

Sur la carte ou dans le monde, à l'échelle d'une métropole ou d'un quartier, seul ou en groupe... Mais tout commence avec un itinéraire.

LEÇON I

COMMENT DESSINER UN TRACÉ

SOMMAIRE

Préambule

1) Principes de composition

2) Règles pratiques

Bonus : Notre « système d'attributions spatiales »

La pratique fondamentale de nos communautés de marcheurs métropolitains, ce qui fait leur originalité et leur cohérence, est la capacité à proposer des itinéraires.

Comment dessiner un tracé ? Au moyen de quels outils ? Par où commencer ? Sur carte ou sur le terrain ? Quelles émotions doit procurer un tracé ? Quels sont les principes de composition ? L'art du tracé est-il un art spatial ou temporel ?

Dans cette leçon, le tracé est envisagé comme l'un des beaux-arts.

EXERCICE

à nous envoyer à l'adresse
contact@metropolitantrails.org

Débutant

Reporter sur une carte (web ou papier) des continuités piétonnes existantes (sentiers balisés, pistes non asphaltées, canaux, passages...). Cet inventaire esquisse un précieux « patrimoine viaire ».

Écrire un itinéraire d'une journée (± 15 km) sur une carte ou un SIG (comme Google Earth) et le repérer ; envoyer 2 fichiers .kml: un avant et un après le repérage.

Confirmé

Dessiner un schéma directeur de sentier sur une métropole avec un argumentaire de 2 pages.



Qu'est-ce qu'une métropole ?

Une métropole est une ville qui crée des connexions, dans un rayon plus ou moins grand. Ce lien peut être physique (échange de biens et de personnes) et/ou symbolique (lieu d'identification, lieu de désir). Selon sa sphère d'influence, l'importance d'une métropole peut aller de l'espace régional à l'espace mondial. Bien souvent, l'influence est très symbolique (par exemple, Paris comme ville romantique, Chicago comme capitale du crime, etc.). Parce que leurs sphères d'influence sont l'élément constitutif des métropoles, la recherche métropolitaine doit toujours être aussi – ou doit être avant tout – une exploration des réseaux spatiaux et symboliques de relations des métropoles.

Qu'est-ce qu'un sentier ?

Un sentier est un chemin. Un chemin piéton – tout au plus, une piste cyclable. Il ne s'agit pas d'une autoroute ou d'une voie ferrée (avec son caractère systématique, sa forme typique, et ses grandes radiales), mais d'une ligne mince et fugace qui peut changer de direction et de forme à tout moment et de façon inattendue. Un sentier est idéalement une pure connexion. Sa présence physique même n'est due qu'à son utilisation. Il relève de la trace plus que du bâtiment. L'image du « sentier battu » est la représentation la plus forte et la plus précise du sentier. Un sentier est aussi agile dans ses mouvements qu'un être humain.

Les espaces métropolitains au sens décrit ci-dessus sont de grandes entités socio-économiques ayant un poids national, voire mondial. Leurs charpentes physiques sont constituées de grandes et lourdes infrastructures, qui assurent sa position économique, et peuvent même devenir ses emblèmes. Ce qu'elles n'offrent pas en revanche, c'est une expérience de la métropole dans ses dimensions non-physiques, son contenu émotionnel et les fines couches de son réseau de relations.

C'est exactement ce que fait un sentier métropolitain. Il rend perceptible sur le plan esthétique un environnement hautement fonctionnel – en nous emmenant dans des lieux significatifs pour la compréhension de la ville en tant qu'organisme, dont on peut faire l'expérience visuellement, et de manière sensuelle. Grâce à la dramaturgie et à la chorégraphie du parcours, le sentier métropolitain offre des possibilités considérables pour vivre cette expérience.

