uns des autres, mais qui, ensemble, donnent enfin une voix à l'opinion publique.* »⁸

⁸ *L'art de marcher*
Rebecca Solnit
Arles : Actes Sud, 2002, p.283

Enfin, je vais développer séparément les trois dernières marches, utiles, plaisir et artistique, que j'ai approfondies dans mon exploration de la ville, avant de revenir sur une analyse croisée de ces pratiques dans une comparaison de la marche en milieu naturel avec la marche en milieu urbain, deux thématiques importantes de mon expérimentation.

Marche utile // Marche plaisir

Ces deux pratiques de la marche vont ensemble, elles s'opposent, je les pratique bien différemment l'une de l'autre.

La marche utile est un mode de déplacement d'un lieu à un autre, d'un point de vue pratique. Elle se pratique souvent entre deux lieux proches lorsqu'on n'a pas d'autre moyen de locomotion plus rapide, comme le vélo, la voiture ou les transports en communs. Elle est la forme de marche que je pratique chaque jour, sans grand enthousiasme, entre chez moi et l'école, mon lieu de travail.

Cette forme de marche à pied se pratique principalement dans les villes aujourd'hui, et elle commence petit à petit à y être réintroduite en Europe, aux moyens de diverses méthodes. Mais aux États-Unis, la suprématie de la voiture est très importante, notamment à cause du développement des villes par l'étalement de leurs banlieues, impraticables à pied. Dans cette étude, j'ai choisi de m'intéresser à la ville européenne pour rester dans un contexte que je connais, et donc laisser de côté les pratiques américaines et les autres qui peuvent être différentes.

La pratique de la marche à pied dans la ville est un facteur qui fait de la ville un lieu convivial, qui lui donne une qualité de vie, il s'agit de la marchabilité⁹. Pour développer la marche à pied, les villes se rendent plus accessibles aux piétons en leur prévoyant plus d'espaces, en améliorant leurs interactions avec les autres moyens de transports, et en communiquant mieux la marche à pied aux usagers¹⁰. Il s'agit de montrer que la marche à pied est une pratique à l'échelle de la ville, montrer ses bienfaits pour la santé, montrer l'accessibilité de certains lieux par des temps de marche plutôt que des distances.

⁹ CaMBo, *La marche, vecteur d'urbanité*
Sonia Lavadinho,
Novembre 2012, p.38

¹⁰ CaMBo, *Strasbourg*
Frédéric Héran,
Novembre 2012, p.42-44

On associe souvent la marche utile à la marche en ville, et la marche plaisir à la campagne. Ici, je cherche à différencier les marches utiles et plaisir dans un premier temps avant de montrer que la pratique de la marche comme d'un loisir peut se retrouver à la fois en milieu naturel et urbain.

Comme point de rencontre entre les marches utiles et

plaisir, on peut trouver ce que le nouveau petit Robert 2010 appelle marche hygiène, celle que l'on pratique pour se tenir en bonne santé. Elle regroupe à la fois la course tranquille que l'on réalise pour se maintenir en forme, ou la demie heure de marche que l'on conseille de pratiquer chaque jour. Elles sont à la fois utiles, dans le sens où il faut les faire si l'on veut se sentir mieux, et plaisantes car on peut prendre plaisir à les réaliser.

Je ne parle pas bien sûr, de l'absurdité de marcher sur un tapis de jogging, un sujet dont traite particulièrement Rebecca Solnit¹¹ en montrant l'absurdité de ce geste, très américain.

La pratique de la marche comme d'un loisir, d'un divertissement n'est que très récente. Au début du 18^{ème} siècle, marcher était signe de pauvreté, on se déplaçait autrement quand on le pouvait, seuls les vagabonds et autres personnes vues d'un mauvais œil se déplaçaient à pied par nécessité. Petit à petit, la marche est devenue un plaisir bourgeois, dans leurs jardins uniquement. C'était un divertissement pour les femmes, mais cela ne devait pas devenir un besoin, on marchait par envie et non pas parce qu'on avait besoin de se rendre quelque part.

Les labyrinthes se sont également développés dans les jardins avec le plaisir de se perdre et de déambuler, pour retrouver son chemin. C'est avec le temps que les marcheurs sont sortis de chez eux et ont commencé à explorer le monde extérieur. Les premiers récits d'auteurs marcheurs sont apparus à ce moment-là.

Aujourd'hui, la marche plaisir prend la forme de randonnées, de promenades et de déambulations. Naturellement, on l'associe à la campagne. À la fin du 18^{ème} siècle, les bourgeois anglais ont commencé à fuir le centre de Londres pour aller se promener dans les campagnes. Cette pratique s'est d'autant plus développée avec l'arrivée du chemin de fer, ceux qui en avaient les moyens, partaient loin du centre pour pratiquer la marche à pied.

Avec la marche plaisir, on peut associer la psychogéographie, qui se pratique par la dérive et la déambulation, mais je développerai ces idées dans une prochaine partie. Je citerai quand même un extrait de *Marcher en ville*, qui analyse rapidement l'œuvre de Coverley, qui définit la dérive comme « *une déambulation sans destination plaisir mais avec un but : noter les ambiances et les humeurs des diverses zones urbaines explorées* »¹². Je pense que l'on peut aussi développer ces idées dans la marche plaisir : on ne marche pas pour se rendre à un lieu, mais pour le chemin parcouru, puisque l'on revient généralement à son point de départ. Cette forme de marche reprend des thématiques similaires au voyage.

La marche utile est un mode de déplacement, alors que la marche plaisir est une forme de mouvement, de voyage, à l'échelle du corps humain.

¹¹ *L'art de marcher*
Rebecca Solnit

Arles : Actes Sud, 2002, p.340-341

¹² CaMBo, *Psycho-géographie !*
Antonio Gonzalez-Alvarez,
Novembre 2012, p.47

Marche urbaine // Marche naturelle

Parmi mes lectures, de nombreux auteurs comparent la marche en ville et la marche en milieu naturel. Leurs points de vue sont diversifiés, on en trouve qui aime la ville et d'autres, la campagne. On trouve facilement des avis favorables à l'une comme à l'autre.

Tout d'abord, revenons sur un aspect pratique de la marche à pied en ville. Elle est un moyen de déplacement lent qui dépend de la capacité physique de celui qui la pratique. Lorsqu'on marche en ville, pour un déplacement quotidien, aller au travail ou faire ses courses, on n'apprécie pas forcément cet effort. Mais la marche a un grand intérêt dans la ville de par sa forte interaction avec les autres modes de transports et avec la ville de manière générale. En se déplaçant à pied on prend véritablement place dans la ville, on en n'est pas séparé par une protection comme la carrosserie de la voiture. La marche peut se développer sous plusieurs facettes, « *elle est multiple (...) : la marche en tant que mode de déplacement, la marche en tant qu'expérience physique et sensorielle et la marche comme vecteur d'échanges dans la ville* »¹³.

Avec les situationnistes, Guy Debord a initié la déambulation en ville, nous reviendrons sur ce sujet de manière plus approfondie avec le thème de la psychogéographie. Marcher dans la ville peut être un moment de déambulation hasardeuse et de déplacement pour le plaisir du geste. À ce moment-là, la ville devient un lieu de rencontre et de surprises. Jean-François Berthier aborde bien ce sujet :

« *Pourtant, le marcheur dans les villes fait souvent une autre expérience, celle de l'éclatement de la ville en une mosaïque de quartiers. Il n'est pas sensible seulement aux monuments et à l'architecture des immeubles, il est aussi attentif à la nature des commerces, aux devantures des magasins, à la décoration des bistrotts, à la densité des passants et à leur attitude, aux accents de la foule. Il relève inconsciemment les différences, juge les inégalités. Il sent qu'en passant d'un quartier à un autre, il franchit des frontières invisibles et pourtant reconnaissables. Il*

¹³ *Espace public: la marche des métamorphoses*
In : *Le piéton dans la ville*
Véronique Michaud
Marseille : Parenthèses, 2011, p.253

n'y a pas besoin d'ériger des ghettos, chacun peut sentir à quel monde il appartient vraiment quand il parcourt la ville. »¹⁴

« *Devant un paysage grandiose on s'ébahit, on rêve, on poétise, mais dans les rues de la ville on s'étonne, on réfléchit, on se découvre ; on crée.* »¹⁵

¹⁵ ibid, p.17

Face à cela, marcher dans un milieu naturel devient un moment de contemplation, de repos, on regarde autour de soi, on prend le temps de respirer plus librement. Le marcheur des villes est acteur de la ville, alors que le marche en campagne n'est que contemplateur, il n'intervient pas par sa marche, comme peut le faire celui qui est en ville.

*« La balade en ville a toujours eu un aspect plus louche, car, trop accessible aux sollicitations en tout genre, elle transforme aisément le piéton en flâneur, badaud, chaland, émeutier, manifestant, rôdeur, chineur et quantité d'autres occupations qui, pour agréables qu'elles soient, ne saurait moralement rivaliser avec la fréquentation de la nature. (...) Par ailleurs, le marcheur des champs (ou le randonneur, le montagnard) a généralement une vue d'ensemble – sur le panorama, la beauté du paysage –, alors que le marcheur des villes est à l'affût des détails, des occasions, et autant pour le premier les changements de perspectives sont progressifs, autant ils sont abrupts pour le second. »*¹⁶

Finalement, marcher en ville est une marche lente, au-delà du fait qu'il n'est jamais aisé de marcher dans la foule, chacun a son rythme, sa direction, il faut se faire une place ; elle est lente car il y a beaucoup de choses à voir, beaucoup d'informations à enregistrer, on est sollicité de toute part. En campagne, le territoire est plus vaste, dans le sens où l'on voit généralement plus loin qu'en ville, on peut prendre le temps d'observer en marchant, on est moins sollicité, le paysage prend plus de temps à évoluer qu'en ville où il change constamment.

Enfin, la marche en ville permet l'anonymat dans la foule, lorsque l'on échange avec les autres marcheurs inconnus, il s'agit souvent d'une confrontation, on se retrouve face à face sans le vouloir au détour d'une rue, on cherche à dépasser quelqu'un qui marche lentement, on se fait bousculer. En campagne, la solitude est moindre, on n'y voit bien moins de gens, et, lorsque c'est le cas, l'échange est différent de celui que l'on peut avoir en ville. Il est toujours intrigant de croiser d'autres randonneurs dans une vallée perdue, alors on se salue. On dit généralement que les habitants de la campagne sont plus ouverts que ceux des villes. Finalement, on se sent moins seul lorsque l'on ne voit personne qu'au milieu d'une foule, de groupes de gens.

Je vais finir cette partie sur les marches en ville et campagne avec la place de la femme, à partir du point de vue de Rebecca Solnit. Elle nous explique dans un premier temps que ce sont les femmes qui ont commencé à pratiquer la marche dans l'univers privé de leur jardin. À la même époque, une femme vue en dehors de chez elle, en ville, était mal vue, il était considéré qu'elle n'était pas à sa place. L'auteure nous parle de nombreuses femmes condamnées pour avoir été au mauvais endroit au mauvais moment, elle relie le sexisme au racisme, en montrant que le racisme est moins bien vu que le sexisme, alors que l'un comme l'autre sont très présents.

Je sais que la problématique d'être une femme seule, à marcher dans une ville étrangère est ce qui m'arrivera pendant mon expérimentation.

*« Malgré les indéniables succès remportés par le féminisme, aujourd'hui encore le harcèlement dont les femmes sont quotidiennement l'objet a pour fonction de les intimider, de les empêcher d'être à l'aise en public. »*¹⁷

Les artistes-marcheurs

« Je pense pouvoir affirmer que la marche a sa place dans la société artistique, c'est-à-dire qu'il est permis de considérer l'art comme une sécrétion de la marche et la marche comme une immersion dans l'art. (...) Il s'agit de considérer la marche à pied à la fois "comme sujet d'étude, comme pratique artistique et comme méthode de travail et d'investigation." »¹⁸

Jean-François Berthier commence son ouvrage par démontrer que la marche peut être vue comme une pratique artistique. L'évolution de l'art a permis de considérer de la même manière le geste et le résultat, l'œuvre elle-même, d'une pratique artistique. Il nous présente Francis Alys comme une figure importante de cette branche artistique.

On a commencé à prendre en compte le mouvement comme un art, et le geste naturel de la marche a donc été réinterprété pour devenir un geste artistique. Cette forme d'art veut révéler l'extraordinaire dans un geste simple, mettre en valeur une pratique avec une nouvelle ouverture d'esprit pour rendre son quotidien exceptionnel.

Rebecca Solnit relie elle aussi la pratique de la marche à une forme d'art. Elle commence par une analyse similaire à ce que je viens d'expliquer sur l'évolution des arts, et montre que le lien entre la littérature et la marche en est le premier exemple, avant que cette dernière ne prenne place dans les arts plastiques. Elle s'intéresse plus particulièrement aux travaux de Richard Long.

De mes lectures, j'ai trouvé que la pratique de la marche était souvent reliée au *land art*, quand l'art est sorti des musées pour se développer sur un terrain réel. Dans ce cas-là, on s'intéresse à une pratique de la marche dans un milieu naturel.

Par ailleurs, un autre ouvrage m'a principalement inspiré pour trouver quelles variations de la marche je pouvais développer, il s'agit de *The art of walking*¹⁹. Ce livre présente plusieurs marches artistiques que l'auteur, David Evans, regroupe en plusieurs catégories.

Tout d'abord, il montre que la marche est devenue pratique artistique lorsque l'on considère le déplacement, les chemins dessinés en marchant. Il développe aussi la marche par des œuvres écrites, on retrouve alors des écrivains-marcheurs ; puis dans les processions, on retrouve des démarches similaires aux manifestations, un mouvement de groupe dans un but artistique. Il continue en expliquant que la marche peut être une manière de montrer ce que l'on ne voit pas au premier regard, révéler l'évidence et le quotidien. Même si l'art ne prend, maintenant, plus place uniquement dans les musées, il montre des œuvres de marches présentées en galerie, et comment on peut retransmettre ce geste dans le contexte d'une galerie.

Je choisis de ne présenter ici que les thèmes abordés par David Evans, sans présenter les artistes, pour montrer les différentes variations que peuvent prendre la marche comme pratique artistique. Je donnerai plus de détails sur ces artistes de manière plus précise quand je commencerai à montrer ce que j'ai voulu expérimenter par moi-même.

¹⁹ *The art of Walking*
David Evans
Londres : Black Dog, 2012

¹⁸ *Avec les pieds*
Jean-François Berthier
derivesurbaines.com, p.6

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT DE RETRAITE

Enfin, et pour conclure et revenir sur ce que j'ai développé sur la marche. Je vais aborder cette pratique de plusieurs manières dans mon expérimentation.

« La marche est avant tout une expérience sensorielle. En marchant, le corps donne des informations qui activent l'esprit et organisent nos pensées. Le mouvement régulier de nos pas met en état de disponibilité mentale totale, propice aux enchaînements d'idées. (...) La liberté de pouvoir aller partout, de s'arrêter, de se retourner, s'accompagne d'une jouissance physique grâce à un rapport particulier à l'espace et au temps. En marchant, les sens sont éveillés, dans un état de grande sérénité. »²⁰

²⁰ *Architrek*
Philippe Robert
Paris : La Découverte, 2015, p.13

Je vois la marche de manière générale comme un geste qui permet une ouverture d'esprit et libérateur de pensées. Des études scientifiques ont été réalisées pour le montrer : *« Les neurosciences contemporaines montrent que lorsque nous allons dans la rue et "nous ne faisons plus rien", le cerveau est extrêmement actif. (...) il ne faut pas confondre passivité et inactivité. »²¹* Cet article rejoint le principe de la psychogéographie, l'impact que peut avoir notre environnement sur notre manière d'être et notre ressenti psychologique.

²¹ *Pourquoi marcher nous fait penser*
Joseline Vega Osornio et Francisco Gomez Mont Avalos
Les cahiers européens de l'imaginaire
2016, n°8, p.62

Il faut expérimenter cette pratique pour la comprendre réellement. Étudier ce thème et lire les œuvres dont je parle, m'a permis de voir sous un œil nouveau cette pratique quotidienne que je ne pensais pas aborder ici au commencement de mon travail. La marche est alors devenue un élément central de mon étude, et même au-delà dans ma pratique quotidienne, j'ai commencé à la voir d'un autre œil.

Ainsi, en plus d'un mode de déplacement, la marche est devenue pour moi une manière de découvrir mon environnement, en le pratiquant à pied, et un moment de réflexion et de développement d'idées. Ce moment peut être un bouillonnement d'idées, elles arrivent toutes et se bousculent, ou moment de clarification, je réussis à les hiérarchiser et à développer une véritable réflexion.

La psychogéographie

¹ *International Situationniste n°1*
Guy Debord
Juin 1958

« Psychogéographie : étude des effets précis du milieu géographique, consciemment aménagé ou non, agissant directement sur le comportement affectif des individus. »¹

² *Dictionnaire de la géographie*
Jacques Lévy
Paris : Belin, 2013, p.825

« Psychogéographie : L'invention du terme "psychogéographie" revient à Guy Debord, qui, dans ces premiers travaux (1955-1956), a attaché une grande importance à l'espace. Il parle alors explicitement de géographie urbaine et sa psychogéographie est une exploration intuitive des spatialités de l'acteur individuel. »²

³ *Psycho-géographie !*
Merlin Coverley
Lyon : Les Moutons électriques, 2011, p.8

« En termes plus larges, la psychogéographie est, comme son nom le suggère, le point où la psychologie et la géographie entrent en collision : un moyen d'explorer l'impact de l'espace urbain sur le comportement »³



Porto - Photo prise à l'appareil jetable - Octobre 2017

La psychogéographie est difficile à définir. Il est plus facile de comprendre la psychogéographie en la pratiquant plutôt qu'en cherchant à lui donner une définition. Ce terme est cependant relié à Guy Debord car il a été le premier à chercher à le définir, Mais Merlin Coverley nous montre que l'on peut retrouver la pratique et des écrits psychogéographiques bien avant les travaux de Guy Debord.

Il relict cette pratique à deux villes principales : Londres et Paris, bien qu'aujourd'hui, on puisse trouver un terrain d'expérimentation plus large. Dans son ouvrage *Psychogéographie!*, Coverley nous présente de nombreux auteurs précurseurs de la psychogéographie à Londres et Paris, Guy Debord et les situationnistes, et la psychogéographie aujourd'hui. De cette lecture, je vais chercher à relever plusieurs figures abordées par la psychogéographie, des manières de faire et qui sont caractéristiques de cette pratique.

« Les traits dominants des idées psychogéographiques : l'errance urbaine, la réinvention de la ville par l'imagination, le sens surnaturel d'un esprit des lieux, les soudaines perspicacités et les juxtapositions créées par une dérive sans but, les nouvelles manières de faire l'expérience de décors familiers. »⁴

⁴ Ibid, p.27

Robinson

La première figure de la psychogéographie que je vais développer est le personnage de Robinson. Il est la représentation du voyageur mental qui transforme ce qu'il voit, se le réapproprie. Il est à l'origine le fruit du travail de Defoe, mais il a ensuite été repris par de nombreux auteurs et cinéastes, c'est pourquoi il est devenu bien plus qu'un personnage mais une figure du voyageur mental.

Le voyageur mental est aussi celui qui s'imagine le monde extérieur de chez lui, il ne sort pas et voyage mentalement dans le sens où l'idée de ce qu'il pourrait voir est plus intéressante pour lui que la réalité.

Certains auteurs mêlent l'imaginaire au réel, les descriptions qu'ils peuvent faire de la ville sont remaniées, ils vont chercher l'extraordinaire dans l'ordinaire du quotidien.

Le vagabond urbain

Le vagabond urbain est celui qui erre dans la ville. Il s'y déplace sans grand objectif. Certains auteurs se sont mêlés à des populations marginales pour entrer réellement dans ce rôle, d'autres, comme De Quincey, le font sous l'influence de substances qui altèrent leur manière de voir la ville. On retrouve celui qui se déplace sans objectif dans la ville, on ne le remarque pas forcément, il fait parti de la ville.

Le flâneur

Encore une fois, il est difficile de définir ce qu'est réellement un flâneur. Cette figure est apparue au 19ème siècle à Paris, dans les rues aux belles arcades de pierre. Dans plusieurs œuvres, je l'ai associé aux écrits de C. Baudelaire, W. Benjamin, L. Aragon et A. Breton.

« Sans que personne ait jamais défini de façon satisfaisante ce qu'est, au juste, un flâneur, parmi toutes les formes répertoriées de ce personnage, du flemmard invétéré au poète silencieux, il en est une qui s'impose avec force : celle du badaud nonchalant qui se promène seul dans Paris. »⁵

⁵ *L'art de marcher*

Rebecca Solnit

Arles : Actes Sud, 2002, p.261

Il se promène dans la rue, sans objectif particulier. On ne se trouve plus dans la ville gothique et effrayante qu'était Londres avec son vagabond urbain, mais dans les rues de l'élégante Paris, déambulant sous les arcades, dans les passages couverts, devant les devantures de grands magasins. On se rapproche plus du personnage du Dandy, que d'un personnage sinistre.

Les dérives

Ce sont Guy Debord et les situationnistes qui ont développé le principe de la dérive. Il s'agit de se promener, à plusieurs, dans la ville pour révolutionner son quotidien en pratiquant la ville différemment. L'idée est de rester dans une manière de marcher hasardeuse mais en passant par de minuscules révolutions : « *Le projet situationniste de libération individuelle se trouve ainsi intimement lié à l'élaboration d'un nouvel urbanisme. La dérive est la voie privilégiée d'une révolution du quotidien qui passe par la reconstruction des villes.* »⁶

Avec la dérive, on sent un radicalisme politique fonctionner de pair, contre la société. En pratiquant la marche, on est dans l'éloge de la lenteur, en opposition avec la société qui prône la rapidité et l'efficacité. En marchant, en suivant un rythme lent, on va à l'encontre de la société, la marche devient une figure de protestation.

Le traqueur

Iain Sinclair, psychogéographe contemporain, se définit comme un traqueur⁷. C'est un marcheur en ville qui a un objectif, quelque chose à voir, et il avance vers cet objectif, sans s'en détacher jusqu'à l'avoir atteint.

On sort du contexte du flâneur ou du vagabond qui avançait sans but, l'objectif est souvent de suivre un protocole, à la manière de ceux que j'ai déjà expliqués⁸. On reste dans un personnage qui veut voir la ville, mais il n'y va pas de manière hasardeuse. Il sait ce qu'il veut faire et comment le faire, et restera dans cette démarche jusqu'au bout.

⁶ *De la dérive situationniste aux révolutions minuscules*

Christophe Bourseiller

Les cahiers européens de l'imaginaire
2016, n°8, p.24

⁸ *Psycho-géographie !*

Merlin Coverley

Lyon : Les Moutons électriques, 2011, p.148

⁸ cf. *Les explorateurs des villes d'aujourd'hui*, p.35

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT DE RETRAITE

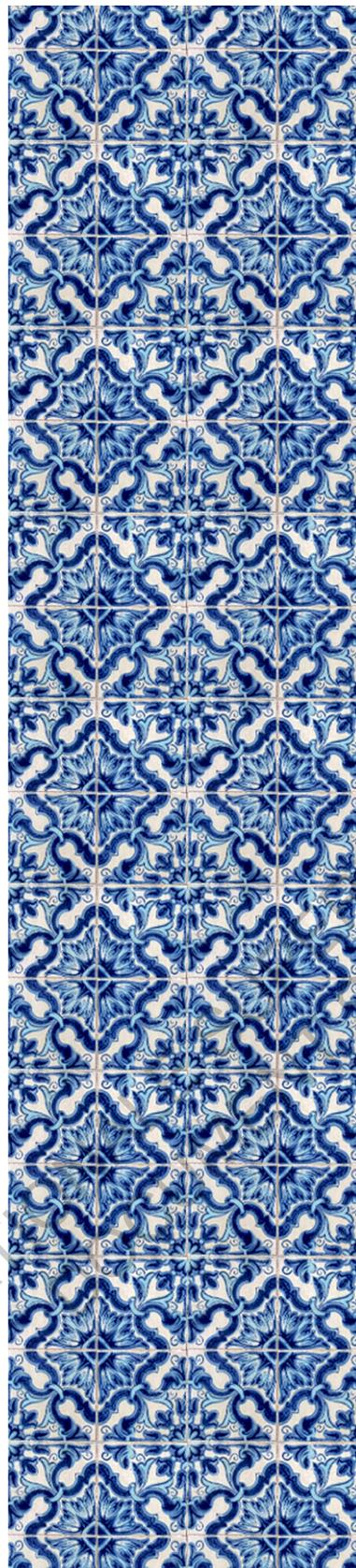
Contrairement aux autres thèmes du voyage et de la marche, je n'ai pas vraiment défini et développé ce qu'était la psychogéographie. Elle est un domaine d'étude large et compliqué, j'ai donc choisi d'en présenter les figures, les manières de la pratiquer que j'ai vues au travers de mes lectures.

Cela me permet de présenter les connaissances que j'avais assimilées avant de commencer mon expérimentation.

« Faire de la psychogéographie, c'est avant tout marcher. Marcher sans but précis, sans présumé, comme pour mieux distancer sa pensée. Marcher en avant de soi-même et laisser ses idées à la traîne. Qui finissent par nous rattraper, un peu essoufflés, dans le désordre, comme heureuses d'avoir été chamboulées. Et s'il est certes passionnant de lire les récits de telles expériences, rien ne remplace la pratique de cet art délicat, qui se lit entre les mots, entre les images ou les cases, et se vit entre les pas. »⁸

⁸ *Psycho-géographie !*
Julien Bétan
Lyon : Les Moutons électriques, 2011, p.171

Ce dernier extrait, écrit par Julien Bétan, me permet d'illustrer l'idée sous-jacente que j'ai depuis le début de cette partie : la meilleure façon de se rendre compte de la marche, du voyage et de la psychogéographie, est par l'expérimentation, se mettre en scène et expérimenter ses pratiques par soi-même.



// EXPLORER LA VILLE EN SUIVANT UN PROTOCOLE PARTICULIER

Décider de mon protocole

En reprenant chaque idée que j'ai développée jusqu'à présent, on peut voir se construire petit à petit l'exploration que je veux effectuer. Je souhaite explorer une ville tout en suivant le thème du voyage, c'est-à-dire partir réellement, me sortir de mon quotidien, réaliser une enquête de terrain intensive pendant une certaine durée. Ensuite, j'aimerais développer une ou des marches particulières, ne pas marcher juste pour parcourir une distance mais y apporter quelque chose de plus, un objectif, une problématique précise. Enfin, je vais porter mon intérêt sur la manière de faire, comment je percevrai la ville, en quoi cela m'affectera, qu'est-ce que cela va m'apporter. Je voudrais prêter attention à ce que cela me fait percevoir les choses différemment.

Ainsi, je vais reprendre tous ces principes et créer un protocole qui me correspond, qui correspond à ce que je veux faire, qui soit propre à mon étude, inspiré de mes lectures et des réflexions qu'elles m'ont apportées et aussi des discussions que j'ai eues avec mon entourage.

Tout d'abord, je veux que mon expérimentation prenne place dans une ville européenne qui m'est inconnue. Je souhaite rester dans la thématique de la culture européenne, variée mais que je connais, pour éviter un dépaysement total. Je voudrais pouvoir découvrir un lieu où je ne suis jamais allée qui ne soit pas en France, et dans un pays que je n'ai jamais vu. J'aimerais développer le principe de la découverte, l'exploration d'un lieu inconnu dans une culture un peu différente de la mienne, l'idée est d'y aller, et de voir pour la première fois par moi-même, pour cette étude. Je vis en Europe, je connais la culture européenne, mais pas toutes les facettes des différents pays qui la composent, j'aimerais pouvoir en vivre une nouvelle.

Ensuite, il me faut un fil rouge pour guider mon exploration. Un élément qui me permettra de déterminer plus précisément mon territoire dans la ville, une logique générale

à suivre. J'ai décidé de guider l'exploration par un geste très théorique : tracer une ligne droite sur le dessin de la ville. J'aurais pu décider de suivre une ligne existante : une route historique, une ligne de métro ou de bus, mais l'aspect abstrait et hasardeux de la ligne droite m'a attiré, ainsi que les possibilités plus vastes qui peuvent aller avec. Cette ligne coupera la ville et traversera plusieurs territoires variés et contrastés. J'aimerais la faire commencer et finir au-delà de la ville pour voir l'entrée dans la ville, d'une part sa périphérie et d'autre part son centre, mettre en parallèle ces différents contextes urbains. Je voudrais aussi confronter la réalité de la ville à cet élément abstrait, voir les points de rencontre et les interactions.

Le tracé d'une ligne dans la ville rejoint les œuvres de Simon Faithfull et Richard Long, deux artistes marcheurs anglais. A line made by Walking¹, de Richard Long, est une œuvre simple pour laquelle il marche en ligne droite dans un champ, en avant et en arrière, jusqu'à ce qu'elle se dessine et commence à exister par le geste de la marche. Quant à Simon Faithfull, il a réalisé un cheminement en suivant le méridien de Greenwich, guidé par gps pour être sûr de ne pas s'en écarter. Son œuvre est nommée Proposal for 0°00 Navigation², et pour la faire, il n'a pas pratiqué que la marche, mais s'est retrouvé à nager, escalader des grillages, marcher sur des véhicules. Sa façon de suivre la ligne est plus marquée, plus radicale, que celle que je veux suivre, mais reste un exemple important dans la réflexion que j'ai eu pour décider de mon protocole de base.

Ensuite, je me suis demandée comment j'allais pratiquer l'exploration de la ville par la ligne. Quelle technique j'allais utiliser, pour combien de temps, le détail de ce qui allait se passer sur place. J'en ai tiré deux propositions bien différentes.

La première consisterait à suivre la ligne une seule fois à pied, la pratiquer d'un bout à l'autre pendant tout le voyage, à la manière de François Maspero qui prend trois semaines pour suivre la ligne de RER à Paris³. De cette manière, j'explorerais progressivement la ligne, en suivant un même protocole chaque jour, en suivant un territoire qui évoluerait, la découverte s'étalerait sur l'ensemble du voyage, puisque je ne repasserais jamais par le même endroit, je créerais et suivrais un parcours dans la ville.

La seconde, que j'ai finalement décidé d'adopter pour des raisons pratiques, consisterait à parcourir plusieurs fois la ligne avec des thématiques et des objectifs différents à chaque fois. L'idée serait de développer plusieurs protocoles d'exploration le long de cette ligne, plusieurs manières de la suivre, sur des temps plus ou moins longs. Cette manière de faire me permettrait de rythmer mon voyage, d'éviter la monotonie et la répétition. Je pourrai également de cette façon, me créer des souvenirs progressivement, j'approfondirais mes connaissances à chaque protocole.

En ne parcourant la ligne qu'une seule fois, on rate forcément des choses, des idées viennent plus tard et on les applique à ce qui viendra après mais pas à ce que l'on a déjà vu. J'aimais aussi l'idée de revenir, de revoir, de redécouvrir. Lorsque l'on est sur un territoire nouveau, le fait de le pratiquer plusieurs fois en donne une bonne connaissance, n'y passer qu'une seule fois donne la sensation de le survoler.

Suivre la ligne une seule fois, aurait abouti à un véritable voyage comme je l'ai défini précédemment⁴, mais le fait de pratiquer ma ligne, plusieurs fois, de manières différentes, crée une étude, surtout si je veux m'intéresser à la manière de faire, j'aurais ici plus de production.

Par ailleurs, la psychogéographie s'applique le plus souvent à des territoires connus, une ville dont on a l'habitude et qu'on redécouvre par la pratique de la psychogéographie, une manière différente de voir la ville. J'aimerais retrouver cette idée ici, en refaisant un parcours similaire, de manières différentes. Rester sur un territoire similaire, que j'apprendrai à connaître, mais utiliser des manières différentes pour me rendre mieux compte des lieux, en approfondir mes connaissances.

J'ai donc fait mon choix sur la seconde option, même si l'idée de suivre une ligne pendant tout un voyage demeure, je montre là les différentes directions qu'auraient pu prendre mon étude et les choix que j'ai dû faire.

⁴ cf. *Le voyage*, p. 48

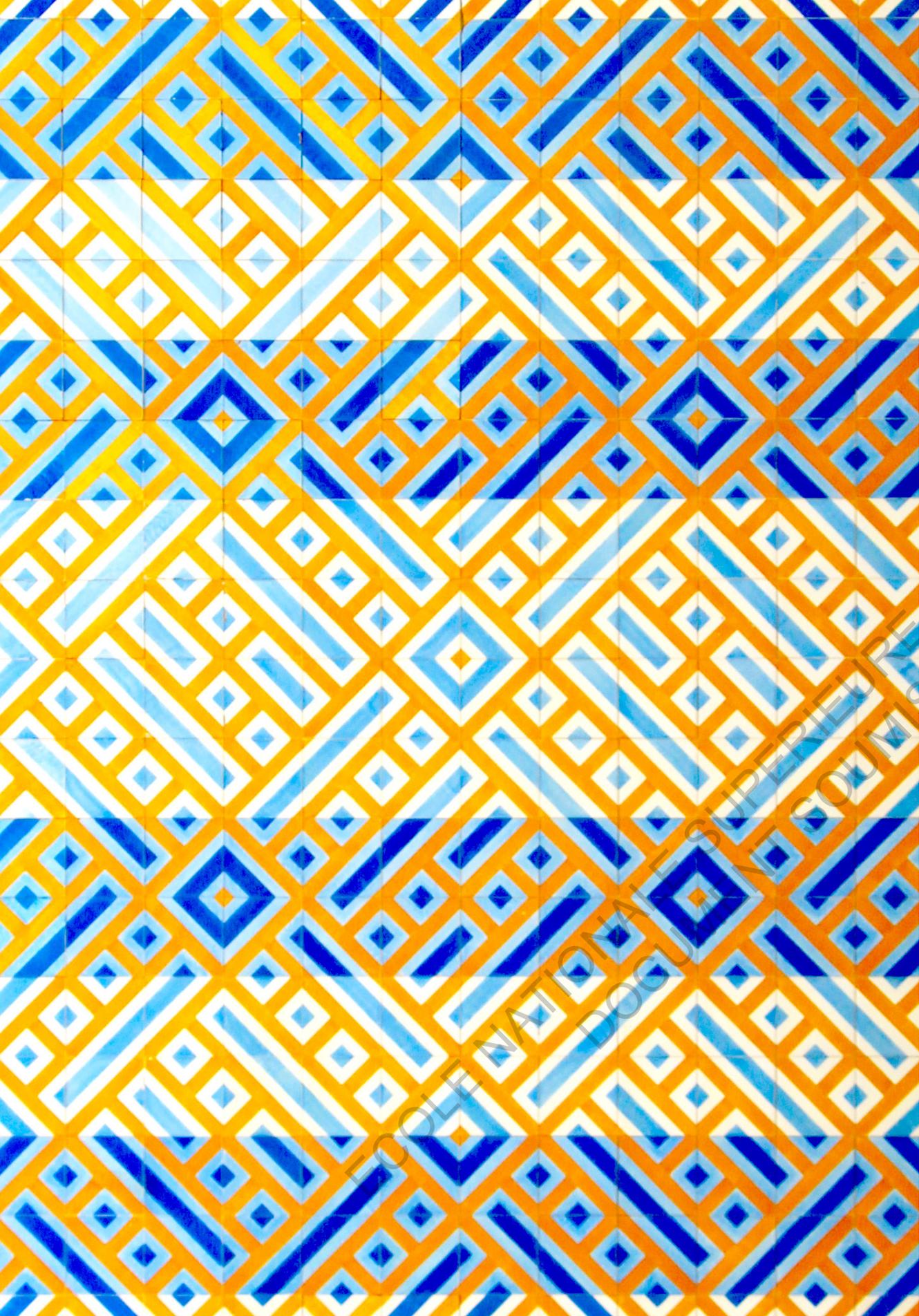
¹ *The art of walking*
David Evans

Londres : Black Dog, 2012, p. 112

² *ibid*, p. 114

³ *Les passagers du Roissy-Express*
François Maspero
Paris : Seuil, 1990, 329p.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENTS AU DROIT D'AUTEUR

EXPÉRIMENTATION



Maintenant, le décor de mon étude a été posé. Je sais ce que je veux faire et voir, et comment je compte y arriver. Par la recherche, je me suis constitué un premier bagage culturel, je me suis posé des questions sur les thèmes à aborder et quel aspect donner à mon étude. Je suis à ce moment-là dans l'attente de les réaliser, de me mettre en scène et de concrétiser ce que j'ai jusqu'à présent étudié.

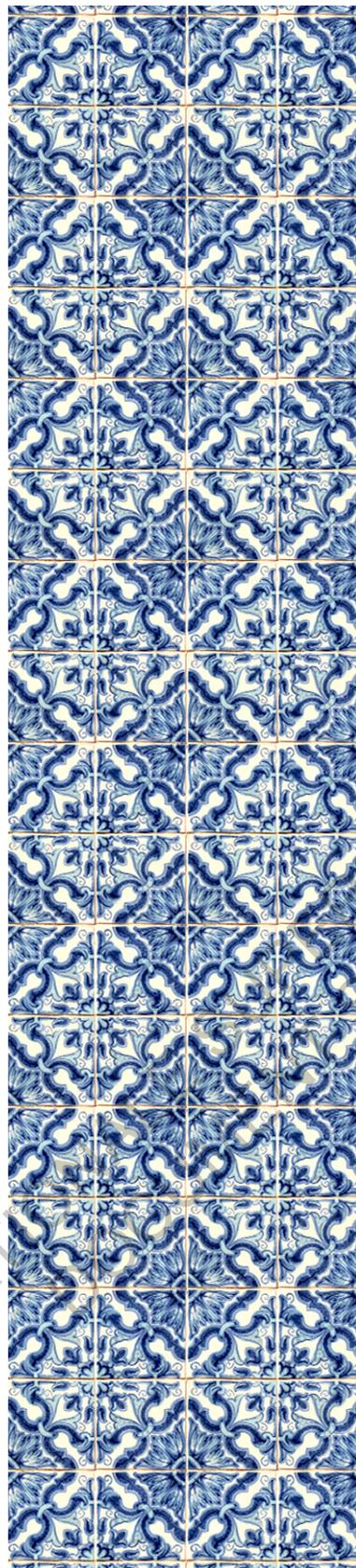
Le temps de l'expérimentation est celui où je me lance, j'y vais, je pars, c'est le grand saut. Après avoir bien introduit l'exploration, je vais la réaliser, je vais faire ce que j'ai étudié des expériences des autres.

Cette seconde partie va donc raconter mon voyage. Je l'ai découpé en plusieurs temps, comme j'ai pu étudier les temps du voyage précédemment. Je vais commencer par la phase de préparation, puis la découverte, l'installation, l'approfondissement, l'habitude et le retour. Ces six étapes sont celles que j'ai ressenties pendant l'expérimentation.

Je vais donc raconter la réalité du terrain par le récit, la retransmission par écrits systématiques de ce que j'ai fait, jours après jours, pendant trois semaines à Porto.

Je vais développer ici une approche méthodologique et répétitive pour chaque journée, en commençant par mes intentions de la journée : ce que je compte faire et comment, d'où me vient cette idée, de quoi ou de qui je me suis inspirée, quel territoire je compte couvrir et enfin le matériel d'exploration que je pense utiliser en fonction de la méthode que je veux expérimenter. Ensuite, je vais quantifier l'exploration par une cartographie, un schéma et des chiffres, lui donner des valeurs de distance, de pente, de dénivelés et des repères sur le territoire. Enfin, je raconterai le déroulé de la journée, mes réalisations et conclusions qui me viendront pendant le voyage : le cheminement général suivi, les impressions directes et les idées premières que je me serai faites sur le moment ainsi que les premières remarques quant à ce que je verrai.

Ces explications se feront en suivant un ordre chronologique par journées d'explorations, regroupées selon les temps du voyage.



// PRÉPARER

Commencer le voyage avant de partir

*« Le départ équivaut à un agrandissement de l'horizon.
En cela il est stimulant et provoque un climat d'excitation,
d'impatience. »¹*

Pour Thierry Paquot, le voyage commence à sa préparation, cette étape entre dans le temps du départ. Je pense que le voyage commence lorsque l'on a décidé de partir. C'est le moment où l'on commence à rêver, à imaginer ce que l'on va faire, le moment où l'on a pleins d'idées, on veut faire beaucoup de choses et tout semble encore accessible, tant que l'on ne décide pas précisément ce que l'on va faire.

Pour mon étude, la phase de préparation a été d'autant plus importante qu'elle a donné naissance à ma première partie 'Recherche' sur les thèmes du voyage et de la marche. Puis elle a continué avec le choix de la destination, la mise en place de mon protocole et des différentes expérimentations que je ferai sur place. Afin d'optimiser mon voyage, de réaliser un maximum d'expérience, la préparation se devait d'être importante.

Je vais donc développer ici tout ce qui a fait que mon protocole de base, théorique et abstrait est devenu un mode d'emploi pour cette expérimentation appliquée à une ville bien précise. Au moment où tout devient concret, il faut se rendre compte de la réalité que va être le terrain.

Ce voyage s'est construit progressivement, je devais faire des choix pour avancer, et ce n'a jamais été facile. Après de longues réflexions, j'ai fait mon premier choix, celui de la destination. J'ai choisi la ville de Porto. D'une part car c'est une ville qui m'est inconnue, dans un pays que je n'ai jamais vu également. D'autre part, c'est en observant de manière générale les plans d'un certains nombres de villes qu'il m'aurait plu d'étudier (entre autre Stockholm, Oslo, Copenhague, Rotterdam, Bâle, Naples, Palerme, Lisbonne, Venise...), que j'ai finalement fait mon choix pour Porto, une ville à l'échelle plus proche de celle de Nantes, me paraissant plus accessible,

¹ *Le voyage contre le tourisme*
Thierry Paquot
Paris : Eterotopia, 2014, p.62

notamment selon des critères économiques. La ville présente des points particuliers que je souhaitais voir : elle est traversée par un fleuve et se trouve à proximité de la côte, elle s'est développée progressivement, et possède donc un centre historique autour duquel la ville s'est étendue, et elle possède des changements de topographie importants.

À partir de là, j'ai donc commencé à me renseigner sur Porto, à récupérer des guides touristiques (le guide bleu, le routard, un guide et le plan Michelin du centre au 1/10 000), à consulter les livres sur la ville de la bibliothèque de l'école, et surtout à en parler autour de moi, expliquer que je comptais faire un voyage un peu particulier à Porto.

Contrairement à ce que raconte François Maspéro pour son voyage², l'idée était bien reçue autour de moi. La plupart de mes proches étaient déjà aller à Porto, ils me conseillaient des lieux à visiter, des sites à aller voir. Je pense qu'ils m'ont tous dit la même phrase : « Tu verras, ça va te plaire. »

Je me suis donc retrouvée avec une petite dizaine d'ouvrages sur Porto, mais j'avais fait le choix de découvrir de la ville par ma propre exploration, je n'avais pas envie d'en savoir trop avant de partir. J'ai donc fui les images, les vues aériennes et les photos de Porto, je voulais voir la ville pour la première fois par moi-même et pas par le biais d'une image que quelqu'un a choisi. Je gardais les ouvrages que l'on m'avait donné pour les consulter pendant le voyage ou après, et ainsi garder ma première exploration comme ma découverte réelle de la ville.

Une fois la ville choisie, je devais tracer ma ligne, en commençant par me poser, pour observer le plan de la ville et pour la définir. Je me suis rendue compte que je ne tirais rien qui puisse m'intéresser de ce que j'avais amassé jusqu'à présent. J'avais survolé les différents guides, livres et plans que j'avais récupéré et rien ne m'inspirait, je n'arrivais pas à réfléchir et à prendre de décision.

« Préparer le voyage ? Il fallait consulter d'abord les guides. Ceux-ci s'avèrent décevants. D'abord parce que les guides modernes ne sont plus conçus, comme jadis, sur le principe de l'itinéraire, mais sur celui de l'ordre alphabétique. (...) De même avec les guides modernes on ne voit plus l'espace : plus de trajet ferroviaires, plus d'itinéraire routier, plus de fil d'Ariane pour le piéton ; rien ne relie la juxtaposition de localités dispersées comme des pions au hasard de l'alphabet, espace morcelé, espace en miettes. »³

François Maspéro reproche aux guides de voyage de ne plus être conçu pour le voyageur, on ne suit plus de trajets, d'itinéraires, les guides sont conçus pour fonctionner dans l'ordre alphabétique, on s'intéresse aux points, aux lieux, aux monuments, indépendamment de ce qu'il se passe autour. Ses

idées traduisent exactement l'état d'esprit dans lequel je me suis retrouvée en essayant de me rendre compte du territoire de Porto en vue de décider ce que j'allais réellement faire, quels espaces j'allais traverser et découvrir.