I) PRINCIPES DE COMPOSITION

La marche peut être perçue comme un fardeau ou comme un privilège. Dans un sentier métropolitain, marcher à pied doit toujours être perçu comme un privilège. Le sentier doit conduire le randonneur à une abondance de lieux et de traverses qu'il ne pourrait pas atteindre autrement. Cela peut concerner la nature même du sentier (par exemple un « sentier battu »), mais il peut aussi s'agir d'un trou dans la clôture, d'un sentier à l'arrière d'une autoroute, de la traversée d'un centre commercial par les entrées avant et arrière, etc. Ce sont autant de « privilèges » du piéton.

Voici quelques principes structurels d'un sentier métropolitain.

1.1) L'orientation générale

Les auteurs d'un sentier métropolitain ont une responsabilité dans le guidage exact, non schématique, au fil des arcs narratifs, petits et grands. Un sentier métropolitain réussi est davantage qu'une connexion de lieux significatifs. C'est aussi une figure importante en tant que ligne dans l'espace.

Cette forme ne doit pas nécessairement être identifiable sur une carte. Elle peut aussi se « déposer » chez la personne qui parcourt le chemin, comme une suite harmonieuse de changements de direction, de courbes et de lignes droites, de montées et de descentes, de rythmes et de changements d'atmosphère.

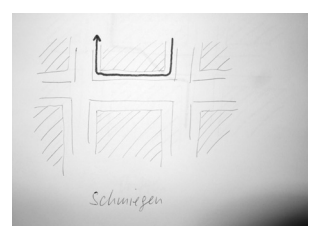
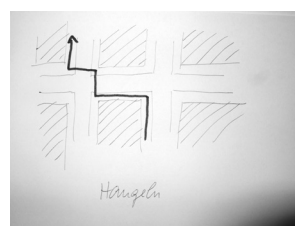
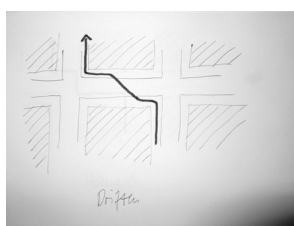
2.2) Le changement de direction

Un sentier métropolitain est une chorégraphie. Contrairement à la musique, par exemple, il ne peut cependant pas choisir librement les éléments à partir desquels il construit son arc narratif : il ne peut séquencer que les choses qui se jouxtent réellement dans la topographie de la ville. Le changement d'expérience qui en résulte est la matière dont le sentier est fait.

Le maintien d'une direction et le changement de direction représentent certains sentiments et contenus. Un bon changement de direction est « rafraîchissant ». Il promet une nouvelle perspective. S'il est introduit de cette façon et maintenu pendant le voyage, il n'est pas perçu et accueilli comme une déviation qui prolonge le voyage, mais comme un changement bienvenu.

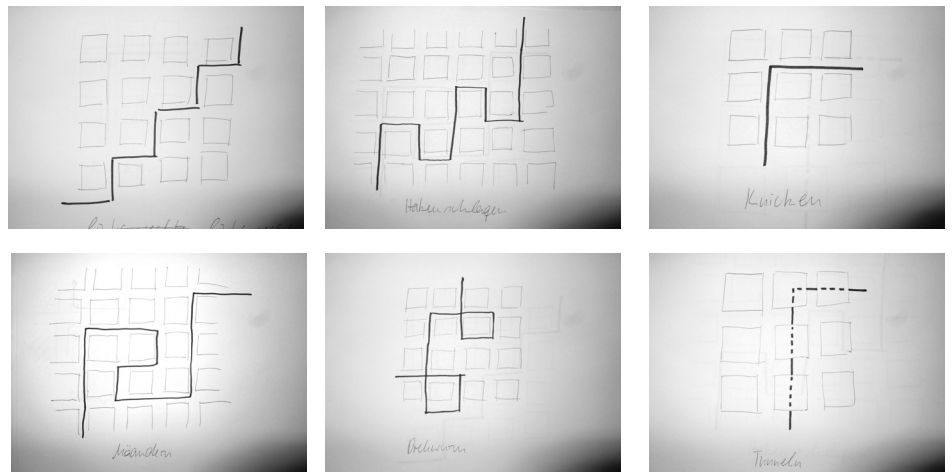
Le changement de direction comme expérience physique.

« Dériver, se suspendre, se serrer contre » : variétés d'un changement de direction entre blocs d'habitation.
(Dessin de Boris Sieverts)



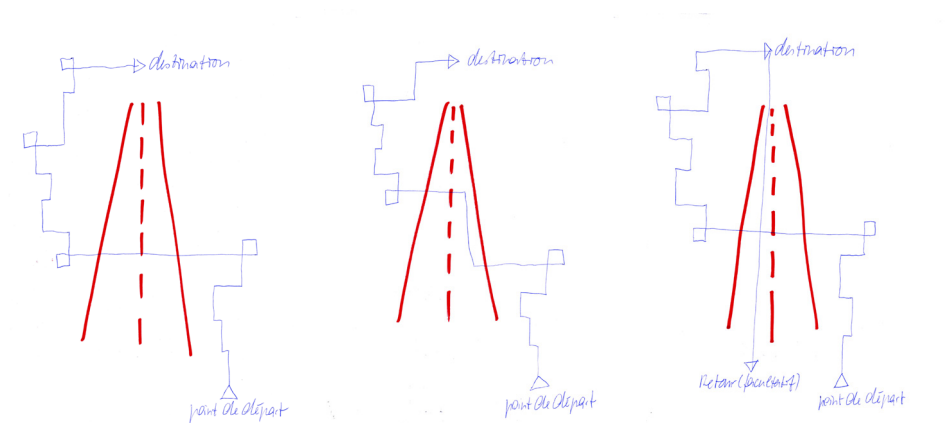
Le bon changement de direction est à la fois surprenant et logique : c'est l'un des principes de base des médias temporels (musique, film...) – il faut que ce qui se passe ensuite nous surprenne, et que nous pensions presque au même moment « C'est exactement ce qui devait arriver maintenant. » (Nous en faisons l'expérience notamment dans la musique.)

Le chemin suit sa propre logique. Dans la plupart des cas, cela signifie que sa ligne a une structure fractale, une certaine auto-similarité dans la dynamique des changements de direction, la division des séquences, etc. Par exemple : si je marche constamment de droite à gauche à droite, cela me semblera erroné de marcher de droite à gauche à gauche, ou même simplement de continuer tout droit. Mais si j'ai marché tout le temps tout droit, cela semble tout aussi incorrect d'aller de droite à gauche à droite – je vais avoir l'impression d'une déviation forcée. Il dépend essentiellement de l'environnement et du but du voyage que le logarithme choisi puisse être ressenti comme cohérent. De même, un changement de ce logarithme doit être motivé par l'environnement et représenter en même temps la transition vers un nouveau logarithme.



« En diagonale, en crochet, en pliage, en méandres, en vissage, en tunnel » : différentes logiques pour traverser une grille
(Dessins de Boris Sieverts)

Un problème délicat lors de la conception du tracé peut être l'existence dans le territoire d'une infrastructure linéaire (route, canal, limite de propriété...), allant dans le même sens que la direction principale choisie par le sentier métropolitain. Le tracé sinueux ne doit pas franchir cette ligne plusieurs fois, sinon il donnerait rapidement l'impression de « jouer autour » d'elle. Dans de rares cas (par exemple lorsqu'une autoroute est le thème d'un itinéraire), cet effet peut être recherché.



3 façons de traiter une ligne dominante qui est parallèle à votre itinéraire.
(Dessins de Boris Sieverts)

Le problème peut être contourné en ne franchissant la ligne qu'une seule fois : le chemin plus ou moins sinueux passe d'abord par des zones situées d'un côté de la ligne, puis de l'autre. Un cas créatif est le retour par la ligne de base à la fin d'un parcours.

1.3) La dynamique des environnements

Ces deux principes chorégraphiques (« suivre une orientation générale » et « changement de direction surprenants et logiques ») dépendent toujours de la nature de l'environnement et du chemin lui-même. En cas de doute, un changement de direction qui mène à un environnement ennuyeux n'est pas le bon choix. Ce qui nous amène au point suivant.