Dans ces livres, on nous présente des photos, des extraits de cartes, des éléments divers ; mais je manquais de vision globale de l'ensemble. Maps et autres applications de ce genre n'allait pas non plus car le niveau de détail diminue et augmente trop facilement, on peut aller trop loin dans un sens comme dans l'autre et perdre la notion d'échelle très rapidement.

C'est pourquoi, j'ai repris un fichier autocad qui me semblait plutôt complet et qui allait chercher très largement les alentours de Porto. Je l'ai ordonné, mis en page et imprimé au format A0 à une échelle plus ou moins hasardeuse mais qui me permettait de situer la ville dans son contexte, dans son territoire. Sur ce plan simplifié, chaque route, rue, chemin, voie, autoroute est tracé de la même manière. Les bâtiments ou masses bâties sont représentés mais le reste de l'occupation des sols, que ce soient des jardins, cœurs d'ilots, parcs publics, cimetières, terrains de sport, parkings (etc) sont juste laissés blancs.

En voyant cela, j'ai immédiatement pensé au protocole de Philippe Vasset qui part explorer les zones blanches de la carte de Paris⁴. Mon plan est moins complet que la carte IGN qu'il utilise, il est plus pauvre en information. Mon objectif n'est pas d'approfondir ma connaissance de la ville comme il fait sur Paris, mais bien de découvrir un nouvel environnement urbain. Ce sera donc à moi de recréer la carte précise autour de ma ligne en évitant de dessiner des zones blanches et donc non-explorées ou sans identité.

Ce plan n'est donc pas l'idéal pour lire tout ce qui compose la ville, j'aurais aimé trouver une carte équivalente aux cartes IGN au 1/25000 en France, mais je n'ai pas réussi. Lorsque j'ai déployé ma carte sous mes yeux, une fois imprimée, elle m'a permis de voir énormément de choses, de me poser plusieurs questions, de repérer des éléments intéressants ou non, qui me serviraient pour le tracé de ma ligne.

Elle me permet en tout cas d'avoir un regard global sur l'ensemble du territoire, de clarifier enfin mes idées et de commencer à réfléchir.

² *Les passagers du Roissy-Express*
François Maspéro
Paris : Seuil, 1990

³ *Les passagers du Roissy-Express*
François Maspéro
Paris : Seuil, 1990, p.20-21

⁴ *Un livre blanc*
Philippe Vasset
Paris : Fayard, 2007



Première Carte de Porto étudiée

Ainsi, je me retrouve face à un plan, sur lequel sont représentés : les courbes topographiques générales, le fleuve et la côte, les cheminements, les bâtiments et masses bâties.

Qu'est-ce que je vois en premier en regardant cette carte ? Quelles informations vais-je en tirer ? Qu'est ce qui va pouvoir m'intéresser pour la suite ? Quelles sont mes premières impressions ?

Au commencement, les premiers éléments que l'on peut lire sont le centre-ville de Porto avec sa masse bâtie plus dense et la première ceinture (le périphérique ?) qui entoure la ville.

En s'attardant un peu plus, on peut remarquer les différentes interactions du tissu urbain avec l'environnement naturel. Tout d'abord, le fleuve, longeant et traversant le centre ville. On sent la partie de la ville au Nord du Douro différente de celle au Sud. En effet, après quelques recherches, au Nord se trouve Porto et au Sud, Vila Nova de Gaia. La partie Nord semble plus ancienne, les constructions plus historiques, du fait du dessin de la masse bâtie plus dense. Les directions des rues sont plus aléatoires, on y voit plus de petites rues qui serpentent que de grandes avenues rectilignes.

On trouve ensuite deux ponts qui enjambent le Douro au niveau de la ville, puis deux autres plus en périphérie pour la première ceinture, et enfin un pour la voie de chemin de fer.

La ville au Sud du fleuve semble plus récente, les îlots bâtis sont plus larges, plus espacés et le tissu urbain paraît moins dense.

Ensuite, on va s'intéresser aux interactions du tissu urbain avec le bord de mer. La ville semble s'étendre vers la côte par petites zones. En regardant les lignes dessinant la topographie, cela est normal car le territoire prend de la hauteur assez rapidement, il paraît donc logique que la ville s'étende vers la côte, plus plate et donc plus simple pour la construction et l'étalement urbain. On remarque quand même une petite vallée, entre deux zones plus hautes, dans laquelle le tissu urbain se prolonge.

Par ailleurs, et pour revenir sur le sujet des zones blanches, il y a beaucoup d'espace qu'on ne peut pas définir avec cette carte, puisqu'ils ne sont que blancs, sans valeurs, mais pas forcément comme ceux lus et explorés par Vasset dans son œuvre. En contre partie, on lit un centre ville très dense, les bâtiments suivent les routes, et les principaux espaces blancs paraissent être les cœurs d'îlots. Plus on s'éloigne du centre, plus ces zones blanches grandissent, s'étalent et se multiplient, deviennent-elles des champs ? des forêts ? des parkings ? des zones commerciales ou industrielles ? des bâtiments construits mais non-représentés ? C'est par mes explorations que je saurais.

Ce plan me permet de lire différentes choses, mais je garde en tête ses limites, pour ne pas me perdre dans des analyses faites à partir d'un document graphique incomplet.

Autour de la ville plus dense, on peut observer des

regroupements d'îlots de bâtiments, plus ou moins séparés, isolés les uns des autres. On pense assez rapidement à des villages ou petites villes qui fonctionnent avec Porto, tout en s'en détachant spatialement. J'ai envie de les explorer pour voir quelles similarités et différences on y trouve avec Porto, s'ils possèdent une identité propre ou s'ils sont happés par la métropole.

La qualité de la carte n'est pas assez détaillée pour lire la limite précise entre terre et mer. On lit cependant un cheminement qui longe la côte et on ne trouve que peu de bâtiments à l'ouest de ce trait.

On peut lire une avancée de la mer dans les terres au Nord de l'embouchure du Douro. Sa forme régulière et droite la fait paraître artificielle, c'est pourquoi je pense à un port de commerce. Il semble trop important pour être un port de plaisance, et est entouré de zones très quadrillées par les routes mais sans bâtiments ou sans larges masses bâties, on peut alors imaginer une zone industrielle autour du port de commerce.

Un trait irrégulier et sans bâtiment autour, contrairement aux routes pour lesquelles des constructions sont venues les longer, semble continuer après ce que j'ai interprété comme le port de commerce. Je m'interroge sur sa nature, sa valeur. Après vérification sur Maps, il s'agit d'une étroite rivière (sans nom apparent) qui sillonne au Nord de la ville et qui suit la petite vallée dont nous parlions précédemment.

Ensuite, bien au Sud de la ville, à la limite de la fin de ma carte, on lit une petite zone plus dense, au dessin des rues très rectiligne en comparaison des cheminements dans la ville de Porto. Il semble être trop loin de la ville pour que je puisse pousser mon exploration jusque là-bas, mais le contraste entre les deux tissus urbains m'intrigue et me questionne.

Après vérification sur Maps et rapidement sur wikipédia, il s'agit d'Espinho, un ancien village de pêcheur, qui entre dans l'Aire Métropolitaine de Porto. J'ai essayé d'obtenir des informations sur ce sujet, mais les résultats de mes recherches ne sont que peu concluants. J'ai trouvé la liste des dix-sept municipalités qui en font partie, mais pas la lecture précise des limites entre elles.

Deux jours après ces observations, je me suis à nouveau penchée sur ce plan. Cette fois-ci, mes notes n'ont été que des tracés sur le plan, des repérages des zones observées précédemment, des grands axes principaux et des routes plus importantes autour de la ville.

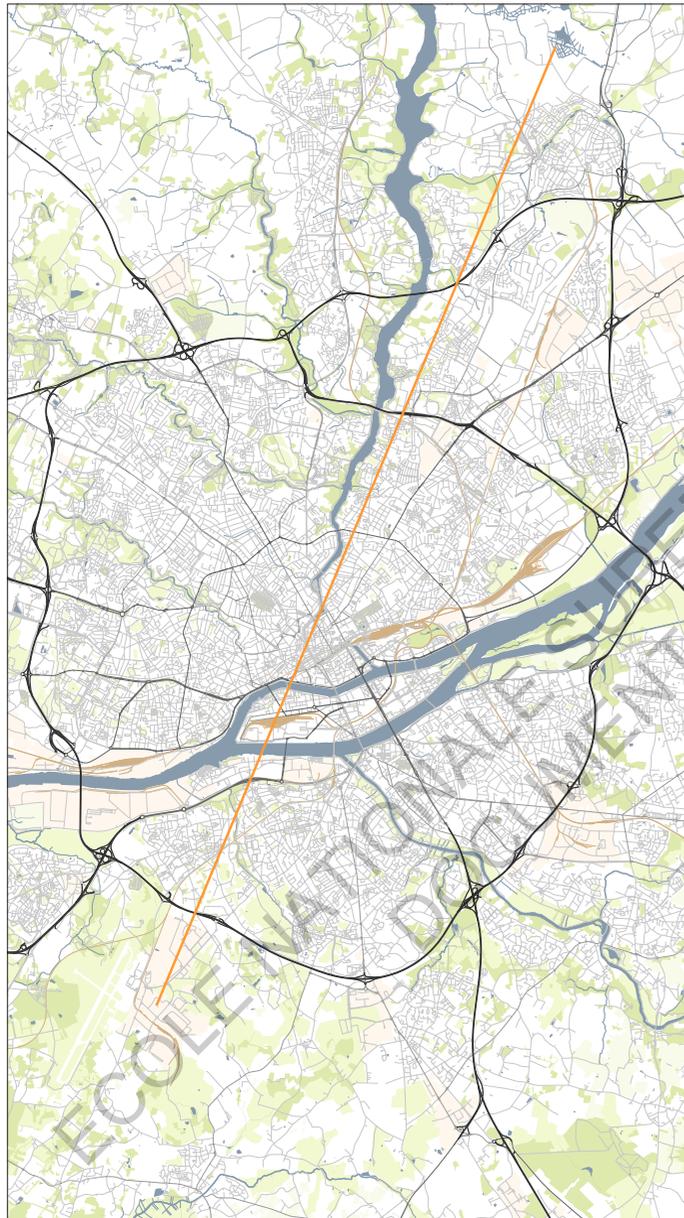
À partir de ces observations, je vais devoir décider de ce que je souhaite voir dans ma traversée, je dois dessiner ma ligne dans la ville.

Encore une fois, je dois arrêter mes idées et faire un choix. Je trace une ligne de vingt kilomètres à l'échelle de mon plan sur un calque. Je la promène sur le territoire, l'oriente, essaie et cherche comment la positionner. Au fur et à mesure, je trouvais certains éléments que je souhaitais explorer par ma ligne, et par lesquels elle devait donc passer. J'essayais de les aligner pour en avoir un maximum à explorer sur mon territoire : le bord de mer, le centre ville de Porto, des zones blanches, peu urbanisées, et un regroupement de bâtiments dans les terres.

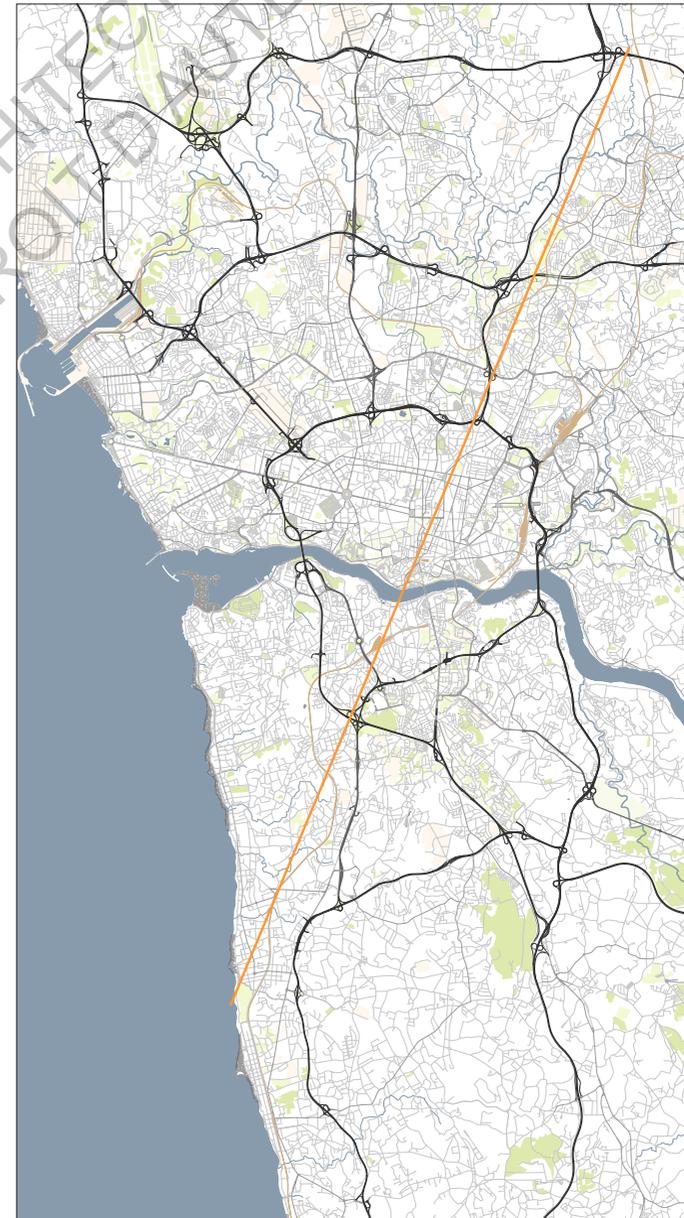
Ainsi, j'ai finalement tracé un axe d'un peu plus de vingt kilomètres, qui commence sur la côte au Sud-Ouest, traverse la ville de Porto, et s'achève à la troisième ceinture autoroutière en passant par certains petits villages après la ville, au Nord-Est de Porto. J'ai également fait attention de tracer ma ligne pour que je puisse avoir un arrêt de train aux deux extrémités et donc pouvoir y accéder facilement. J'ai fait le choix d'une ligne aussi grande pour pouvoir explorer un large territoire et pour voir des paysages le plus contrastés possibles tout en restant assez proche de la ville.

Pour me rendre compte de l'échelle de la ligne, je l'ai reproduite sur un plan à même échelle de Nantes. Cela me permettait de comparer les deux cheminements. Ma ligne sur Nantes s'étendrait donc de la zone industrielle de l'aéroport au Sud-Ouest, jusqu'au marais au nord de Carquefou.

Re-contextualiser la ligne sur un territoire connu



Tracer une ligne de 20km sur la ville
- Nantes, FR



Tracer une ligne de 20 km sur la ville
- Porto, PT

Maintenant que j'ai décidé quelle ville je vais explorer et plus précisément quelle ligne je vais suivre, il est temps de revenir à mon protocole. Je vais donc explorer la ville par cette ligne. Je voudrais suivre cette ligne plusieurs fois, de manières différentes, plutôt que de faire une longue expérimentation en suivant la ligne progressivement tout au long du voyage. Ainsi, je vais commencer à réfléchir plus précisément à chaque expérimentation.

Tout d'abord, pour chacune d'elles, je vais mettre en place un petit exercice d'écriture : au commencement de l'exploration, je vais écrire ce que je compte faire, comment, pourquoi, en suivant quelles références, quelles idées, quels buts, quelles logiques, qui fonctionnerait comme une sorte d'introduction. Je referai le même exercice en fin d'exploration, un court et rapide résumé de ce que j'ai fait, vu, appris, découvert, les adaptations que j'ai dues mettre en place, les grandes lignes, les idées qui sont ressorties de l'exploration. L'association de ces deux exercices me permettra de faire le point à chaque fois, de comparer les intentions et la réalisation directement après, lorsque c'est encore bien présent dans mon esprit.

J'ai commencé une liste plus ou moins complète des protocoles d'expérimentations que je souhaiterais faire sur place, ils seront forcément adaptés aux aléas du voyage, regroupés ou développés, et complétés par d'autres.

> La première expérimentation, à pied d'un bout à l'autre et le plus proche possible de la ligne, servira de point de départ. Elle donnera les premières impressions, les premières appréhensions de certaines zones, elle servira de repérage des lieux clés, et peut être permettre le réajustement des limites, de la ligne.

> J'expérimenterai ensuite le changement de rythme, suivre la ligne à vélo, qu'est-ce que l'on peut voir en changeant de vitesse ? Suivre la ligne en transport en commun, à quel point je vais pouvoir en rester proche, qu'est ce que je vais voir d'autre

autour, qu'est ce que l'on peut deviner des gens qui passent par là ?

> Je souhaite également réaliser des protocoles plus simples comme réaliser une photographie argentique à distance ou temps égaux. La spécificité de l'argentique est que l'on ne voit pas tout de suite la photo, on la découvre bien après, d'autre part, on prend le temps de déclencher en photo, alors qu'avec un appareil numérique l'on peut prendre une infinité de clichés ou presque, que l'on peut ensuite sélectionner.

> Ou encore, dans le même ordre d'idées, réaliser un croquis des lieux traversés. Le croquis permet de voir des choses bien différentes de la photographie, on peut s'attarder sur certains détails, mais en effacer d'autres, et se limiter au trait de crayon sans se préoccuper des couleurs.

> On peut également, imaginer, que je m'oblige à réaliser un commentaire sur ce que je vois ou que j'ai vu tous les x temps, garder une trace écrite ou un enregistrement de ces commentaires, des impressions prises en direct.

> Il me sera possible d'effectuer des relevés pour mettre en avant le contexte dans lequel se place la ligne : les activités des bâtiments, les occupations des RDC, les prix, les hauteurs des bâtis, les couleurs, les habitants, les occupants, les matériaux, les odeurs, les bruits...

> Je pourrai également m'intéresser plus particulièrement aux interactions directes de la ville et de l'architecture avec la ligne : quels bâtiments sont coupés, quelles rues sont suivies, quelle est la topographie du territoire. Si possible, voir ce qu'il se passe à l'intérieur des édifices coupés, ce que l'on ne voit pas de la rue, mais qui est traversé par ma ligne, est-ce que l'on peut obtenir plus d'information ? Évidemment, la barrière de la langue représentera une petite difficulté dans mon expérimentation, je ne pourrai pas aussi facilement que François Maspero obtenir des histoires des habitants, communiquer avec les occupants et obtenir des informations écrites ou graphiques⁵.

> La recherche de repères historiques peut également être une manière d'appréhender cette ligne de la ville. Des ruines, des restes, des dates sur les bâtiments, des monuments ou constructions historiques...

> Je pense aussi à utiliser certains outils numériques, pour compter le nombre de pas réalisés par exemple, ou suivre par tracé GPS le chemin exact que j'ai réalisé pour suivre au maximum la ligne, quelle distance exacte j'ai parcourue. L'expérimenter depuis mon ordinateur aussi, avec des outils tels que street view ou google earth, en référence aux travaux de Guillaume Ertaud pour Péri- ville invisible ?⁶

> La collecte d'éléments, d'objets, le long du trajet peut être une piste à suivre aussi. Ou laisser certaines choses et voir

⁵ *Les passagers du Roissy-Express*
François Maspero
Paris : Seuil, 1990

⁶ *Péri- : ville invisible ?*
Guillaume Ertaud
Nantes : LAUA, 2014

ce qu'elles deviennent à la fin de mon voyage, en références aux travaux de Francis Alys⁷.

> J'aimerais réaliser une exploration de la ligne accompagnée, si cela m'est possible. Avoir un point de vue extérieur, quelqu'un qui ne fait pas parti de mon étude et voir ce que cette personne peut me dire, quels commentaires elle pourrait faire, quelles nouvelles perspectives et idées elle pourrait m'apporter. Cela me permettrait également d'obtenir un retour critique en direct de mon expérimentation.

> Mon exploration de la ligne pourrait également se faire en me privant d'un sens. C'est-à-dire qu'un jour, je la réalise en écoutant de la musique sans écouter les sons de la ville. Pendant la marche, faire correspondre un style musical, une ambiance musicale à ce qui m'entoure peut aussi être un exercice. En même temps, j'enregistre les sons tout du long de l'expérimentation, et ce ne sera que plus tard, que j'écouterais les sons enregistrés, sans faire le trajet, ce qui me permettrait de faire l'exercice inverse, l'exploration de la ligne par l'ouïe uniquement. Le fait de ne pas voir et d'écouter uniquement, permettra de me rendre compte des sons plus distinctement, pour essayer de les faire correspondre à ce que j'ai vu, essayer d'associer ces ambiances sonores aux espaces traversés.

Parmi ces idées, certaines sont à approfondir, d'autres à redéfinir et d'autre à ajouter, mais ce sont là, les premières que j'ai eu en me demandant ce que j'allais faire à suivre une ligne dans une ville inconnue. Elles seront également adaptées à la réalité du terrain, au temps que j'aurai à passer sur chaque expérimentation, aux questionnements et remarques que je pourrais me faire sur le terrain. Par ailleurs, revenir à plusieurs reprises aux mêmes endroits me permettrait aussi de faire fonctionner ma mémoire, mes souvenirs dans des lieux que j'aurais déjà vu.

Enfin, j'ai pu entamer la phase de préparation dont parle Thierry Paquot⁸ dans son œuvre : quel matériel emmener avec moi, préparer mon sac et surtout, trouver un logement sur place. J'ai décidé de suivre le protocole de base d'expérimenter la ligne plusieurs fois en choisissant de ne prendre qu'un seul logement, situé plus ou moins au centre de ma ligne. J'ai donc réservé un appartement que je ne partagerai pas, à proximité de l'arrêt de métro Marquês, proche du centre de Porto. J'ai donc fait le choix de partir vraiment seule, sans avoir la possibilité de rencontrer d'autres gens en partageant un logement. Cela me permettra d'avoir mon rythme et la possibilité de travailler sur place. Je partirai chaque jour de là pour rejoindre ma ligne et réaliser mes différentes explorations.

Ensuite, je pars avec plusieurs guides touristiques qui me serviront à découvrir la ville, mon ordinateur et des cahiers

pour prendre des notes et faire des recherches. Je prévois également de partir avec plusieurs plans imprimés de la ligne : plusieurs au 1/30000 réalisés à partir de mon fichier autocad dont j'ai déjà parlé, et un au 1/5000 qui suit la ligne de manière plus précise. Je vais également m'équiper de mon appareil photo numérique et d'un appareil photo jetable plutôt qu'un argentique, trop lourd et trop volumineux. D'autre part, j'ai préparé mon téléphone portable avec plusieurs applications qui pourraient me servir dans mes explorations.



// DÉCOUVRIR

Partir et explorer un territoire nouveau

Dans ce voyage, la découverte correspond au grand départ et à mon arrivée à Porto. C'est le moment où commence réellement le voyage et où je pars à l'aventure, je me retrouve seule.

C'est également le début de mon exploration, la découverte de ma ligne et de la réalité de l'étude de terrain. Je vais expérimenter la marche le long de ma ligne pour la première fois, voir la ville et les territoires traversés pour la première fois.

Mercredi 27 septembre 2017

Aujourd'hui, c'est le grand départ pour trois semaines. Mon avion ne partant qu'à 16h, j'ai le début de journée pour finaliser mon voyage. La ligne a été dessinée, je dois encore imprimer des fonds de plans pour me servir de guide dans mes explorations. Tout est prêt, ça y est, je pars. On dit au revoir une dernière fois à ses amis. Même si je sais que je ne reviens que dans trois semaines, c'est compliqué de partir seule. La seule personne avec qui je vais échanger pendant trois semaines sera ce clavier sur lequel je raconterai mes mésaventures. Là commence mon voyage comme l'entend Michel Onfray¹.

Mon avion décolle, on s'envole petit à petit, on survole Nantes. C'est magnifique. Le ciel est bleu, on est en milieu d'après-midi, toute la ville est visible. L'île de Nantes se détache du tissu urbain, je guette chaque endroit que je reconnais pour les observer du ciel. C'est un spectacle qui m'a toujours passionnée. On s'éloigne de plus en plus, j'aperçois Saint-Nazaire, et juste à côté, Noirmoutier et ses marais salants, puis l'océan. Je suis à la droite de l'avion, devant moi, ciel et mer se confondent.

Après moins d'une heure de vol, je vois apparaître la côte en bas. C'est amusant, j'ai presque l'impression de voyager en bateau, puisque mes repères sont ceux d'un navigateur sur l'eau plus que dans le ciel. Cette fois-ci, je regarde ce qui se dessine sous mes yeux sans vraiment comprendre où je suis. On quitte le bord de mer, je perds mes repères. Je sais que nous allons vers le Sud, mais sous nos pieds, ce ne sont plus que petites montagnes et vallées qui s'étendent à perte de vue.

Au fur et à mesure que l'avion descend, on voit se former des regroupements de bâtiments, reliés par des routes ; de plus en plus denses, la ville commence à se dessiner. On peut apercevoir à nouveau le bord de mer. Je repère les éléments que je connais : l'embouchure du Douro, tiens, c'est Porto juste là.

L'avion survole une première fois la ville avant de faire demi-tour pour rejoindre l'aéroport au Nord-Ouest. Cela nous permet d'apprécier largement la ville vue d'en haut. Je cherche encore à repérer ce que j'avais vu sur mes plans, c'est difficile.

La topographie de la ville se dévoile et elle semble encore plus complexe que ce que j'imaginai. Je commence à voir plus précisément les bâtiments, les couleurs apparaissent plus que les matériaux. La ville semble très aérée dès que l'on quitte Porto même. Les zones blanches de mon plan semblent être en réalité des zones vertes, boisées ou non.

La ville se rapproche de plus en plus, jusqu'à ce que l'on en fasse partie au moment où nous atterrissons. À la descente de l'avion, mon premier objectif est de rejoindre mon logement. Pas de chance, et comme toujours, mon téléphone n'a jamais de batterie quand j'en ai besoin. Je me pose cinq minutes, récupère les informations pour y aller. Je me rends compte que même si j'ai regardé les tracés du réseau de métro de Porto, je n'ai regardé que celui qui suit ma ligne. Pas un instant je me suis posée la question de savoir comment quitter l'aéroport et rejoindre la ville. Heureusement, il n'a jamais été trop compliqué de trouver le métro et relier sa position actuelle à celle où l'on souhaite aller. Le propriétaire de l'appartement que je loue, conseille de changer de métro pour se rapprocher le plus possible de l'appartement, je choisis de me rendre jusqu'à Trindade, qui semble être le centre du centre, puisque c'est l'arrêt par lequel passe toutes les lignes, et le seul marqué en gras sur le tableau.

Je prends mon billet et m'installe. Par chance, ce métro ne nous fait pas arpenter la ville dans un couloir souterrain, mais traverse bien la ville à ciel ouvert, il est juste isolé du reste comme pourrait l'être un train. Je peux donc observer ce qui nous entoure, excepter les rares moments où nous passons sous le sol pour quelques instants.

La ville défile rapidement sous mes yeux, les couleurs apparaissent, j'aperçois les premières façades carrelées, les premiers habitants, ce qu'ils font. Notre train arrive à Trindade, je descends. L'arrêt ressemble plus à une gare qu'à l'idée que je me fais d'un arrêt de métro. Je sors à la lumière du jour, et me retrouve sur une vaste place ensoleillée où les gens circulent dans tout les sens à pied. Je repère facilement dans quelle direction je dois me diriger, vers le Nord. La rue est en montée, je comprends pourquoi on me conseillait initialement de changer de métro pour me rapprocher mais c'est trop tard, je me dirige vers cette grande avenue et commence mon ascension.

Le changement de vitesse du train à la marche, me permet d'apprécier plus facilement ce qui m'entoure. Je regarde les façades des bâtiments, assez hautes et étroites, serrées les unes aux autres, géométriques et simples, pleines de couleurs, je suis fascinée par l'utilisation du carrelage en façade.

La montée est longue, mon sac à dos tire sur mes épaules, mais je tiens bon. J'arrive sur une rue dont le nom me semble familier. Je vérifie, c'est ma rue, je cherche le numéro 298, la maison bleue, c'est ici. Je trouve les clés et monte, ça y

¹ *Théorie du voyage*
Michel Onfray
Paris : Librairie Générale Française, 2007, p.37

est, je suis arrivée, je pose mon sac et je souffle.

Puisque je suis ici pour un certain temps, je m'installe. Je déballe mes affaires, je m'approprie les lieux. Ici je travaillerai, ici je dormirai, je prends mes repères pour m'aider. Ça ne fait que quelques heures que je suis seule mais ça commence déjà à être étrange. L'appartement est vraiment bien, blanc, propre et lumineux, je me sens un peu dans un catalogue ikéa mais la petite terrasse est agréable, et l'ensemble est calme. J'envoie un message pour rassurer la famille, je suis arrivée, tout va bien.

Il est déjà 19h, la faim se fait sentir. Je me rends compte alors, que j'ai appréhendé la ville de manière à l'étudier et pas du tout comme si j'allais y vivre. Je ne sais pas où trouver le centre, un supermarché, un restaurant, qu'est ce qu'on mange ici typiquement ? On est quand même en 2017, j'ouvre Maps, zoome rapidement autour de moi et je me rends compte que le centre est à quelques minutes à pied au Sud de Trindade. Sûre de moi, je pars pour redescendre la rue que j'ai montée juste avant, je passe Trindade, je commence à prendre mes marques, à reconnaître ces espaces et les rues, je continue à descendre. Je me rends compte alors qu'il fait déjà pratiquement nuit, un regard à ma montre, 19h30. Il y a une heure de décalage avec la France, mais il fait déjà nuit. Ce sont des informations que je prends en note, il faudra que je pense à ne pas rentrer trop tard, pour ne pas me retrouver seule la nuit avec mon matériel d'exploration urbaine.

En continuant à descendre après Trindade, j'arrive sur une grande place pour laquelle les bâtiments sont particulièrement mis en valeur par des installations lumineuses. Les boutiques touristiques me font dire que je dois être sur une place largement visitée par les touristes.

Tout au long de ma première marche en ville, je retrouve des sensations similaires à mon arrivée à Athènes lors de mon Erasmus. J'entends parler une langue que je ne connais pas du tout autour de moi, des sonorités totalement étrangères, je tourne la tête de suite aux moments où j'entends parler français, des réflexes d'expatriée. Je me rappelle qu'en commençant à découvrir Athènes, mes premiers points de repères ont très vite changé, je ne suis pas tout de suite arrivée là où je séjournerai le reste du temps, de la même manière, ici à Porto, le lieu où je vis, ne sera pas exactement celui que j'explorerai dans ma démarche de recherche.

Je n'ai pas marché longtemps, un quart d'heure, pas plus. La ville est agréable, il ne fait pas trop froid et je suis bien. Je croise une célèbre enseigne de fastfood, la faim revient. J'hésite mais finalement je rentre et je commande à emporter. Je me dis que c'est la première fois, il me faut quelque chose que je connais, éviter le changement brutal. On reste dans le confort de ce que l'on connaît pour éviter le mal du pays.

Je me sens alors touriste comme le décrit Thierry Paquot

: « Il (le touriste) désire retrouver la même chambre et le même menu, comme chez lui, pour ne pas être dépaycé et ne pas avoir à s'acclimater. [...] Il lui faut alors un environnement qui soit le plus neutre, le plus habituel, le plus familier possible. »²

² *Le voyage contre le tourisme*
Thierry Paquot
Paris : Eterotopia, 2014, p.41

Une fois servie, je rentre chez moi. Le retour n'est que montée, forcément cela prend un peu plus de temps. À mi-chemin je suis obligée d'ôter ma veste. Je me rends compte alors qu'arpenter une rue dans un sens ou dans l'autre peut totalement changer la manière dont je la perçois, ce sera à prendre en compte pour le reste de mon voyage.

Par ailleurs, le retour se fait plus facilement, je n'hésite pas, je connais le chemin, je sais où je vais. Le trajet de Trindade à chez moi, me paraît plus rapide, c'est déjà la seconde fois que je le fais dans ce sens-là, je reconnais les enseignes et les bâtiments, mes habitudes s'installent petit à petit.

Rentrée chez moi, je mange, me pose pour prendre des notes sur ma première journée et je vais me coucher, j'ai réussi la première journée, le jour zéro, l'arrivée, le grand commencement. Je ne pense pas commencer dès demain mes explorations, je dois encore faire certaines choses pour être sûre de partir sur de bonnes bases.

Jeudi 28 septembre 2017

Je ne partirai définitivement pas en exploration aujourd'hui. Mon frigo est vide, je souhaiterais récupérer quelques éléments, me renseigner sur les transports en communs, faire un tour à l'office du tourisme pour récupérer une carte.

Ainsi, cette première journée, devient une journée zéro bis, de préparation sur place, puisque je ne compte pas me rendre sur ma ligne, tout du moins pas volontairement.

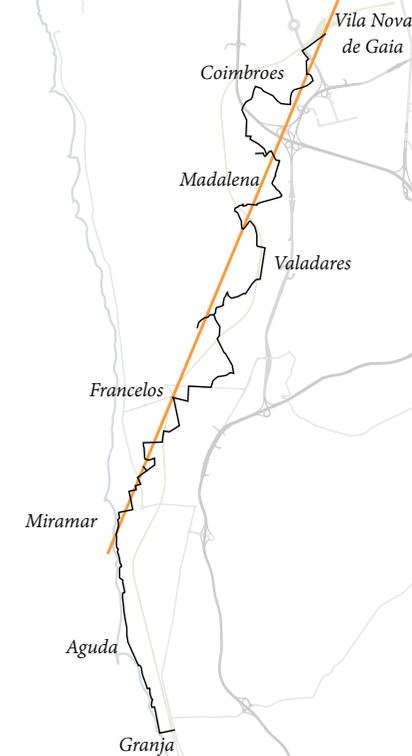
Après mes quelques courses, je préparerai mes explorations, reprendrai mes protocoles pour essayer de planifier le voyage, dans quel ordre je pourrais les effectuer, rajouter ceux qui me sont venus en tête depuis la dernière fois.

Vendredi 29 septembre 2017

Aujourd'hui je commence le premier protocole. Cette expérience va me servir de point de départ, de test pour la suite. Je vais suivre ma ligne en marchant, en essayant d'en rester le plus proche possible. Je vais m'intéresser aux limites de ma ligne, quels chemins je vais réellement emprunter, repérer les lieux clés, et combien de temps va me prendre cette traversée. C'est l'étape de la découverte.

Je compte la suivre du Sud vers le Nord, je pars donc du centre ville en train pour rejoindre le point de départ de ma ligne, je verrai ensuite, à la fin de la journée, quelle portion de la ligne j'ai réussi à réaliser.

Je pars avec le plan au 1/5000 de la ligne, un cahier et un appareil photo jetable. Le but est de marcher et prendre des notes générales de ce que je découvre. Je choisis de ne pas prendre mon appareil photo numérique parce qu'il est trop facile de prendre des photos inutilement lorsque l'on vient pour la première fois quelque part.



Expérimentation 1.1
29/09/2017
17,0 km
Entre 0m et 110m d'altitude
Pente moyenne : 2,5%

Cette première journée fut une réussite. Malgré une petite erreur de parcours pour commencer, elle s'est bien passée dans l'ensemble. Elle fut également très longue, j'ai eu du mal à décider de m'arrêter, cela aura des conséquences sur la journée de demain, il va falloir que je suive un rythme plus tranquille pour réussir à tenir pendant les trois semaines. Il a été difficile de me dire que la journée devait prendre fin à un moment donné, de rentrer dans le centre, pour se dire que je reviendrai pour continuer que plus tard, que je devrai revenir.

Au fur et à mesure de ma marche, je prenais des notes sur le plan au 1/5000, je traçais également les chemins que j'empruntais, cela me permettait de me rendre compte du trajet réel que j'effectuais en suivant ma ligne. En rentrant le soir, j'ai retracé mon parcours sur un plan au 1/30000 sur lequel la ligne ne figure pas, on la voit donc se dessiner par le cheminement que j'ai effectué.

Je me suis rendue compte que mon trajet ne suivait pas uniquement ma ligne, mais également celle du train de banlieue. Je n'ai pas dessiné la ligne totalement aléatoirement, je savais que ces deux tracés se suivaient et se croisaient, mais la matérialité de la ligne de chemin de fer était plus simple à suivre que ma ligne immatérielle, surtout sur cette première partie de chemin où elles sont vraiment proches. J'entendais assez souvent les trains passer, ou le bruit des passages à niveaux lorsqu'ils arrivaient. Le train a été comme une rumeur constante qui m'a suivie sur toute la journée.

Par ailleurs, je me suis fait la remarque que ma ligne m'accompagnait mais que je ne faisais que la croiser de temps à autre, comme si je voyageais avec quelqu'un et que l'on ne se voyait que de temps en temps, au détour d'une rue, au loin dans le terrain d'à côté. À côté de ça, le repère de la ligne de chemin de fer était réel, je la voyais quand je la croisais, elle a un impact sur le sol, elle provoque des détours dans mon cheminement.

Ma journée a donc été accompagnée par ces deux lignes, une que je cherchais et que j'imaginai et l'autre que j'entendais au loin et qui me guidait.

Ainsi, je suis partie de Granja jusqu'à Miramar en suivant la côte, au cause d'une petite erreur d'arrêt de train. Je suis descendue à Granja, deux stations plus loin que le début de ma ligne. J'ai rencontré ma ligne pour la première fois à Miramar, que j'ai ensuite traversé puis Francelos, Valadares et enfin j'ai fini la journée à Gaia. Ces noms sont ceux des arrêts de trains de banlieue qui descendent vers Espinho. Je ne sais pas si ce sont exactement des quartiers ou des villages que j'ai traversés, si ce sont les plus importants dans ces zones, s'il y en a d'autres, mais ce seront les noms que j'utiliserai pour me repérer.

J'ai commencé mon parcours par des villages de bord de mer. Puis Francelos et Valadares me sont apparus comme

des villages de petite montagne, plus pauvres et presque perdus dans leur campagne. Ce sont alterné des zones plus denses dans lesquelles je suivais des petites ruelles pavées entre des habitations collées les unes aux autres ; et des larges espaces laissés libres, en friche ou boisés. Au fur et à mesure que je me rapprochais de Gaia, les maisons devenaient des immeubles, de plus en plus grands, je retrouvais encore certains petits quartiers de maisons avec leurs rues pavées qui sillonnaient, montaient et descendaient. J'ai ensuite fini ma journée à la gare de Vila Nova de Gaia – Devesas.

J'ai eu par moment, des soucis de repérage, mon plan n'était pas parfait, dans ce cas, le gps sur le téléphone devenait bien utile et permettait de le compléter. Par ailleurs le dé-zoom m'a également servi pour repérer où je me trouvais par rapport à l'ensemble du territoire.

J'ai ressenti un sentiment d'insécurité par moment, le fait d'être une jeune fille seule qui marche et explore des endroits où il n'y avait parfois personne n'était pas une situation très confortable. Par ailleurs, des regards et sifflements désagréables m'ont à plusieurs reprises dérangés, mais je continuais mon chemin, tout s'est bien passé.

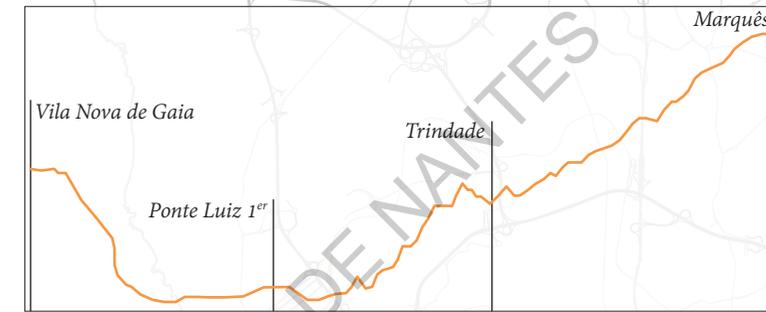
J'ai trouvé que les changements de décors étaient parfois brusques. Je passais d'un environnement à un autre totalement différent, juste en changeant de rue. Ces franges sont intéressantes puisque deux environnements bien différents réussissent à cohabiter. J'ai repéré pendant mon trajet, quelques lieux où il pourrait être intéressant de revenir, j'aimerais y retourner pour expérimenter d'autres protocoles. Je me suis aussi rendu compte qu'il allait être difficile de refaire la totalité de ma ligne à chaque fois pour un nouveau protocole, vu le temps qu'il me fallait pour la parcourir d'un bout à l'autre. Elle est très longue, mais c'était mon choix d'explorer un territoire très vaste. Cette première exploration me permet de me rendre compte que la marche est intéressante pour commencer, mais que je viendrais expérimenter de nouveaux protocoles seulement sur des portions de ma ligne, je viendrais faire autre chose qu'uniquement marcher.

Dans l'ensemble cette journée fut agréable, marcher fait du bien, l'objectif simple de suivre une ligne n'est pas si facile que ça, mais permet de donner une direction à suivre, un objectif simple. J'ai parfois dû me rappeler que le but de cette première expérience n'était que de voir l'ensemble, de découvrir pour l'instant. L'envie me venait d'approfondir certains éléments de rester et de m'écarter de la découverte de la ligne, je reviendrai donc sur certaines choses dans un second temps.

Samedi 30 septembre 2017

Cette journée se déroulera dans la continuité de la précédente. Je vais reprendre le chemin où je me suis arrêtée, à la gare de Gaia-Devesas pour reprendre mon expérimentation à pied. Je suivrai le même protocole, avec le même genre d'observations, et le même matériel. Bien sur, les résultats ne seront pas identiques, j'ai pris le temps de me poser d'autres questions, et je ne verrai pas les mêmes choses, ne passerai pas par les mêmes paysages.

J'ai pour objectif de traverser la ville de Porto, atteindre le croisement au Nord de ma ligne avec la première ceinture autoroutière. J'aimerais également finir plus tôt qu'hier pour avoir le temps de reprendre mes observations et de me ménager un peu plus pour la suite du voyage.



Expérimentation 1.2
30/09/2017
6,1 km
Entre 0m et 146m d'altitude
Pente moyenne : 5,1%

¹ *Les passagers du Roissy-Express*
François Maspero
Paris : Seuil, 1990, p.66-67

Finalement, la journée a été bien moins longue qu'hier. Je suis partie à la même heure le matin mais vers 13h30, je me suis redirigée vers chez moi. En marchant, je me suis rendue compte que j'étais arrivée à Marquês, la station de métro dont je pars le matin, à cause de la fatigue de la veille et également par choix stratégique pour commencer plus facilement la journée de demain, j'ai choisi de rentrer me reposer et reprendre mon travail de la veille et ce que je venais d'effectuer. J'ai hésité un moment avant de rentrer, j'ai immédiatement pensé à l'hésitation de Maspero¹ lorsqu'il se retrouve près de chez lui dans son voyage, la situation était semblable mais pas totalement puisque je devais de toute manière revenir par ici à la fin de la journée.

J'ai donc commencé ma journée à Gaia, j'en ai vu ce qui me semble être l'ancien quartier industriel, la veille, j'étais dans une zone résidentielle. Je l'ai traversé pour arriver sur les rives du Douro. Je me suis alors retrouvée en pleine zone d'occupation des touristes. La traversée du fleuve m'a pris un peu de temps, ce n'est pas comme à Nantes où je le fais plusieurs fois par jour sans m'en rendre compte. Il n'y a que peu de connections entre une rive et l'autre ici. Le fleuve paraît plus large que la Loire, il sépare plus nettement le tissu urbain en tout cas. La ville est haute et la rive basse, le dénivelé entre les deux est important, même si la pente est constitué d'un ensemble de bâtiments serrés les uns aux autres, ce n'est pas non plus une falaise aride comme j'ai pu le voir dans les îles grecques.