Un sentier doit rendre intéressants tous les lieux dans lesquels il passe, afin que nous les traversions avec les sens éveillés. Qu'un environnement semble intéressant ou ennuyeux dépend de trois choses : a) comment nous y accédons (porte, gardien, passage...), b) selon quelle perspective il se présente à nous (direction du regard), c) d'où nous venons, c'est-à-dire qu'est-ce qui occupait auparavant nos sens.

Cette approche permet de percevoir tout type d'environnement comme stimulant. Cependant, certains environnements rendent les choses plus difficiles que d'autres. Un sentier relève le défi d'« intégrer » dans un flux de perceptions esthétiques ces environnements généralement considérés comme inesthétiques – l'inesthétique ne signifiant pas ici le contraire du beau, mais l'invisibilité esthétique. (En ce sens, les zones industrielles et les parkings, par exemple, sont considérés comme inesthétiques.)

Les écarts par rapport à la rigueur du parcours, à son rythme et à son attractivité, peuvent également prendre sens rétroactivement. Un but très désirable (comme un point d'intérêt particulier) fera apparaître ces « erreurs » comme partie intégrante de la chorégraphie pour l'atteindre – de façon analogue à la dissolution d'un accord atonal à la fin d'une longue cadence en musique. Un emplacement fort comme point cible d'une séquence facilite donc le travail, mais l'astuce ne peut pas être répété trop souvent.

Le grand art reste le travail de fines séquences d'atmosphères sans motifs réels qui entourent un ton de base d'une manière sensuelle si complexe qu'on n'a aucun besoin de le thématiser. En ce sens, un parcours réussi est toujours le résultat d'un engagement érotique avec l'environnement.

Les 3 principes structurels d'un sentier métropolitain décrits ci-dessus sont interdépendants à bien des égards. En raison de sa structure complexe, un sentier métropolitain ne peut pas être développé en plusieurs étapes successives. Son développement est plutôt un processus itératif, dans lequel il faut aller et venir du pas individuel à la figure globale, en passant par des séquences de marche.

2) RÈGLES PRATIQUES

Il existe également des règles et des conseils de conception importants et simples.

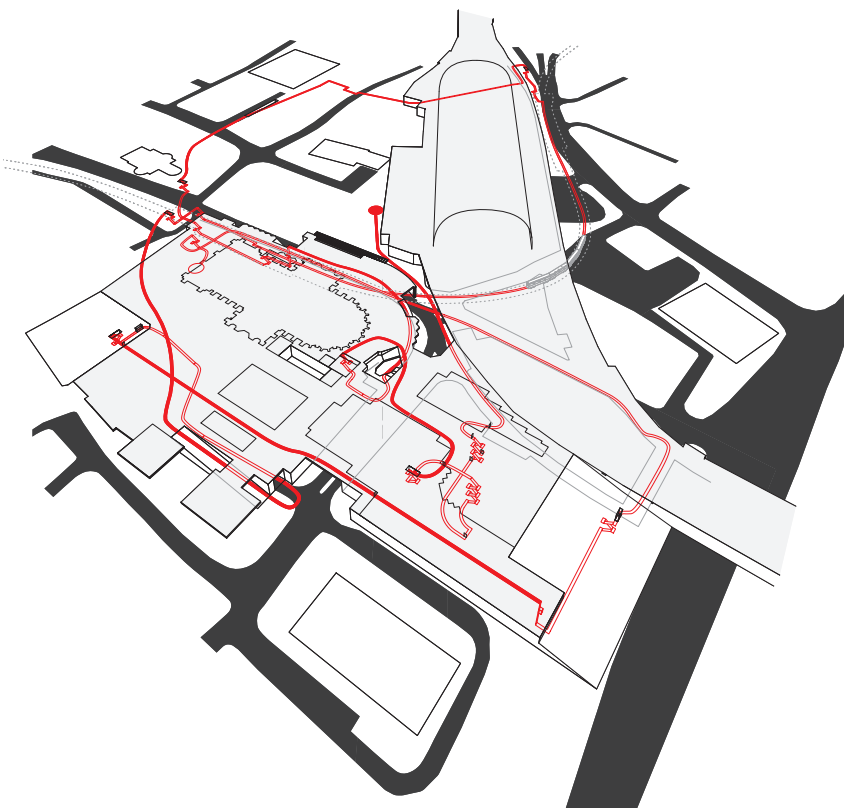
a) Essayez de ne pas diviser le monde en objets et en séquences intermédiaires. Un bon sentier métropolitain ne connaît pas d'« entre-deux » : beaucoup de tours de ville conventionnels ne sont que des tours « en chaîne », c'est-à-dire qu'ils mènent d'un objet à l'autre (selon cette logique, les lieux deviennent eux aussi des objets). Le chemin entre les deux n'est le plus souvent considéré que sous des aspects fonctionnels, tels que la longueur, la convivialité piétonnière, etc. Ces visites guidées ignorent la propriété originelle du médium, qui est de déplacer les corps des participants à travers le temps et l'espace.

b) Le point de départ d'un sentier métropolitain doit être atteint par les transports publics, de préférence avec un moyen de transport systématique, par exemple par avion ou par train. Partir d'une gare (de province) ou plus encore d'un aéroport à pied dans les environs permet de se familiariser rapidement avec la logique d'un sentier métropolitain, différente de nos modes de mobilité quotidiens.

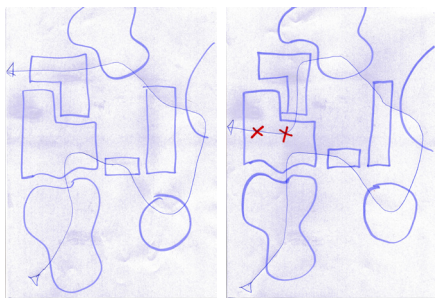
c) Ne quittez jamais un endroit par le même accès que celui par lequel vous y êtes entré. Cette règle importante assure la fluidité du chemin. Elle permet également d'intégrer dans le chemin des lieux que l'on ne « visiterait » pas en temps normal. Elle vous amènera également à des endroits que vous n'auriez jamais découverts autrement.

S'il ne peut être évité, un tel retour devrait se faire depuis une autre direction, idéalement de telle sorte que le lieu ne soit pas reconnu dans un premier temps. Bien sûr, il y a aussi des cas particuliers qui sont des exceptions à la règle ; un chemin peut aussi consister en une série de boucles (comme dans le cas du sentier des Terres communes à Bordeaux).

Aussi inélégant que puisse paraître le retour dans un lieu déjà traversé, le fait de repasser à un même point de coordonnées à un différent niveau de hauteur est d'une grande élégance. Cela élargit considérablement les pos-