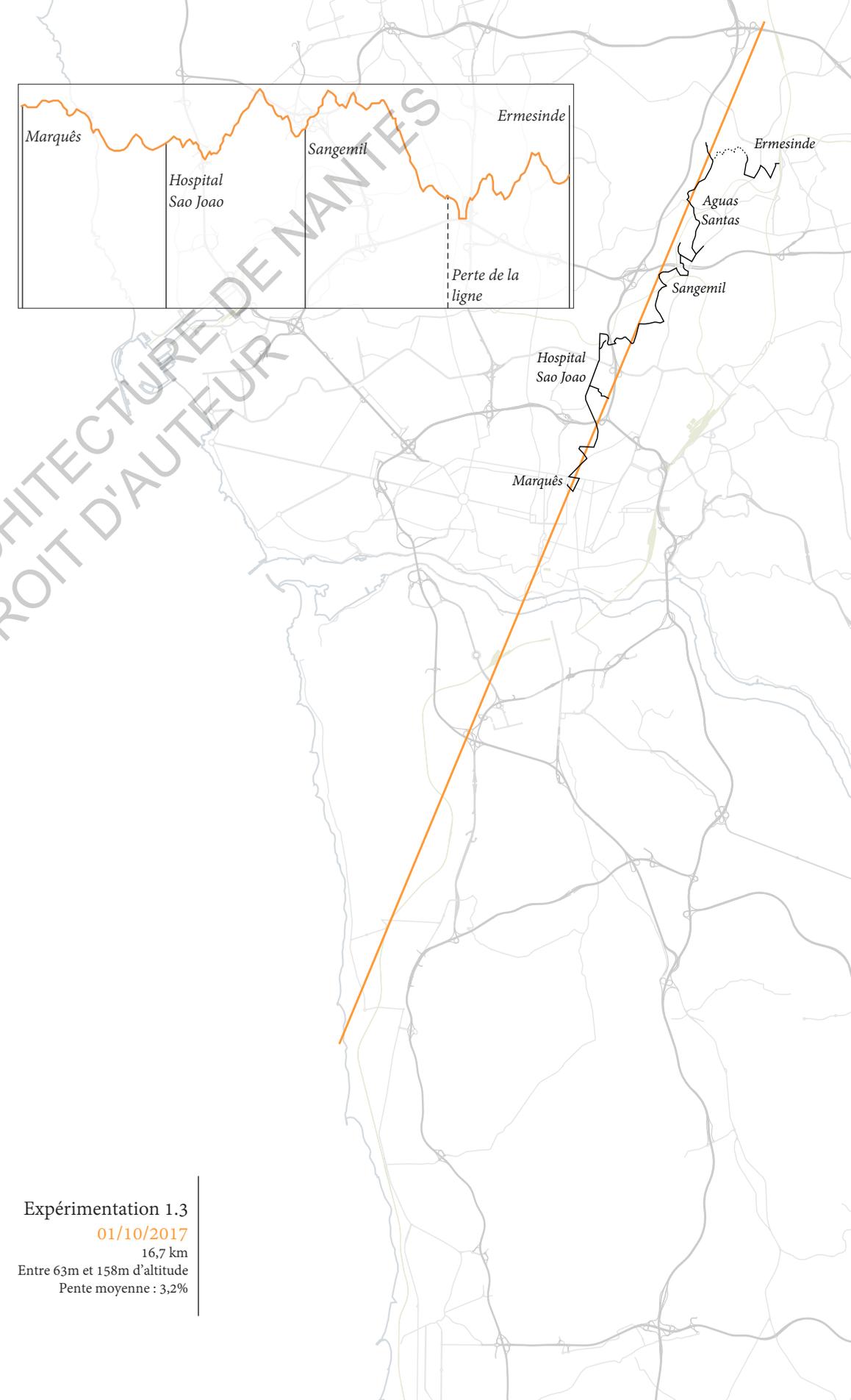
J'ai ensuite remonté le quartier historique de Porto où j'avais très envie de m'éterniser, de flâner. Mais pour cette première expérimentation que je veux faire sur l'ensemble de mon parcours, je me suis forcée à continuer en me promettant de revenir. Par ailleurs, pendant toute cette partie de mon trajet, il y avait beaucoup de gens, il est plus difficile d'avancer dans la foule, la marche est plus longue et plus fatigante, on piétine, sans vraiment avancer.

J'ai continué à remonter, à traverser le centre ville commerçant que je connaissais déjà plus ou moins aux alentours de Trindade. Je ne faisais pas attention aux mêmes choses. Mon parcours s'est ensuite terminé plus tôt que prévu à Marquês

Cette journée a vraiment été la suite de la précédente, j'ai vu des choses différentes mais de la même manière. Je me suis fait des réflexions similaires quant à la continuité de mon travail. Je ne referai pas la ligne en entier pour chaque protocole, sauf ceux qui s'y prête, mais plutôt des morceaux plus ou moins étendus, pour voir et revoir différemment certains éléments.

Dimanche 1^{er} Octobre 2017

Encore une fois, je pars aujourd'hui avec l'intention de continuer ma première expérimentation à pied. Je reprends le trajet à Marquês, j'espère réaliser au moins la moitié de ce qu'il me reste à faire, afin d'achever cette expérimentation demain.



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Expérimentation 1.3
01/10/2017
16,7 km
Entre 63m et 158m d'altitude
Pente moyenne : 3,2%

Je suis donc repartie le matin, vers Marquês mais cette fois-ci non pas pour prendre le métro, mais pour reprendre mon exploration. J'ai continué ma traversée de la ville de Porto, en passant par des quartiers résidentiels plus populaires, les bâtiments devenant de plus en plus grands, jusqu'à traverser la grande route, qui cette fois s'est fait facilement, puisqu'un pont passait à proximité de ma ligne.

J'arrivais dans une zone où se croisaient plusieurs voies d'autoroute. L'espace était donc sectionné de toute part, contraint par les frontières que forment les voies d'autoroute. Ma ligne passe au milieu de tout ces croisements, parfois sur l'autoroute, parfois dans la zone inaccessible entre ville et autoroute. Suivre vraiment la ligne dans cette zone m'est impossible, je dois décider de passer d'un côté ou de l'autre de l'autoroute. J'ai donc fait le choix d'un parcours, au dépend de zones dont le tissu urbain semblait également intéressant. Je suis arrivée dans une petite 'poche' de logements, c'est tout du moins ce que je lisais sur mon plan, puis dans une zone qui, au vu du plan, m'intriguais. Il s'agissait en fait d'un quartier universitaire de Porto. Je suis donc passée à côté des facultés d'économie, de sport, d'ingénierie, de médecine et polytechnique. Au début, je me suis interrogée parce qu'il n'y avait personne, puis je me suis rendue compte que l'on était dimanche, c'était donc tout à fait normal. J'aimerais pouvoir revenir à cet endroit en semaine, pour voir quelles transformations cela apporte.

J'ai ensuite traversé une grande rue, pour me retrouver dans un autre quartier résidentiel de petits immeubles. Après cela, je devais à nouveau traverser l'autoroute, et là se fut plus compliqué, après avoir fait une fois demi-tour, j'ai réussi à trouver un passage. Je me retrouvais alors dans un autre quartier résidentiel mais bien différent de celui que je venais de quitter, il ressemblait plus à un petit village qui fonctionne par lui-même, alors que celui d'avant semblait bien dépendant de la ville. En lisant les affiches, je me suis rendue compte que je n'étais plus à Porto mais à Maia. J'ai poursuivi mon chemin par la traversée de cette ville, qui ressemblait par endroits à un petit village et à d'autres à une plus grande ville.

C'est là que j'ai vu pour la première fois les maisons partagées. Des bâtiments qui par leurs tailles ressemblent à de grandes maisons, mais lorsque l'on regarde de plus près, on se rend compte qu'elles peuvent compter une ou deux portes d'entrées et donc plusieurs logements. Ce principe m'a intrigué, et j'aimerais dans un prochain temps y revenir. Ensuite, je me retrouvais à devoir à nouveau traverser l'autoroute, sur place, j'ai dû réajuster mon trajet puisque la route que je comptais prendre, n'était pas accessible aux piétons. J'arrivais encore dans un quartier résidentiel avec des maisons partagées mais un peu plus grandes qu'avant. J'ai fait plusieurs fois demi-tour, j'ai eu quelques difficultés à me repérer.

À ce moment-là, je me suis dit qu'il était peut-être temps

de penser au chemin du retour, sinon j'aurais peu de choses à voir le lendemain, ou des difficultés à rattraper mon trajet. En consultant mon téléphone, je me suis rendue compte qu'il était presque aussi long de rejoindre la gare la plus proche que de continuer à suivre ma ligne jusqu'au bout pour prendre le train à la fin. C'est pourquoi j'ai pris la décision de faire une plus longue journée et d'achever ma première expérience à pied ce jour-là.

De ce fait, j'ai continué mon chemin, les habitations devenaient de plus en plus rurales, je quittais peu à peu la ville pour me retrouver dans la campagne. Mais autour de moi, je voyais toujours de grandes enseignes et de grands ensembles au loin. Les villages sont devenus de plus en plus petits, jusqu'à arriver à Bicca. Là, mon plan ne correspondait pas à la carte du gps, je me suis totalement perdue. Autour de moi, il y avait quelques habitations, mais j'étais principalement au milieu de zones délaissées, à chaque pas que je faisais j'entendais les aboiements peu rassurants de nombreux chiens. J'ai essayé à plusieurs reprises de retrouver mon chemin mais impossible. Je n'étais pas totalement perdue, mon gps m'indiquait où je me trouvais, mais par rapport à ma ligne, quel chemin emprunter, plus rien ne correspondait...

Je me retrouvais donc face à un échec, et j'ai alors décidé de rentrer, de suivre le gps jusqu'à la gare la plus proche et d'abandonner. Je savais que mon plan n'était pas parfait. Il avait jusqu'à présent eu quelques petites erreurs, mais là, je ne me sentais pas la force ou le courage de continuer. Très rapidement, je quittais l'environnement de petit village de campagne pour retrouver celui d'une ville, lorsque je suis arrivée à un centre commercial. La proximité de ces deux univers était plutôt intrigant. J'ai suivi la route jusqu'à atteindre la gare de Ermesinde ou j'ai pris le train pour retourner chez moi. Elle se situe deux stations avant celle de Leandro où devait se finir mon exploration.

En rentrant et plus calmement, j'ai remis à plat mon plan et j'ai consulté google earth, pour me rendre compte de ce qui n'allait pas sur mon plan et du chemin que j'aurais dû suivre. Je ne sais pas encore si je retournerai finir cette exploration ou si je décide que c'est ici qu'elle prendra fin. La définition des limites faisait partie de cette première phase.

Pendant la journée, j'ai continué de prendre en note les lieux où j'aimerais revenir et quel protocole j'aimerais expérimenter à ces endroits, ceci de manière un peu plus poussée que les fois précédentes, puisque ma réflexion avance, je sais un peu plus précisément ce que je souhaiterais faire par la suite.

Enfin, la journée fut presque aussi longue que la première, encore une fois très variée mais difficile sur la fin.



// S'INSTALLER

Poser ses repères et s'appropriier le voyage

Maintenant, j'ai réalisé ma première exploration, celle qui me fait découvrir le territoire que j'ai choisi d'étudier sans le connaître. Je commence à m'installer, à prendre mes marques et mes repères aussi bien dans la ville que dans la manière de faire.

Je m'approprie mon voyage en me lançant dans une autre expérimentation. Encore une nouveauté, je vais expérimenter des versions de la marche, changer mon protocole qui n'était que de suivre la ligne à la première expérimentation pour prendre des risques, essayer d'autres choses. On trouvera donc ici, les premières variations de la marche.

Lundi 2 Octobre 2017

Étant donné que j'avais réussi à aller jusqu'au bout de ma ligne en trois jours et donc fini l'exploration un jour avant ce que je prévoyais, et vu le temps prévu pour ce lundi, j'aimerai essayer quelque chose de différent qui m'est venu à l'esprit au début de mon voyage.

Je vais retourner vers Granja, et remonter la côte à pied le plus loin possible vers Porto. Cette exploration s'éloigne de ma ligne mais j'ai envie de la faire depuis que je suis allée voir l'océan. Cette manière de faire est toute simple, je n'ai pas vraiment à m'interroger sur la direction que je prends, je veux simplement profiter du paysage de bord de mer et de son évolution en fleuve dans la ville.

Ainsi, je partirai sans plan cette fois, avec mon appareil photo, pour marcher et prendre toujours le chemin à ma gauche comme protocole, pour remonter la côte, afin d'être toujours le plus près possible de l'océan.

Cette expérience, me permettra de prendre du recul, de voir d'autres choses encore, et je pourrai marcher un peu plus librement cette fois, un peu moins le nez dans ma carte. Je prendrai tout de même des notes mais l'idée sera également de profiter sans trop de pression d'une journée un peu différente.



Expérimentation 2
02/10/2017
17,5 km
Entre 0m et 10m d'altitude
Pente moyenne : 2,0%

Je suis donc partie ce matin, comme le premier jour, prendre le métro puis le train pour me rendre à Granja. Je ne savais pas tellement comment cette journée pourrait entrer dans mon étude générale, que faire des informations récoltées et même comment et quoi récupérer. J'ai par ailleurs tenté de profiter de la journée pour essayer certains nouveaux protocoles : j'ai marché quelque temps en écoutant de la musique, ou encore j'ai tenté de distinguer ce que je ressentais en fonction de mes différentes perceptions. J'ai également vu ce que c'était que de marcher avec un appareil photo, quels enjeux nouveaux cela pouvait apporter.

Mon parcours à d'abord été le même que le premier jour, de la gare j'ai rejoint le bord de mer et je l'ai ensuite suivi, en prenant toujours le chemin le plus près de la mer puis du fleuve, jusqu'à la fin de la journée. J'ai commencé à prendre des photos de ce qui m'entourait et au bout d'un moment, je me suis focalisée sur le chemin que je suivais, ses connections avec l'océan, ses interactions avec son environnement.

J'ai donc réalisé une série de photos de mon trajet de Granja jusqu'au pied du téléphérique de Gaia qui permet de rejoindre le haut du Ponte Luis I, j'ai longé l'océan qui devient fleuve après l'estuaire.

Le début de mon trajet s'est fait sur le chemin de bois sur la dune. Ce chemin permet l'accès à la plage, tout en préservant la dune, il prend place entre la plage et la route. J'ai suivi son évolution, ses détours, ses variations ainsi que l'environnement qu'il traverse. Puis je me suis retrouvée sur une bande piétonne sur le bord de la route. J'ai choisi pendant une courte période, de marcher sur les rochers en contrebas de la route. Je suis ensuite arrivée sur les quais de la marina, et j'ai fini à l'endroit où ma ligne traverse le fleuve. Mon chemin a largement évolué d'un petit chemin de bois dans un environnement naturel jusqu'au quai du Douro où viennent s'amarrer quelques bateaux touristiques.

Il était temps de rentrer, la journée a été longue, très ensoleillée. J'ai pris le téléphérique de Gaia, pensant que c'était un transport en commun comme un autre, mais il s'agissait en réalité d'une activité touristique, chère pour ce que c'était. Je suis donc un peu déçue de ce passage de ma journée, mais j'étais tellement fatiguée de la journée de marche que je ne me voyais pas remonter à pied pour atteindre le métro dans la partie haute de la ville. Le téléphérique m'a déposée au niveau de la station de métro Jardim do Morro, où j'ai pris le métro pour rentrer.

Pendant ma marche, je suis passée par de nombreuses plages : Granja, Aguda, Miramar, Francelos, Valadares, Marinha, Talho, Salgueiros, Lavadores, Sampaio et São Pedro da Afurada, appartenant toutes à la municipalité de Vila Nova de Gaia. Je connaissais déjà la côte jusqu'à Miramar. Cela m'a permis de voir une autre facette des villages de Francelos et

Valadares que j'avais traversés en suivant ma ligne.

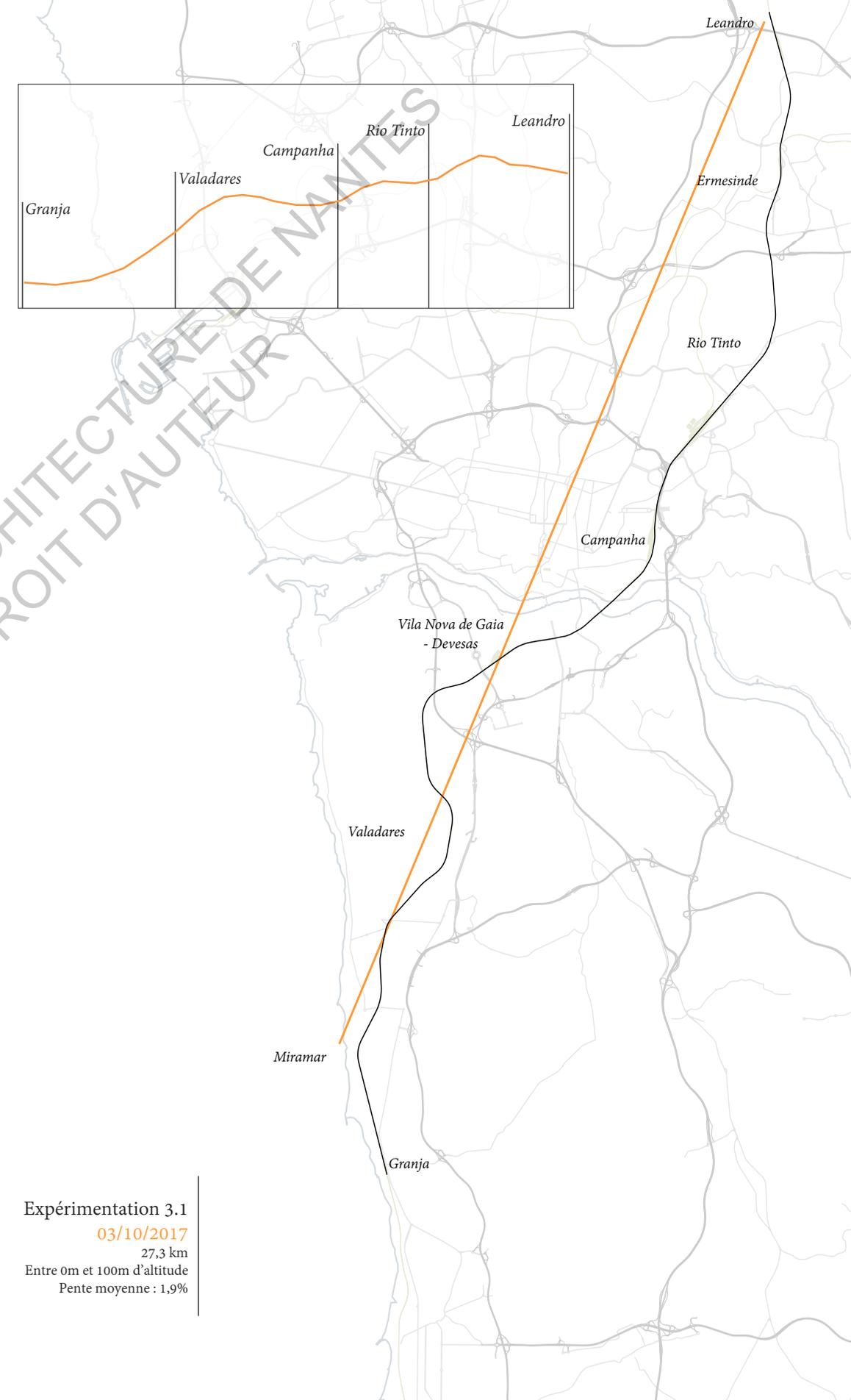
La simplicité de mon protocole, longer la côte, m'a permis de vraiment me détacher du chemin que je suivais. Grâce à cela, j'ai pu essayer certaines méthodes d'expérimentation que je reprendrai ensuite dans mon étude le long de la ligne. J'ai également pu voir les villages sous un autre aspect, essayer la marche dans un environnement particulier pendant toute la journée. J'avais une complète liberté de cheminement, puisque je n'ai repris mon itinéraire de mémoire en rentrant, ce qui fait une importante différence avec ma première expérimentation.

Mardi 3 Octobre 2017

L'objectif de cette nouvelle expérimentation est de suivre le tracé de ma ligne avec un rythme différent de la marche à pied. C'est pourquoi je vais commencer par la faire en train, dans un sens, et dans l'autre. Je vais ensuite essayer de m'en rapprocher le plus possible en utilisant le bus ou le métro. J'aimerais également pouvoir la pratiquer en vélo. La possibilité de changer de rythme et de mode de transport amène des contraintes différentes.

Le but de ce changement de vitesse sera de voir si je capte des éléments différents de ceux appréhendés par la marche. Noter les différences entre la marche à pied et les transports en communs.

Je partirai donc avec mon appareil photo et de quoi prendre des notes.



Expérimentation 3.1
03/10/2017
27,3 km
Entre 0m et 100m d'altitude
Pente moyenne : 1,9%

Contrairement à la première expérimentation, le fait d'avoir mon logement plus ou moins au milieu de ma ligne n'a pas été très pratique pour aujourd'hui. Je suis partie en métro puis en train jusqu'à Granja, j'ai donc malgré moi réalisé la moitié de mon expérience en voulant me rendre au point de départ. Mais le train qui m'a amené au point de départ, ne s'arrêtait pas à tous les arrêts, ainsi le trajet n'a pas été exactement le même.

Je suis donc arrivée à Granja en fin de matinée, dans le but de faire l'aller-retour jusqu'à Leandro. J'ai pris mon billet en arrivant à la gare, mais je me suis retrouvée face à une première contrainte : les horaires. Ce n'est pas moi qui peut décider de quand nous partons. Ainsi, je me suis retrouvée à la gare, prête à partir alors que je devais attendre trente-cinq minutes avant l'arrivée du train.

En cherchant comment je pourrais retranscrire cette expérience, je me suis dit que je n'aurais pas le temps d'écrire. Prendre des notes dans le train me fera rater certains éléments, le train va tellement vite que si l'on ne regarde pas pendant quelques instants, on peut manquer beaucoup. C'est seulement pendant les ralentissements, aux gares, et donc à des moments précis et toujours les mêmes, que l'on peut observer plus longuement. De la même manière, je n'aurai pas le temps de prendre des photos, le temps de prendre la photo, on a déjà changé de décor, ne parlons pas de faire des croquis. C'est pourquoi j'ai pensé que la vidéo devenait le meilleur moyen de captation des informations.

Je suis donc montée dans le train avec mon appareil photo dans les mains, en train d'enregistrer. Je me suis assise près de la fenêtre, l'objectif dirigé vers l'extérieur.

Je n'ai pas gardé la caméra allumée pendant le changement, je ne pensais pas que les vingt minutes que j'ai passé à attendre le train auraient été très intéressante. Par ailleurs, je comptais filmer de Granja à Leandro puis de Leandro à Granja, mais je me suis retrouvée face à un petit problème technique : la carte mémoire de mon appareil était saturée, j'ai récolté presque une heure de vidéo et je ne pouvais plus filmer le retour. Mon expérimentation devait donc prendre fin.

Mais ensuite, en rentrant et en regardant rapidement les images que j'avais récupéré, je me suis rendue compte que le cadrage n'était pas idéal, la mise au point ne s'était pas forcément faite au bon endroit et le résultat était pratiquement inexploitable, ma manière de tenir la caméra n'était pas optimisée pour filmer. Cette première expérience m'a donc servi de test, étant donné que cela ne dure pas très longtemps et que cela peut se faire facilement, je souhaitais recommencer, mieux préparée cette fois, et j'espère pouvoir refaire l'aller-retour et obtenir des images plus intéressantes.

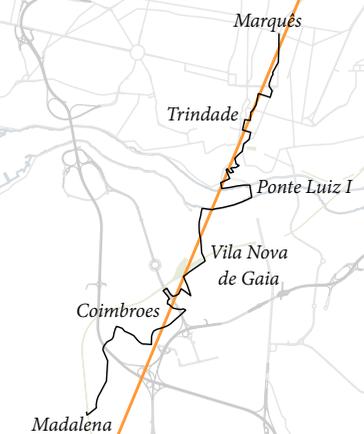
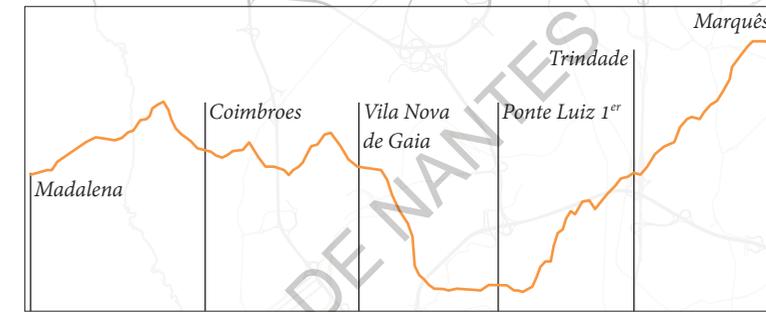
Mercredi 4 Octobre 2017

Cette troisième expérimentation se déroulera sur des portions de ma ligne, je vais partir aujourd'hui depuis Marquês, et suivre ma ligne en direction du Sud. Je vais à nouveau essayer de marcher le plus près possible de ma ligne, et ce sera l'occasion de prendre les chemins que j'ai choisis de laisser de côté la première fois.

Le but de cette exploration, est de prendre une photo de ce qu'il y a devant moi, derrière moi et en direction de la ligne, toutes les dix minutes. Je vais également coupler ce protocole avec un autre qui consiste à écrire un commentaire sur ce que je vois à chaque fois que je prendrai une photo. L'idée est que ce commentaire soit d'un genre différent de ceux que j'ai réalisés la première fois. Je ne chercherai pas à décrire ce qui m'entoure mais à noter les pensées qui me viennent à cet instant de la marche. Le moment sera déjà imposé par le chronomètre et donc à instants précis et temps réguliers, je ne pourrai pas décider de ce qui m'entoure quand je commenterai.

Par ailleurs, et pour reprendre plus facilement mon cheminement, mon téléphone va enregistrer mes déplacements et mes pauses, je reprendrai donc à la fin de la journée le tracé de mon exploration et non pas en le suivant sur une carte comme la première fois. Je cherche cette fois à me détacher de la carte, du chemin suivi, grâce au gps. Je vais essayer de fonctionner au maximum avec mes souvenirs pour suivre la bonne direction.

Je pars donc avec mon appareil photo numérique, un carnet de notes et mes plans au 1/30 000 et 1/5000, au cas où je m'éloignerais trop de ma ligne. Le plan restera cependant dans mon sac contrairement à la première expérience où je l'avais constamment dans les mains.



Expérimentation 4.1
04/10/2017
9,8 km
Entre 0m et 144m d'altitude
Pente moyenne : 4,0%

Je suis donc partie de chez moi à pied, pour commencer l'expérimentation depuis Marquês. En cours de journée, je me suis demandée quelle limite donner à cette expérimentation, à quel moment j'allais m'arrêter. J'ai donc décidé de réaliser trente étapes vers le Sud, et le lendemain, à nouveau trente étapes mais vers le Nord en partant du même endroit. Cela pourrait me permettre de comparer quelles proportions de la ligne j'arrive à faire dans un sens et dans l'autre.

En partant de Marquês, j'ai redescendu la Rua Santa Catarina puis une rue parallèle à Trindade avant d'arriver dans le centre historique jusqu'au bord du Douro. J'ai dû à nouveau traverser le fleuve par le Ponte Luis 1er et donc longer les deux rives entre ma ligne et le pont. Je suis ensuite remontée vers la gare de Gaia par l'ancien quartier industriel. J'ai continué mon exploration par les quartiers résidentiels, avec tantôt de petites maisons et tantôt de grands ensembles, jusqu'à Madalena. Mon arrivée s'est légèrement éloignée de ma ligne mais je n'avais pas d'autre choix pour traverser l'autoroute.

Très rapidement après avoir commencé l'expérimentation, je me suis rendu compte que dix minutes n'était pas le bon rythme. C'était trop long pour se repérer d'une étape à l'autre, mais aussi trop court pour vraiment changer de paysage et contexte. J'ai donc décidé de passer à des tranches de cinq minutes. Il me manquerait donc deux étapes, que j'ai choisi de réaliser à la fin, en trichant sur le protocole. Il s'agissait de deux étapes à proximité de chez moi par lesquelles je passerai sur le chemin du retour de toute manière.

Après les premières pauses, une petite routine s'est installée dans mon expérimentation : je marche, l'alarme sonne, je m'arrête. Je prends l'appareil photo, une photo derrière, d'où je viens ; une devant, où je vais ; vers la ligne, ce que je suis. Je marque mon emplacement gps, prends quelques notes, regarde le chemin que je vais prendre. Je relance le minuteur, et repars.

Ainsi, j'essayais de ne consulter la carte que pendant les pauses, pas pendant les temps de marche. J'avançais donc guidée par mes souvenirs. C'était la seconde fois que je prenais ces chemins, mais dans l'autre sens cette fois : du Nord vers le Sud contrairement à ma première expérimentation à pied.

Pour me repérer, j'ai utilisé le plan au 1/30 000. Il s'est révélé plus pratique que celui au 1/5000 car il est orienté avec le Nord en haut et l'échelle est plus adaptée pour une consultation simple. Je me repérais donc plus facilement lorsque j'avais à le comparer avec le gps. Par contre, le dessin des rues est bien plus petit, je ne pouvais donc pas écrire dessus. C'est pourquoi, je me suis plus détachée du chemin que je suivais, ça n'était plus mon objectif dans cette expérimentation.

Lorsque je prenais des notes, j'essayais de ne pas uniquement décrire ce qui m'entourait, je voulais toujours obtenir des commentaires différents de la première expérimentation. Je ne savais donc pas quoi écrire, ce qui donne

des informations plus ou moins intéressantes. D'autre part, j'ai suivi ce protocole de manière très scolaire, ou scientifique, les photos ne sont pas toujours très intéressantes.

Cette expérimentation a pris fin pour cette première partie et se complétera avec celle de demain, mais faut-il modifier le protocole ou attendre de revenir dessus en analyse pour juger sa valeur ?

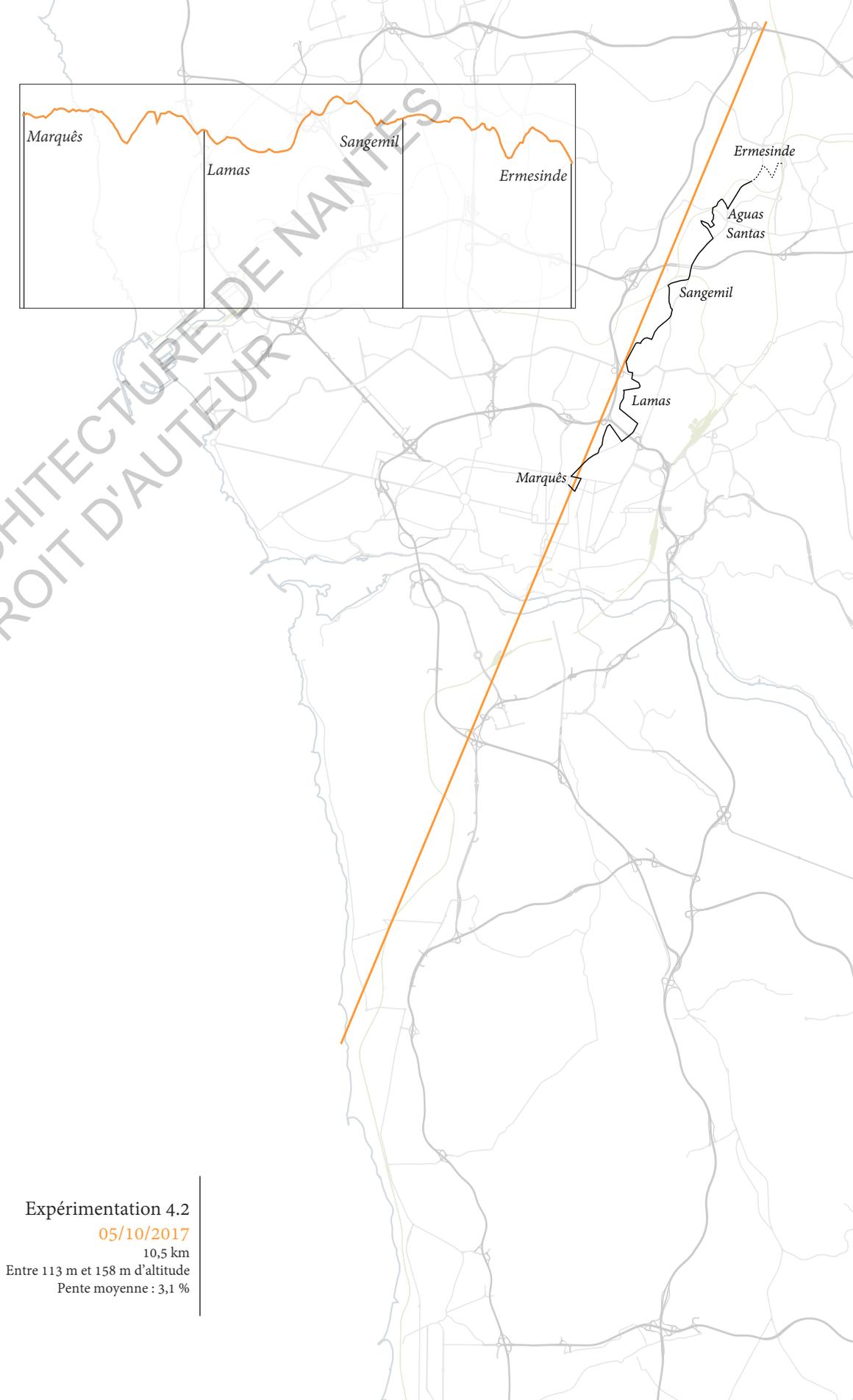
Jeudi 5 Octobre 2017

Finalement, j'ai choisi de reprendre un protocole similaire à celui de la veille. J'attends de réaliser cette seconde partie, qui diffère par quelques détails et de les mettre en parallèle pour déterminer les qualités et défauts de ce mode d'exploration. Je vais donc partir de Marquês, mais cette fois-ci vers le Nord, pour trente étapes de cinq minutes, prendre trois photos à chaque étape, devant, derrière et vers la ligne, écrire un commentaire, et repartir.

En choisissant de partir vers le Nord, je vais suivre la même direction que pour la première expérimentation. Je me souviens avoir hésité sur le trajet à suivre la première fois. En effet, mon chemin doit largement s'éloigner de la ligne à plusieurs moments car elle traverse des zones inaccessibles à pied. C'est pourquoi, cette nouvelle expérience me permettra de suivre les chemins que j'ai dû laisser de côté la première fois.

L'expérimentation de la veille me faisait travailler sur mes souvenirs pour réaliser un trajet dans l'autre sens. Aujourd'hui, j'utiliserai mes souvenirs à certains moments d'interaction avec le trajet déjà réalisé, mais pas tout le long de l'expérimentation, lorsque ce sera le cas, certaines portions de mon chemin seront les mêmes qu'à ma première expérimentation.

C'est pourquoi, je pense que les commentaires que j'écrirais seront plus proches des descriptions de la première expérimentation, car je découvrirai certains quartiers d'une manière différente.



Expérimentation 4.2
05/10/2017
10,5 km
Entre 113 m et 158 m d'altitude
Pente moyenne : 3,1 %

Ainsi, cette journée fut, logiquement, très similaire à la précédente. J'ai à nouveau adapté le protocole rapidement après avoir commencé la journée, cette fois-ci ce fût pour abandonner la troisième photo, difficile à repérer.

Mon cheminement m'a permis de découvrir d'autres quartiers, reliés à d'autres zones que je connaissais déjà. Cela m'a donné une meilleure connaissance globale, un aperçu d'un territoire plus large autour de ma ligne, dans les zones où elle est moins accessible.

De la même manière que la première fois, je me suis détachée de mon plan pour essayer de retrouver mon chemin par moi-même avec mes souvenirs, ou des éléments repérés. Puisque je découvrais certains quartiers, j'ai fait face à quelques échecs, il m'est arrivé de ne pas prendre la route que je pensais prendre initialement, ou aller trop loin et être obligée de faire demi-tour. Mais je pense que ces petits échecs entrent dans mon protocole, ils font donc parti de l'expérimentation.

En partant de Marquès vers le Nord, j'ai donc commencé par une zone résidentielle que je connaissais. Plutôt que de me diriger vers les facultés, j'ai continué à l'Est de la branche d'autoroute longée par ma ligne. J'étais à nouveau dans des quartiers résidentiels. Certaines rues me sont apparues plus riches que d'autres, avec de plus grandes maisons. En même temps, les barres de grands ensembles restaient visibles en arrière-plan. J'ai continué à monter vers Aguas Santas pour finir à Ermesinde. Je ne suis finalement passée que par des zones résidentielles aujourd'hui, alternant des maisons plus ou moins riches et des immeubles.

La veille, mon chemin s'est achevé à la gare de Madalena, j'ai donc pu repartir directement à la fin des trente étapes. Aujourd'hui, je n'ai pas aussi bien réussi, j'ai dû marcher un peu plus, sortir de mon protocole pour rejoindre la gare d'Ermesinde et rentrer. Je pense que ce sont les petits échecs de mon parcours qui m'ont fait perdre du temps, et c'est pourquoi mon trajet ne s'est pas achevé exactement à une gare.

Comme je le pensais, les commentaires que j'ai écrits tout au long de la journée, sont différents des premiers. Certains ont été faits dans des zones que je découvrais plus que je ne revoyais, c'est pourquoi je ne vais pas chercher plus loin que décrire ce que j'ai directement sous les yeux puisque c'est une nouveauté.

Vendredi 6 Octobre 2017

J'aimerais profiter de la journée d'aujourd'hui pour déambuler et flâner dans les rues du centre historique. Je vais profiter de la belle journée annoncée pour me promener, me perdre dans les petites rues de Porto.

Mon trajet sera quand même suivi par le traceur de mon gps, je verrai après coup, à quels endroits je suis allée mais je pense que le cheminement, le sens dans lequel je serai passée ne sera pas précis. Je vais me perdre, armée de mon appareil photo, dans le but de découvrir spontanément des espaces cachés du centre. Je veux découvrir la ville dans son ensemble, pas les éléments qui la composent.

Je prévois donc de partir avec mon appareil photo et la carte use-it de Porto, je garde la sortie touristique, armée du guide du parfait touriste pour demain. Pour cette expérimentation, je m'intéresse à la ville, c'est elle que je veux voir et dont je veux découvrir les recoins, je ne m'intéresse pas aux curiosités de la ville, ses monuments et lieux touristiques, mais bien à la ville et ses ambiances.

«Ne demande ton chemin à personne, tu risquerais de ne plus savoir te perdre», nous dit Rabbi Nahman de Bratslav (1772-1810). Cette formule à connotation religieuse s'applique à notre vision de la randonnée. Car se perdre, c'est accepter une certaine idée du vagabondage, s'ouvrir à des perspectives d'aventures, de surprises, de rencontres, c'est le plaisir de la découverte en refusant de suivre les recommandations d'un guide, c'est garder une modestie par rapport aux lieux. Les meilleurs moments de nos marches urbaines sont ceux qui résultent d'une certaine 'improvisation'.»¹

¹ Architekt, marcher pour savourer l'espace
Phillipe Robert
Paris : La Découverte, 2015, p.53



Expérimentation 5
06/10/2017
10,2 km
Entre 0 et 142 m d'altitude
Pente moyenne : 6,9 %

Je suis donc partie pour une journée sans but précis, sauf celui d'observer, d'approfondir l'exploration de zones que je n'ai traversées que rapidement. Je n'ai pas pris énormément de notes de cette expérimentation, je me suis rapidement rendu compte que ce que j'avais apprécié était la liberté.

La liberté de se promener sans but, de prendre des photos ou pas, de choisir le chemin, de prendre son temps ou passer vite, de revenir, de s'arrêter, de continuer... La seule chose qui a guidé mes pas était ma curiosité. Cet espace m'intriguait, j'y allais.

Je suis partie de chez moi et je suis descendue vers le centre, sans passer par Trindade mais par une rue parallèle un peu plus à l'Ouest. J'ai parcouru les petites rues du centre historique et suis rapidement arrivée au quai du Douro que je connaissais déjà. C'est à ce moment que j'ai consulté la carte use-it pour choisir où aller ensuite.

Une fois arrivée dans ce qu'ils appelaient le quartier des arts, j'ai repris mon cheminement aléatoire, et c'est cela qui m'a amené au Palacio de Cristal, une immense coupole vue de loin, qui m'intriguait, et vers laquelle je me suis dirigée. Après un rapide tour à l'intérieur et dans le parc, je suis repartie vers le centre, je suis passée devant la gare de São Bento avant de traverser le Douro par le tablier supérieur du Ponte Luiz 1er et finir ma journée au Jardim do Morro d'où j'ai pris le métro pour rentrer.

Je me suis rendue compte qu'on ne peut pas faire un voyage uniquement en flânant. Au bout d'un moment, je ne savais plus vraiment vers où aller, j'ai eu l'impression de tourner en rond en ne faisant pas attention au chemin que je suivais. La preuve en est, j'ai fini par observer la carte pour choisir où aller ensuite.

Cette manière de me déplacer permettait également de se détacher de la carte, de ne plus avancer le nez dedans mais par rapport à ce que je voyais et ressentais à ces endroits. D'autre part, cela m'a aussi permis de connecter des espaces que j'avais déjà vu, sans me rendre compte qu'ils étaient aussi proches.

Je me suis aperçue, à la fin de la journée, que j'avais suivi un cheminement plus large que ce que je pensais faire. On s'étonne souvent des distances que l'on peut parcourir à pied lorsque l'on n'a pas d'objectif précis. J'avais l'intention d'explorer uniquement le centre historique en profondeur. J'ai commencé par là mais je me suis aussi rendue compte rapidement que je ne voulais pas tourner en rond, que j'avais l'impression de repasser dans des endroits que j'avais déjà vu, et je m'en suis donc éloignée. J'ai donc élargi mon exploration au centre de Porto, en évitant les espaces que je connaissais déjà.

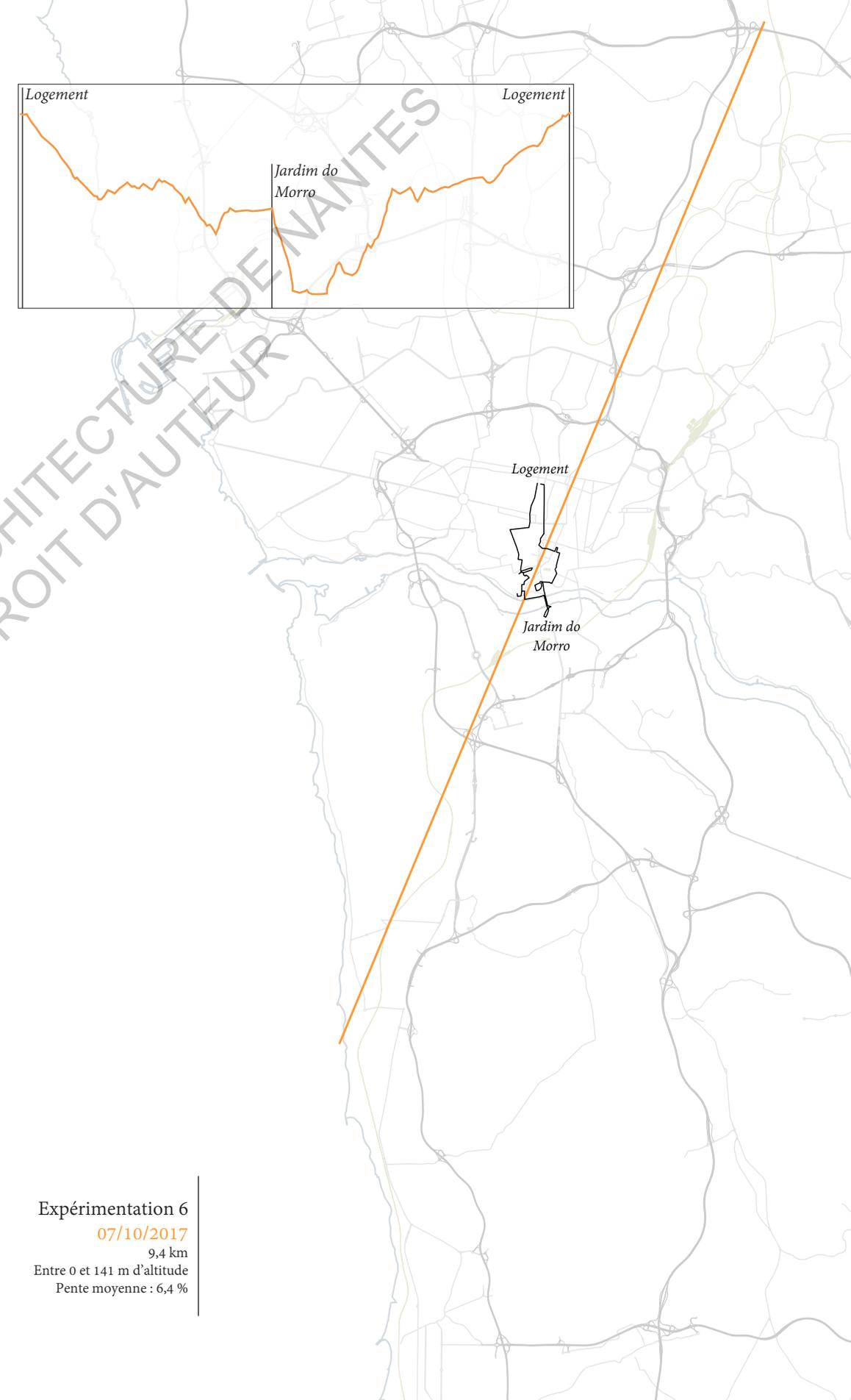
⁸ *Le Voyage contre le tourisme*
Thierry Paquot
Paris : Eterotopia, 2014, p.42

Samedi 7 Octobre 2017

« Ainsi le voyageur que nous rêvons d'être rivalise avec le touriste que nous sommes plus souvent que prévu ! »¹

Aujourd'hui, je vais explorer la ville comme une touriste. C'est à dire, que j'ai repéré des lieux, des musées, des bâtiments, des jardins, des points de vue que je voudrais voir et je vais m'y rendre. À la manière d'une touriste, j'ai regardé où se trouvaient ces lieux, et j'ai programmé mon tour, la boucle qui me fera passer par tous ces lieux en optimisant mon temps et mes déplacements. J'ai fait certains choix stratégiques, c'est à dire que si je vais voir tel monument c'est parce qu'il est sur le chemin. J'ai préparé le trajet le plus optimisé pour éviter les détours et voir le plus de choses possibles. Ce ne sera donc pas le parcours que je vais effectuer qui m'intéresse mais bien les curiosités que je vais voir, et visiter pour certaines.