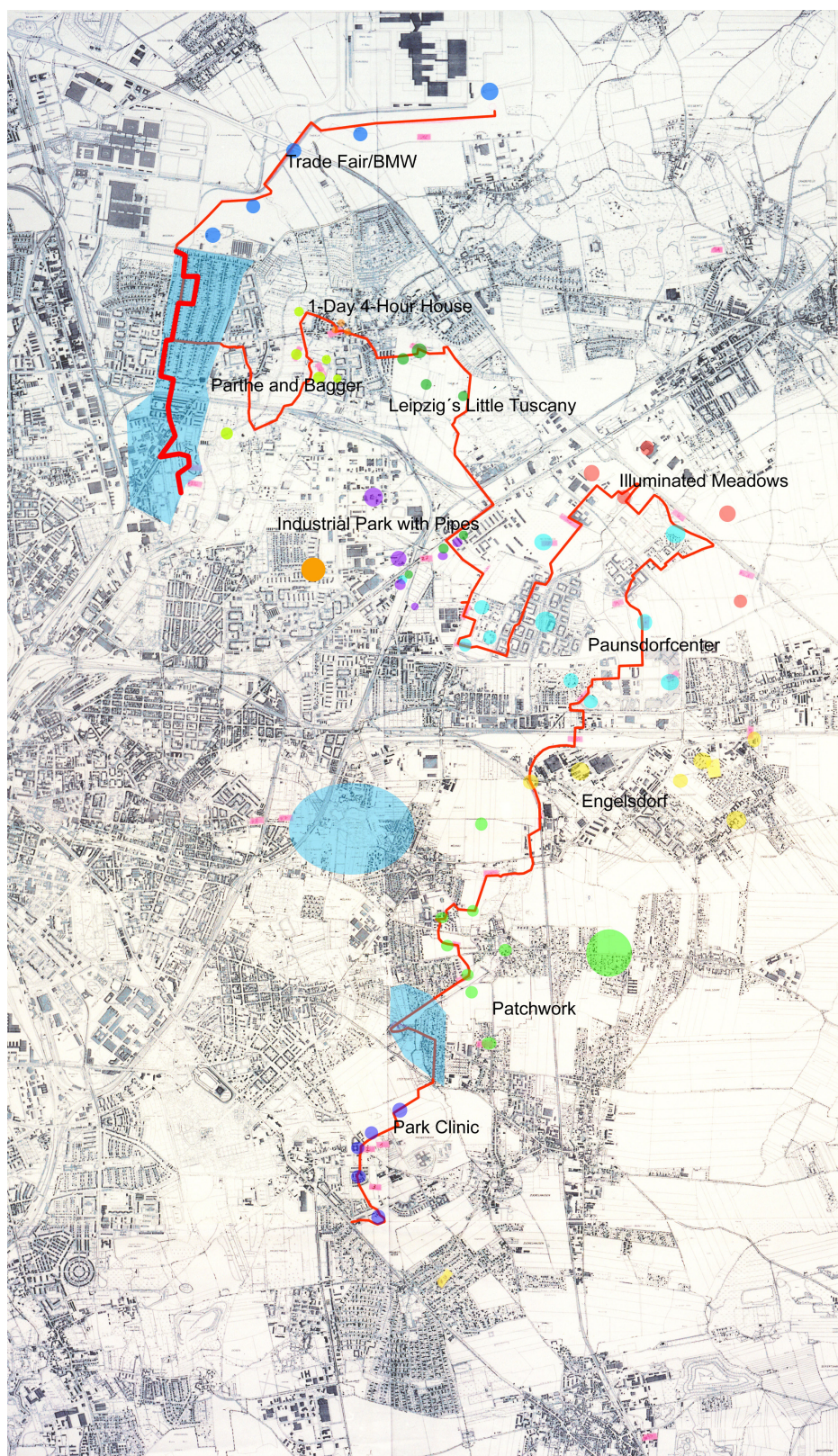
Parcours « Carambolage » autour de la cathédrale de Cologne, un cheminement de 5 heures dans un périmètre de 400 mètres, où on croise plusieurs fois les mêmes coordonnées sans jamais passer le même endroit (Image extraite du magazine Arch+).



Comment traverser des secteurs :
exemple et contre-exemple.
(Dessin de Boris Sieverts)

sibilités d'aménagement, en particulier en ce qui concerne les séquences de parcours dans les zones urbaines avec leurs tunnels, ascenseurs, cages d'escalier, etc. Le retour dans un lieu déjà traversé à partir d'un autre itinéraire offre également une liberté de conception : par exemple en train, en bateau ou sur la piste cyclable, où l'on a déjà suivi la piste piétonne.

Une méthode d'approche : après une recherche approfondie et même avant de commencer à tracer un chemin, diviser la zone en zones perçues (c'est une étape importante dans le processus de clarification et de tri des innombrables informations recueillies). Le sentier ne doit jamais retour-



Plan de Leipzig avec itinéraire reliant différentes zones. Les attractions de chaque zone sont indiquées par des points de la même couleur. Les surfaces bleues marquent également des zones.