Je pars donc équipée du plan touristique que l'on trouve en office de tourisme, sur lequel j'ai marqué d'une croix ce que je voulais voir, mon guide de Porto, et mon appareil photo numérique.



Expérimentation 6
07/10/2017
9,4 km
Entre 0 et 141 m d'altitude
Pente moyenne : 6,4 %

Je suis partie pour une journée très remplie, mon programme me faisait passer par des chemins que j'avais déjà empruntés, je me suis rendue compte que j'avais noté des édifices à voir devant lesquels j'étais déjà passée. Il s'agissait là de s'arrêter devant, observer plus longuement et voir si je pouvais entrer et visiter l'intérieur, ou juste voire rapidement ce qu'il s'y passait.

Mon tour me faisait passer devant de nombreuses curiosités, j'ai donc vu un grand nombre d'édifices, de places, de jardins, de monuments qui m'ont finalement paru similaires, étant donné la rapidité avec laquelle je passais de l'un à l'autre. Mise à part deux visites qui m'ont plus marquée que les autres : le Centro Portugues de Fotografia, autant pour le bâtiment qui a été une prison pour une partie, que pour l'exposition que j'ai pu y voir. La visite que j'ai fait de la torre dos Clérigos m'a également marquée, le tour commence par la visite des balcons et parties cachées de l'église, quelque chose que j'ai toujours rêvé de voir, puis la tour jusqu'à son plus haut balcon et la vue sur Porto. Pour le reste, tout à commencer à se mélanger dans ma tête avant même la fin de la journée.

D'autre part, je me suis déplacée le nez dans mon guide et la carte, plus que pour nulle autre expérimentation. Je m'intéressais à ce que j'avais vu, pour en lire les commentaires dans le guide touristique, ou ce que j'allais voir ensuite. J'ai donc très peu observé ce qu'il se passait, et ce qu'il y avait entre les lieux visités. Les photos que j'ai réalisées ne sont que peu qualitatives, elles ressemblent à celles que n'importe qui prendrait en visitant une ville. On y voit les façades des bâtiments, des églises, des intérieurs et extérieurs, en bref, uniquement les curiosités de Porto.

De manière générale, mon tour partait de chez moi pour descendre vers Trindade, virer à l'Est pour aller voir quelques églises, faire un passage rapide par le centre historique puis traverser le Douro par le Ponte Luis 1er dans un sens et dans l'autre, par les deux tabliers. Je suis ensuite remontée dans la ville, j'ai passé un long moment autour de la Torre dos Clérigos avant de remonter chez moi en passant par différentes rues à l'Ouest du centre.

J'ai donc passé la journée dans les zones touristiques de la ville, toujours au milieu d'une masse de touristes qui peuple les espaces environnants des curiosités des villes. Je ne supporte pas ce sentiment d'être entraînée par la foule, on ne choisit pas la vitesse à laquelle on marche, on subit la masse et ses mouvements. De plus, tout le monde ou presque se déplace en groupe, à plusieurs, le sentiment de solitude à marcher seule, entourée de gens en groupe, était encore plus fort. Par ailleurs, et tout au long de cette journée, j'ai plus entendu parlé français que portugais autour de moi. Jusqu'à en perdre le sentiment d'être à l'étranger et d'être dans un parc touristique français.

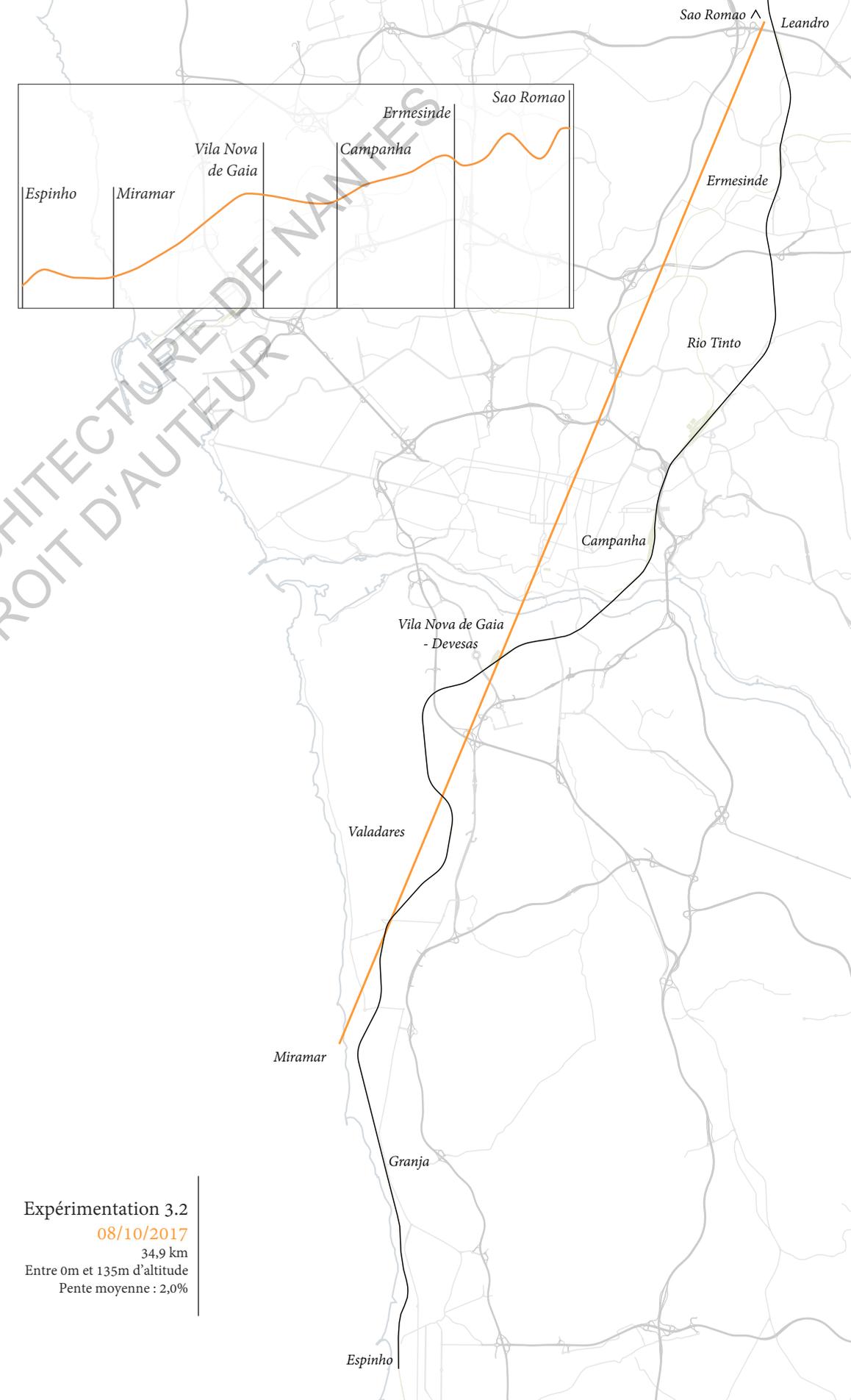
Je ressors tout de même satisfaite de cette journée

puisque j'ai pu mieux découvrir le centre de Porto, et surtout me renseigner sur ce que je voyais, savoir le nom et l'histoire rapide de certains édifices et quartiers. Mais j'ai envie de revenir aux banlieues et quartiers moins agités, quitter le fourmillement du centre, et recommencer mes explorations.

Dimanche 8 Octobre 2017

Je pars pour réaliser une expérimentation similaire à la première en train, mais de manière mieux préparée. Le but de cette expérimentation, est de montrer le changement de rythme, les différences que cela apporte de voyager en train : on va plus vite, on ne choisit pas le chemin emprunté. Mon but est de filmer mon trajet de Miramar à Leandro, puis dans l'autre sens.

Étant donné que j'ai déjà réalisé cette expérience, mais pas de manière très concluante, je vais prendre en compte mes erreurs, pour tenter de réussir cette fois. C'est-à-dire de faire bien attention à la manière dont je tiens la caméra et comment se fait la mise au point pour optimiser mes images.



Expérimentation 3.2
08/10/2017
34,9 km
Entre 0m et 135m d'altitude
Pente moyenne : 2,0%

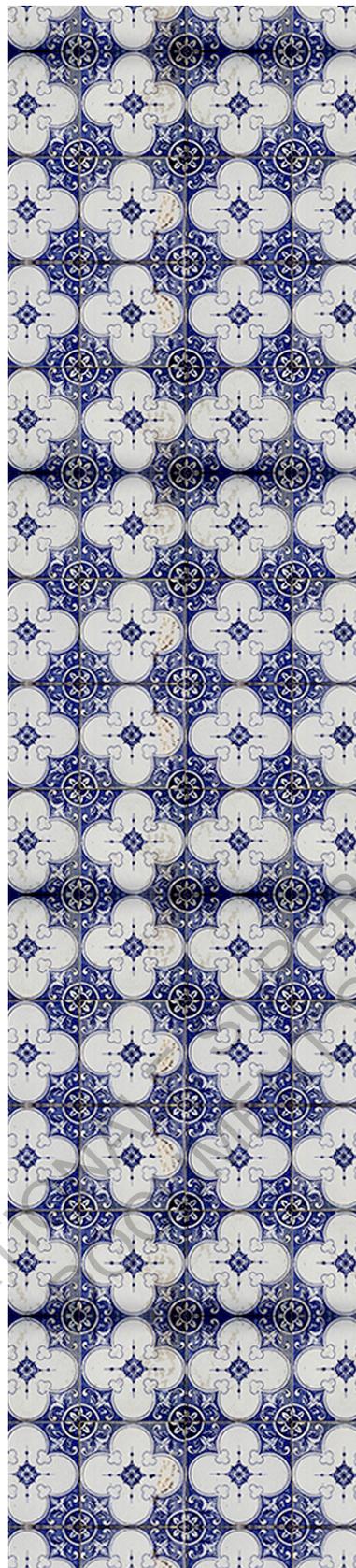
Dans le train pour me rendre au point de départ de ma ligne, je me suis dit que j'allais prendre plus large que la distance de ma ligne. Faire le trajet en train est bien plus rapide qu'à pied, partir de quelques arrêts avant, jusqu'à quelques arrêts après, prends moins de trente minutes en plus. Je suis dépendante des horaires de train, et du changement au milieu, mais une fois que je suis dans le train, rallonger le trajet de deux arrêts ne rajoute que quelques minutes de plus. C'est pourquoi, je suis partie d'Espinho et j'ai décidé d'aller jusqu'à São Romão. Cela me permet aussi d'être bien positionnée dans le train lorsque l'on passe aux extrémités de la ligne, on n'a plus ce moment de confusion, de mise en place, je suis déjà installée pour filmer lorsque commence l'expérimentation.

J'ai trouvé le meilleur endroit pour m'installer dans le train également : sur les strapontins, en bout de wagon, je peux ainsi poser mon appareil photo sur une barre devant la vitre.

Encore une fois, je suis dépendante des horaires de train, je me suis donc retrouvée bloquée pendant presque une heure à Espinho avant de pouvoir prendre le train dans l'autre sens, j'en ai donc profiter pour découvrir la ville, rapidement. Mon trajet s'est ensuite passé sans encombre jusqu'à Campanhã, où je change de train, reprend ma place idéale pour filmer. Mais cette fois, deux petites filles, plutôt insupportables étaient à côté de moi entraîné de jouer, crier, me bousculer. J'ai tenu bon pour filmer le défilement du paysage.

Malheureusement, en arrivant à São Romão, mon train avait dix minutes de retard, j'ai donc raté celui que je devais prendre dans l'autre sens et qui devait partir rapidement après. Je me retrouve à nouveau à attendre longuement avant de pouvoir prendre le train. Et cette fois-ci, il était bondé, il m'a été impossible d'accéder à une fenêtre, ce fut un trajet peu agréable, debout, serrée entre la masse des gens. J'ai abandonné à ce moment-là l'idée de pouvoir filmer. Je reviendrai une autre fois pour filmer le cheminement de São Romão à Espinho.

Pour conclure, j'ai fait face à plusieurs difficultés dans la journée, mais j'ai tout de même réussi à récupérer un premier enregistrement filmé du cheminement du Sud vers le Nord. Je sais comment je dois faire, où me placer, je le ferais rapidement s'il me reste du temps en fin de voyage, en espérant trouver un train qui ne sera pas aussi bondé. J'aimerais, en plus de filmer du Nord vers le Sud, pouvoir filmer ce qu'il se passe de l'autre côté du train. Je n'ai pour l'instant qu'une moitié du paysage et je souhaiterais avoir l'autre.



// APPROFONDIR

Revoir les faits et à faire

Cela fait maintenant douze jours que je suis à Porto, cela correspond à la moitié de mon voyage. J'ai réalisé six expériences, dont deux sur l'ensemble de ma ligne et trois qui s'en détachent. J'ai le sentiment de connaître presque autant Porto que le reste des villages et banlieues qui se trouvent le long de ma ligne et qui ne sont pas habituellement explorés par quelqu'un qui vient visiter Porto. Mes explorations touristique et de déambulation m'ont permis de mieux connaître la ville de Porto, c'est pourquoi je peux dire que je connais aussi bien Porto que sa banlieue, proportionnellement à leurs importances.

Les explorations que j'ai menées sur la côte et dans le centre s'éloignent de mes idées de bases, des expérimentations que j'avais préparé avant le voyage. Mais elles m'ont permis de voir autre chose, d'aller plus loin, elles sont également le fruit de réflexions que j'ai eu pendant le voyage. Je pousse mon voyage un peu plus loin que ce que je pensais faire initialement. Elles sont différentes et enrichissent d'autant plus mon étude.

Pour les expérimentations le long de la ligne, j'ai jusqu'à présent réalisé les protocoles les plus simples et évidents, ceux que j'avais préparés et que je prévoyais de faire. Grâce à ces premières expériences préparées, j'ai pu trouver d'autres idées, c'est en marchant et en explorant que je trouve ce que je vais faire ensuite. Je complète petit à petit mon calendrier avec de nouvelles expérimentations à faire. Il me reste encore malgré tout, des journées à préparer, des protocoles à déterminer pour la fin du voyage, mais je ne m'inquiète pas, mon voyage se construit au fur et à mesure.

Je me demande si le déplacement de trois semaines continues était le bon format de voyage. Il aurait peut-être été plus judicieux de faire deux voyages de dix jours, pour avoir un vrai temps de retour et d'analyse avant de repartir. J'arrive à un moment où j'ai envie de reprendre des recherches et lectures, d'approfondir certains points de réflexion pour ensuite prendre le temps de les préparer avant de les expérimenter. Cette

coupure en deux aurait pu aussi être utile pour commencer à retranscrire le voyage, prendre des notes et retravailler ce que j'avais déjà fait avant d'en avoir deux fois plus, et donc mélanger mes ressentis et analyses. Cela m'aurait permis d'étaler mon travail, d'y aller plus progressivement plutôt que par intensifs : un long voyage, un intensif d'écriture derrière et toute l'analyse ensuite. J'ai l'impression que tout ce que j'ai vu et fait va finir par se mélanger, s'oublier avant que je n'ai eu le temps de tout reprendre.

D'autre part, la solitude aurait été plus facile à gérer en deux voyages plus courts, la lassitude et la fatigue auraient été moindres. Mais j'ai fait le choix de partir trois semaines d'un coup, cela apporte d'autres problématiques, et reste plus évident économiquement parlant. Faire l'expérience d'un seul et long travail de terrain fait que je me suis vraiment installée à Porto, je ne l'aurais pas fait de la même manière pour un voyage plus court. Les événements s'enchaînent, mon travail est brut et je ne le fais qu'une fois. Si j'étais revenue, il aurait fallu le temps de se remettre dedans, il y aurait pu y avoir des doublons, des répétitions et des hésitations, le premier aurait pu sembler être le brouillon du second. Finalement, je me suis installée dans ma routine : je pars aux alentours de dix heures le matin pour aller marcher, je fais en moyenne cinq heures de terrains, sans compter le temps de rejoindre mon point de départ ou revenir chez moi. Et je consacre ensuite le reste de ma journée à me reposer, reprendre mes notes, faire quelques remarques supplémentaires, raconter ma journée, trier mes photos, reprendre les informations enregistrées par le gps et enfin préparer la journée du lendemain, ou poser mes réflexions sur les prochaines expérimentations.

La marche est très enrichissante pour la réflexion, je vois bien ce que raconte les auteurs que j'ai étudiés : en marchant, on se vide l'esprit, on est seul avec ses réflexions et c'est dans ces moments là que les pensées affluent. De ce fait, j'essaie de les capter, les noter, les garder pour la suite, et je dois les reprendre en fin de journée pour ne pas les laisser s'échapper.

Forcément, et cela n'ira pas en s'arrangeant, je prends du retard dans mes notes. Je n'ai pas le temps de les reprendre à l'ordinateur mais j'essaie tout de même de noter dans mon cahier les points principaux de ce que j'ai vu dans la journée pour ne pas oublier. Il me suffira de les reprendre ensuite plus proprement, puisque les informations générales sont déjà là.

Heureusement pour moi, le temps a toujours été magnifique jusqu'à présent, et n'a jamais été une contrainte à laquelle j'aurais pu avoir à faire face pour mes explorations. Je ne sais pas encore combien d'expérimentations j'aimerais développer, je pense avoir réussi à trouver des idées variées, à rythmer le voyage et j'espère pouvoir continuer ainsi. Je vais maintenir mon rythme, parfois difficile, pour le reste du voyage, cela me permet de réaliser un travail conséquent et de

récupérer un maximum de données pour la suite.

Par ailleurs, cela fait une dizaine de jours que je marche le nez en l'air, en m'intéressant à tout ce que je vois, il m'arrive de repasser pour la deuxième ou troisième fois à certains endroits. Il me paraît donc normal, qu'à force, plus rien ne semble nouveau. Je fais quand même certaines découvertes, un bâtiment que je n'avais pas remarqué, cette porte un peu particulière, mais il ne s'agit là que de détails. Mon étude s'intéresse plus particulièrement à la manière dont je vois les choses, le ressenti dans le mode d'exploration plus que mes observations et ce que je vois en réalité.

Parmi les nouveautés, il m'arrive de remarquer de nouvelles choses en changeant de point de vue : changer de côté en descendant une rue longée de près par des bâtiments. J'ai pu ressentir l'impression de totalement redécouvrir un bâtiment que je longeais habituellement de près, et en prenant du recul, on redécouvre la façade, on se rend mieux compte de son envergure, sa composition. Cela semble similaire à un changement d'échelle. Je marchais proche du bâtiment, j'en voyais ses détails, les fenêtres, les portes, les motifs de carrelage. En prenant du recul, les détails s'effacent pour la composition d'ensemble, la façade en entier et non plus juste les éléments qui la composent.

Je me suis fait ces remarques pendant une expérimentation particulière, mais elles sont valables pour la plupart. Changer le mode de déplacement et d'expérimentation permet de mettre en perspective de nouvelles choses, mais je suis moins dans la découverte puisque je connais déjà les lieux, je sais vers quelles ambiances j'avance.



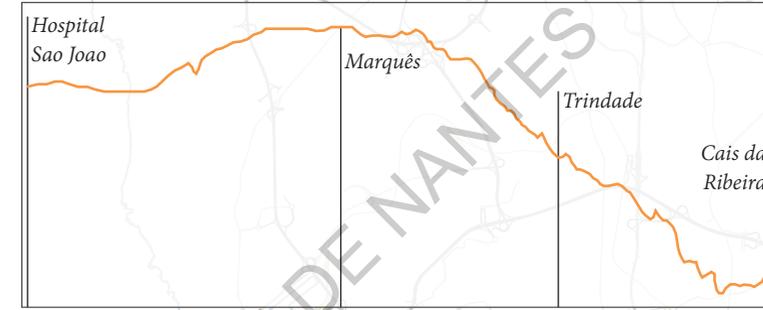
✓ S'HABITUER

Quand l'ailleurs devient chez soi

L'habitude de la nouvelle ville est arrivée. Une routine s'est installée, on n'est plus dans la nouveauté mais dans le réel. Après avoir fait le bilan de la première partie de mon voyage, je vais continuer sur la même lancée.

Ce ne sont plus les premières variations de protocole que je vais faire, mais celles qui viennent ensuite, celles que j'ai développées pendant le voyage, face à la réalité du terrain et non pas avant de partir en voyage.

Sur cette seconde moitié de voyage, vivre et étudier Porto est devenu mon quotidien, je m'y suis faite. Je continue mon étude en sachant que les jours qui me restent sont comptés, et que je dois finir avant de rentrer.



Lundi 9 Octobre 2017

« Cette action (marcher) peut mettre à contribution tous les sens, y compris ceux auxquels nous prêtons peu d'attention. Les sons, par exemple. Le monde urbain est fait de telle sorte que l'on puisse s'y déplacer sans prêter attention aux bruits de la ville. Il suffit de voir le nombre de passants portant des écouteurs sur les oreilles pour se convaincre que le bruit est traité comme une pure nuisance. »¹

¹ Avec les pieds
Jean-François Berthier
(en ligne) Dérives Urbaines, p.37

Aujourd'hui je vais expérimenter la marche en musique. Le but est de me priver d'un sens, l'ouïe, et voir ce que cela a comme impact sur la manière d'explorer la ville. J'aimerais pouvoir faire des expérimentations similaires en me privant d'autres sens mais cela me semble difficile à mettre en place.

Dans le même temps que ma marche musicale, je vais enregistrer les sons qui m'entourent, l'idée est que l'expérimentation sera complétée dans un second temps, après être revenue de Voyage, par l'écoute de cet enregistrement. Cette fois-ci, l'expérimentation ne se fera qu'avec l'ouïe et j'essaierai de me repérer le long de la ligne.

Je vais également profiter de cette journée pour retourner à proximité des facultés. J'y serai un jour de semaine, contrairement à la première fois, et je pourrai voir les changements qu'apportent la présence des étudiants dans ce quartier qui m'était apparu comme un quartier fantôme la première fois. Je prévois donc de partir en métro jusqu'à l'Hôpital São João, qui se trouve à proximité des facultés, puis de descendre et suivre ma ligne vers le Sud.

Je ne sais pas encore quelle limite donner à mon expérimentation, à quel moment m'arrêter. Je le déciderai sur place, en fonction de la façon dont se passe l'expérimentation, et de ce que cela pourrait m'apporter. Je prévois de partir avec mon iPod et mon casque pour écouter de la musique et être totalement coupée de mon environnement, la carte au 1/30 000 pour suivre mon cheminement le long de la ligne, et mon téléphone qui servira de gps et de dictaphone.

Je ne sais pas encore quelle technique je vais utiliser pour retransmettre l'expérience. Elle va se dérouler en deux parties, je ne vais faire que la première aujourd'hui, mais je déciderai sur place comment je vais la retranscrire.

Expérimentation 7.1
09/10/2017
7,1 km
Entre 0 et 150 m d'altitude
Pente moyenne : 3,6 %

Finalement, la journée fut plutôt courte. J'ai décidé d'arrêter cette première phase au bout de deux heures de marche : cela représente un enregistrement sonore assez long à écouter ensuite, et cela correspond à la traversée de Porto des facultés jusqu'au Douro, c'est pourquoi, une marche de deux heures me semblait être le bon format pour cette expérimentation.

La marche s'est effectuée au rythme de la musique, mon humeur était liée à ce que je ressentais de la musique plus que par rapport à ce que je voyais. J'étais détachée de la ville, dans une bulle, dans une sorte de flottement. J'ai choisi d'écouter de la musique que je connaissais, la playlist que j'écoutais assez souvent à ce moment-là : de la musique électronique plutôt entraînante, sans parole forcément donc je n'avais pas envie de chanter, mais les sons emplissaient mon espace auditif. Le rythme de ce genre de musique est souvent assez marqué. Le fait de marcher en l'écoutant fait qu'il m'arrivait de marcher au même rythme, donc parfois avec une allure plus rapide que normalement, et parfois au contraire, une allure plus lente. En regardant autour de moi, je cherchais les éléments qui pouvaient suivre ce rythme aussi : quelqu'un qui marche ou un feu clignotant par exemple.

J'ai traversé des lieux connus : j'ai commencé vers les facultés, puis le Nord de Porto après avoir franchi la première autoroute qui encercle la ville jusqu'à Marquês, et enfin le centre historique jusqu'au Douro et le Ponte Luis 1^{er}.

J'ai pu observer le quartier des facultés en fin de matinée en pleine semaine. Je voulais voir quelle était l'occupation des lieux à ce moment-là par rapport à celle que j'avais pu observer le dimanche. Je me suis rendue compte qu'il n'y avait pas tant de gens que ça. Contrairement au dimanche, les parkings étaient remplis, la rue, très passante. Mais malgré le beau temps et les larges espaces verts, il n'y avait que peu de personnes qui en profitaient, la plupart ne faisaient que passer sans s'arrêter.

J'ai emprunté uniquement des rues par lesquelles j'étais déjà passée, pas forcément dans la même direction, mais mes observations sont restées plus ou moins les mêmes que la première fois. J'ai ressenti une sensation de détachement par rapport à ce qui m'entourait, l'impression de ne pas capter l'entièreté de ce que je voyais. Sans entendre, je n'ai pas eu toutes les informations possibles. Le ressenti des espaces et quartiers est lié à la musique écoutée mais pas forcément aux lieux, elle prend le dessus.

Lors de cette expérimentation, mon cheminement s'est fait grâce à mes souvenirs, je connaissais les quartiers et les bâtiments, c'est pourquoi je n'ai pris que peu de notes. En traversant les quartiers de la périphérie, j'arrivais à suivre le cheminement de ma ligne, puisque c'était suivre toujours le chemin que j'avais déjà pris. En arrivant dans le centre, cela a commencé à être plus difficile, il y avait plus de possibilités, plus de rues qui croisaient la ligne, mais aussi de nombreuses

rues que j'avais suivies dans un cadre autre que celui d'explorer la ligne. Je ne pouvais plus me fier à mes souvenirs puisque j'en avais plus dans ces quartiers-là. Je devais me rappeler à quel moment, dans quel contexte, quelle démarche j'avais emprunté ce chemin-là plutôt qu'un autre.

J'ai donc été obligée d'utiliser à nouveau mon plan au 1/30 000 pour me repérer. Je ne suis pas sûre d'avoir suivi exactement le même cheminement que les fois précédentes, les possibilités étant tellement plus importantes, mais je connaissais quand même les lieux.

J'ai décidé au bout d'un moment que mon exploration s'arrêterait au bout de deux heures de marche. C'est en voyant le chemin que j'avais parcouru que cela m'a semblé être un bon compromis, une autre méthode pour se dire que l'exploration s'arrêtait, pour donner une fin à la journée.

Je compte réaliser une autre exploration similaire en musique, mais sur un cheminement que je ne connaîtrai pas. Il ne me semble pas nécessaire d'effectuer une autre exploration de ce genre sur la ligne, les ressentis seraient semblables. Le fait de changer d'environnement, d'explorer des quartiers que je n'ai jamais vus en musique me semble plus intéressant pour une comparaison avec cette expérience.

10 - 11 - 13 - 14 Octobre 2017

Mes notes de voyages se réduisent. Cela fait presque deux semaines que mes journées se ressemblent, reprendre ce que j'ai fait chaque soir devient difficile, je ne le fais plus systématiquement. C'est pourquoi, et pour cette expérimentation plus particulièrement, je ne vais raconter que ce qu'il s'est passé sur l'ensemble plutôt que de décomposer chaque journée indépendamment.

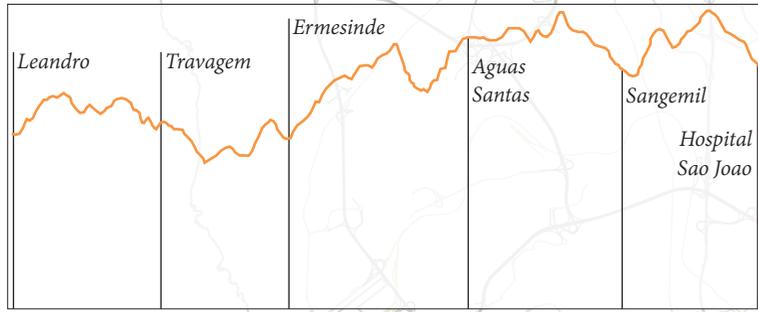
Au cours de toutes mes explorations, j'ai repéré un certains nombres d'édifices, de typologies de bâtiments qui ont retenus mon attention de par leur particularités comme les maisons partagées qui m'ont intriguées. J'ai également essayer de répertorier les architectures qui me paraissaient propres aux quartiers, qui leur donnaient une identité particulière. À partir de la deuxième semaine, j'ai commencé à marquer leurs emplacements sur la carte, en me disant que je souhaitais y retourner pour m'y arrêter et m'y intéresser un peu plus spécifiquement. Au fur et à mesure de mes explorations, j'ai commencé à avoir des repères repartis sur tout mon territoire d'exploration. C'est pourquoi j'ai pris la décision de réaliser une nouvelle expérimentation sur l'ensemble de la ligne, pour m'intéresser à ces architectures. Je savais que parcourir à nouveau la ligne en entier prendrait du temps. Il m'avait fallu trois jours la première fois, et depuis j'étais passée par d'autres chemins parallèles. Je savais donc que cela allait me prendre d'autant plus de temps cette fois-ci, que je devais m'arrêter pour observer plus en détail, dessiner et relever ce qui m'intéressait.

Au delà des bâtiments dans leur entièreté, j'avais déjà commencé à repérer et photographier certains éléments architecturaux qui me paraissaient typiquement de la ville de Porto : des fenêtres, des portes et des motifs de faïences principalement. Parcourir à nouveau la ligne dans son entièreté me permettrait de les repérer sur l'ensemble du territoire que j'ai exploré.

Finalement, cette exploration s'est mise en place à partir de mes observations pendant le voyage. Parmi mes idées premières, je pense que l'on peut la relier aux relevés que je

voulais faire, mais d'une manière plus sensible que ce que je comptais faire initialement. D'autre part, c'est en feuilletant Porto Graphics, une œuvre que j'ai trouvé pendant le voyage, que m'est venue l'idée de retransmettre les ambiances architecturales que j'avais vu tout du long de la ligne, les contrastes entre chaque portions et les évolutions sur ces vingt kilomètres.

Je prévois donc de partir avec mon appareil photo numérique, un cahier de notes, le plan au 1/30 000 sur lequel certaines zones sont repérées, mon téléphone pour servir de traceur gps et pour marquer les bâtiments que je vais relever. D'autre part, afin de changer de ma première expérimentation à pied, je prévois de parcourir la ligne du Nord vers le Sud, de Leandro, que je n'ai finalement jamais parcouru à pied, jusqu'à Miramar.



Hospital
Sao Joao

Leandro

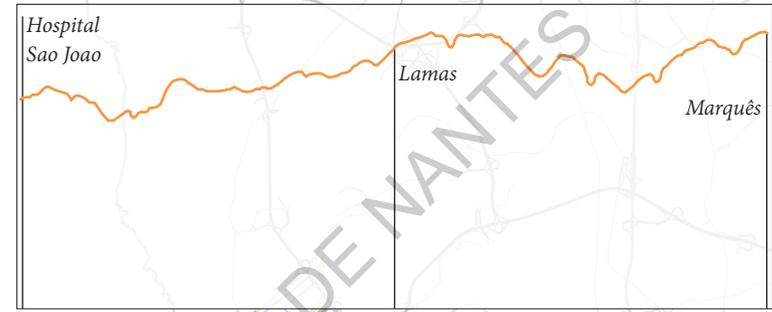
Travagem

Ermesinde

Aguas
Santas

Sangemil

Expérimentation 8.1
10/10/2017
12,3 km
Entre 75 m et 157 m d'altitude
Pente moyenne : 3,5 %



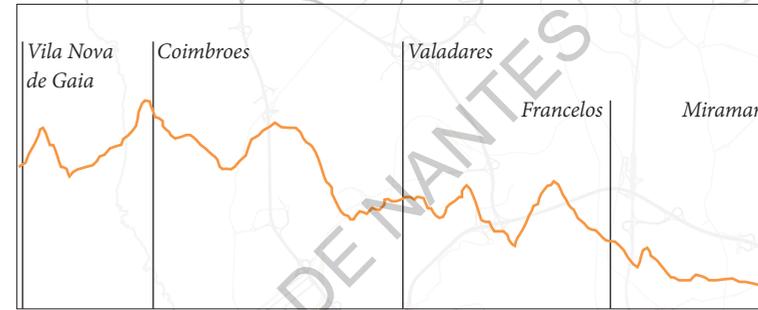
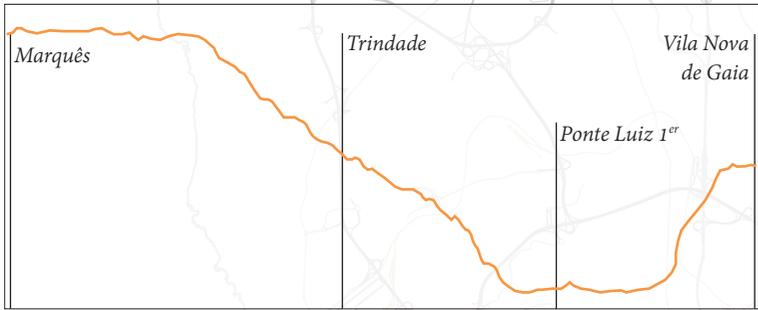
Hospital
Sao Joao

Lamas

Marquês

Expérimentation 8.2
11/10/2017
7,5 km
Entre 106 m et 148 m d'altitude
Pente moyenne : 3,2 %

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Marquês
Trindade
Ponte Luiz I
Vila Nova de Gaia

Vila Nova de Gaia
Coimbroes
Madalena
Valadares
Francelos
Miramar

Expérimentation 8.3
13/10/2017
7,0 km
Entre 0 m et 150 m d'altitude
Pente moyenne : 4,2 %

Expérimentation 8.4
14/10/2017
14 km
Entre 5 m et 109 m d'altitude
Pente moyenne : 3,1 %

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Je suis donc partie, le premier jour de cette expérimentation, jusqu'à Leandro en train. J'ai marché vers Ermesinde. Cela me déportait de ma ligne, alors qu'il y avait des routes qui en étaient plus proches ; mais j'avais pour volonté d'aller vers les espaces que je connaissais, les zones que je voulais relever. Je suis ensuite descendue jusqu'à Sangemil et Maia, j'ai décidé de m'arrêter à un moment précis de relever les bâtiments, pour rejoindre ensuite l'arrêt de métro le plus proche. J'ai donc continué à marcher en réalité, même si je ne pratiquais plus mon expérimentation.

Le deuxième jour, je savais que j'arrivais dans une zone où mes explorations allaient prendre de nombreuses directions, car j'avais précédemment exploré différents quartiers autour de ma ligne à cet endroit là. Mon trajet n'a donc pas suivi exactement la direction de ligne ce jour-là mais tourne autour. Bien que je n'ai pas avancé sur une grande distance, j'ai pu relever un grand nombre d'architectures qui m'avaient intéressées. Je suis partie de l'Hôpital São João, pour remonter jusqu'à Maia où je m'étais arrêtée, puis je suis redescendue de l'autre côté de l'autoroute vers Lamas et jusqu'au Nord de Porto.

Chaque journée se ressemblait énormément, mon expérimentation n'évoluait pas puisque je voulais couvrir l'ensemble de mon territoire ; c'est pourquoi j'ai décidé de faire une pause d'une journée, de faire une autre expérimentation, avant de revenir à celle-ci.

C'est donc le surlendemain que je suis partie de Marquês, pour remonter la Rua de Costa Cabral que j'avais repérée, dans un sens puis dans l'autre, j'ai ensuite continué à descendre par Porto, Trindade, le centre historique, le quai du Douro, jusqu'à la gare de Gaia.

Enfin, le dernier jour est sensiblement proche de mon premier jour de voyage, j'ai marché de Gaia jusqu'à Miramar, en suivant pratiquement le même chemin que j'avais fait près de quinze jours avant dans l'autre sens. Je suis passée par Coimboes, Madalena, Valadares, Francelos et jusqu'à Miramar. À cause de la fatigue, je n'ai pas continué jusqu'à Granja alors que mes précédentes explorations se sont finalement étendues jusque là-bas.

La marche était lente, je m'arrêtais souvent pour prendre des photos, cette expérimentation est celle qui m'a pris le plus de temps mais puisque finalement chaque journée se ressemblait, elle se raconte plus rapidement. J'ai donc expérimenté une forme de marche-prise de vue, dans le but de capter ce que j'avais vu pendant le voyage. Je n'ai pas pris de note, ce sont les photos et leur référencement sur la carte qui m'intéressaient. C'est pourquoi j'en ai tiré que peu d'écrits mais je devais reprendre à chaque fin de journée les photos pour les faire correspondre à leur emplacement dans la ville. Un travail long qui me sera utile pour la suite.

Il m'est arrivé de relever des bâtiments seuls mais je me suis aussi intéressée à des portions de rues, l'association des architectures était alors intéressante, de par leur contraste ou leur similitude. Par ailleurs, je ne pouvais pas savoir quel bâtiment me serait intéressant à chaque fois. Je ne pouvais pas être totalement sûre de ce qui viendrait après, mieux ou moins bien. C'est pourquoi j'en ai présélectionné énormément, la phase de tri se fera plus tard lorsque je déciderai lesquels retransmettent le mieux ce que j'ai vu. Je ne voulais pas avoir à revenir sans cesse sur mes pas, ou avoir oublié quelque chose et devoir revenir après coup.

Par ailleurs, il m'est arrivé d'arpenter une rue deux fois. D'un côté et de l'autre pour obtenir des images des deux côtés, plutôt que de traverser à chaque fois lorsqu'il s'agissait d'une rue passante. J'ai aussi dû faire face à certaines difficultés dans le centre historique car les rues sont petites et étroites, et les bâtiments hauts. Je n'avais donc pas de recul pour pouvoir prendre des photos correctement. Je me rendrais compte au moment du dessin, si la matière que j'ai, est exploitable.

Pour finir, je pense que cette expérimentation se détache des autres parce que je me suis davantage intéressée au résultat qu'à la manière de faire cette fois-ci. À force de déambuler dans les rues, j'avais envie d'avoir quelque chose qui montrerait ce que j'avais vu pendant mon voyage, une pièce graphique qui présente l'univers architectural dans lequel j'ai évolué pendant les trois semaines.

Jeudi 12 Octobre 2017

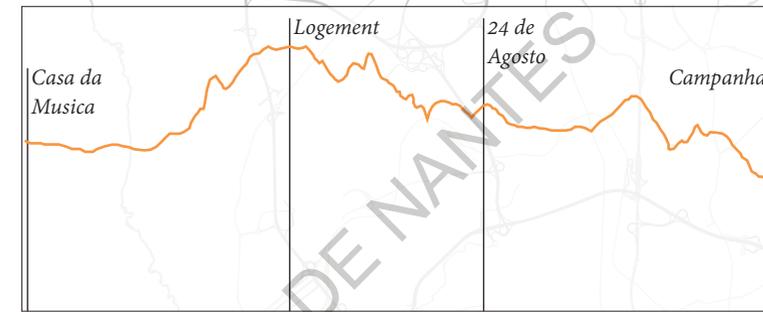
Cette journée m'a permis de faire une coupure dans l'expérimentation de relevés, de faire autre chose avant de reprendre le cheminement le long de la ligne pour repérer les ambiances architecturales. Cette expérimentation est assez monotone et le fait de la couper par une autre expérience différente me permet de rythmer mon voyage et de ne pas me lasser en traînant trop longtemps sur une expérimentation.

Je reprends l'expérimentation de marche musicale mais cette fois, sur un cheminement moins connu, et donc pas le long de la ligne. C'est en regardant la carte de Porto que je me suis dit que je pourrais faire une traversée de la ville dans l'autre sens, c'est-à-dire que ma ligne traverse plus ou moins la ville du Nord au Sud, j'aimerais donc faire cette nouvelle expérimentation dans une zone inexplorée sur un axe Est-Ouest.

Je vais donc partir de la Casa da Musica à l'ouest, petit jeu sur le fait que je compte écouter de la musique en marchant depuis la Casa da Musica, pour rejoindre la gare Campanhã, à l'est. Ce n'est qu'après coup que je me suis rendue compte de la relation entre mon expérience et la Casa da Musica, il s'agissait pour moi d'un point marquant de Porto, et donc d'un repère dans une zone que je ne connaissais pas forcément.

Il me semble, en regardant la carte, que cela correspond plus ou moins à la distance que j'ai parcouru lors de ma première marche musicale. Je compte faire comme la première fois, une marche de deux heures, cela me permettra de comparer les deux sur la distance parcourue. Il me semble que ces deux lieux peuvent être reliés plus rapidement à pied, c'est pourquoi je ne compte pas suivre la ligne droite mais prendre des détours, des rues perpendiculaires, et constituer mon trajet entre les deux, même si ce ne sera pas le plus évident ou le plus simple.

Étant donné que cette expérimentation n'est pas très longue, j'aimerais profiter du reste de la journée pour faire une seconde expérimentation courte, celle en train de São Romão à Espinho que je n'ai pas pu réaliser la dernière fois car il y avait trop de monde.



Expérimentation 7.2
12/10/2017
8,4 km
Entre 68 m et 140 m d'altitude
Pente moyenne : 4,0 %

Je suis donc partie en métro jusqu'à la station de la Casa da Musica. Malheureusement, je me suis rendue compte, en arrivant, que j'avais oublié mon iPod pour écouter la musique. Arriver jusque là m'avait déjà pris plus d'une demie heure, je n'avais pas envie de refaire l'aller-retour. Étant donné que je comptais faire une traversée d'un lieu à un autre mais sans avoir prévu quel chemin prendre précisément, j'ai choisi de passer par mon appartement pour rectifier cet oubli. Il se situait entre mon point de départ et l'arrivée, cela devenait une sorte d'étape dans ma traversée.

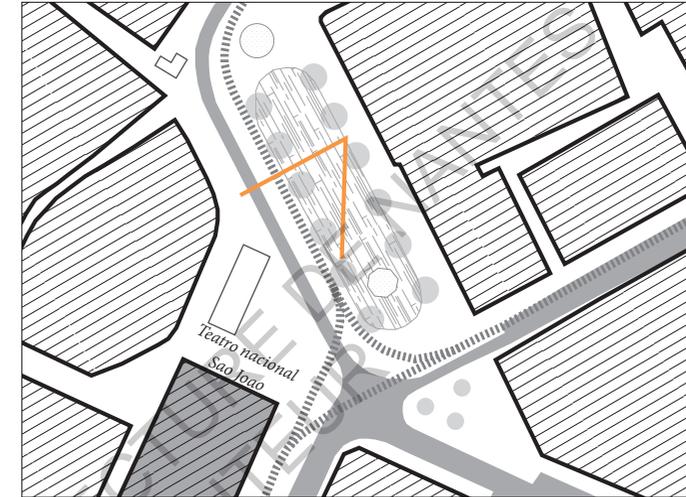
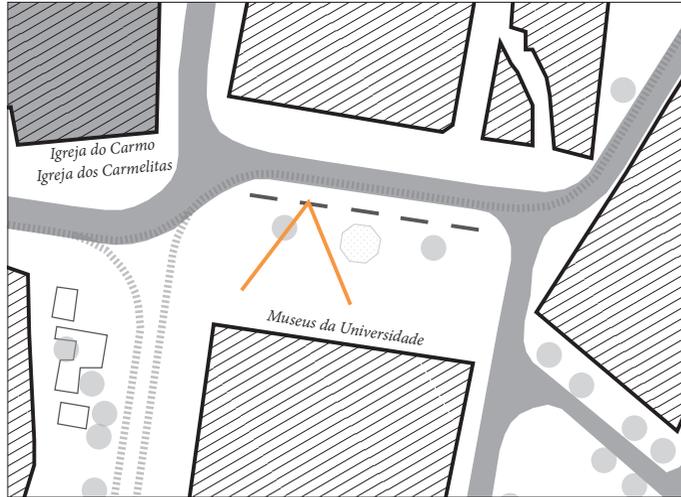
J'ai donc changé mon protocole pour la première moitié du trajet, pour le réaliser non pas en écoutant de la musique mais avec des bouchons d'oreilles et mon casque, sans musique.

Marcher de cette manière était assez étrange. Tout paraissait étouffé, je n'entendais que mes pas et les chocs contre mon corps. Les pensées s'accumulaient dans le silence étouffant. L'avantage de la musique est qu'elle donnait un fond sonore moins étouffant, que l'on y soit attentif ou pas pendant la marche. Dans le silence, je ressentais une forme d'étouffement, même si ce ne sont que les sons qui sont atténués, mais pas totalement coupés car certains passent au travers comme le retentissement d'une alarme ou d'une sirène. Je ressentais plus une forme d'angoisse que de sérénité, je ne pouvais pas me fier à ce que j'entendais pour savoir si quelqu'un marchait autour de moi. En écoutant de la musique, la musique donne un environnement plus joyeux, de par ce que j'écoutais, mais le fait de ne rien entendre est plus effrayant qu'apaisant. Cette expérience ne fut donc pas des plus agréables pour moi, ne pas entendre me donne l'impression de ne pas tout voir, je me rends compte que les deux sont liés.

Finalement, je ne tire pas grand chose de plus de cette marche sourde et musicale dans un environnement inconnu que de la première le long de la ligne. Les sensations sont similaires, celles de ne pas vraiment suivre ce qu'il se passe, de s'en détacher et de ne pas capter toutes les informations relatives aux espaces explorés.

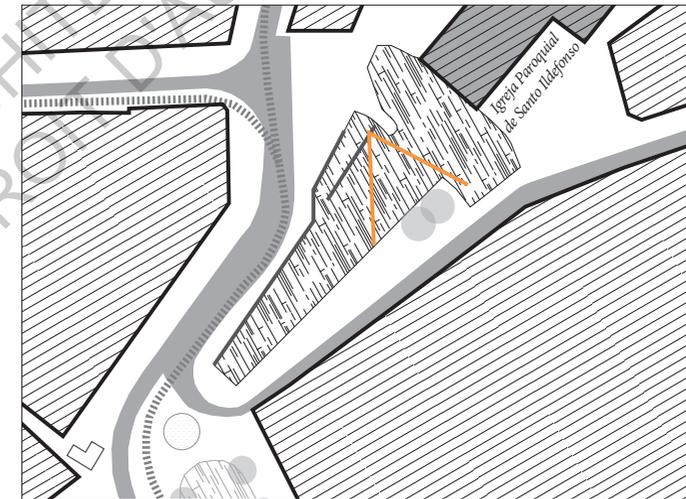
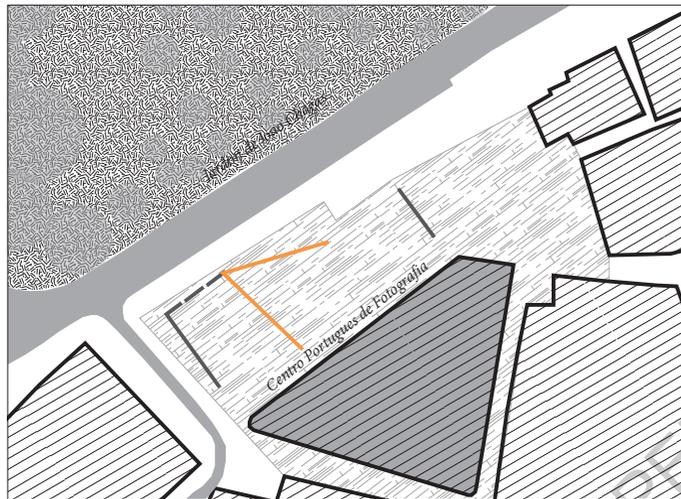
À la fin de cette première partie de journée, j'ai donc pris le train pour me rendre à São Romão, pour tenter à nouveau l'expérimentation en train le long de la ligne. Cela s'est déroulé sans problème, j'ai pu prendre place dans les trains comme je le voulais, pour pouvoir filmer de l'autre côté du train. J'ai donc réussi à obtenir la totalité des images que je voulais pour retransmettre cette expérience.

Praça de Gomes Teixeira
15/10/17 10:37 - 10:58



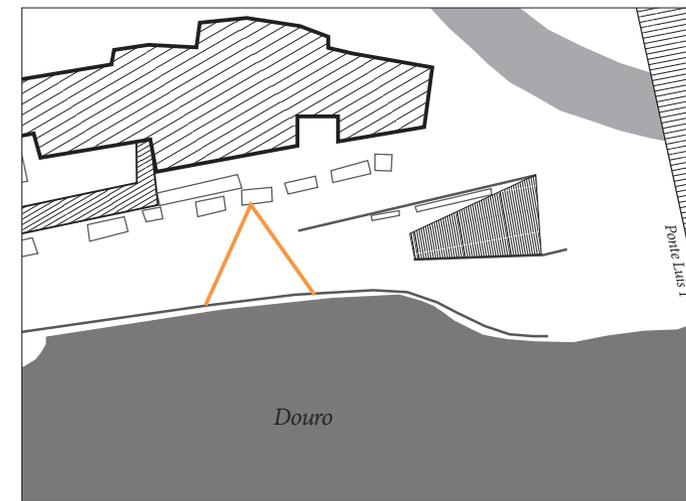
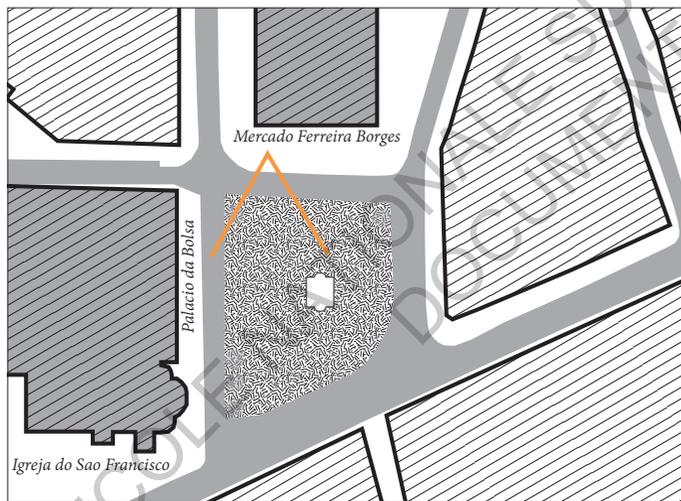
Praça de Batalha
14:33 - 14:48 15/10/17

Centro Portugues de Fotografia
15/10/17 11:07 - 11:24



Santo Ildefonso
14:56 - 15:06 15/10/17

Praça Infante D. Henrique
15/10/17 11:39 - 11:59



Cais da Ribeira
15:31 - 15:53 15/10/17

Repérage de mon emplacement sur chaque place

J'ai donc pris place en six lieux pendant approximativement vingt minutes. J'ai commencé par la Praça de Gomes Teixeira, qui se situe à proximité du quartier historique et donc dans la zone touristique, à proximité d'Églises remarquables. Je suis ensuite allée à quelques mètres de là, sur l'esplanade du Centro Português de Fotografia. Je suis ensuite descendue vers les quais, pour m'arrêter à la Praça Infante Dom Henrique, où j'ai choisi de me poser en terrasse du Mercado Ferreira Borges, j'avais alors un point de vue au-dessus de la place, à côté du Palácio da Bolsa.

Je suis revenue ensuite quelque temps après derrière la gare de São Bento, dans une zone moins touristique, sur la Praça de Batalha face au Teatro Nacional São João. Puis sur une autre partie de cette place légèrement au-dessus face à la Igreja Paroquial de Santo Ildefonso. Pour finir, je suis retournée sur le Cais da Ribeira, à proximité du Ponte Luis 1er, en terrasse d'un café.

À chaque fois que je m'installais, je commençais à écrire sans interruption. Je notais chaque remarque que je me faisais sur les mouvements que je voyais. J'ai réussi à ne pas décrire les lieux, je m'intéressais bien uniquement à leurs occupations : que faisait les personnes ? Les voitures ? Les bus qui passaient ? Les animaux ? ...

J'en ai tiré de nombreuses phrases courtes, composées d'un sujet, une action ou un état et d'un complément. J'ai essayé de maintenir une manière d'écrire sobre, c'est-à-dire sans supposition : je vois une femme et un homme marcher avec des enfants, je les décris tels quels et ne parle pas de famille, ça n'est pas forcément le cas, je ne fais pas de supposition. Je n'invente pas d'histoire à ce que je vois mais retransmets juste des observations comme pourrait le faire un scientifique qui observe son expérience évoluer.

J'ai tenté de repérer certains éléments récurrents : un bus qui passe à plusieurs reprises, un événement qui se reproduit plusieurs fois. Mes observations pouvaient aussi revenir sur un même sujet à plusieurs reprises, si quelqu'un restait plus longtemps, que mes yeux se posaient à nouveau sur lui ou elle. À ces moments là j'utilisais un article défini 'l'homme' en rajoutant des précisions pour l'identifier contrairement aux autres observations commençant par un article indéfini 'une femme'.

Je ne prenais pas en note uniquement ce que je voyais mais aussi ce que j'entendais, les sons sont aussi témoins d'actions qui avaient lieu dans mon environnement même si je ne voyais pas uniquement d'où cela venait.

Lundi 16 Octobre 2017

Les prévisions annoncent de gros orages et énormément de pluie sur les trois derniers jours de voyage, j'appréhende un peu le déroulement de mes explorations dans ces conditions, elles seront peut-être d'un genre différent.

À nouveau, c'est à la lecture de *Avec les pieds*, associé à mes expériences de voyage, que m'est venue cette idée. « L'ouïe est un sens passif, on peut choisir ce qu'on regarde, mais pas ce qu'on entend ; en revanche, écouter peut-être une action créatrice, donnant aux sons la signification de leur origine, effectuant un classement dans leur diversité et recherchant les informations que leur flot rend d'abord indistinctes. Et ce que j'entends sera sûrement différent de ce qu'entendent les autres, de la même façon que nous ne reconnaitrons pas dans cette rue les mêmes signes visuels. » Ce passage m'a fait réfléchir à l'utilité de l'ensemble de nos sens dans une exploration urbaine, et m'a donc donné envie d'essayer pour me forger ma propre opinion.

Ainsi, je souhaitais expérimenter des pauses sensorielles pendant mes marches, c'est-à-dire m'arrêter pour ressentir, différencier ce que je capte par chacun de mes sens pour les noter. Ces idées entrent dans la continuité d'autres protocoles que j'ai déjà expérimentés. Je n'ai construit mon idée que trop tard, c'est pourquoi ce protocole me semble imparfait seul mais il est comme une conclusion, une ouverture, un exemple de comment je pourrai aller plus loin dans mes expérimentations.

Au moment de choisir où réaliser cette étude dans la ville, je me suis posée la question de savoir si je le faisais le long de la ligne. Pour chaque expérimentation que j'ai réalisée sur une portion de ligne, mon choix de la portion était réfléchi et en lien avec ce que je voulais faire ou voir. C'est pourquoi, pour cette dernière, j'ai pensé à arpenter un lieu de la ville que je ne connaissais pas mais que j'aurais quand même aimé voir pendant mon voyage. J'ai donc choisi la côte atlantique au Nord du Douro, partir de Matosinhos pour pouvoir observer le port de commerce, longer la côte, passer par le village de Foz do Douro et suivre le Douro jusqu'au centre de Porto. Je pars donc avec mon cahier de notes et mon téléphone pour suivre mon cheminement.



Expérimentation 10

16/10/2017

11,8 km

Entre 0 et 34 m d'altitude

Pente moyenne : 2,2 %

Heureusement pour moi et malgré les prévisions, il n'a pas plu de la journée, le ciel était menaçant, l'air frais et le vent parfois gênant, mais je n'ai pas eu de pluie.

Je suis donc partie pour mon exploration, j'ai commencé à marcher le long du port de commerce, et je me suis rapidement rendu compte que je ne savais pas quand faire mes pauses sensorielles, qu'est ce qui pourrait être déclencheur d'un arrêt pour écrire. Il m'était difficile de me dire de m'arrêter soudainement sans que rien ne provoque cet arrêt. C'est pourquoi j'ai remis en place le chronomètre pour m'arrêter toutes les vingt minutes pour faire une pause.

Du coup, à chaque pause, je prenais le temps de me concentrer sur chaque sens, de différencier ce que je captais en fonction de comment je le captais, grâce à quel sens, j'ai donc différencié quatre sensations. Tout d'abord la vue, il ne s'agissait pas de décrire uniquement ce que je voyais directement, les bâtiments, ou les usages et occupations mais aussi les ambiances, la lumière, les couleurs. Ensuite l'ouïe, j'essayais de trier et de différencier les sons que j'entendais, de définir d'où ils venaient, les distinguer les uns des autres. Puis, le plus compliqué, l'odorat, essayer de définir les odeurs que je sentais, les séparer et les caractériser, mais généralement je sentais une odeur qui surpassait les autres et que je cherchais à définir. Et enfin le toucher, l'interaction de mon corps avec la ville, la texture des éléments sur lesquels je m'appuyais, je cherchais à m'asseoir la plupart du temps, donc quelle était mon assise, la texture du sol sous mes pieds, comment je me sentais, s'il faisait froid ou chaud.

J'ai donc pris le temps de développer chaque sens pour la petite dizaine de pauses que j'ai réalisé. Mais tout s'entremêlait à chaque fois, même si je me concentrais sur ce que je voyais, j'entendais d'autres choses, je devais me concentrer pour les distinguer un à un dans l'ordre et rapidement.

Pendant cette exploration, j'ai principalement suivi la côte, mais je me suis aussi éloignée du bord de mer pour déambuler et me perdre dans les petites rues de Foz. La combinaison de la déambulation avec les pauses chronométrées est étrange. J'étais forcée de m'arrêter par le chronomètre pour faire autre chose avant de repartir. Je ne choisissais pas quand m'arrêter, mais cela pouvait aussi être le fait de repartir qui était étrange. La déambulation est stoppée, je dois ensuite choisir quelle direction prendre après la pause, il faut se remettre dedans alors que je marchais sans but, perdue dans mes pensées.

Pour finir, je pense que cette journée m'a permis de tester un protocole imparfait, il n'était pas forcément bien défini, et pouvait se rattacher à d'autres expérimentations. Étant donné que je l'ai fait à la fin de mon voyage, la lassitude s'installe, la fatigue aussi, j'ai donc essayé quelque chose de nouveau qui aurait pu aller plus loin.



// REVENIR

Finir le voyage et comparer les réalisations aux intentions

« Un voyage réalisé annonce, dès le retour, un autre départ et ainsi de suite. »¹ Thierry Paquot présente les trois temps du voyage (départ, parcours et retour) comme un cycle qui se répète. J'arrive ici, à la fin de mon voyage à Porto.

Il explique aussi que le retour est souvent une date programmée, la réservation est faite avant de partir, on sait donc quand il faudra rentrer dès le début. Pour moi aussi, le 18 octobre était marqué sur le calendrier depuis le début. La liste des explorations, leurs précisions, leurs durées s'étaient faites aussi en fonction du jour de retour fixé. Mon voyage devait durer vingt-et-un jours et je voulais optimiser au mieux mon temps, faire un maximum de choses pendant ces vingt-et-un jours, c'est pourquoi j'ai toujours eu en tête la fin, pour être sûr de faire tout ce que je voulais avant de partir.

Thierry Paquot parle également de «*déchirement et soulagement mêlés*», «*heureux de retrouver son chez soi*»². Il y associe la nostalgie et les souvenirs que l'on a «*tendance à embellir*»². Dans le cas de mon voyage, je rajoute la retranscription, ce que je vais en dire, comment et à qui je vais raconter le voyage. Cette dernière étape permet de donner une autre fin au voyage, et l'envie de repartir, de recommencer un autre cycle.

J'ai finalement réalisé dix expérimentations qui ont duré entre un à quatre jours chacune. Il me restait une journée avant celle du départ. Je ne voulais pas me lancer dans un nouveau protocole ou compléter une expérimentation. J'ai donc voulu profiter de ma dernière journée à Porto pour quelques visites personnelles, les beaux jours étaient finis, il me faudrait affronter les premières journées fraîches, un bon moyen de transition avant de revenir à l'automne nantais qui avait déjà bien commencé.

J'avais dans ma liste de bâtiments à voir la Casa da Musica, l'École d'Architecture et le musée d'Art Contemporain.

¹ *Le voyage contre le tourisme*
Thierry Paquot
Paris : Eterotopia, 2014, p.63

² Ibid

Je suis donc partie en métro pour vraiment m'arrêter et regarder la Casa da Musica, j'en ai même visité le hall d'entrée. Je suis ensuite partie pour l'école d'Architecture, réalisée par Alvaro Siza. Il m'est arrivé à de nombreuses fois de faire un passage par l'école d'Architecture d'une ville que je visite, notamment pendant notre voyage en interrail³. Il s'agit souvent d'un bâtiment remarquable et il est toujours intéressant de voir les réalisations d'étudiants. On trouve presque à chaque fois, une salle ou un couloir dans lequel sont exposés des travaux d'étudiants, cela nous permet de nous renseigner sur les différentes manières d'enseigner l'architecture, même si l'on n'est pas toujours en capacité de comprendre ce qui est écrit, on peut apprécier les réalisations graphiques.

³ cf. *Voyage en Europe de l'Est*, p. 26

Par contre, je n'ai pas réussi à atteindre le musée d'Art contemporain, situé trop loin pour y aller à pied et trop éloigné du métro. Ce jour-là, j'ai également pris le temps de me rendre à Contumil⁴, une des gares par laquelle passait le train que j'ai emprunté à plusieurs reprises, pour m'intéresser aux œuvres d'Eduardo Nery. Il s'agit de composition en azulejos sur de grands panneaux installés dans la gare. Il réussit, en utilisant qu'une seule forme de carrelage, à créer un nombre de compositions différentes, il s'agit des photos que j'ai placées au début de chaque partie⁵. J'ai donc pris un temps, à la fin de cette dernière journée, pour aller les photographier, leur diversité a commencé à me fasciner quand je me suis rendue compte que ces compositions avaient été faites à partir d'une seule faïence positionnée différemment.

⁴ cf. cartographies des arrêts du train de banlieue, p.198

⁵ cf. p.8, 16, 82, 188, 282 et 288

Le moment du retour permet de faire le bilan de ce qui a été fait pendant le voyage, de manière plus précise qu'au temps de mi-voyage. C'est pourquoi j'ai repris de manière plus globale la comparaison entre mes prévisions et réalisations sur ce voyage.

De manière générale, et comme je m'y attendais face à la réalité du terrain, j'ai rapidement adapté mon protocole général qui était de suivre la ligne à plusieurs reprises pour différentes expérimentations.

D'une part, je n'ai pas suivi la ligne entièrement pour chaque expérimentation, j'ai travaillé sur des portions de ligne. Je devais donc faire des choix sur quels morceaux de ligne voir d'une manière particulière et pourquoi ici plutôt qu'ailleurs, de cette manière plutôt qu'une autre.

Et d'autre part, je me suis aussi détachée de ma ligne pour d'autres expérimentations, cela m'a permis de rythmer mon voyage, et d'éviter la répétition en restant toujours sur un même chemin. Je pense que ce détachement vient également du fait que, en arrivant, il me fallait des repères, quelque chose à quoi me relier : la ligne a pris cette place. Puis au fur et à mesure, je m'y suis habituée, j'ai commencé à avoir confiance

en moi et à m'écarter de mon premier repère, la ligne et mon premier cheminement, pour aller voir un peu plus loin, élargir mon territoire d'exploitation. Plus je connaissais la ville, plus j'étais confiante, et je me poussais à aller à chaque fois un peu plus loin ou à me repérer seule, sans carte, jusqu'à finalement maîtriser un large territoire autour de la ligne. Par ailleurs, le fait qu'elle était inaccessible à certains endroits, comme aux interactions avec l'autoroute, et que je devais m'en éloigner dès le premier passage, a contribué à mon éloignement progressif de la ligne pendant le temps de mon voyage.

Enfin, je me suis rendue compte qu'à ma première expérience, je faisais attention aux moments où je croisais la ligne, je me faisais la remarque que je me tenais sur ma ligne, je savais qu'elle passait à ce coin de rue ou passait au travers de cette maison. Mais petit à petit, je m'en suis détachée, elle est devenue une direction à suivre, j'ai peu à peu défini un territoire d'expérimentation autour de la ligne au premier passage, et parfois étendu aux passages suivants, quand la ligne n'était pas accessible. Finalement, ce n'était plus la ligne que je suivais mais j'explorais un territoire plus ou moins large, plus ou moins étendu, défini le long et autour de la ligne.

Cette évolution de mon protocole, qui m'a détaché de ma ligne, n'est pas à voir comme un échec. La réalité du terrain fait que l'on ne peut pas toujours faire ce que l'on veut, de la manière que l'on veut, mes idées ont évolué, et se sont adaptées pour que je puisse réaliser mon voyage. J'aurais pu faire des choix différents qui m'auraient amené à faire un voyage différent, qui aurait pu être tout aussi intéressant à sa manière.

Ensuite, pour continuer les comparaisons entre mes prévisions et réalisations, le petit exercice d'écriture que je voulais faire pendant le voyage a aussi évolué. Je l'ai fait correctement pour les premiers jours, mais peu à peu je n'écrivais que sous forme de notes les points à aborder, ce n'est que de retour à Nantes que j'ai réellement repris ces notes pour écrire mes intentions et réalisations. Je prenais également quelques notes sur le parcours de mes journées, cela m'a aidé ensuite à me remettre en mémoire ce que j'avais vu et fait. Je me suis rendue compte que de n'avoir que le plan, sans notes, ne me permettait pas de me souvenir de tout, je ne savais pas toujours à quoi cela correspondait. Écrire le trajet me permet alors de scénariser mes déplacements et les chemins empruntés et donc de contextualiser les souvenirs qui reviennent ensuite plus facilement en mémoire.

Si je continue à reprendre de manière générale la comparaison de ce que je voulais faire par rapport à ce que j'ai fait. J'avais dans mes premières idées, envie de réaliser la coupe qui correspondait à ma ligne. La réalité du terrain a

rendu impossible la réalisation d'un tel travail, j'ai essayé de reprendre plus ou moins cette idée en relevant les architectures le long de la ligne, mais ce principe était trop compliqué pour être réalisé sur un territoire aussi vaste. Il aurait peut-être été possible sur quelques kilomètres dans le centre de Porto.

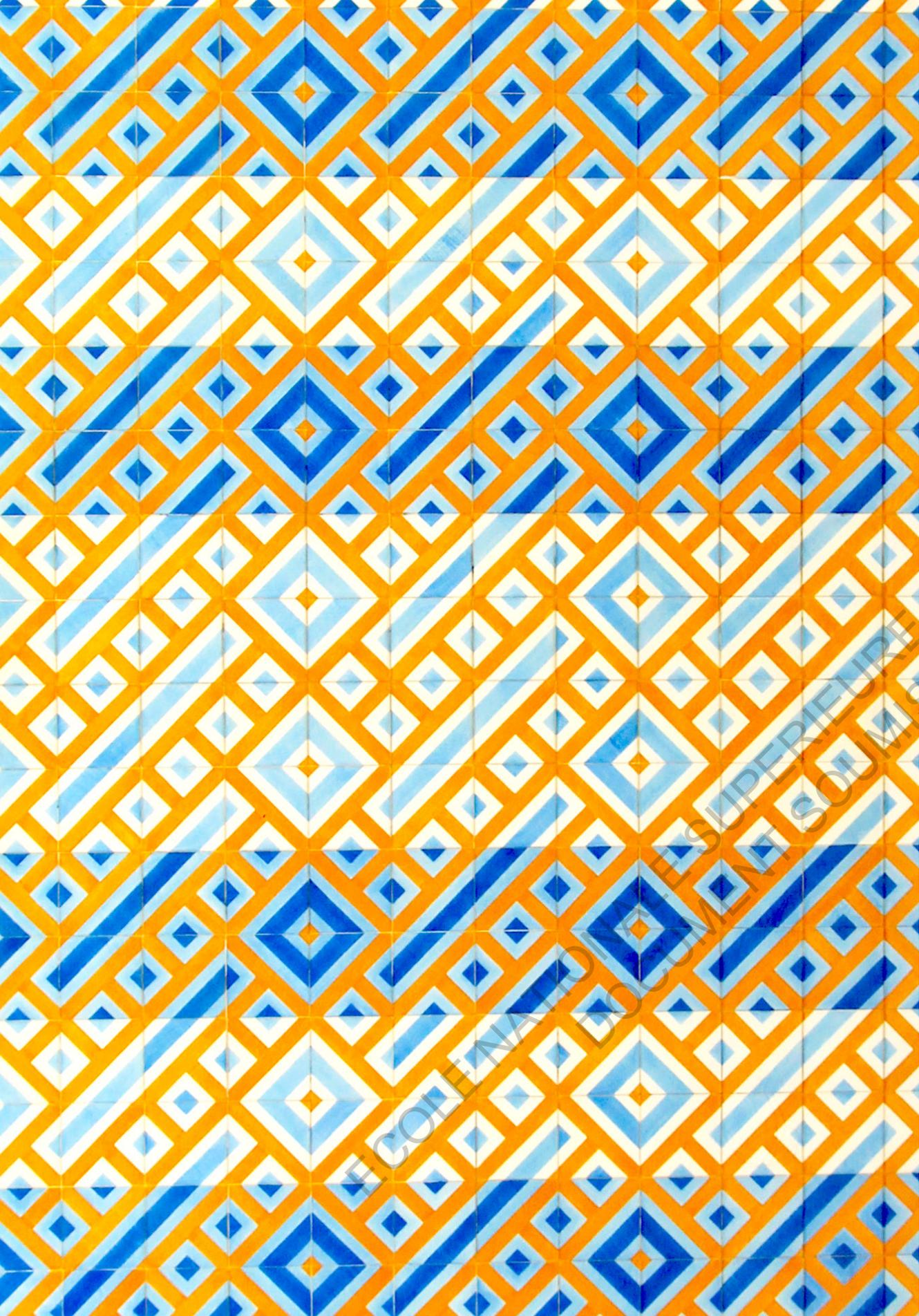
Par ailleurs, mon utilisation de l'outil numérique pour suivre mes déplacements n'a pas été un procédé d'exploration pour une expérimentation mais une aide que j'ai choisi d'utiliser très fréquemment pour la retranscription, le repérage de chaque expérimentation.

Dans l'ensemble, de par mes lectures qui m'y avaient préparé, mon voyage s'est déroulé comme je m'y attendais. J'ai été plongée dans le travail d'enquête pendant trois semaines, et en revenant, j'avais toute la matière qu'il me fallait pour continuer mon travail.



Photo prise le 02/10/2017 à l'appareil photo jetable.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ANALYSE



Ce troisième et dernier temps de mon étude consistera à reprendre ce qui a été fait pendant le voyage. Il est le temps de conclusion après l'exploration, de la même manière que la recherche en était l'introduction. On retrouve les trois temps avant, pendant et après le voyage. Cette partie est l'Analyse de ce que j'ai récolté sur place, que faire de toute cette matière, que peut-on en tirer. Il se développe après une retranscription chronologique systématique de ce que j'ai fait à Porto.

Le contenu de cette analyse ne s'est décidé qu'après le voyage, au vu de la façon dont il s'était passé. Je pourrai choisir de faire une analyse plus poussée sur la ville, ce que j'en ai vu et développer une analyse sociologique, historique ou économique de la ville. Mais j'ai décidé de m'intéresser à l'approche artistique de ma démarche et sa communication. J'aurais, à nouveau, pu partir sur une représentation globale de mes explorations, tout recroiser pour considérer toutes mes explorations comme un ensemble. Pour ce faire, il aurait fallu rester sur la ligne entière pendant toutes les explorations.

De plus, cette étude s'intéresse depuis le commencement à l'approche méthodologique que j'ai eu pendant le voyage. Le "comment j'ai observé" plutôt que "ce que j'ai vu".

Ainsi, nous allons développer ici le temps de la représentation et de la communication du voyage. C'est le moment qui fixe les souvenirs, puisque l'on choisit la meilleure méthode pour le présenter, et le moment où on le raconte ; il permet de le présenter aux autres, et de donner envie de partir.

Dans la seconde partie de l'ouvrage *Architrek*¹, Philippe Robert raconte quelques unes de ses expériences autour de la marche. Il s'agit pour chacune d'un texte avec quelques images. Je ne pense pas que ce soit la meilleure manière de faire, on ne voit pas toujours où il veut en venir exactement, toutes ses idées ne sont pas parfaitement transmises, et ses propos pas parfaitement illustrés. Cependant, cela reste la technique la plus simple pour un livre. C'est pourquoi, pour présenter mes expériences de voyage, je vais varier les techniques et produire des documents complémentaires sous forme d'affiches, de dépliants et de livrets.

¹ *Architrek*
Philippe Robert
Paris : La Découverte, 2015, p. 74-117

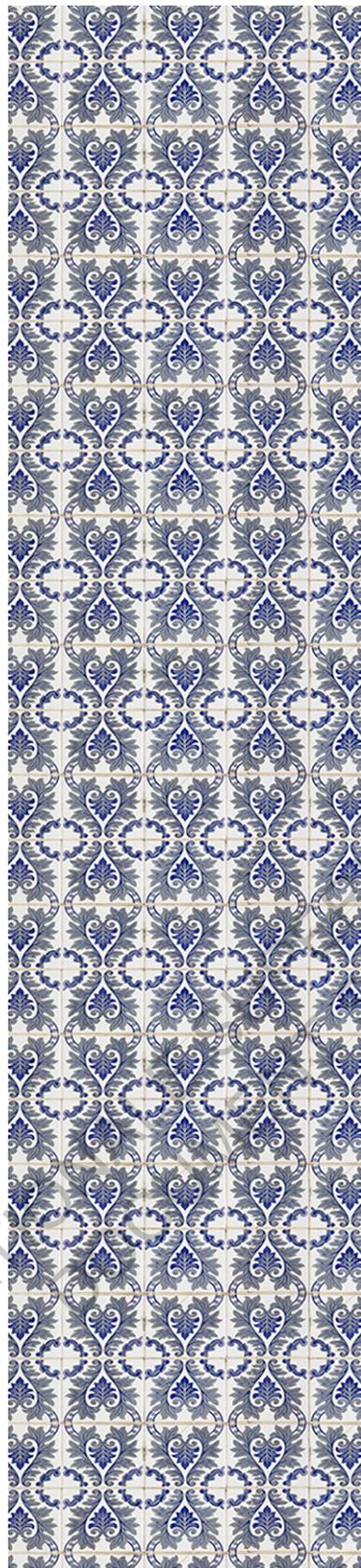
Jusqu'à présent, j'ai présenté mon voyage de manière simple, brute et systématique pour chaque jour : ce que je voulais faire et comment, mon cheminement et ce que j'ai fait. Cela permettait de comparer les journées les unes par rapport aux autres. Les plus longues et les plus courtes, les pertinentes et celles qui l'ont été moins. Je vais maintenant m'intéresser à ce qui a été fait à chaque expérimentation, certaines ayant pu durer plusieurs jours, consécutifs ou non. La partie de l'exploration permettait de mettre en parallèle l'utilisation d'une méthode sur plusieurs jours, et parfois son évolution. Ici, je vais faire le bilan par explorations, et les comparer entre elles.

Nous ne sommes plus sur une approche chronologique selon les temps du voyage mais une approche par thèmes d'exploration : expérimenter la ligne en entier, changer la manière de marcher et se détacher de la ligne.

Chaque analyse commencera par une critique de la méthode d'exploration : les points positifs et négatifs, ce qui aurait pu être amélioré et comment, ainsi que les points de rencontre entre les différentes expérimentations. Le but est d'aller plus loin que de présenter simplement ce qui a été fait et comment cela a été fait ; le but est d'analyser le résultat des différentes méthodes pour en tirer des conclusions différentes de la partie précédente.

Ensuite, la question se posera de savoir comment retransmettre une expérience. Cela constitue la phase de réinterprétation du récit de voyage, elle ne prend pas forcément forme écrite. Même si elles présentaient des similarités entre elles, chacune de mes expérimentations étaient uniques, c'est pourquoi leurs représentations se doivent d'être uniques. Elles ne sont pas forcément au même format, ou n'utilisent pas la même technique de représentation. Finalement, elles sont aussi différentes les unes des autres que l'étaient les expérimentations auxquelles elles correspondent. L'expérience de voyage peut être un texte mais aussi une image, des photos, un film, un dessin ou une composition. L'approche sensible de l'expérimentation prend place après l'approche scientifique.

Je vais donc expliquer comment je vais les représenter, par quelles techniques et en présenter un extrait. À nouveau, mon intérêt s'est porté sur la méthode et donc par quels moyens, comment et pourquoi j'ai transmis cette expérimentation de cette manière là. Je vais expliquer ma méthode, mes recherches, mes essais et les critiques que je porterai à mon travail de retranscription.



// EXPÉRIMENTER LA LIGNE EN ENTIER

Première expérimentation à pied de la ligne

Expérimentation 01
Réalisée du 29/09/2017 au 01/10/2017
de Granja à Ermesinde

Changer de rythme, expérimenter la ligne en train

Expérimentation 03
Réalisée les 03, 08 et 12/10/2017
de Espinho à São Romão

Représenter les ambiances architecturales de la ligne

Expérimentation 08
Réalisée les 10, 11, 13 et 14/10/2017
de Leandro à Miramar

Première expérimentation à pied de la ligne

Cette expérimentation se devait d'être que la première de mon voyage. Elle s'est déroulée sur les trois premiers jours d'exploration et avait pour objectif principal de découvrir le chemin réellement emprunté pour suivre le trajet irréal de la ligne droite dans la ville. Ainsi, cette première marche m'a permis de découvrir la réalité du terrain, de la ligne et des territoires traversés. Je devais suivre la ligne uniquement, m'en détacher le moins possible et maintenir ce but simple de la suivre et de la découvrir. Je passais pour la première fois de la théorie au concret.

Ainsi donc, j'ai réalisé trois jours de marche pendant lesquels j'ai découvert et exploré des territoires qui m'étaient inconnus. Assez rapidement, quand il a fallu raconter mon cheminement, je me suis rendu compte que je ne pouvais pas mettre de nom sur les lieux, villages, quartiers que j'avais traversés. Mon plan ne comportait aucun nom, c'est pourquoi j'ai commencé à utiliser les noms que je connaissais : ceux des arrêts du train de banlieue¹. Je ne savais pas à quoi ils correspondaient, mais je les avais vus défiler en rejoignant le premier point de ma ligne, c'est pourquoi j'ai décidé de les utiliser.

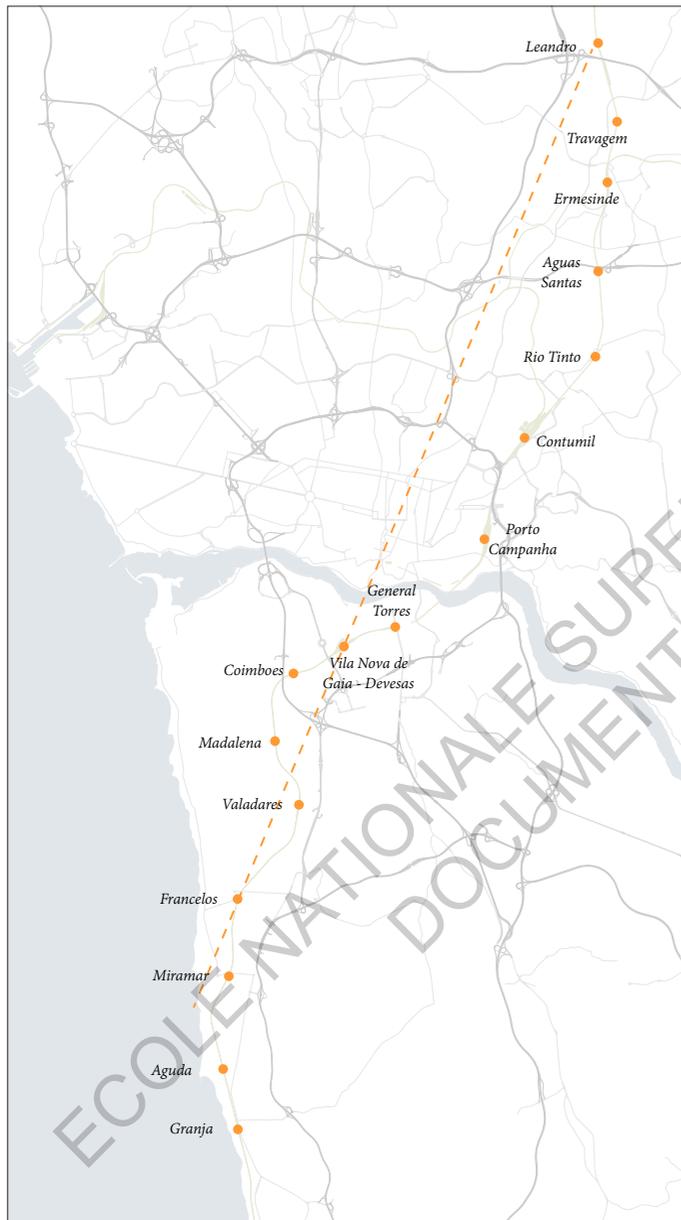
C'est en rentrant à Nantes, que je me suis questionnée sur l'identité réelle de ces lieux et que j'en ai tiré une carte¹. Ainsi, je me suis rendu compte que mon cheminement traversait trois villes principales Vila Nova de Gaia, Porto puis Maia et Valongo (du Sud au Nord). Ces villes sont découpées en plus petites municipalités, j'en ai traversé en réalité une quinzaine pour suivre la ligne. Certaines correspondent aux noms que j'utilisais, mais pour d'autres, j'ai totalement découvert les noms de ces territoires en revenant après le voyage.

De la même manière que le train a été pour moi un repère pour les noms des territoires, la ligne réelle du train m'a également servi de repère important d'une part pour relier mon logement à la ligne en début et fin de journée, mais aussi pour la moitié Sud de la ligne.

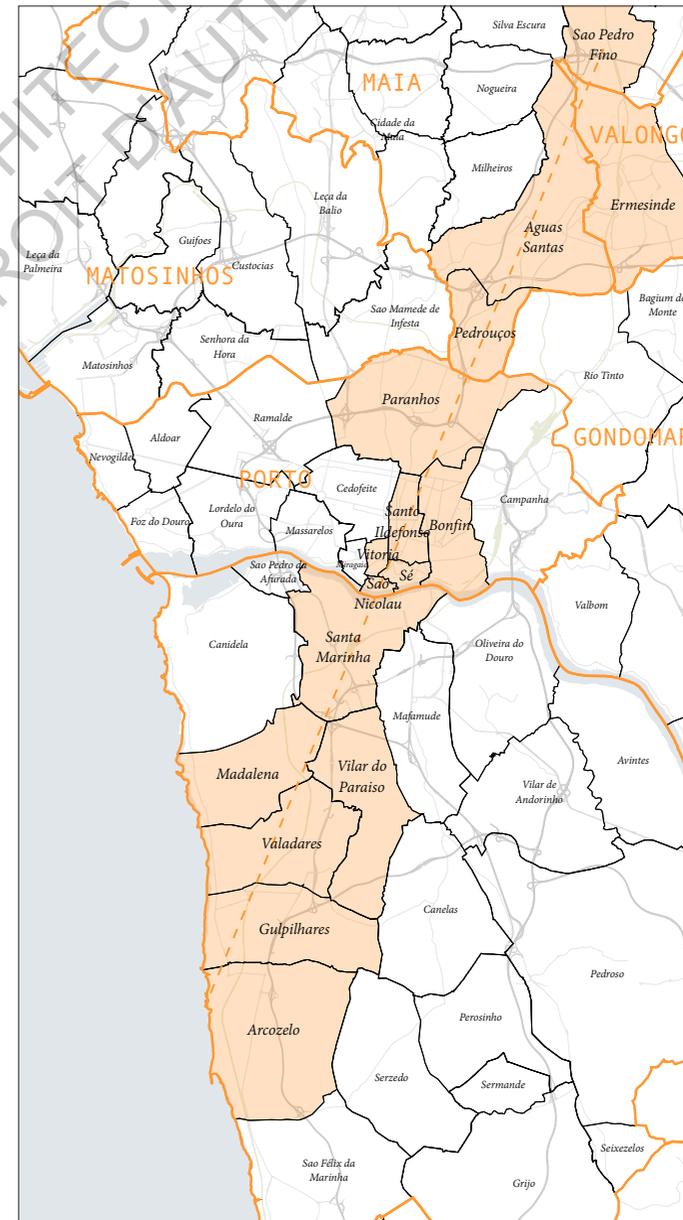
En effet, ma ligne irréal et la ligne réelle du train se croisent à plusieurs reprises et suivent globalement une même direction. Pendant cette exploration, je passais mon temps à chercher par où passait précisément ma ligne, quels bâtiments elle traversait, à quel endroit elle coupait une rue, quels champs elle traversait. Je voulais voir où elle passait sur le territoire réel. D'un autre côté, je suivais, sans vraiment le vouloir, la ligne de train que j'ai traversée à plusieurs reprises, que j'ai longé, plus que n'importe quel élément de ma carte, ce fut mon plus grand repère puisqu'elle se distingue bien du reste.

¹ Repérer les territoires traversés
cartographies pages suivantes

Repérer les territoires traversés par la ligne



Repérer les territoires traversés par les arrêts de trains



Délimitation des villes dans la métropole

Je me suis rendue compte que je suivais un plan plutôt qu'une carte, je n'ai que les tracés mais aucune indication ou nom. Je me repérais grâce aux dessins des rues, aux formes des bâtiments, cela devenait un exercice totalement différent de celui qui consiste à lire une carte en se repérant par rapport aux noms des rues. Les tracés des rues n'avaient pas de valeurs différentes, qu'ils soient un chemin, une rue ou une route. Les seuls que je pouvais distinguer étaient les lignes de chemin de fer et les autoroutes avec leurs entrées en spirales qui se différencient bien du reste. Par ailleurs, les interactions entre les tracés indistincts et les autoroutes et trains, étaient à chaque fois particuliers. Il s'agissait forcément d'un franchissement particulier qui apporte des contraintes, ils sont de ce fait, plus remarquables.

Par ailleurs, le fait que le plan que je suivais n'ait aucune information, cela me permettait de noter les miennes. Les légendes et toutes les informations devenaient celles que je voyais, que j'observais ou que je devinais, bien plus importantes que des informations générales et classiques pour cette expérimentation.

Pendant mon exploration, je me suis retrouvée à traverser des quartiers que je connaissais pour les avoir arpentés pendant mon installation à Porto. Mais cette fois-ci, avec l'objectif de l'exploration, je m'intéressais à suivre ma ligne et non pas à me rendre quelque part, et tout de suite, le quartier m'est apparu sous un jour nouveau. La carte que je suivais est orientée et centrée selon la ligne, je ne me rendais pas vraiment compte des lieux où j'étais par rapport au plan global de la ville. L'objectif différent donne une manière de marcher différente. La preuve en est que je n'ai pas réalisé de suite que je me trouvais à Trindade lorsque ce fut le cas, ni à Marquês quand j'y suis arrivée en fin de seconde journée. En changeant le contexte de marche, la ville apparaît différemment.

En arpentant le centre pour y faire quelques achats,

j'avais repéré les lieux où je voulais me rendre sur une carte classique, je cherchais donc les noms des rues pour me repérer et savoir quelle direction prendre. Et, comme expliquer précédemment, ce n'est pas de cette façon que je lis le plan qui accompagne mon exploration de la ligne. La lecture de la ville et sa découverte sont donc différentes.

Enfin, cette première expérience avait aussi pour objectif de vérifier et réajuster si besoin les limites de ma ligne. Mais j'ai dû faire face à des échecs au commencement comme à l'achèvement de la ligne.

Tout d'abord, je me suis trompée d'arrêt de train pour commencer au premier point de ma ligne, je suis descendue deux arrêts trop loin, en pensant que mon exploration commençait à Granja. J'ai donc commencé cette première journée par une bonne heure de marche pour rejoindre le début du trajet que je voulais réaliser. Mais ce que j'ai traversé m'a plu, c'est pourquoi je l'ai parfois inclus dans d'autres expérimentations.

D'autre part, il m'est arrivé de voir les limites de mon plan peu précis. Pour traverser l'autoroute à un moment donné, il m'a fallu sortir des limites du plan. Le chemin que j'ai emprunté n'était plus sur le plan. Ensuite, sur la fin du trajet, lorsque j'allais arriver à la limite Nord de la ligne, je me suis perdue. Il manquait certaines rues sur le plan, la rivière n'était pas tracée correctement. Dans cette dernière zone de campagne que j'ai traversée je n'ai pas réussi à me repérer. Je savais toujours où j'étais, mon gps me renseignait sur ce sujet, mais je n'arrivais pas à faire correspondre le plan que j'avais dans les mains avec celui du gps, et donc je n'arrivais pas à déterminer dans quelle direction aller pour continuer à suivre ma ligne. D'autre part, le fait que le plan n'était pas orienté par rapport au Nord mais par rapport à la ligne, rendait la concordance entre les deux parfois difficile.

C'est ainsi que je n'ai pas réussi à rejoindre la seconde extrémité de ma ligne. Je me suis perdue, la fatigue n'aidant pas, je suis repartie en suivant le gps vers l'arrêt de train le plus près pour rentrer dans le centre. J'ai donc arrêté l'exploration au niveau de Ermesinde, deux arrêts avant la fin.

Ainsi, la définition des limites est plutôt devenu la définition d'un territoire d'exploration suivant la ligne que je suivrais et élargirait dans les prochaines expérimentations.

Pour la retransmission de cette expérimentation, je devais montrer l'importance de suivre un chemin et de montrer ce qu'il traverse. C'est pourquoi j'avais alors privilégié la prise de note et le suivi à la main du cheminement sur une carte. Le chemin que je suivais était le plus important, le suivre en le retraçant sur le papier sur place me permettait de lier mes notes directement avec l'endroit où j'étais et ce que je voyais.

J'avais également fait le choix de ne pas emporter mon

appareil photo numérique. Au début de la première journée, j'avais senti le manque de mon appareil. Les paysages étaient magnifiques, le bord de mer dans la brume matinale, j'avais envie de tout photographier. Je m'étais ensuite peu à peu faite à l'idée que la photographie occuperait une autre part de mon travail, je devais hiérarchiser les idées et les méthodes. Je me suis ensuite habituée à ne faire que marcher, ce qui est aussi très agréable. On ne regarde pas les choses pour les capter dans un objectif mais juste pour les voir et les apprécier sur le moment. La photographie prendra une autre dimension plus tard. Il y a forcément certains lieux que j'ai envie de revoir uniquement pour prendre des photos.

² cf. *Les explorateurs des villes d'aujourd'hui*, p. 35

Dans les ouvrages de références que j'ai étudiés², une partie importante des textes étaient la description des lieux explorés par leurs auteurs. J'ai choisi de ne pas décrire ce que je voyais dans la partie précédente sur l'Expérimentation car je suis passée à plusieurs reprises aux mêmes endroits, cela aurait donné beaucoup de répétitions, et un texte long à lire. Je pense que la description est intéressante dans le premier temps, celui de la découverte, c'est pourquoi c'est ici que je vais la faire. À la manière de Philippe Vasset³, je souhaite mettre en parallèle mes écrits et le lieu où cela a eu lieu, donc une carte.

Ainsi, la représentation de mon expérience doit faire apparaître la carte de mon cheminement et les remarques et notes que j'ai fait sur les lieux traversés. J'ai donc décidé de reprendre de manière plus précise, la carte dépliant au 1/5000 que j'ai utilisé pendant l'exploration et d'y remettre au propre les notes que j'avais pris, les explications des lieux que j'avais traversés, mes découvertes, raconter le chemin et les surprises que j'avais vues. Philippe Vasset incorpore des extraits de cartes dans son texte, je fais ici l'exercice inverse en incorporant des extraits de textes et de description sur une carte.

Je retransmets là ma première expérience, celle où se forme les souvenirs et où je prends les premiers repères par ce que je vois pour la première fois. C'est pourquoi, je pense que la raconter en reliant les explications au lieu me semble être la meilleure méthode.

³ *Un livre blanc*
Philippe Vasset,
Paris : Fayard, 2007, 135p.



Extrait central de la carte dépliant, réduite à 54% de sa taille réelle

Première expérimentation à pied de la ligne

Représentation de l'expérimentation 1 - 1 carte dépliant : 5000 x 250 mm (1/5000)

Changer de rythme, expérimenter la ligne en train

Au début, je souhaitais réaliser plusieurs expériences en changeant de rythme. Je voulais pouvoir comparer la marche à la pratique du vélo, de la voiture, du train et du bus sur un même territoire. La marche est libre, je peux aller presque partout, mais je reste contrainte par la vitesse lente et la fatigue. En train, je suis contrainte par le trajet qu'il prend, sa vitesse et ses horaires. Le vélo semble être un entre deux, je ne peux pas emprunter tous les chemins mais je choisis la vitesse. La voiture apporterait encore un ratio différent entre liberté et contrainte.

Marcher est un geste naturel, on le fait sans y penser. Toute notre attention peut donc aller ailleurs, on observe ce qui nous entoure plus particulièrement, on pense à ce que l'on va faire ou que l'on a déjà fait. En utilisant les autres moyens de transports, on a besoin de rester plus attentif : on a plus d'interaction avec les autres usagers, qu'ils soient dans le même véhicule ou non. Dans les transports en communs, il faut repérer la bonne ligne, les changements, surveiller son arrêt ; cela laisse moins de temps pour se perdre dans ses pensées.

Finalement, je n'ai pu expérimenter que le train comme changement de vitesse. À cause d'un problème physique, la pratique du vélo ne m'était pas possible ; je n'ai pas réussi à comprendre le réseau de bus de la ville et à cause de l'étendue de mon territoire, je n'ai pas pu utiliser le bus, mais uniquement le train de banlieue.

Rebecca Solnit nous parle du voyage en train dans son œuvre *L'art de marcher*. Son étude commence par présenter, historiquement, ce que le déplacement en train a apporté, les nouvelles perceptions qui ont émergées avec ce nouveau moyen de transport. En train, on ne parle plus de distances, on s'intéresse au temps que cela prend pour se déplacer. Les villes sont distantes d'un certain nombre d'heures ou de minutes mais on ne s'intéresse plus aux kilomètres.

« Le corps post-moderne circule en avion ou en voiture, de préférence à une vitesse folle, ou même se déplace sans moyens musculaires, mécaniques ou économiques apparents. Le corps n'est plus qu'un paquet en transit, un pion bougé de case en case ; il ne se meut pas, il est mû. »¹

Rebecca Solnit nous explique que puisque le voyageur n'a pas besoin de fournir d'effort lorsqu'il est déplacé par d'autres moyens de transports, il a commencé à faire autre chose pendant ces déplacements, des activités ont commencé à se développer pour occuper les temps de trajet.

Malgré ce que nous explique Rebecca Solnit, ce n'est pas ce que j'ai ressenti dans mon expérimentation en train. En effet, je m'intéressais à ce qu'il se passait au dehors, je regardais les paysages qui défilaient rapidement sous mes yeux. Par ailleurs, cet intérêt n'avait lieu que lorsque je faisais l'expérimentation en train, je me suis rendue compte que petit à petit, lorsque je prenais le train quotidiennement pour me rendre au point de départ de ma ligne, je trouvais d'autres occupations : reprendre mes notes, lire un livre ou un article. Lorsque ce trajet est devenu une habitude j'ai arrêté d'y faire attention.

Dans l'expérience François Maspéro², les deux voyageurs essaient de changer de rythme en utilisant la voiture, pour changer de la marche à pied. Une connaissance leur prête alors un véhicule, mais cela se révèle être une erreur, ils ne perçoivent pas les choses de la même façon isolés dans une voiture.

¹ *L'art de marcher*
Rebecca Solnit
Arles : Actes Sud, 2002, p.46

² *Les passagers du Roissy Express*
François Maspéro
Paris : Seuil, 1990

On sent le changement de vitesse dans les descriptions, les éléments s'enchaînent trop vite et les connections ne sont plus les mêmes puisque tout paraît plus proche. Ils sont mis à distance de ce qui les entoure, alors qu'ils en sont isolés dans l'habitacle de la voiture.

Leurs repères ne sont plus les mêmes. À l'aéroport, ils ont utilisé le bus, ils étaient alors contraints par la trajectoire du bus, ils ne contrôlaient rien ou peu de l'endroit où ils aillaient et de comment ils y accédaient. Avec la voiture, ils étaient libres de la conduire où ils voulaient, mais étant donné que cela allait plus vite que la marche à pied, ils n'arrivaient pas à prendre le temps de se rendre compte d'où ils étaient que déjà ils n'y étaient plus, les lieux avaient changés.

Le changement de vitesse sur le parcours peut être intéressant et peut apporter une autre dimension au voyage, comme l'utilisation du vélo plutôt que la marche à pied sur une courte portion. Mais utiliser la voiture n'est pas aller dans le sens de ces voyageurs. On lisait déjà un changement de vitesse en suivant une ligne de RER qu'ils ont déjà emprunté, ce changement de vitesse se fait dès le commencement quand ils choisissent d'explorer à pied, un trajet habituellement parcouru en RER.

Ainsi, pour François Maspero, l'expérimentation en changeant de rythme se révèle être une erreur. Je pense que cela est dû à leur protocole de départ comme je viens de l'expliquer. Dans le cas de mon étude, je parcourrais plusieurs fois la même ligne, expérimenter un changement de rythme sur un parcours que j'ai déjà parcouru à pied est totalement différent et m'a permis de voir les choses autrement.

Par ailleurs, j'ai pris le temps de lire deux chapitres de l'œuvre de Wolfgang Schivelbusch³, après avoir trouvé une de ces citations intéressante reprise par Rebecca Solnit⁴. Son ouvrage traite de la mise en place des réseaux ferrés et les impacts que cela a eu sur la manière de voyager et de se déplacer. Il nous parle de « *destruction de l'espace et du temps* »⁵.

Avec le train, le voyage n'a plus été une question de distance mais de temps, les villes ne sont plus distantes de kilomètres mais de minutes. Et finalement, quand tous ces temps ont diminué, cela a donné une sensation de réduction de l'espace. Tout est apparu plus proche, le pays plus petit.

« *Les trains tuent l'espace, seul le temps nous reste encore.* »⁶

De plus, en allant plus loin plus rapidement, il explique que l'on ne se rend plus compte de l'espace entre le départ et la destination. Ce qu'il appelle « *le temps du voyage* »⁶, n'existe plus.

Je trouve son point de vue intéressant, c'est le ressenti que j'ai eu lorsque je compare le fait de suivre la ligne à pied puis en train. Dans la suite de son livre, il s'intéresse à la

manière dont on perçoit l'espace extérieur depuis le train, c'est également quelque chose qui m'a intéressé puisque c'est exactement ce que je faisais pendant cette expérimentation.

« *C'est devenu un préjugé d'affirmer qu'on ne voit rien de la fenêtre du train. Il est vrai qu'un regard sans intérêt ne voit qu'une haie et une rangée de poteaux télégraphiques. Mais après m'être entraîné pendant trois ans, j'ai identifié et dessiné de la fenêtre du compartiment des paysages, des fleurs, des maisons paysannes, des outils... Je ne conseillerais pas pourtant à personne de dépeindre un pays étranger à partir de la seule fenêtre du train, car la condition pour pouvoir le faire est très simple : tout connaître à l'avance. L'autopsie n'est qu'une mise au point de ce qu'on a étudié au préalable.* Strindberg, 1885 »⁷

On retrouve ici l'idée que l'on voit mieux et l'on peut comprendre ce que l'on voit en train, à une vitesse plus rapide, lorsque l'on connaît déjà l'espace traversé. Je me prenais au jeu de tenter de reconnaître ce que j'avais vu à pied lorsque j'ai suivi ma ligne en train.

Il développe aussi un sujet intéressant sur la manière de voir les choses qui a changé avec le train, le regard est contraint par la vitesse. Les images se succèdent rapidement, de manière bien différente entre le premier plan, flou, et l'arrière plan qui se déploie rapidement mais où l'on peut toujours distinguer les éléments entre eux.

² Ibid, p.57

³ *Histoire des voyages en train*
Wolfgang Schivelbusch
Paris : Le Promeneur, 1990, p. 39-74

⁴ *L'art de marcher*
Rebecca Solnit
Arles : Actes Sud, 2002, p.332

⁵ Ibid, p.39

⁶ Ibid, p.43

Nous allons maintenant revenir sur mon expérimentation en train, non pas pour toutes les fois où j'ai utilisé le train lorsque j'étais à Porto, mais bien quand je l'ai pris pour suivre ma ligne d'un bout à l'autre. Au-delà du fait que je ne choisissais pas le chemin que suivait le train, les moments où il s'arrêtait et pour combien de temps, ces expérimentations étaient contraintes par les horaires du train. En effet je ne pouvais pas choisir quand il partirait, et je me suis retrouvée presque à chaque fois à attendre un certain temps avant de pouvoir commencer.

Le train nous limite par sa vitesse à ne pas tout voir, je ne choisissais pas les moments où il s'arrêtait ni pour combien de temps. J'aurais aimé pouvoir m'arrêter une dizaine de minutes aux gares pour prendre le temps d'observer ou seulement de noter certaines choses avant de repartir, mais je ne pouvais pas, sinon je devais attendre une heure le train suivant. Le train oblige à prendre son temps aux départ, changement et arrivée, et encore, en fonction de ces horaires. Il prend parfois plus de temps à certains arrêts, on ne peut pas choisir lesquels ni pour combien de temps.

J'ai choisi de capter cette expérimentation par la vidéo. Je me suis rendue compte que c'était le meilleur outil pour retransmettre toutes les sensations que l'on peut associer au train. Sur la bande vidéo, on peut entendre les bruits du train, les annonces des arrêts, on ressent le mouvement que l'on ne peut éviter, traduit par celui de la caméra, on ne voit pas toujours ce qu'il y a de l'autre côté de la vitre à cause des reflets. Le champ de la caméra n'étant pas aussi important que nos yeux, on ne voit pas tout ce qu'il se passe autour, de la même manière qu'on ne voit que au travers du rectangle qu'est la fenêtre lorsqu'on voyage en train.

Par ailleurs, j'ai dû réaliser cette expérimentation plusieurs fois pour obtenir de bonnes images, et non pas parce que cela prenait du temps pour parcourir la ligne en entier ou

pour l'intérêt de la méthode d'exploration. Je souhaitais avoir des vidéos dans un sens et dans l'autre, d'un côté et de l'autre du train.

L'exploitation de la vidéo après, peut permettre de faire des arrêts sur image, de ralentir et de choisir son rythme. Mais en faisant 'pause', la qualité des images n'est pas toujours exploitable. La vitesse du train est toujours présente car les images sont souvent floues.

Pour présenter cette expérience, j'ai choisi de décomposer mes vidéos. En m'intéressant qu'aux images, aux dimensions d'espace et de temps, je ne montre pas toutes les informations que j'ai recueillies, je laisse de côté les aspects sonores et de mouvement. J'ai extrait une image toutes les cinq secondes des vidéos, ce qui me donne un ensemble d'environ six-cents photos. Elles ne sont pas toutes de très bonne qualité, parce qu'elles peuvent être floues ou être les mêmes sur de petites séries.

J'ai choisi de capturer les images à des temps réguliers pour garder la dimension temporelle. Elles ne sont pas toutes intéressantes, certains points de vue étaient plus beaux mais je préfère maintenir la dimension temporelle du déplacement.

J'ai ensuite assemblé toutes ces photos sur un format de cinq mètres de long, cela correspond approximativement à la longueur de ma ligne au 1/5000. J'ai choisi ce format car il peut permettre des comparaisons entre les différentes expérimentations. Chaque image fait trois virgule cinq centimètres de haut, pour environ six centimètres de long. Elles sont assemblées par colonnes de sept sur l'ensemble de l'affiche dépliant. Elles sont également placées dans l'ordre, et permettent donc de lire le trajet en train, on distingue les arrêts, qui sont les moments où la même image se répète plusieurs fois ; et le mouvement, lorsque les images s'enchaînent et sont généralement floues.

Étant donné que chaque image a été extraite à un temps régulier, on se rend compte que le train est plus souvent arrêté qu'en mouvement pour certaines gares.

Lorsqu'on lit un plan de réseau de train, les arrêts sont des points reliés par des lignes. Sur cette bande vidéo décomposée, les arrêts sont des sections parfois plus longues que celles de déplacement. Le plan ne représente que la dimension d'espace, mais cette bande d'images associe la dimension temporelle à celle d'espace, et l'on peut se rendre compte de la réalité d'un déplacement en train.

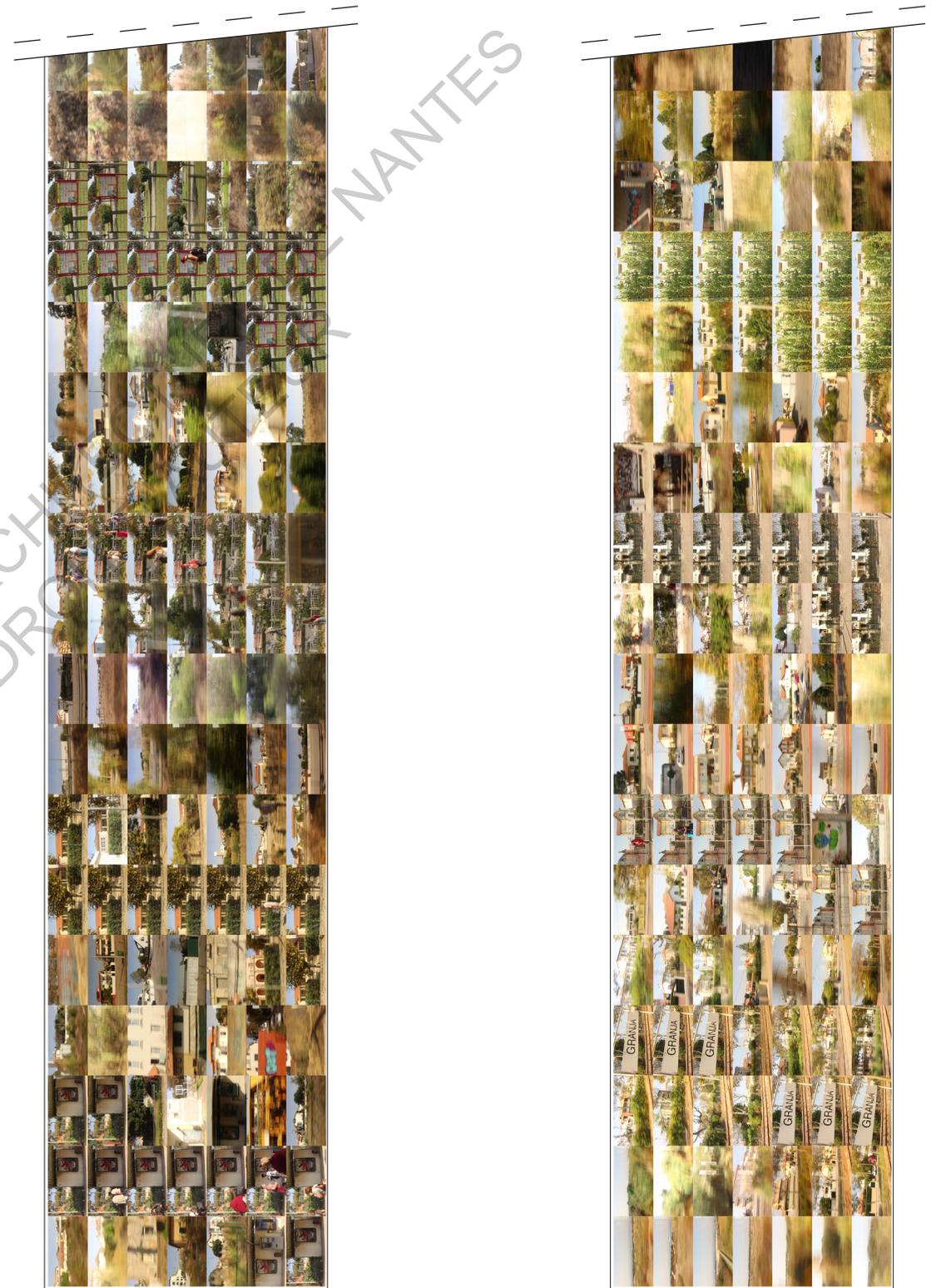
Ainsi, j'ai réalisé ces assemblages pour les deux trajets, j'ai choisit de les mettre dans le même sens, c'est-à-dire que les arrêts les plus au sud sont toujours à gauche même s'ils ont été

dans un cas les premiers et dans l'autre les derniers. Cela me permet de comparer les temps d'arrêts et les différentes vues qu'offre ce voyage en train. En effet, chaque bande correspond à un côté du train, on peut donc voir la confrontation des deux paysages que l'on a dans le train à un même moment. À nouveau, je montre les dimensions d'espace et de temps dans cette manière de présenter l'expérimentation.

Par ailleurs, on peut se rendre compte de l'occupation des quais du train. Les images aux arrêts sont les mêmes, excepté le passage des usagers devant la caméra. On a donc deux mouvements bien différents dans cet assemblage : celui du train qui avance, lisible par des images ou des premiers plans flous ; et le mouvement des gens qui avancent lorsque le train est arrêté. Ces deux mouvements sont visibles dans les images même si, finalement, je reste immobile. Le train me fait avancer et le déplacement des autres donne la sensation de mouvement mais ce n'est pas mon action qui apporte un mouvement.

Je regrette de ne pas avoir expérimenté d'autres changements de rythme sur ma ligne. Encore une fois, je me suis vraiment intéressée aux enjeux qu'apportait cette manière de faire. Je l'ai enrichie de lectures sur le sujet pour vraiment arrivé à maîtriser cette manière de faire.

Voyager en train, est un sujet qui a été beaucoup étudié comme l'a été le déplacement à pied. Ici, j'ai mis en avant les aspects que j'ai pu vérifier par mon expérimentation.



Extraits des commencements des dépliants, réduits à 18% de leur taille réelle.

Changer de rythme, expérimenter la ligne en train
Représentation de l'expérimentation 3 - 2 dépliants : 5250 x 250 mm

Représenter les ambiances architecturales de la ligne

Ce protocole est une de mes dernières explorations mais aussi celle qui a duré le plus longtemps. Son objectif principal était de pouvoir représenter ce que j'avais vu pendant mon voyage, c'est pourquoi elle ne pouvait se faire qu'à la fin. Les éléments de ce protocole que je présente, je les avais repérés un peu chaque jour de mon voyage, mais pour les photographier et relever leur emplacement dans la ville, je me suis accordé quatre jours pour parcourir à nouveau l'ensemble de mon territoire.

Aucune de mes autres expérimentations ne montrait réellement ce que j'avais observé de la ville. De part ma formation en architecture, il s'agit de bâtiments, de maisons ou d'immeubles dans un premier temps, mais aussi de détails architecturaux de portes ou fenêtres. Ce protocole était donc l'occasion de revoir et présenter ce que j'avais vu sur l'entièreté de la ligne.

Je me retrouve avec une seule et même technique pour montrer mes observations sur l'ensemble de la ligne, alors que pour les protocoles suivants, je ne présente qu'une portion de ligne, avec à chaque fois une technique différente. En fin de compte, je représente l'ensemble de la ligne en assemblant toutes ces portions de ligne, mais pas d'une manière uniforme.

Mise à part la première découverte de la ligne, cette expérimentation est la seule qui prend place sur l'ensemble de la ligne parcourue à pied. Je devais initialement développer mes protocoles sur les vingt kilomètres, mais j'ai adapté cette idée vu la réalité du terrain. Le fait d'avoir fait cette huitième expérience me conforte dans ce choix car elle a été longue et monotone. Si j'avais réalisé chaque expérience sur l'ensemble de la ligne, j'aurais passé un voyage fatiguant, répétitif et la lassitude se serait installée plus rapidement. Je n'aurais pas développé autant de variations dans mes protocoles puisqu'il m'aurait fallu plus de temps pour les réaliser. Mais d'un autre côté, faire chaque expérience sur un même et plus vaste territoire, plus varié, aurait sûrement donné plus de similitudes entre les protocoles, plus d'éléments de comparaison entre eux, et une approche globale du travail d'enquête plus complète.

Cependant, je reste sur la conclusion qu'étant donné le peu d'entrain que j'éprouvais sur les deux derniers jours de cette expérimentation, à retourner faire la même chose, j'ai bien fait de développer plus de protocoles sur des portions de la ligne plutôt que systématiquement sur son ensemble. Cela m'a apporté de nouvelles problématiques quant au choix de la portion sur laquelle travailler pour chaque expérience.

Par ailleurs, je développe dans cette étude, la méthodologie employée dans mon voyage. Avoir la possibilité de développer dix protocoles me permet d'expliquer et d'analyser dix manières de faire plus variées. En travaillant sur l'ensemble à chaque fois, j'aurais expérimenté moins de manières de faire, et le résultat de mon exploration aurait peut-être pris le dessus sur la méthodologie. Mon étude aurait donc été totalement différente.

Si l'on revient sur la façon dont j'ai vécu et pratiqué l'expérimentation, la manière de marcher que j'ai développée est devenue presque automatique. Je commençais à avoir l'habitude de la ville, l'habitude de la marche, de ce que je

voyais, aussi ma manière de faire est devenue très mécanique. Je marchais pour faire des photos, alors la fatigue et la lassitude ont peu à peu commencé à s'installer pendant l'expérimentation. Il n'y avait que peu de variations, si ce n'est ce que je voyais et prenais en photos, mais encore une fois, il s'agissait de paysages auxquels je m'étais habituée.

Finalement, ce ne sera que au cours de cette expérimentation-ci que j'aurai suivi ma ligne du départ à l'arrivée, telle que je l'avais définie en préparation, de Leandro à Miramar. Pendant la réalité du terrain, je suis allée jusqu'à Granja la première fois, et j'ai finalement choisi d'y retourner ; ou je ne me suis arrêtée qu'à Ermesinde à la fin, et cette zone est entrée dans mon territoire d'exploration. D'un autre côté, je n'ai pas tellement eu l'impression de suivre la ligne pendant ces journées, je n'ai que peu utilisé mon plan, puisque je suivais des cheminements que je connaissais, j'allais dans les zones que je connaissais. J'ai arpenté les rues dans le but d'aller voir les édifices que je voulais relever, mais pas forcément pour suivre la ligne. Bien sûr, étant donné que les bâtiments avaient été repérés pendant mes explorations de la ligne, j'ai suivi la ligne, mais ce n'est pas la sensation que j'en ai eu pendant l'expérimentation, ce n'était pas mon objectif.

Encore une fois, je rappelle que j'ai réalisé cette expérimentation dans le but de montrer ce que j'avais vu, elle n'a pris place que pour la représentation que je voulais en faire. Je savais déjà, avant de la finir, comment je voulais la représenter et ce que je ferais de ce que j'en avais tiré. C'est peut-être la raison qui a fait que j'ai eu du mal à revenir dessus. Je savais depuis le début ce que je voulais faire, c'était acquis dans un coin de ma tête, avant de le faire. Ce n'est donc que très tardivement dans mon étude que je suis revenu dessus pour analyser mon expérimentation et la représenter.

J'ai pris énormément de photos sur l'ensemble de ces journées, elles ne sont pas forcément intéressantes dans la forme mais elles le seront pour leur contenu. Mon but est de comparer les architectures, les mettre à côté, à la même échelle et avec des méthodes de représentations similaires. Je ne pense pas que la photo soit le meilleur outil pour cela, le dessin permet d'être plus juste. Je n'aurais pas eu le temps de faire les dessins sur place, déjà prendre les photos nécessitait un certain temps, alors dessiner aurait été encore plus compliqué. C'est pourquoi c'est le contenu des photos qui va me permettre de dessiner les façades de manière plus neutre et comparables entre elles.

J'aurais aimé prendre le temps de dessiner ce que je voyais au moment où je l'ai vu. Je n'aurais pas eu à revenir dessus après, ou moins. Avant de partir, j'avais en tête le travail que j'ai réalisé à Pyrgos, en Grèce il y a deux ans¹. J'avais dessiné, à la main, les façades de toutes les maisons d'une rue sur près d'un kilomètre, approximativement au 1/200.

C'est ce que j'aurais aimé faire là encore, pas sur l'ensemble de la ligne, mais pour quelques rues moins longues et quelques bâtiments isolés remarquables. Dessiner ces façades pendant mon voyage à Porto m'aurait pris énormément de temps. Je ne pouvais pas savoir à l'avance lesquelles sélectionner, s'il y en avait de mieux après ou avant, j'aurais passé beaucoup de temps à faire des allers retours pour trouver les meilleurs à dessiner en plus du temps réel nécessaire à la

¹ cf. *Voyage à Santorini*, p. 24

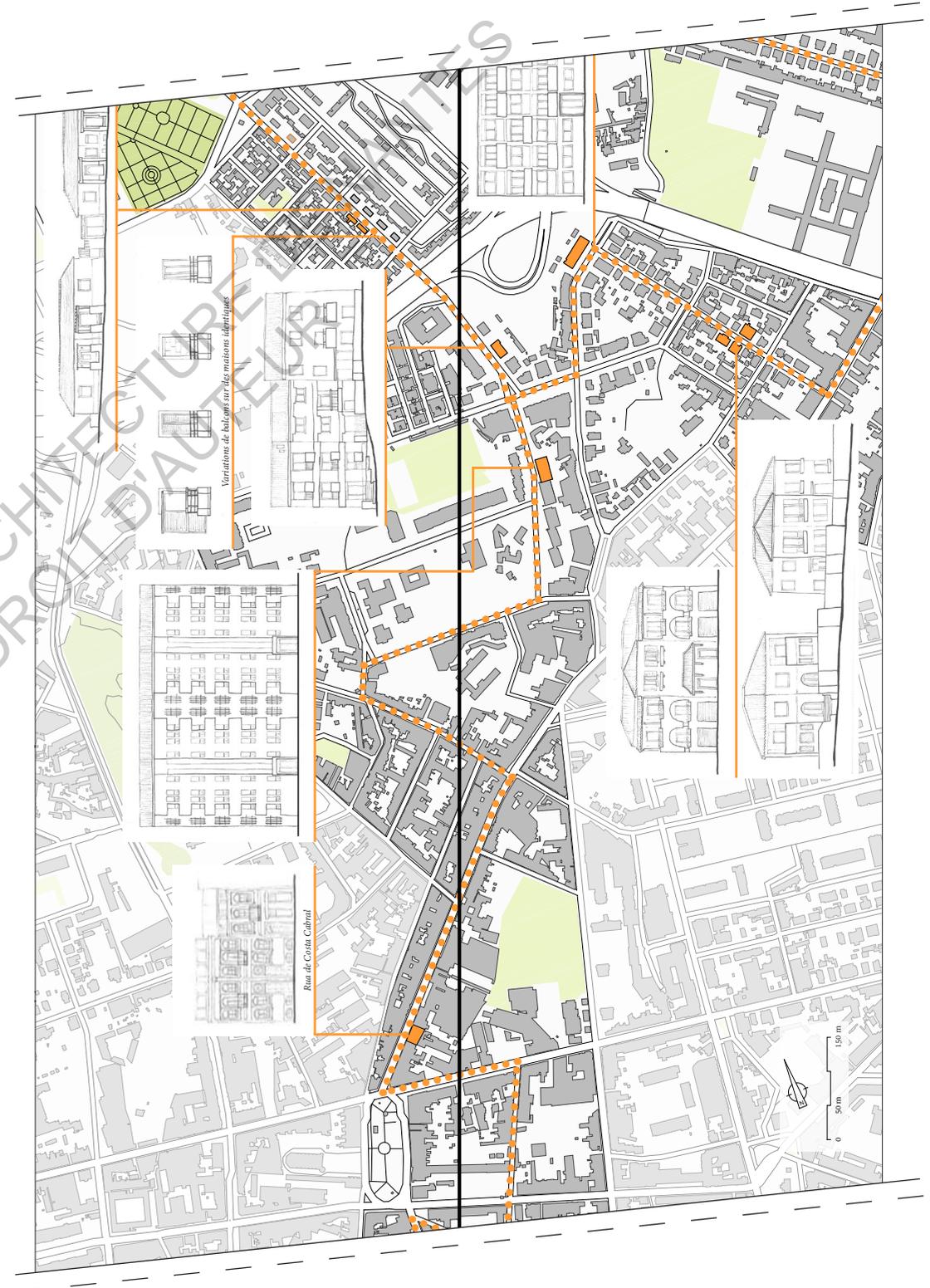
réalisation d'un dessin. C'est pourquoi je me suis décidée à faire un travail de relevés par la photo, que je reprends après pour faire des dessins. Il est plus difficile de dessiner à partir d'une photo qu'avec la réalité en face de soi, mais je peux maintenant réaliser mon travail de sélection parmi les bâtiments que j'ai présélectionner en les prenant en photos sur place.

J'ai donc cherché à représenter chaque façade des bâtiments par un dessin géométrique, à plat, comme les représentations que réalise un architecte d'une façade de son projet.

Cette expérimentation est la seconde que j'ai réalisée à pied sur l'ensemble de la ligne, après la découverte. Pour cette première manière de faire, j'en ai présentée mes descriptions associées au plan, à ma situation. L'idée est que les représentations de ces deux expérimentations soient complémentaires. La première est un texte qui décrit ce que j'ai vu, et la seconde les dessins des architectures.

De la même manière que je l'ai fait avec les textes descriptifs, je vais venir placer mes dessins sur le même plan de ma ligne, aux lieux où je les ai repérés. Les façades seront à la même échelle, on verra alors apparaître les différences de tailles entre elles.

Cette carte dépliant aura donc plusieurs manières de se lire : seule, en découvrant au fur et à mesure l'évolution des architectures le long de mon territoire exploré ; ou associée avec celle de la première expérimentation à pied, et donc avec les commentaires décrivant ma découverte ; ou encore avec les séries photographiques extraites de mes cheminements en train. L'idée est de créer des éléments de mêmes dimensions qui pourront donc se voir ensemble si on le veut.



Extrait central de la carte dépliant, réduite à 54% de sa taille réelle

Représenter les ambiances architecturales de la ligne
Représentation de l'expérimentation 8 - 1 carte dépliant : 5000 x 250 mm (1/5000)



// CHANGER LA MANIÈRE DE MARCHER

Marcher par tranches de cinq minutes

Expérimentation 04
Réalisée le 04 et 05/10/2017
de Marquês vers le Nord puis le Sud

Pauses Sensorielles

Expérimentation 10
Réalisée le 16/10/2017
de Matosinho à Porto

Marches musicales

Expérimentation 07
Réalisée le 09 et 12/10/2017
de São João au Douro
de la Casa da Musica à Campanha

Marcher par tranches de cinq minutes

Explorer le territoire par tranches de cinq minutes est la première variation de mon protocole le long de la ligne. L'exploration s'est déroulée sur deux jours, le long de la ligne, avec un point de départ semblable : Marquès, vers le Sud pour le premier jour et vers le nord pour le second. De cette expérimentation, je suis revenue avec une carte de mon cheminement et des points d'arrêts toutes les cinq minutes de marche, deux ou trois photos et un commentaire à chaque arrêt.

J'ai adapté ma manière de faire à deux reprises : d'abord en changeant le temps entre deux pauses de dix à cinq minutes¹, puis en éliminant la troisième photo en direction de la ligne, pour ne garder que celle d'où je venais et celle vers où j'allais. Étant donné que le cheminement se détachait plus largement de la ligne, je me suis rapidement rendue compte que la troisième photo était souvent la même que l'une des deux autres, ou bien inutile puisque la ligne étant trop loin, presque n'importe quelle photo pouvait être dans sa direction. C'est pourquoi j'ai arrêté de la faire lors du deuxième jour d'expérimentation où cela devenait de plus en plus difficile voire impossible à réaliser.

¹ cf. *Expérimentation 04/10/2017*, p. 128

Mon point de vue sur cette expérimentation a évolué au fur et à mesure de mon étude. Dans un premier temps, je n'étais pas sûre de la qualité du résultat : la qualité des photos et des commentaires, de ce que marcher par séquences de cinq minutes m'avait permis de voir de la ville. C'est à ce moment que je me suis rendue compte que ce sont bien les méthodes, le « comment » qui m'intéressait plus que le résultat final dans cette étude de la ville. Quelle méthode j'ai utilisé et expérimenté plus que la réalité de ce que j'avais vu.

Cette expérimentation m'est donc apparue un peu comme un échec, je pensais que le fait de séquencer la marche et de forcer les pauses me permettrait de voir autre chose de la ville. Finalement, le cumul d'idée (les photos, le commentaire, la consultation du plan, le chronomètre) fait que j'avais plusieurs choses à faire pendant la pause et je n'ai pas eu une approche assez sensible de ce protocole. C'est pourquoi je l'associe avec celui des pauses sensorielles, ils sont complémentaires et j'aborderais ce point de vue de l'approche sensible lorsque je parlerai de ce second protocole.

Ainsi, je n'étais pas totalement convaincue des images que j'avais amassées, je les trouvais peu intéressantes, ce ne sont pas de 'belles' photos, leur composition, le cadrage, les couleurs et leur contenu ne sont pas forcément très bons. Elles ont été faites en fonction du chronomètre et non pas de ce que je voyais, elles montrent donc ma position dans le paysage urbain mais sans le valoriser pour autant.

Je rejoins cette expérimentation avec le travail de Dennis Adams et Laurent Malone pendant leur marche à New York. Au-delà du fait qu'ils avaient un protocole de base similaire au mien, ils devaient traverser la ville en suivant une ligne droite, le chemin le plus direct possible entre le centre de Manhattan et l'aéroport JFK de New York ; ils prenaient des photos par paires pendant cette marche. Ils partageaient un appareil photo, et étaient libre de prendre une photo quand ils le voulaient mais lorsque l'un choisissait un point de vue, l'autre devait prendre

une photo avec les mêmes réglages de l'autre côté, une photo-réponse. La seconde image n'était donc pas toujours excellente puisque contrainte par la première. C'est un peu cette idée là que je retrouve dans mon travail, les images ne sont pas contraintes l'une par l'autre mais par le chronomètre.

Initialement, je souhaitais réaliser cette expérimentation en utilisant un appareil photo argentique. Lorsque l'on utilise un appareil photo argentique, on fait plus attention à la photo qu'avec un appareil numérique, elle prend plus de valeur. Finalement, je n'ai pas pu partir avec un tel appareil, faute de place dans mes bagages, j'ai donc choisi de le remplacer par un appareil photo jetable. Je l'ai gardé sur moi pendant tout mon voyage, il ne m'a pas servi pour une expérimentation en particulier mais plutôt pour que je prenne des photos quand je voulais, des clichés pour montrer mon voyage de manière général, plus que mon étude.

Par ailleurs, je faisais des commentaires écrits à chaque pause plus des photographies. Je ne savais pas tellement quelle valeur leur donner, de quoi parler, ils ne sont donc pas très intéressants eux non plus. Il aurait fallu que je leur donne une meilleure qualification dès le début. Il aurait pu s'agir d'observer le mouvement et les usagers, idée que j'ai reprise en observant les places², j'aurais pu me concentrer sur mes sensations³ ou encore sur les couleurs ou les fonctions des bâtiments.

C'est en me faisant ces réflexions que je me rends compte que j'aimerais pouvoir refaire ce genre d'expérimentations en voyage pour adapter ma manière de faire, recommencer sur une nouvelle ville. J'obtiendrai alors d'autres réflexions, d'autres questions, et encore l'envie de recommencer ces explorations urbaines.

Ainsi, je reviens sur ce que j'ai dit en commençant, la méthode m'a plus intéressée que le résultat. C'est d'autant plus vrai que je me suis forcée à ne consulter la carte que pendant les pauses et pas pendant les marches. J'ai cherché à faire fonctionner mes souvenirs et les points de repère que j'avais mémorisés dans la ville. Cela a laissé place à l'erreur, aux détours et demi-tour pour rejoindre un meilleur chemin.

Ensuite, j'ai marché pour la première fois du Nord vers le Sud. Je revoyais donc la ville que j'avais déjà traversé mais dans une autre direction. La ville n'apparaît pas de la même manière lorsqu'on longe une rue dans un sens ou dans l'autre. Je ne suis aperçue de cela lors de mon premier jour à Porto, Rebecca Solnit fait également part de cette idée quand elle nous raconte une de ces marches :

« Son père lui avait appris, et m'avait appris, que le paysage n'est jamais le même à l'aller et au retour, et qu'il faut donc se retourner de temps en temps pour reconnaître la vue qu'on découvrira en revenant. »⁴

Et le lendemain, lorsque je devais repartir dans la même direction que lors de ma première traversée de la ville (du Sud vers le Nord), j'ai choisi d'emprunter de nouveaux chemins, je devais traverser les zones où j'avais le choix de plusieurs cheminements pour rester proche de ma ligne, donc plutôt que de refaire le même trajet, j'ai choisi de prendre des rues différentes, recroisant par moment mon premier cheminement, mais généralement bien différent. Ainsi, on trouve un effet d'inversement entre le trajet et la direction, je connaissais l'un puis l'autre pour cette expérimentation, c'est grâce à cela que j'ai redécouvert la ville, que je l'ai vue différemment plus que par les pauses systématiques que je prenais.

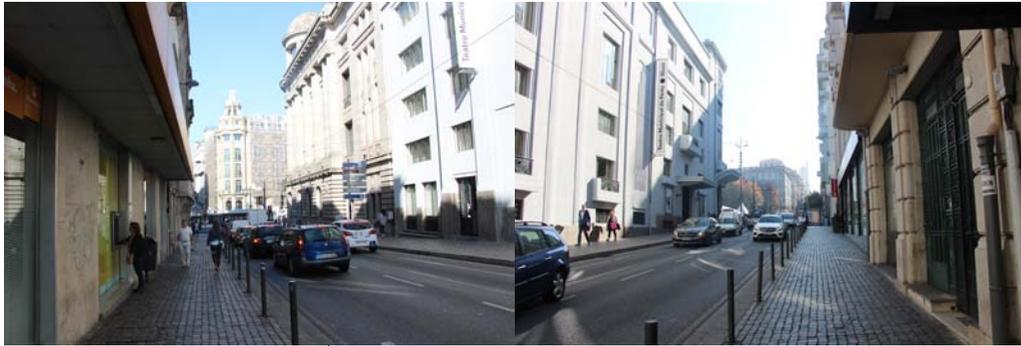
² cf. *Expérimentation 15/10/2017*, p.170

³ cf. *Expérimentation 16/10/2017*, p.176

⁴ *L'art de marcher*

Rebecca Solnit

Arles : Actes Sud, 2002, p.66



Pause #6
04/10/2017



Pause #21
04/10/2017



Pause #14
04/10/2017



Pause #14
05/10/2017



Pause #18
04/10/2017



Pause #28
05/10/2017

*Paires de photos devant/derrière
prises pendant les marches*

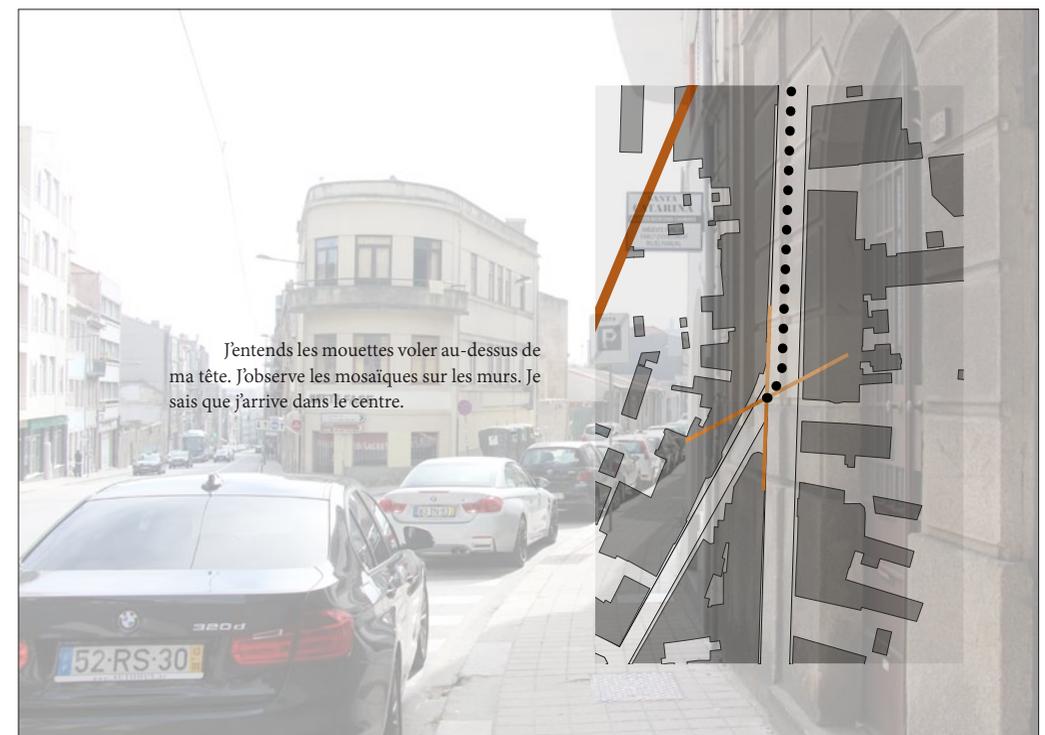
Pendant la marche, je me suis fait la réflexion que la méthode était plus intéressante que le résultat. Plus tard, en regardant avec du recul ce que j'avais ramené de l'expérimentation, je me suis aperçue que cette matière permettait de retransmettre au mieux l'expérience de la marche.

Plutôt que de regarder les photos une par une, je les ai regardées par paires, c'est comme ça que je me suis rendue compte de leur qualité. L'assemblage des deux images est intéressant, on retrouve des éléments communs entre les deux images sur les côtés du cadre, et cela donne un effet de grand angle, comme si les deux images étaient connectées. J'ai donc commencé à voir un certain intérêt dans ce qu'avait produit cette marche, au moins une certaine qualité graphique.

J'ai choisi de produire deux livrets, un pour chaque journée de marche. Je présenterais les deux photos sur une double page, à gauche ce qu'il y avait derrière, et à droite devant moi. Entre les deux images, je place une page de calque, sur laquelle se trouve un extrait de plan qui situe l'arrêt dans la ville, cela permet de montrer le tissu urbain autour, les abords proches et parfois la pause précédente, et donc un repère entre une étape et celle qui la précède. Sur ce plan, je fais également apparaître le cheminement que j'ai parcouru jusqu'à ce moment-là, et aussi celui que j'ai suivi la première fois, pour les mettre en parallèle l'un avec l'autre. On se rend compte de détours, croisements et raccourcis entre les deux cheminements.

À côté de ce plan, je retransmets le commentaire que j'ai fait à ce moment-là. Il permet d'ajouter l'impression, la réflexion que je me suis faite à cet instant.

La méthode d'exploration ne m'a pas fait voir de nouveaux éléments sur la ville mais c'est finalement la méthode de retransmission qui illustre bien la marche. Les photos permettent de voir ce que j'ai traversé, associées au plan, on se rend compte de leur emplacement dans la ville, l'évolution de son architecture et du paysage urbain. On lit également le chemin que j'ai suivi, la matérialité des routes empruntées, le court commentaire qui va avec donne un extrait de mes pensées et de mon état d'esprit du moment.



Extraits des pages 6 et 7 du livret final de la première marche, normalement en vis-à-vis, réduites à 75% de leur taille réelle, le commentaire et l'extrait de carte étant tracé sur un calque entre les deux photos.

Marcher par tranches de cinq minutes

Représentation de l'expérimentation 4 - 2 livrets : 176 x 125 mm, 90 pages

Pauses sensorielles

Dans un premier temps, j'ai tenté d'inclure le principe de faire des pauses sensorielles dans mes autres expériences, de faire ces pauses comme complément d'autres expérimentations. C'est-à-dire prendre le temps de m'arrêter à certains moments pendant mes marches pour me concentrer sur mes sensations, à la fois ce que je vois, entends, sens, touche mais aussi ce que je ressens, mon état d'esprit et mes humeurs pendant les expérimentations.

Michel Onfray nous explique que tous nos sens sont plus en alerte pendant le voyage, c'est ce qui nous permet de capter un plus grand nombre de choses, de créer nos souvenirs ensuite.

« Le voyage fournit en effet une occasion d'élargissement des cinq sens : sentir et entendre plus vivement, regarder et voir plus intensément, goûter et toucher avec plus d'attention – le corps en émoi, tendu et prêt pour de nouvelles expériences, enregistre plus de données que d'habitude. »¹

¹ *Théorie du voyage*
Michel Onfray
Paris : Librairie Générale Française, 2007, p.52-53

Je me suis rapidement rendue compte que je ne pensais pas à prendre le temps de m'arrêter et me concentrer sur mes sensations. C'est pourquoi j'ai décidé de prendre une journée durant laquelle je ne marcherais que pour prendre ces pauses, que cela deviendrait une expérimentation à part entière.

Pendant le voyage, la dimension sensible s'est installée petit à petit ; après le moment de la découverte où l'on s'émerveille de tout, s'installe l'habitude d'être à Porto, tout n'est plus surprise et ce sont les détails qui prennent plus de valeur, la précision plutôt que la vue d'ensemble. Il en était de même sur la manière dont je percevais les choses. Dans un premier temps la vision surpassait tout, c'est la base lorsque l'on voyage, c'est pour ça que la photo paraît être le plus évident pour présenter un voyage. Puis, je me suis rendue compte que c'est l'ensemble de nos sensations qui permettent de se rendre compte de la ville, notamment après avoir marcher sans entendre ce qui m'entourait².

Cette expérimentation, qui a été la dernière de mon voyage, est donc une sorte d'aboutissement ; c'était l'expérimentation la plus sensible puisque c'est la façon dont je percevais ce qui m'entourait qui était au centre de mon attention.

Le fait de m'intéresser à mes sensations, donne une dimension plus sensible à l'expérimentation, la sensibilité appelant la liberté, elle a été plus difficile à cadrer en protocole seule. Elle doit s'associer à une autre problématique plus rigoureuse pour prendre la forme d'un protocole d'expérimentation similaire à ceux que j'ai développés.

J'ai décidé de faire cette marche sur un territoire différent de ma ligne. J'ai choisi de longer la côte de Porto, au Nord du Douro, et d'explorer le quartier de Foz de Douro dont on m'avait parlé. Le fait que ce soit ma dernière expérimentation a fait que j'ai privilégié des espaces que je ne connaissais pas et que je voulais voir avant de partir.

Mais j'ai aussi choisi de la faire sur ce territoire car le protocole était déjà très similaire de celui de la marche par tranches de cinq minutes, je voulais donc l'en différencier en arpentant un territoire différent. C'est à cause de leurs similarités que je l'ai développé avec les variations de la marche plutôt qu'avec la partie des marches se détachant de la ligne.

² cf. *Expérimentations*
09/10/2017, p. 154
et 12/10/2017, p.166

Pendant un moment, je pensais que j'aurais dû développer ces pauses sensorielles pendant cet autre protocole par tranches de cinq minutes, mais l'idée ne s'est vraiment définie que plus tard. De ce fait, ces deux protocoles me semblaient imparfaits, pas totalement aboutis et pouvaient être fusionnés ou au contraire plus différenciés. Mais les choses se font faites ainsi, ces erreurs n'en sont pas totalement puisqu'elles me permettent de mieux repartir après et donner envie de développer de nouveaux protocoles et de nouvelles idées. Et d'un autre côté, après être revenu sur ces deux idées, pour les retransmettre, j'ai pu voir de nouvelles qualités de l'un comme de l'autre.

Ces deux protocoles, la marche par tranche de cinq minutes et les pauses sensorielles, sont donc très proches même si l'un a été très répétitif et fonctionnel et l'autre très sensible. La fusion des deux auraient pu être possible, ajouter la dimension sensible dans l'expérimentation fonctionnelle. Cela aurait pu prendre la forme dans la manière de construire mes commentaires que je ne trouvais pas très intéressants, ils auraient pu porter sur les sons, ce que l'on ne voit pas sur les photographies mais qui reste très présents dans la ville. J'aurais pu écrire ce que j'entendais pendant quelques instants à chaque pause.

Par ailleurs, il aurait aussi été possible de la distinguer complètement en changeant la dimension un peu fonctionnelle de ce protocole, le chronomètre toutes les vingt minutes, pour lui donner un aspect plus sensible. Les pauses auraient pu se prendre place à chaque changement de rue, au croisement d'un certain type de bâtiment ou encore à chaque banc que je croisais, elles auraient alors été plus aléatoires et moins systématiques.

Dans ce cas, les deux expérimentations auraient alors été bien différentes, et les pauses sensorielles seraient devenues une expérimentation bien plus complète que j'aurais pu développer le long de la ligne.

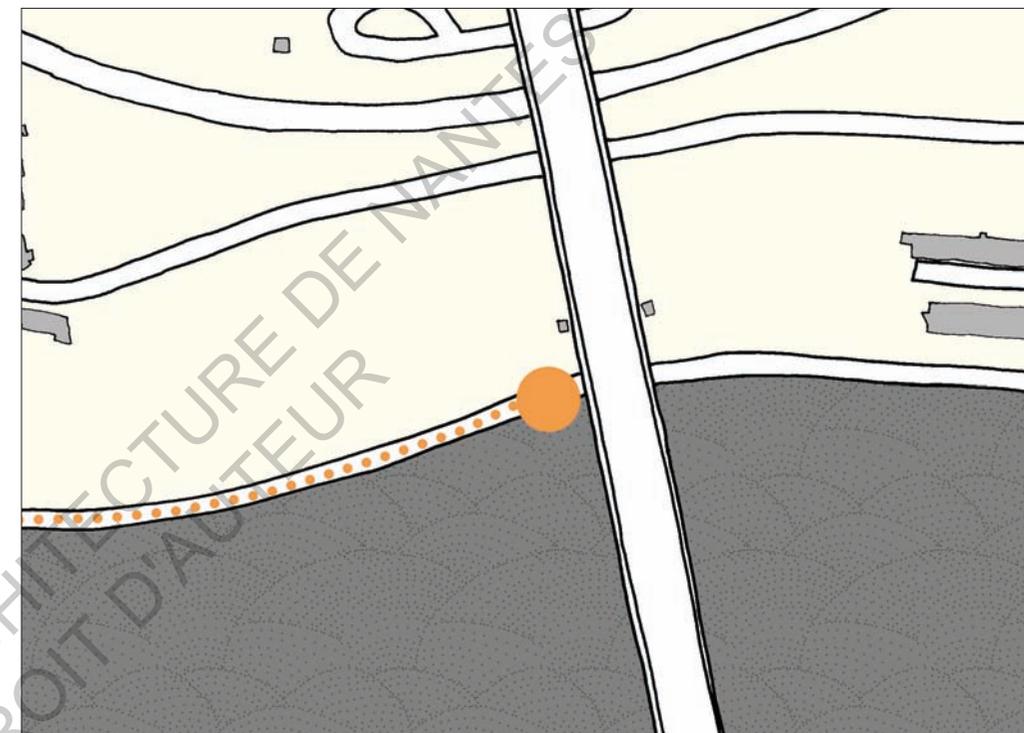
Enfin, il aurait peut-être été mieux de développer un sens à chaque pause, de manière plus approfondie et détaillée, et faire dans ce cas, plus de pauses. Car ici, il était difficile de se concentrer uniquement sur les odeurs alors que je savais que je me concentrerais sur les sons quelques instants après. En se concentrant sur une seule sensation à la fois, les pauses auraient été plus semblables à la dernière expérimentation d'observation de places : s'arrêter réellement pour un temps un peu plus long, se couper des autres sens pour se concentrer réellement sur un seul et tenter de le décortiquer, de l'analyser vraiment jusqu'à l'épuiser avant de repartir et en tester un autre plus tard dans un lieu un peu différent.

Parmi tous les protocoles que j'ai expérimentés pendant mon voyage, je pense que celui-ci avait un potentiel très riche que je n'ai pas su exploiter au maximum, je n'ai pas pris le

temps de le penser jusqu'au bout et d'en exploiter toutes les possibilités pour le perfectionner. Il devient donc celui qui me permet le plus de suppositions, que j'ai envie de tenter à nouveau en l'améliorant. Il reste encore à construire et à réfléchir alors que je l'ai déjà réalisé.

Finalement, je dois malgré tout retransmettre cette expérimentation, la présenter. Elle a été la plus sensible dans la manière de faire, j'ai donc choisi de la présenter en ne faisant que reprendre mes notes, parfois en les reformulant un peu, pour les présenter telles quelles étaient. Cela me permet de montrer ce que je ressentais en ces lieux. Je vais les présenter avec un extrait de plans au 1/2000 pour les re-contextualiser, montrer où elles ont pris place, la taille des rues autour, la densité des bâtiments ou encore la proximité avec le rivage par exemple.

Je choisis de tracer ces cartes à la main pour marquer la dimension sensible de l'expérience. Ce livret sera assez proche de ceux pour les marches par tranches de cinq minutes, au-delà du fait qu'ils présentent le même format, en les feuilletant on peut revivre ma marche, cette fois-ci par mes sensations et non pas par les images comme précédemment.



07

Le fleuve commence à apparaître vert plutôt que gris. Je suis presque sous l'immense et impressionnant pont de béton blanc de l'autoroute qui enjambe le fleuve. De l'autre côté de l'eau : je vois des jardins verdoyants, les petites tâches colorées sont définitivement devenues des bâtiments, bien dissociables les uns des autres même si leurs couleurs ne le sont pas totalement encore.

J'entends les voitures passer à côté de moi, un bateau passer sur le fleuve, le vrombissement de l'autoroute au-dessus de moi, un avion qui traverse le ciel, le claquement régulier d'une plaque d'égout lorsqu'une voiture passe dessus, des joggeurs qui courent. Au bord de l'océan, le bruit de la mer est continu et couvre tout, maintenant, chaque petite chose qui a lieu est entendue avant d'être vue.

L'eau de mer reste la plus simple à distinguer, mais les voitures et le goudron, des odeurs plus dérangeante, arrivent aussi à moi.

Je marche sur un goudron sablé et je me suis assise sur un muret de pierre au bord du fleuve. Maintenant, le soleil transperce légèrement les nuages pour venir me réchauffer.

Extraits des pages 16 et 17 du livret final, normalement en vis-à-vis, réduites à 75% de leur taille réelle.

Pauses sensorielles

Représentation de l'expérimentation 10 - 1 livret : 176 x 125 mm, 19 pages

Marches musicales

De manière générale, je n'aime pas marcher en écoutant de la musique. Je préfère garder les pieds sur terre et entendre ce qui m'entoure. Je n'écoute jamais de la musique en marchant car j'ai aussi l'impression de ne faire les choses qu'à moitié : pas vraiment marcher parce que je ne suis pas totalement concentrée, et pas vraiment écouter la musique parce que je ne m'y intéresse pas totalement.

Malgré cela, je comprends ceux qui marchent en écoutant de la musique lorsqu'il s'agit d'un chemin régulier et que l'on pratique quotidiennement : aller de son logement à son lieu de travail, la marche utile. Ici, écouter de la musique peut donner l'impression d'aller plus vite. Il est vrai qu'il m'est arrivé de le faire certains matins. Il s'agit d'une marche d'une vingtaine de minutes, le nombre de morceaux écoutés pendant ce temps là donne une autre dimension temporelle à la marche. Une marche de vingt minutes correspond à environ cinq morceaux de musique. Ce n'est finalement pas tant que cela. Transformer les mesures de temps en nombre de morceaux écoutés donne une autre manière de mesurer le temps, je trouve qu'il paraît alors réduit.

Initialement, je ne souhaitais expérimenter que la marche musicale, c'est-à-dire marcher en écoutant de la musique. Mais de part une petite erreur, je me retrouve à comparer la marche en musique et la marche sourde. De mes deux expérimentations, j'en ai pratiqué une sur un territoire connu, le long de la ligne, avec un point de départ et une direction générale à suivre. Je souhaitais voir ces lieux à ce moment-là de la semaine. Et la suivante, sur un territoire inconnu, plus ou moins perpendiculaire à ma ligne d'exploration, et je devais alors rejoindre un point A à un point B en prenant deux heures.

Pour cette seconde marche, je me suis plus concentrée sur le chemin que je prenais, pour arriver à mon but mais pas par le chemin le plus simple. Je cherchais à me perdre dans les rues adjacentes pour éviter les grandes avenues tout en maintenant mon cap. J'avançais également en fonction du temps, pour réussir à atteindre les deux heures de marches à mon point d'arrivée : la gare.

De la même manière que pour la marche par tranches de cinq minutes, j'ai expérimenté deux fois le protocole, en variant les lieux de la marche, cela modifie la manière d'appréhender le protocole. Même si je cherche à reproduire une manière de marcher, changer une petite variante du protocole, ici la connaissance ou non du territoire d'exploration, change de manière un peu plus prononcée le protocole ou tout du moins la manière d'appréhender la ville.

La première marche était de suivre la ligne, quelque chose que je faisais presque chaque jour depuis mon arrivée à Porto. Mais j'avais choisi de passer par des lieux que je voulais revoir et notamment les facultés. Je m'intéressais à l'occupation des lieux, ce que les gens faisaient, il y avait certaines choses que je voulais voir. Pour la seconde marche, la problématique était de rejoindre mon arrivée en deux heures, le temps que j'avais marché pour la première marche, pour en tirer une comparaison, pouvoir mettre les deux marches face à face car, malgré leurs différences, elles présentent un point commun important qui est le temps qu'elles ont duré.

Cette expérimentation n'a finalement pas été comme je l'attendais. J'ai marché avec beaucoup de détachement, la musique rythmait ce que je voyais et la manière dont je le percevais. Mon intérêt pour la ville en était donc amoindri, ce n'était pas ce qui occupait le plus mon esprit dans ces moments-là.

Je m'attendais à ce que le fait de marcher sans écouter les sons de la ville, accentuerait mon regard, la manière dont je la percevais avec mes yeux. Car, l'inverse paraît plus évident, ne pas voir, accentue ce que l'on entend pour se repérer dans l'espace. Je pensais que le fait de ne pas entendre me ferait voir davantage. Mais ça n'a pas été le cas, je n'entendais pas rien, mais de la musique, elle surpasse les autres perceptions. Et finalement, le silence créé par les bouchons d'oreilles est oppressant, et ne permet pas de changer la manière dont on voit.

Par ailleurs, lors de mes passages dans des lieux de forte interaction (croisement de rues, passage de piétons, voitures, bus...), je me suis rendue compte qu'il m'était plus difficile d'avancer. Je dois me concentrer davantage car je ne peux pas me fier à ce que j'entends, tous mes autres sens sont donc en alerte pour me guider, je ne m'occupe plus que de ce qui est en mouvement autour de moi, la musique que j'entends à ce moment-là passe en second plan, je n'y fais plus attention. Le paysage, les bâtiments, les espaces n'existent plus car je dois me concentrer plus difficilement pour seulement marcher sans danger, je me concentre donc sur les éléments en mouvements pour réussir à interagir comme il faut avec eux.

D'autre part, j'ai également traité un autre aspect que je n'imaginai pas au début : la marche en musique et la marche dans le silence. J'ai repris les sensations que j'avais pu éprouver pour chacune d'elle que j'ai mis à plat ici.

En écoutant de la musique, ce qui m'entoure est comme écrasé par la musique, elle éteint le reste, et devient l'élément principal de la marche. La musique dicte les humeurs et l'ambiance de la marche, elle lui donne un rythme. Mon pas suivait naturellement le rythme de la musique.

À l'opposé, la marche silencieuse donne un sentiment oppressant, une sensation d'étouffement, d'être perdue. Là où la musique donnait une sensation de légèreté quand je me sentais transportée par sa mélodie, la marche sourde me donnait un sentiment inverse de lourdeur et d'écrasement, je n'ai pas trouvé cela vraiment agréable.

Plusieurs mois après être revenue de voyage, j'ai écouté les bandes sonores que j'avais enregistrées sur place. Après quelques minutes d'écoute, je ne savais pas ce que cela m'apportait, ou quoi en faire. Finalement, j'ai recommencé dès le début en notant tout ce que j'entendais, à la manière de quand je notais toutes mes observations en expérimentant le mouvement et les usages¹, mais il s'agissait alors de ce que je voyais et non pas ce que j'entendais ; ou encore à la manière des pauses sensorielles², quand je m'intéressais aux sons, mais ici je n'avais que les sons pour me repérer et comprendre ce que j'entendais.

Étant donné que j'avais collecté deux heures d'enregistrement, en notant tout ce que j'entendais et que j'arrivais à définir, je me suis retrouvée avec un très long texte de plus de quatre mille mots. J'ai également pris en note les moments où je pensais reconnaître le lieu où je me trouvais à ce moment-là. Finalement, je pense avoir repéré quelques lieux clés, mais pas précisément où localisés.

Maintenant, pour la représentation de ces expériences, je vais produire deux affiches à des formats différents, orientés par les lignes que j'ai suivies, dans le premier cas, la ligne de mon étude générale, et dans le second cas, celle que j'imaginai reliant la Casa da Musica à la gare Campanha. Elles ne sont pas sur le même format car, la première marche est restée autour de la ligne suivie sur une plus grande longueur ; et la seconde marche s'est plus éloignée de la ligne, mais sa distance était plus courte. Ainsi, le premier format correspond à un extrait des cartes que j'ai faites pour représenter des marches sur la ligne entière, et le second format est moins long mais plus large.

Pour chaque expérimentation, j'ai placé la carte avec le texte à côté sur toute la longueur, cela permet de faire plus ou moins correspondre le plan aux sons écoutés. J'ai ensuite valorisé les extraits de textes où je fais des suppositions quant à ma situation, je les ai ensuite repérés sur la carte. Ainsi, on peut faire quelques connexions entre les deux, par des points précis

¹ cf. *Expérimenter le mouvement et les usages*, p.274

² cf. *Pauses sensorielles*, p.228

et des portions de textes qui correspondent à des portions de territoire.

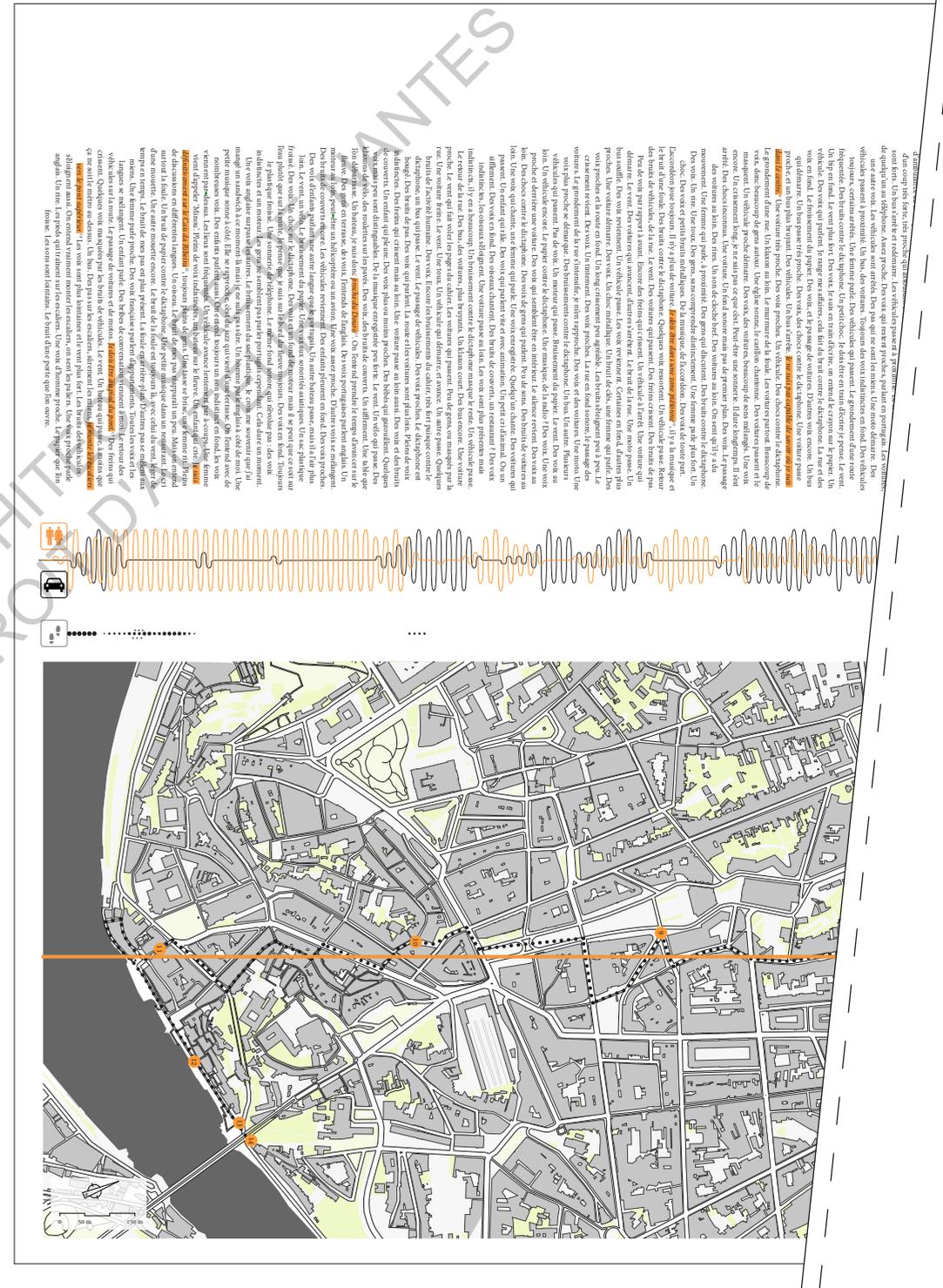
Je présente ici un extrait de la représentation de la première marche. À l'écoute, j'ai distingué trois moments vraiment contrastés dans les sons : des moments où j'entends beaucoup de voitures et des moteurs de manière générale, répartis en plusieurs lieux de la marche ; de plus courts moments où je n'entends que le bruit de mes pas ; et d'autres où ce sont les voix, qui surpassent tout.

Entre le texte et le plan, j'ai donc tracé trois graphiques. Les sons des voitures et des personnes sont représentés par une sinusoïde, plus les sons sont présents sur l'enregistrement, plus la sinusoïde monte haut et inversement.

Les pas sont représentés par des points, puisque ce sont des sons réguliers lorsqu'ils sont présent sur l'enregistrement, plus la taille des points est importante, plus le son des pas est présent.

Ainsi, la représentation que je fais de cette expérimentation est plus accès sur le fait d'écouter l'enregistrement et de l'analyser et de le recontextualiser que sur le fait de marcher en écoutant de la musique. Mais dans mes écrits et explications, j'ai plus développer les manières que j'avais eu de marcher.

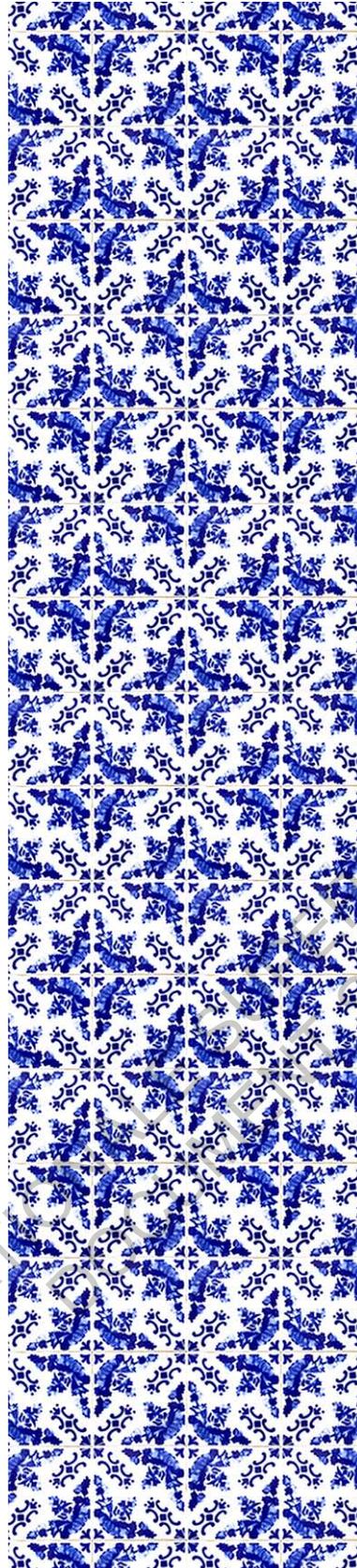
Cette fois, ce que je retiens de mon expérimentation est un ressenti et des sensations, je l'ai donc expliqué par l'écrit. Et je représente ce dont j'ai été privée pendant cette marche, c'est-à-dire les sons.



Extrait situé à la fin de la première marche réduit à 38% de sa taille réelle.

Marches musicales

Représentation de l'expérimentation 7 - 2 cartes : 1056 x 500 mm et 880 x 750 mm (1/5000)



// SE DÉTACHER DE LA LIGNE

Longer la côte

Expérimentation 02
Réalisée le 02/10/2017
de Granja au Ponte Luis 1^{er}

Explorer le centre de Porto

Expérimentation 05 et 06
Réalisée les 06 et 07/10/2017
Porto

Observation de places

Expérimentation 09
Réalisée le 15/10/2017
Porto

Longer la côte

Depuis quelques temps, il y a un voyage que je souhaiterais réaliser, mais je n'ai jamais eu le temps ou les moyens de me lancer. Je voudrais partir de la frontière française avec la Belgique sur la côte, et longer la mer jusqu'à la frontière avec l'Espagne à l'extrême sud. Partir avec la liberté de prendre le temps que je voudrais, prendre toujours la route la plus à l'Ouest, et voir l'évolution de la côte française.

Ce sont ces idées-là que j'ai voulu réinterpréter et adapter pendant mon voyage à Porto lorsque je suis partie pour longer la côte. Cette expérience a été pour moi un moment de liberté, au protocole encore plus simple que d'habitude, la marche en a été que plus libérée encore. Je marchais le nez au vent, en regardant la mer apparaître dans la brume des côtes portugaises.

Par ailleurs, marcher au bord de l'océan avait quelque chose de libérateur. Je n'ai pas croisé beaucoup de gens, et tout le début de mon chemin était largement isolé de la ville. L'océan grondait à côté de moi, son odeur et son bruit étaient omniprésents. La ville restait présente mais en arrière-plan, d'abord floue à cause de la brume, elle a commencé à se révéler au fur et à mesure de la journée, jusqu'à prendre le dessus de l'environnement naturel.

Cette manière d'entrer dans la ville, en longeant l'océan, était agréable. La ville apparaît petit à petit autour de soi, et l'on en a toujours un bon point de vue puisqu'elle est mise à distance par le fleuve. Ainsi, je pense que j'ai pu expérimenter une des plus belles entrées de ville de Porto, contrairement aux entrées par autoroute et échangeurs routiers de tous genres. J'ai croisé l'autoroute pendant ma promenade, elle est passée à près de cinquante mètres au-dessus de moi sur un magnifique pont à arche en béton.

Photographies prises pendant la marche >









Finalement, je ressors de cette marche avec une série de près de cent quarante photographies du chemin qui se trouvait devant moi. J'ai choisi de réaliser un livret de ces photographies que l'on pourrait regarder à deux vitesses : rapidement comme un flipbook, on aurait alors l'impression de pratiquer le chemin très rapidement ; ou plus lentement, image par image, en s'attardant sur les détails.

Par ailleurs, j'ai choisi de recadrer mes images pour obtenir un format carré. Cette particularité fait que la photo ne s'oriente pas, elle n'est ni à un format paysage, ni portrait, comme on a l'habitude de voir une photographie. Ensuite, j'ai essayé de mettre en page ces images pour qu'il y ait toujours un élément central : cela peut-être quelque chose au loin qui est au centre de l'image, l'horizon qui coupe l'image en son centre ou encore un poteau qui se place sur l'axe central vertical. Ces images ont pour la plupart un point de fuite central, vers lequel file le chemin que je suis au sol, ce qui les rend plus ou moins similaires dans leurs compositions.

Pour cette expérimentation, et contrairement à d'autres, je n'ai pas pris systématiquement des photos mais de temps en temps, quand l'envie me prenait, lorsque je trouvais que c'était intéressant. J'ai tout de même essayé de repérer certains éléments pour prendre mes photos : quand un élément d'arrière-plan se rapprochait, comme le pont ou des bâtiments¹ ; les accidents du chemin, qui le rendaient particulier à certains endroits² ; les changements de contextes un peu plus marquants³ ; ou encore les points de vue plus dégagés qui permettent de voir au loin la continuité du chemin⁴.

Par ce livret, je souhaite faire revivre le cheminement que j'ai fait, les images présentent des similarités, l'évolution du chemin permet de remarquer les détails qui changent et pour le faire évoluer d'un milieu naturel à un milieu urbain. Le chemin peut se trouver au milieu de la plage⁵ comme au milieu de végétation⁶, ou contre la route⁷, il peut être à l'ombre⁸ ou en plein soleil, les lumières et couleurs peuvent changer. On lit également les accidents dans la ligne droite : le chemin serpente

¹ Photos #199 et #203

² Photo #039

³ Photo #131

⁴ Photo #221

⁵ Photo #083

⁶ Photo #057

⁷ Photo #221

⁸ Photo #167

⁹ Photo #005

¹⁰ Photo #141

¹¹ Photo #167

¹² Photo #199

ou en croise d'autres. On peut se retrouver face à la ville, ou face à l'océan et son horizon infini. La matérialité du sol évolue : le bois⁹, le béton¹⁰, le bitume¹¹, les rochers, le bois à nouveau, la terre, un trottoir¹², une esplanade... Les anciens arrière plans deviennent des premiers plans, puis disparaissent quand on les a dépassés. Les photos montrent aussi systématiquement le rapport à l'eau : est-ce que l'océan est au loin, ou l'on se trouve sur une petite passerelle au-dessus du fleuve ?

J'ai d'abord essayé de laisser les photos sans retouches dans mon livret, mais je me suis rendue compte que l'on ne comprenait pas tout de suite toutes ces petites nuances que je souhaitais montrer, les changements de détails ou les lignes de fuites. J'ai donc réalisé plusieurs essais pour les mettre en valeur. Finalement, je me suis rendue compte que ce qui m'importait le plus était le chemin que j'avais suivi et comment il évoluait. J'ai donc décidé de réaliser un aplat orange sur le chemin sur chaque photo. Grossièrement détourné, cela permet de se rendre compte de son envergure, de l'espace que le piéton peut parcourir à ces endroits. L'idée est également de montrer la suite du chemin, ce qu'on en voit. On remarque alors les grandes perspectives et les particularités du chemin.



Photo #005
02/10/2017



Photo #039
02/10/2017

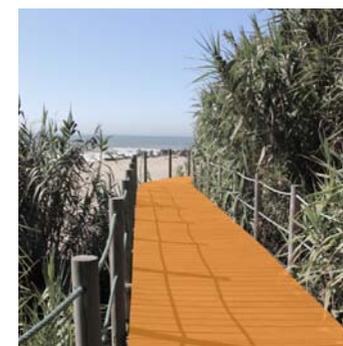


Photo #057
02/10/2017

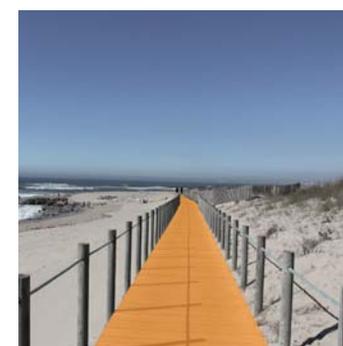


Photo #083
02/10/2017

Extraits de douze pages du livret final,
réduites à 30% de leur taille réelle.

Longer la côte

Représentation de l'expérimentation 2 - 1 livret : 176 x 150 mm, 265 pages

Photo #091
02/10/2017



Photo #131
02/10/2017



Photo #141
02/10/2017



Photo #167
02/10/2017



Photo #199
02/10/2017



Photo #203
02/10/2017



Photo #221
02/10/2017



Photo #263
02/10/2017

ECOLEN... SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE...
UMENT SOUMIS AU DROIT D'A...UR...ES

Explorer le centre de Porto

Exploration par la déambulation
Exploration touristique

Initialement, je pensais traiter ces deux explorations indépendamment l'une de l'autre, mais je me suis aperçue qu'elles fonctionnaient l'une avec l'autre et se devaient d'être étudiées ensemble, afin d'en tirer une analyse croisée sur les thèmes de la déambulation et du tourisme.

J'ai donc expérimenté de deux manières différentes le centre ville de Porto : en explorant la ville par une déambulation hasardeuse et en suivant un cheminement préétabli pour voir un maximum de curiosités touristiques dans la ville.

Les deux photos suivantes ont été prises pendant ces expérimentations. Elles me permettent d'illustrer le contraste entre touriste et flâneur, dans le sens où elles montrent deux éléments que j'ai remarqué pendant mes explorations. C'est-à-dire, le touriste remarque la Cathédrale et le Musée, deux curiosités incontournables pour qui visite Porto. Et le flâneur remarquera cette fenêtre et son drapeau, sur une façade extrêmement étroite entre deux bâtiments de pierre, aperçu au détour d'une rue, sans vraiment se rappeler où exactement.

Nous allons commencer par traiter séparément chaque méthode d'exploration avant de les croiser et de voir quel moyen de retransmission j'ai choisi pour les présenter.



Touriste
07/10/2017

Flâneur
06/10/2017





01



03

Photos de flâneur
06/10/2017



02



04



01

Photos de touriste
07/10/2017



03



02



04

Le flâneur

J'ai commencé par l'exploration par la déambulation, je me suis mise dans le rôle du flâneur, en prenant en compte ce que j'avais lu et étudié précédemment, pour me promener dans le centre ville de Porto. Sous un aspect un peu plus théorique, la déambulation a été définie par les dérives des situationnistes, on peut l'apparenter à la flânerie ou la promenade. Je vois la déambulation comme une marche hasardeuse dans la ville, partir pour marcher mais sans programmer son chemin, aller au grès de ses envies et découvertes sur place. Déambuler c'est aussi ne pas prendre forcément le chemin le plus optimisé : c'est faire des détours, repasser par la même rue, faire demi-tour. On ne peut pas prévoir où nous mènera la flânerie, c'est le moment où l'on fait des découvertes, pas uniquement sur la ville mais aussi sur soi, on peut s'égarer à la fois dans la ville et dans ses pensées.

Marcher permet également de se vider l'esprit. Le mouvement est mécanique, c'est un réflexe, on le fait depuis tellement longtemps que l'on pense à plein de choses et que l'on réfléchit plus facilement. J'ai pu expérimenter cette idée, je me suis rendue compte qu'à force de me déplacer en marchant, que ce soit pour cette expérimentation ou d'autres, je réfléchissais énormément, je pensais à la suite de mon étude, à ce que j'allais faire. C'est dans cette marche que j'ai le plus réfléchi, je n'avais pas à me concentrer sur ce que je faisais comme pour les autres protocoles, il m'est également arrivé de me détacher totalement de l'endroit où je me trouvais, de marcher sans me concentrer sur ce qui m'entourais et de m'évader totalement dans mes pensées.

Pendant cette journée, j'ai cherché à me perdre, à emprunter les rues que je ne connaissais pas, c'est en se perdant, en prenant le risque d'aller dans l'inconnu que l'on découvre la ville et qu'on en approfondi sa connaissance. Ce n'est pas en restant en territoire connu que l'on verra de nouvelles choses. J'ai traversé des quartiers que je connaissais, d'autres moins, cela m'a permis de découvrir des connexions entre des lieux connus que je n'imaginai pas forcément aussi près, la ville

Flâneur :

- 01 *Échafaudages horizontaux*, photo prise le 06/10/2017 à 14:12
- 02 *«Il y a du linge étendu sur la terrasse»*, photo prise le 06/10/2017 à 14:56
- 03 *Balcon fleuri*, photo prise le 06/10/2017 à 14:45
- 04 *Façades colorées*, photo prise le 06/10/2017 à 15:33

Touriste :

- 01 *Depuis Sé do Porto*, photo prise le 07/10/2017 à 14:06
- 02 *Cais da Ribeira*, photo prise le 07/10/2017 à 15:01
- 03 *Centro Portugues de Fotografia* photo prise le 07/10/2017 à 18:44
- 04 *Palacio da Bolsa*, photo prise le 07/10/2017 à 14:37

paraissait alors plus petite. Ce n'est pas une marche que l'on quantifie, j'ai marché au hasard jusqu'à épuisement, ce n'est qu'après que j'ai réalisé ce que j'avais parcouru. Lorsque l'on se déplace d'un point A vers un point B, on s'interroge sur le temps que cela prendra, la marche se quantifie et devient une durée ou une distance.

Même si une déambulation est supposée ne pas avoir de but, j'avais tout de même un objectif simple en tête : explorer les zones du centre historique que je ne connaissais pas. L'important était pour moi de voir ce que je ne connaissais pas, ce qui n'était pas le long de ma ligne puisque ce sont des lieux que j'avais et que j'allais arpenter à plusieurs reprises dans chaque direction. Rapidement, j'ai eu l'impression de n'arriver que dans des lieux que je connaissais déjà, c'est ce qui m'a donné l'impression de tourner en rond, d'avoir fait le tour.

C'est à ce moment-là que j'ai consulté la carte Use-it¹, une carte conçue par les habitants pour les jeunes voyageurs, qui ne se veut pas commerciale, pour découvrir la ville différemment. Je pense donc m'être détachée de la déambulation comme l'entendent les auteurs que j'ai étudiés. Regarder la carte m'a donné un objectif, une direction vers laquelle aller, ce qui est contraire à la déambulation finalement. Ce n'est pas pour autant que mon exploration fut un échec, je m'en suis légèrement écartée comme cela m'est arrivé pour d'autres expérimentation. J'ai tout de même suivi mon objectif global de la journée qui consistait à me promener de manière hasardeuse dans la ville pour mieux la connaître et la redécouvrir.

Il a été intéressant de flâner dans la ville pour approfondir ma connaissance du centre, pour le revoir et le redécouvrir. Je ne pense pas que réaliser un voyage en ne faisant que flâner soit vraiment intéressant, on finit par dériver sans but, sans trop savoir où aller. Déambuler avec un objectif simple d'une direction à suivre devient alors plus intéressant.

L'objectif de mon voyage est de découvrir le territoire autour de ma ligne, je savais dès le début que c'était au détriment d'autres espaces tout aussi intéressants, si ce n'est plus. Mon exploration plus approfondie du centre m'a permis d'élargir mes explorations, m'écarter de la ligne pour voir aussi ce que tout le monde veut voir en venant à Porto.

Le touriste

Le lendemain de mes déambulations, j'ai revêtu mon costume de touriste : sac sur le dos, appareil photo autour du cou, carte et guide en main, je suis partie explorer les curiosités de la ville.

D'un point de vue théorique, le tourisme est le voyage par le tour, on optimise son trajet pour ne pas faire de détour, s'il faut repasser à un endroit c'est parce que c'est le point de départ et d'arrivée, la finalité de la boucle. Le touriste cherche également à faire un maximum de choses, voir un maximum de curiosité en un minimum de temps, c'est pourquoi la préparation est tout aussi importante, prévoir comment il va falloir optimiser son temps, quel est le chemin idéal pour tout voir.

J'avais préparé mon chemin la veille en regardant quels étaient les immanquables, ce qu'il fallait absolument voir lorsque l'on venait en voyage à Porto. Je les ai repérés sur la carte touristique que l'on nous distribue en office de tourisme, ainsi que les autres bâtiments, jardins et places que je voulais voir dans la journée. Pour préparer ma journée, j'ai utilisé la carte touristique qui donne toujours plusieurs informations et valorise les curiosités les plus importantes, et le guide vert*.

J'ai donc plus ou moins suivi le parcours que j'avais prévu. Je ne l'avais pas non plus dessiné sur mon plan, je savais dans quel ordre je voulais voir les bâtiments mais je me suis tout de même laissé une petite chance d'improvisation dans le chemin emprunté. Pendant les moments de marche, je n'ai jamais fait attention à ce qui m'entourait, les lieux que je traversais. J'avais dans ces moments-là le nez plongé dans le guide à lire ce qu'il racontait sur ce que je venais de voir ou que j'allais voir. Si ce n'était pas le guide que je lisais, c'était la carte que j'observais. J'ai rajouté certaines étapes dans la journée : en lisant le guide, j'ai décidé d'aller voir des curiosités que je n'avais pas forcément prévues mais qui se trouvaient sur le chemin. Finalement, dans mes visites des immanquables, je ne restais pas tant de temps que ça. Je l'observais attentivement de l'extérieur, prenait une photo ou deux, je me renseignais

¹ Carte Use-it
www.porto.use-it.travel

sur son nom, ses fonctions, ce que l'on en disait dans le guide, je jetais parfois un regard à l'intérieur, j'ai évité les musées et autre visites payantes sauf quand j'en avais vraiment envie.

¹ cf. *Le voyage*, p. 51 | Pendant la journée, je me suis prêtée au jeu d'observer les touristes pour essayer d'en différencier plusieurs types¹. Cette idée m'est venue lorsque j'ai entendu une femme dire à celle qui l'accompagnait « Toi tu prends les photos et moi je m'occupe des prospectus. » Je me suis demandé si dans la journée, elles avaient pour objectifs d'obtenir un maximum de photos et de prospectus, leur but sera ce qu'elles vont ramener plus que ce qu'elles feront réellement sur place.

Ainsi on retrouve plusieurs typologies de touristes : les groupes, ils se promènent souvent connectés à un boîtier pour écouter le guide devant, ils se déplacent en bus et suivent souvent un guide qui se démarque avec son drapeau ou sa pancarte ; les petits groupes, moins d'une dizaine, qui marchent avec la carte touristique distribuées à l'office du tourisme et se lisent les uns aux autres les explications des guides ; ceux qui brandissent leur perche à selfie, qui tiennent absolument à se mettre en scène devant chaque élément qu'on leur indique comme étant des curiosités, ils veulent montrer qu'ils y étaient, et semblent vivre uniquement par l'image qu'ils renvoient de leur voyage ; on en trouve également certains suréquipés, avec deux ou trois appareils photos, une caméra encombrante équipée d'un pied, ceux là ne se mettent pas devant l'objectif mais veulent montrer tout ce qu'ils ont vu de manière détaillée ; on remarque également certains pèlerins qui suivent Saint-Jacques de Compostelle, ils marchent souvent en petites sandales ou tongs, les chaussures de marche accrochées à leur gros sac à dos, à côté d'un coquillage qui indique leur situation de pèlerin.

Par ailleurs, même au sein de chaque groupe, on en trouve toujours des stressés de ne pas être dans les temps, de rater quelque chose, d'être en retard, ils pensent à ce qu'ils vont voir après mais pas forcément ce qu'ils voient à ce moment-là. Ils s'opposent à ceux qui au contraire prennent leur temps, sont parfois en retrait et s'attardent sur certains éléments, se prennent en photos.

J'ai choisi la ville de Porto parce qu'elle présente une échelle similaire à Nantes où je vis depuis plusieurs années. Porto est bien plus touristique que Nantes, le nombre d'activités proposées aux touristes est important, le centre est plein de bus touristiques, de groupes, d'étrangers. J'en ai tiré un sentiment de désappropriation du centre, les habitants de Porto ont été obligés de quitter le centre pour laisser la place aux touristes. En comparant avec Nantes, c'est une ville bien moins touristique puisque je n'ai jamais eu ce sentiment d'être dans des quartiers exclusivement pensés pour les touristes.

Regards croisés

En croisant ces deux expériences, je me suis rendue compte que l'on pouvait s'intéresser dans un premier temps aux petits détails qui contrastent entre les deux marches avant de porter un regard plus global sur ce qui différencie ces deux méthodes.

Tout d'abord, la journée ne s'est pas finie de la même manière dans un cas que dans l'autre. Pour ma visite touristique, j'avais prévu un tour qui partait de chez moi et finissait chez moi, le retour était programmé, le touriste ne marche pas pour ne rien voir quand même, sinon il se déplace en car. Pendant mes flâneries, je ne savais pas où j'allais, quand j'allais m'arrêter, je m'intéressais à l'instant présent et pas ce qui allait se passer ensuite. C'est une marche d'improvisation, les lieux où je me suis retrouvée auraient pu être totalement différents si à un moment donné j'avais tourné la tête à droite plutôt qu'à gauche et vu quelque chose d'autre qui m'aurait attiré et vers lequel je me serais dirigée et qui aurait ensuite totalement changé le cours de ma journée. Finalement, je n'avais aucune idée, en partant, du temps que je marcherais, des lieux où se finirait ma journée, la seule limite que j'avais était ma condition physique et ma fatigue en fin de journée. C'est pourquoi la journée ne fut pas un 'tour', j'ai marché aléatoirement, en faisant des détours, en repassant aux mêmes endroits et je suis finalement rentrée en métro parce que je ne pouvais plus remonter la ville jusque chez moi, mes jambes ne me portaient plus.

Ensuite, mon utilisation de la carte n'était pas la même que je me place dans le rôle du touriste ou du flâneur. Pendant ma déambulation, je ne savais plus quels lieux j'avais déjà traversés, et je ne l'ai donc consulté qu'une seule fois pour voir vers quelle direction je pouvais aller*. La touriste quant à elle, ne l'a pas lâché de la journée, elle était constamment dans mes mains pour être sûre de ne pas passer à côté de quelque chose et de bien suivre mon chemin.

C'est le guide et la carte qui me disaient ce que je devais voir en temps que touriste, il m'arrivait de chercher un élément que ceux qui ont conçus les guides voulaient que je vois, alors

que pendant la déambulation, mes yeux décidaient d'eux même vers où se tourner, et que regarder. Mon regard guidait mes pas, puisque je me dirigeais vers les lieux que je voyais et qui m'intriguaient.

Enfin, et de manière plus générale, la déambulation se faisait là où mes pas me guidaient, je ne réfléchissais pas forcément à la direction que je suivais, et je portais un regard global sur la ville en général. En marchant telle une touriste, je suivais ma planification, je voulais faire tout ce que j'avais prévu, j'étais concentrée pour y arriver et je ne m'intéressais qu'aux curiosités que j'avais repérées, le reste de la ville s'effaçait.

Pour chaque curiosité, je lisais ce qu'en disait mon guide, dans cette journée, je n'ai donc vu que certains morceaux de la ville mais de manière approfondie. En déambulant au hasard, j'ai vu plus de chose, mon regard allait partout mais de manière moins précise, je ne savais pas forcément où j'étais ni ce que je voyais, je m'intéressais à l'ensemble qui fait l'identité de la ville plutôt qu'aux spécificités qui caractérisent également la ville.

En regardant à nouveau les photos que j'ai prises pendant ces deux jours, je me rends compte qu'elles s'opposent à la manière dont j'ai vu les choses sur place. Le flâneur pose un regard global sur la ville, mais ce que je garde de cette expérimentation, les photos, montrent des détails qui marquent, ces petits éléments qui caractérisent la ville. Alors que le touriste qui s'intéresse principalement aux curiosités, certains bâtiments ou monument et donc des éléments précis dans la ville, les photos que j'ai prises sont plus globales, plus larges, pour donner la possibilité d'en voir le plus possible. Elles nécessitent une légende pour comprendre ce qu'elles sont alors que les photos de la déambulation sont des photos prises par plaisir, parce que la composition, les couleurs, le cadre plaisent, la légende n'est pas nécessaire, un titre peut montrer ce que j'avais en tête à ce moment-là.

Par ailleurs, je ne me repère pas de la même manière en fonction de ce que je fais. C'est-à-dire, que selon l'objectif de la marche, je ne vois pas la ville de la même manière, je ne regarde pas les mêmes éléments et donc je ne me repère pas de la même façon. Quand j'ai traversé la ville pour faire des achats, ou quand j'ai suivi la ligne pour mes explorations, je pouvais passer à des endroits similaires sans m'en rendre compte : la même rue mais un peu plus haut, croiser une rue que j'ai longée ou encore passer par une place mais la voir d'un autre angle. Dans un cas, je m'intéressais à l'endroit où je voulais aller et dans l'autre, à ma ligne.

Ma marche touristique, était similaire aux moments où je faisais mes achats : je savais où je voulais aller, le lieu était indiqué sur ma carte et c'est vers là-bas que je me dirigeais. Mais, pendant mes déambulations, je ne m'intéressais ni à ma ligne ni à ma destination finale mais plutôt au chemin

que je prenais, à ce que je voyais, à ce qui m'entourait. Cela me permettait de me rendre compte plus précisément des lieux et de leurs contextes. De plus, puisque ce n'était plus la première fois que je venais, je commençais à reconnaître ce qui m'entourait, à former des souvenirs, à me rappeler ce que j'avais vu et fait à ces endroits.

L'association de ces marches montre que pour voir la ville différemment il faut changer son objectif, la raison pour laquelle on marche, alors les repères changent aussi, on ne s'oriente plus de la même manière, et l'on peut redécouvrir ce que l'on avait déjà vu. Suivre la ligne de manières différentes me donnait des objectifs variés, mais peut être un peu trop similaires puisqu'ils gardaient le point commun de l'objectif de suivre la ligne, c'est pourquoi je n'ai pas eu la sensation de redécouvrir ce que je voyais.

Pour retransmettre ces deux expérimentations, j'ai choisi de réaliser deux cartes, une pour chaque exploration, présentant à la fois des similarités et des différences, de la même manière pour ces deux journées. L'objectif est d'obtenir deux cartes du genre "cartes touristiques", sur lesquelles on trouve : une représentation partielle de la ville, un parcours à suivre si l'on veut vivre la même expérience et des informations supplémentaires sur certains éléments à regarder dans la marche.

Je vais partir d'un même fond de carte simplifiée du centre pour les deux cartes. Je vais ensuite représenter le cheminement suivi et mettre en couleur les bâtiments et éléments remarquables pendant les marches, ce qui m'a intéressé pendant la journée.

C'est ici qu'arrive la première différence entre les deux cartes : pour le flâneur, ce sont souvent des espaces ou des rues qui m'ont marqué, de ce fait, j'ai mis en couleur l'ensemble des bâtiments qui composent la rue, c'est l'ensemble qui a attiré mon attention ; pour le touriste, ce sont les curiosités que j'ai visitées ou regardées, les éléments pour lesquels j'ai consulté mon guide pour avoir plus d'informations, ils apparaissent alors en orange.

Ensuite, j'illustre mes marches par dix photos, prises dans la journée, placées sur le côté de la carte. Il s'agit des dix photos que je préfère de la journée, qui représentent le mieux ce que j'ai observé. On voit les mêmes différences entre les images que ce que j'ai expliqué précédemment, illustrés par d'autres images mais le principe est le même. Les photos des visites touristiques sont repérées par un numéro qui correspond à l'édifice dont il s'agit.

J'ai ensuite écrit quelques notes. Pour les déambulations, j'ai repris les notes que j'avais prises dans la journée, on trouve donc un récit de ma journée : ce que j'ai vu, ce que j'avais en tête, la logique que j'ai suivie ce jour-là. Pour le touriste, il s'agit de reprendre les numéros placés sur la carte comme repères de chaque élément vu, et de donner leur nom, exactement à la manière du référencement d'un plan touristique.

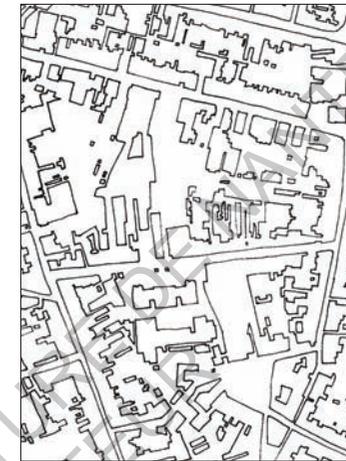
Enfin, mes cartes sont complétées par deux éléments qui les distinguent le plus. J'ai placé un calque sur chacune d'elle sur lequel j'ai dessiné les masses bâties pour le flâneur, et les rues pour le touriste.

De la ville, le touriste s'intéresse au chemin qu'il suivra pour aller voir les curiosités qu'il a repérées. C'est pourquoi, sur la carte, on trouvera le dessin des rues en premier plan. Le fait de les tracer sur un plan permet de le détacher plus encore et de marquer cette différence.

Pour la carte du flâneur, ce sont les bâtiments et masses bâties de la ville que j'ai représentés, les rues apparaissent d'elles-mêmes sur le plan. L'idée est de rappeler que dans cette marche, j'avais la liberté d'aller où je voulais, le fait de ne pas représenter les rues montre que j'avais la possibilité d'aller où je voulais entre les masses bâties plus ou moins pénétrables. En plus de cela, le flâneur se promène le nez en l'air et s'intéresse à ce qu'il voit sans forcément savoir ce que c'est : un petit immeuble de logement peut avoir autant de valeur qu'une grande église. C'est pourquoi je ne relie pas les photos et le texte à l'endroit où cela a eu lieu comme pour la carte touristique.

Pour cette seconde carte, l'intérêt sera plus porté sur le chemin emprunté et pour quelles raisons j'ai choisi d'aller vers là, les photos qui illustreront la marche ne seront pas spécifiquement vers un bâtiment. L'idée est de pousser d'autres gens à pratiquer la déambulation avec cette carte comme point de départ et des conseils pour pratiquer la déambulation dans la ville.

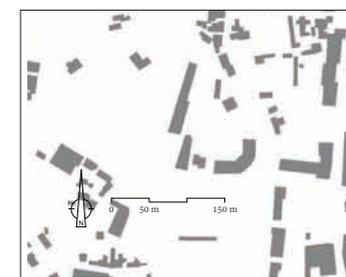
Ainsi, je me retrouve avec deux cartes d'apparence très proches, le fond est le même, les techniques de représentations sont très similaires. En y regardant de plus près, le calque valorise une grande distinction entre les deux, et le fond montre les différences que la forme masque.



Extrait du calque supérieur
Dessin à l'encre - sur calque



Cheminelements et Bâtiments
Chemin suivi et éléments remarquables



Je voulais explorer le centre ville par la déambulation. En quittant mon appartement, je choisis de partir vers le sud, mais de ne pas suivre le chemin que je connais et que je suis habituellement, je descends donc par une rue plus à l'Ouest.
Je me retrouve en plein cœur du quartier

Extrait du texte descriptif
Récit de la marche

Carte finale réduite à 35% de sa taille réelle, calque des bâtiments appliqué par dessus, extraits réduits à 50% pour illustrer les explications de la représentation.

Explorer le centre de Porto - Flâneur

Représentation de l'expérimentation 5 - 1 carte : 500 x 707 mm (1/5000)

Je voulais explorer le centre ville par la déambulation. En quittant mon appartement, je choisis de partir vers le sud, mais de ne pas suivre le chemin que je connais et que je suis habituellement, je descends donc par une rue plus à l'Ouest.
Je me retrouve en plein cœur du quartier

historique de Porto dans lequel je déambule en prenant de petites rues au hasard, jusqu'à arriver au bord du Douro.
À ce moment-là, je ne sais pas quelle direction suivre. J'aurais pu retourner dans les ruelles entre la ville haute et basse, mais j'avais l'impression d'en avoir déjà fait le tour. Je décide

donc de me diriger vers le quartier artistique, au Nord-Ouest du centre.
Ainsi, j'aperçois une grande coupole, j'en prends la direction. Il s'agit du Palácio de Cristal, je reste quelque temps à me promener dans le bâtiment et dans les jardins.
Je repars ensuite vers le centre ville, je le

traverse d'Ouest en Est, avant de retourner près du Douro par des rues inconnues.
Je m'aperçois alors que je suis à proximité de la gare São Bento, et la fatigue commençant à se faire sentir, je me dis qu'il faut que je trouve le moyen de rentrer. Par chance, je sais qu'il y a un arrêt de métro pas loin.

Je me trompe de rue, et me retrouve au commencement du Pont Dom Laiz, avant qu'il s'élève au-dessus de la ville. Je choisis alors de prendre le pont, que je n'avais jamais traversé à pied. La vue est magnifique, même filtrée par la brume. Arrivée de l'autre côté, je prends le métro depuis Jardim do Morro jusqu'à chez moi.



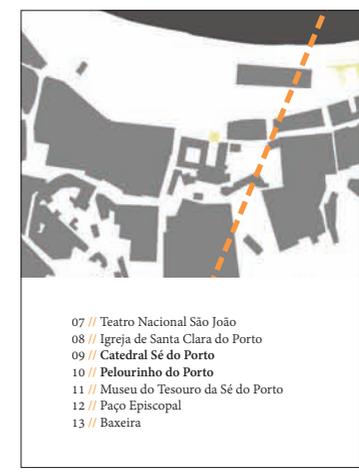
- 00 // Logement
- 01 // Igreja de Santissima
- 02 // Câmara Municipal de Porto - *Maria*
- 03 // Mercado do Balhão
- 04 // Rua de Santo Catarina - *Rua Commerce*
- 05 // Café Majestic
- 06 // Praça de Batalha
- 07 // Teatro Nacional São João
- 08 // Igreja de Santa Clara do Porto
- 09 // Catedral Sé do Porto
- 10 // Pelourinho do Porto
- 11 // Museu do Tesouro da Sé do Porto
- 12 // Paço Episcopal
- 13 // Baxeira
- 14 // Ponte Dom-Luis
- 15 // Jardim do Morro
- 16 // Caixa da Ribeira
- 17 // Jardim do Infante Dom Henrique
- 18 // Mercado Ferreira Borges
- 19 // Palácio da Bolsa
- 20 // Igreja Monumento de São Francisco
- 21 // Igreja de Ordem Terceira de São Francisco
- 22 // Palácio das Artes
- 23 // Igreja e Museu da Misericórdia do Porto
- 24 // Palácio dos Maísa
- 25 // Centro Português de Fotografia
- 26 // Jardim da Cordoaria
- 27 // Igreja dos Clérigos
- 28 // Irmandade dos Clérigos
- 29 // Torre dos Clérigos
- 30 // Museu da Universidade do Porto
- 31 // Praça de Gomes Teixeira - Fonte dos Leões
- 32 // Igreja do Carmo
- 33 // Igreja dos Carmelitas Descalços
- 34 // Praça de Carlos Alberto



Extrait du calque supérieur
Dessin à l'encre - sur calque



Chemins et Bâtiments
Chemin suivi et éléments remarquables



Extrait du texte descriptif
Liste des curiosités vues / visitées

Carte finale réduite à 35% de sa taille réelle, calque des rues appliqué par dessus, extraits réduits à 50% pour illustrer les explications de la représentation,

Explorer le centre de Porto - Touriste

Représentation de l'expérimentation 6 - 1 carte : 500 x 707 mm (1/5000)

Observations de places, expérimenter le mouvement

Cette expérimentation est celle qui se différencie le plus des autres. En plus de se détacher de la ligne que je voulais explorer uniquement, ce sont les moments où je ne me suis pas mise en action, où je ne me suis pas déplacée dans la ville qui m'ont intéressée.

Finalement, cette expérimentation a été pour moi le moyen de ne pas me mettre en action, je restais assise à écrire et je devais observer les actions qui m'entouraient, la mise en action des autres, au-delà de la simple occupation et usages des lieux, c'était me mettre en pause et m'intéresser aux autres mouvements autour de moi. On est ici dans une situation totalement inversée des autres expérimentations, je reste immobile et m'intéresse aux mouvements, alors que lorsque je me mettais en mouvement, je m'intéressais à ce qui est immobile : l'architecture, les espaces, la ville.

Au début de l'élaboration de mes expérimentations, je pensais m'intéresser aux gens : les habitants, les usagers, les passants, les travailleurs (etc). J'ai développé une idée similaire pendant mon exploration touristique lorsque je me suis retrouvée à observer et analyser les différents touristes qui m'entouraient. Mais ici, le mouvement est directement lié à ceux qui les pratiquent et donc aux individus présents et à leurs occupations, les pratiquants des espaces observés sont donc devenus la préoccupation principale de cette expérimentation.

Au commencement, je ne savais pas comment représenter cette expérimentation, que faire de toutes les notes que j'avais prise. J'ai d'abord pensé à les transformer en fiction : prendre mes écrits simples et sans récit ou supposition pour écrire des histoires à partir de chaque observation, peut-être les plus invraisemblables possibles pour contraster un maximum. Je me suis rendue compte que cela ne correspondait pas forcément au reste de mon étude.

J'ai donc commencé à seulement les reprendre au propre, les écrire à l'ordinateur. Déjà, cet exercice était intéressant puisqu'en réécrivant ces phrases, il m'arrivait de visualiser ce que j'écrivais. Ces petites phrases toutes simples ont été un important activateur de mes souvenirs. Je retrouve ici ce dont parle Michel Onfray¹, il faut trouver la technique qui nous correspond pour capter ce que l'on vit en voyage, ici par le biais de petites phrases. Et ensuite le raconter permet de revivre le voyage et donc de figer les souvenirs dans sa mémoire, réécrire ces courtes phrases m'a permis de revoir ce que je décris.

Ainsi, j'ai décidé que le meilleur moyen pour représenter cette expérimentation était de tout simplement dessiner chaque observation. Ce n'est pas comme dessiner ce que je vois au moment où je le vois. C'est reprendre ces phrases et faire un rapide dessin qui représente ce qu'elles disent. Cela permet de donner forme aux écrits. J'ai choisi ensuite de les assembler sur une page, certains dessins plus grands que d'autres, les pages plus ou moins denses car je n'ai pas toujours vu le même nombre de choses. Cela permet aussi d'un seul coup d'œil de voir l'occupation de la place : certaines sont plus occupées par des véhicules, d'autres par des groupes, certaines sont presque désertes par exemple.

Dans un second temps, on peut regarder un peu plus précisément les actions de chaque dessin et comprendre les usages, ce qui se fait à cet endroit. On peut également jouer à faire correspondre un dessin avec une phrase.

J'assemble ensuite ces dessins en un livret simple, qui met

¹ *Théorie du voyage*
Michel Onfray
Paris : Librairie Française Générale, 2007, p.54



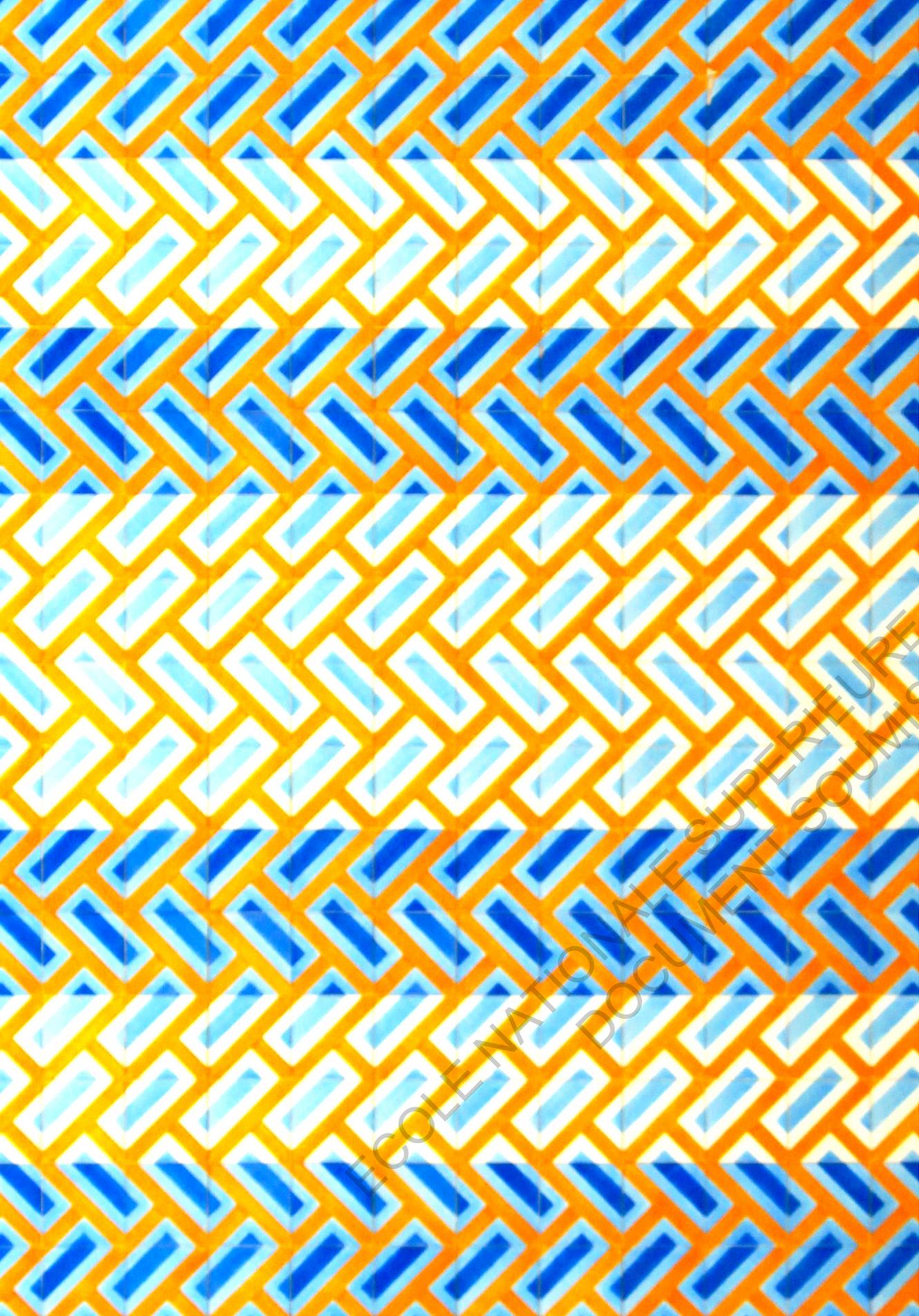
Chacune de mes expérimentations ont donc été représentées de manières différentes. J'en ai présenté des extraits pour chacune d'elles, car le format du livre ne permettait pas de les inclure entièrement à chaque fois.

Ainsi, cette partie ne se compose pas uniquement des textes et images présentées ici, mais aussi de la production de ces différents éléments à voir les uns après les autres, à croiser, à lire petit à petit ou avec une vision d'ensemble.

L'ensemble de mon travail prendra l'aspect d'une exposition que j'aimerais pouvoir mettre en place afin de présenter toute les manières que j'ai eu de présenter mes marches dans la ville. Le mémoire, le livre, que vous êtes en train de lire, est l'explication de cette exposition, la notice d'accompagnement pour expliquer précisément ma démarche et tous les sujets que j'ai abordé pour aboutir à ce résultat.

Je joindrais ensuite ces productions en annexes de mon mémoire, une multitude de livrets, affiches et dépliants, illustrant l'ensemble de mon travail.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

OUVERTURE

Tout processus d'exploration peut se dérouler en trois temps, Recherche, Expérimentation et Analyse, j'ai présenté ici la manière que j'ai choisi de les développer, mais chacun de ces temps aurait pu être différent.

J'ai eu l'impression que mon mémoire s'est fait sur une série de choix conscients ou non. J'ai dû décider d'une ville au détriment d'autres par exemple, il s'agissait d'un choix conscient, j'ai regardé les aspects positifs et négatifs de chaque ville avant de me décider. Mes autres choix, moins conscients, se sont fait naturellement, quel chemin suivre pendant mes marches par exemple, ce qui a donné mon territoire d'expérimentation, ce sont des choix que j'ai fait sans vraiment y réfléchir.

L'ensemble de ces choix ont construit ma réflexion et mon étude au fur et à mesure. Le changement d'une idée aurait pu me faire aboutir sur une exploration totalement différente puisqu'ils se sont enchaînés dans un certain ordre.

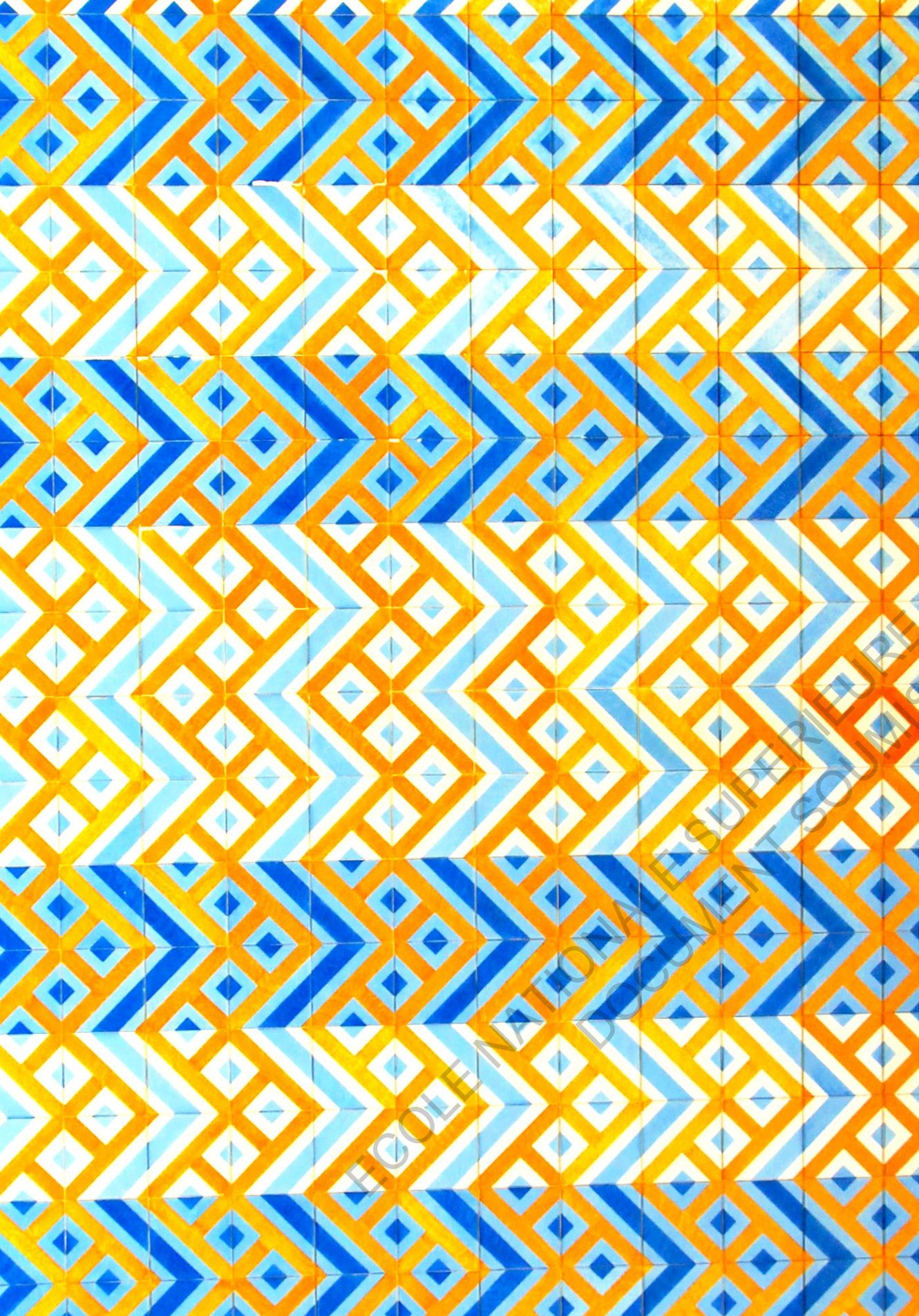
J'ai cherché à montrer, en présentant l'aspect méthodologique de mon étude, que chacun peut reprendre mes idées en faisant des choix différents et explorer la ville à sa manière.

Au-delà du travail de terrain que j'ai réalisé, je me suis intéressée aux manières que j'avais de percevoir la ville de manière générale et les villes que je connaissais. C'est à la fois un travail sur mon expérience passée et celle que j'ai réalisée pour mon mémoire. Le fait d'avoir réfléchi au sujet d'explorer la ville a également changé ma manière de faire au quotidien.

Il s'agit d'un sujet très vaste et sans limite. J'ai choisi de partir sur un territoire inconnu mais cet exercice peut également s'appliquer à un territoire que l'on a l'habitude de parcourir et que l'on peut chercher à réinventer.

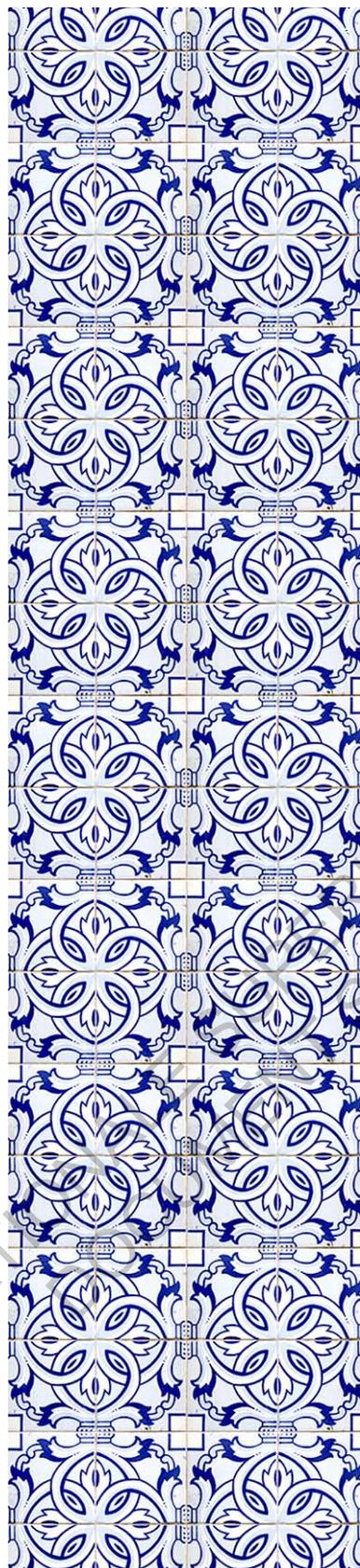
De la même manière, ce type d'étude peut s'élargir à un territoire beaucoup plus large, la traversée d'un pays et ce qui le compose. Je suis allée à Porto en avion, mais voyager autrement peut se faire par la manière dont on se rend ailleurs et donc comment rejoindre Porto depuis Nantes par d'autres techniques particulières.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ANNEXES



// BIBLIOGRAPHIE / SITOGRAPHIE

Voyages

- BALESTRINI Nanni. Mots de voyage. *Traverses*. sept 1987, n°41-42, p.188-191
- CURVAL Philippe. Le Voyage objectif. *Traverses*. sept 1987, n°41-42, p.78-87
- ELOUARD, Daniel. Voyage au bout du tourisme. Paris : Quai Voltaire, 1992, 250 p. (parti pris)
- ONFRAY, Michel. *Théorie du voyage* : Poétique de la géographie. Paris : Librairie Générale Française, 2007, 119p. (biblio essais)
- PAQUOT, Thierry. *Le voyage contre le tourisme*. Paris : Eterotopia, 2014, 90p. (Rhizome)
- POISSON Mathias. Graphie du déplacement. *Les Carnets du paysage*. Automne/Hiver 2010, n°11, p. 105-115
- SAINT PHALLE, Nathalie H. de. Hôtels littéraires : Voyage autour de la terre. Paris : Denoël, 2005, 485 p.
- SAUMUR Ingrid. Le voyage, la carte et le récit. *Les Carnets du paysage*. Automne/Hiver 2010, n°11, p. 141-147
- SCHIVELBUSCH, Wolfgang. L'espace et le temps du chemin de fer et Le voyage panoramique. In : Histoire des voyages en train. Paris : Le Promeneur, 1990, p.39-74
- THOMAS Chantal. Écrire, Voyager. *Traverses*. sept 1987, n°41-42, p.104-111
- VENAYRE Sylvain. Le voyage, entre rêve et histoire. *Revue 303*. Novembre 2016, n°143, p.6-11

Marche

BAUMAN Zygmunt. Le flâneur dans la rue. *Les cahiers européens de l'imaginaire*. 2016, n°8, p.26-33

BERTHIER Jean-François. *Avec les pieds* (en ligne). Dérives urbaines. Disponible sur derivesurbaines.com (consulté le 8 octobre 2017)

BOURSEILLER Christophe. De la dérive situationniste aux révolutions minuscules. *Les cahiers européens de l'imaginaire*. 2016, n°8, p.22-25

FORET Catherine. Piétons, créateurs de ville. In : *Le piéton dans la ville : l'espace public partagé*. Marseille : Parenthèses, 2011, p. 214-227

CARERI Francesco. Walkscapes : la marche comme pratique esthétique. Paris : Actes Sud, 2013, 215 p. (Rayon art) (*fiche de lecture*)

EVANS David. *The art of walking* : a field guide. Londres : Black Dog, 2012, 187p. (Dominique Carré)

GOMES MONT AVALOS Francisco. OSORNIO Joseline Vega. Strolling Streets : Pourquoi marcher nous fait penser. *Les cahiers européens de l'imaginaire*. 2016, n°8, p.60-63

GONZALEZ-ALVAREZ Antonio. Marcher en ville. CaMBo, Cahier de la Métropole Bordelaise. Nov 2012, n°2, p.33-64

HOUDAYER Hélène. Poétique de la rue. *Les cahiers européens de l'imaginaire*. 2016, n°8, p.162-165

MICHAUD Véronique. Espace public : la marche des métamorphoses. In : *Le piéton dans la ville : l'espace public partagé*. Marseille : Parenthèses, 2011, p. 248-265

ROBERT Philippe. *Architrekk*, marcher pour savourer l'espace. Paris : La Découverte, 2015, 128 p.

SOLNIT Rebecca. *L'art de marcher*. Arles : Actes Sud, 2002, 394p. (Babel)

TERRIN Jean-Jacques. Espace public et accessibilité. In : *Le piéton dans la ville : l'espace public partagé*. Marseille : Parenthèses, 2011, p. 10-26

Protocoles d'expérimentation

AUGÉ Marc. L'impossible voyage : le tourisme et ses images. Paris : Rivages, 1997, 187p. (Petite bibliothèque Payot)

DEVISME Laurent (dir) Péri- : ville invisible ? : enjeux et outils d'un urbanisme descriptif. Programme de recherche PUCA «du péri urbain à l'urbain. Nantes : LAUA, 2014, 7 vol.

MASPERO François. *Les passagers du Roissy-Express*. Paris : Seuil, 1990, 329p.

SINCLAIR Iain. London Orbital. Paris : Inculte, 2010, 651 p.

SINCLAIR Iain. London 2012, et autres dérives. Paris : Manuella éditions, 2011, 92p.

VASSET Philippe. *Un livre Blanc*. Paris : Fayard, 2007, 135p.

Porto

FONSECA Sérgio. Porto Graphics. Maia : Objecto Anonimo, 2017, 143p.

Le Guide Vert, Porto Week-end. Paris : Michelin, 2017 144p. (le guide vert week-end)

Carte Use-it Porto, édition 2017 (en ligne). Disponible sur www.porto.use-it.travel

Divers

BARBE Frédéric. Le voyage masse : écrire ses récits de voyage aujourd'hui. Nantes : A La Criée, 2016, 175p.

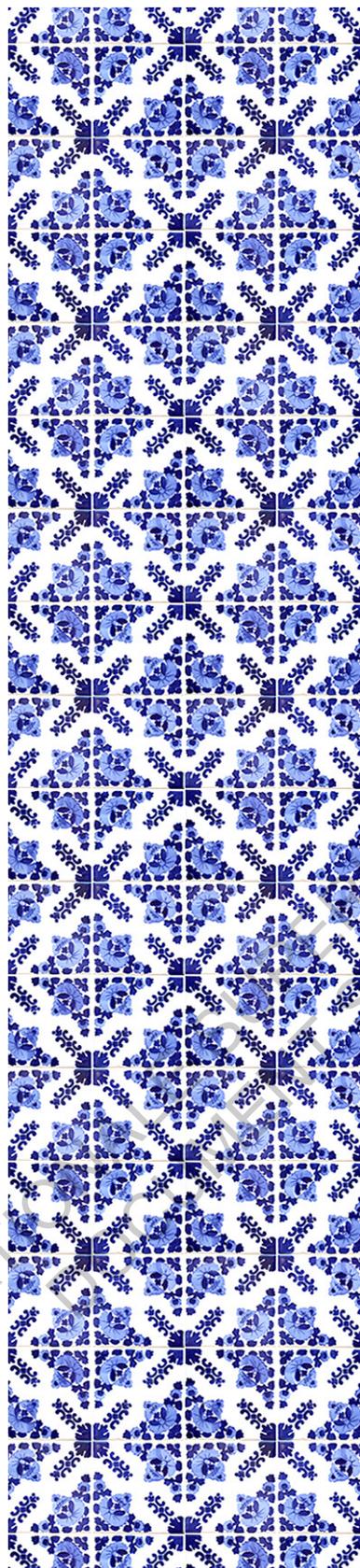
CERTEAU Michel de. Pratiques d'espace. In : L'invention du quotidien. 1, Arts de faire. Paris : Gallimard, 1990, p. 139-191

COVERLEY Merlin. *Psycho-géographie !* : Poétique de l'exploration urbaine. Lyon : Les Moutons électriques, 2011, 192 p.

POE Edgar Allan. 1840 L'homme des foules (en ligne). Disponible sur https://fr.wikisource.org/wiki/Nouvelles_Histoires_extraordinaires/L'Homme_des_foules (consulté le 25 avril 2017)

WASLER Robert. La promenade. Paris : Gallimard, 1987, 116p.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



// TABLE DES MATIÈRES

011 INTRODUCTION

- 011 Le voyage et l'architecture
- 012 Recherche - Expérimentation - Analyse

017 RECHERCHE

021 1. EXPÉRIENCE PERSONNELLE DE VOYAGES PARTICULIERS

- 022 Athènes
- 024 Santorini
- 026 Europe de l'Est
- 030 Îles grecques du Dodécanèse
- 032 Le voyage à Nantes

035 2. LES EXPLORATEURS DES VILLES D'AUJOURD'HUI

- 036 L'exploration des vides urbains - Philippe Vasset
- 038 Suivre une autoroute périphérique de la ville - Iain Sinclair
- 040 Explorer une ligne de RER à pied - François Maspero
- 044 Regards croisés

047 3. DIFFÉRENTS THÈMES DANS LE PROCESSUS DE L'EXPLORATION D'UNE VILLE

- 048 Le voyage
- 056 La marche
- 070 La psychogéographie

077 4. EXPLORER LA VILLE EN SUIVANT UN PROTOCOLE PARTICULIER

083 EXPÉRIMENTATION

087 1. PRÉPARER

Commencer le voyage avant de partir

101 2. DÉCOUVRIR

Partir et explorer un territoire nouveau

102 Mercredi 27 Septembre

105 Jeudi 28 Septembre

106 Vendredi 29 Septembre

110 Samedi 30 Septembre

114 Dimanche 1^{er} Octobre

119 3. S'INSTALLER

Poser ses repères et s'approprier le voyage

120 Lundi 2 Octobre

122 Mardi 3 Octobre

128 Mercredi 4 Octobre

132 Jeudi 5 Octobre

136 Vendredi 6 Octobre

140 Samedi 7 Octobre

144 Dimanche 8 Octobre

149 4. APPROFONDIR

Revoir les faits et à faire

153 5. S'HABITUER

Quand l'ailleurs devient chez soi

154 Lundi 9 Octobre

158 10, 11, 13 et 14 Octobre

166 Jeudi 12 Octobre

170 Dimanche 15 Octobre

176 Lundi 16 Octobre

181 6. REVENIR

Finir le voyage et comparer les réalisations aux intentions

189 ANALYSE

195 1. EXPÉRIMENTER LA LIGNE EN ENTIER

196 Première expérimentation à pied de la ligne

204 Changer de rythme, expérimenter la ligne en train

212 Représenter les ambiances architecturales de la ligne

219 2. CHANGER LA MANIÈRE DE MARCHER

220 Marcher par tranches de cinq minutes

228 Pauses sensorielles

234 Marche musicale

241 3. SE DÉTACHER DE LA LIGNE

242 Longer la côte

254 Explorer le centre de Porto

274 Observation de places, expérimenter le mouvement et les usages

283 OUVERTURE

289 ANNEXES

291 Bibliographie / Sitographie

297 Table des matières

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

SUIVRE LA LIGNE

Méthodologie de l'exploration de la ville par la marche en suivant une ligne, appliquée à un voyage à Porto.

Suivre la ligne retrace une étude développée en trois temps : **Recherche**, **Expérimentation** et **Analyse**. J'ai abordé les thèmes du voyage, de la marche et de la psychogéographie de manière théorique dans un premier temps, à partir de lectures retraçant des expériences d'explorations urbaines d'auteurs.

J'ai ensuite appliqué ces recherches à un voyage à Porto pendant lequel j'ai développé dix protocoles d'expérimentations en suivant une ligne droite de vingt kilomètres traversant la ville. Ces expérimentations s'articulaient autour de variations de la marche à pied, de l'exploration urbaine et de déambulations dans la ville.

Dans un dernier temps, j'ai exposé les scénarios et manières que j'ai mis en place pour représenter mes expérimentations, et comment je pouvais raconter et exposer mon voyage.

Cet écrit est associé à un ensemble de productions graphiques complémentaires qui prennent la forme de livrets, d'affiches et de dépliants.

L'ouvrage s'intéresse à l'aspect méthodologique de ma démarche, j'ai présenté la manière que j'ai utilisé pour inciter d'autres à développer leur propre protocole et voyager autrement.

Fanny Biecher

Laurent Devisme

Mémoire Master

ensa nantes

2017 // 2018