On remarque un (seul) exception à la règle au niveau de la zone «illuminated meadows» : l'itinéraire relie des points bleus, des points rouges puis revient aux points bleus.

(Carte de Boris Sieverts)

ner dans une zone. La règle est la suivante : entrer, traverser, sortir, en faisant en sorte que la sortie de l'une constitue également l'entrée dans une autre. Les exceptions à cette règle sont les mêmes que celles permettant de revenir à des lieux déjà traversés.

d) Dans de nombreux cas, un sentier métropolitain évitera le centre-ville historique. En règle générale, les centres historiques fonctionnent dans les métropoles comme la « belle pièce » de l'appartement bourgeois du 19^e siècle, c'est-à-dire ces pièces qui n'étaient pas habitées dans la vie quotidienne (et donc non chauffées) et dans lesquelles le meilleur mobilier et la vaisselle étaient couverts et n'étaient mis en valeur que pour des occasions spéciales (par exemple les visiteurs de haut rang ou les jours de fête). Dans les « belles pièces », la famille bourgeoise ne présentait pas sa réalité, mais l'idée qu'elle se faisait d'elle-même. Afin d'avoir une image réaliste de la vie familiale, il était préférable de regarder toutes les autres pièces. Il en va de même pour la métropole et son centre historique. La meilleure façon de la comprendre en tant qu'organisme, c'est de visiter sa buanderie.

D'un autre côté, la conception idéale qu'une métropole se fait d'elle-même est naturellement une partie essentielle de son identité. Mais le visiteur ne peut comprendre le centre-ville dans ce sens (surtout s'il vient d'ailleurs) que s'il l'approche par la périphérie. Dans l'ordre inverse, une visite du centre historique de la ville conduit à une illusion ou à une confusion lors de la visite ultérieure de la banlieue. Il est donc tout à fait possible d'intégrer la visite du centre historique comme une étape avancée dans un sentier métropolitain. Dans la plupart des cas, il ne faut pas commencer par là ! La visite du centre historique peut aussi être une simple recommandation donnée à la fin d'une randonnée.

e) Une étape quotidienne doit mesurer entre 15 et 20 km à pied. On peut viser le double à vélo. Si les deux moyens de transport sont combinés, les distances doivent être calculées en conséquence.

Dans de rares cas, des parties d'un sentier métropolitain peuvent également être assurées par les transports publics. Cependant, cette combinaison doit reposer sur la logique de l'itinéraire et sur l'importance et la grâce des moyens de transport dans le contexte du paysage traversé.

f) S'il y a un point d'eau où on peut se baigner, il est conseillé d'y faire passer le chemin. Rien ne crée littéralement plus de contact et une telle possibilité de plonger dans le paysage qu'un saut dans un lac, une rivière, etc.

g) Créer des opportunités et des incitations pour des rencontres entre ceux qui s'engagent dans le sentier métropolitain et ceux qui vivent et travaillent dans son environnement. (cf. leçon 2)

h) Dernier point, mais non des moindres : les exceptions confirment la règle.

Bonus

NOTRE “SYSTÈME D’ATTRIBUTIONS SPATIALES”

Un sentier métropolitain « force » son « auteur » à saisir la ville à toutes ses échelles, à la considérer dans son ensemble et dans ses parties, dans les relations entre ses parties ainsi que dans leurs relations à l’ensemble, jusqu’à ce que ces relations soient éloquentes. Dans cette éloquence se trouve le point de départ de ce qui fait d’un sentier métropolitain un projet politique – au-delà d’une offre de loisirs pour le randonneur intéressé par la géographie.

Un bon itinéraire est aussi et surtout intéressant pour les habitants, car il met en mouvement le système de nos attributions spatiales. La perception de notre environnement peut être considérée comme « totale » : nous avons une image complète de notre environnement – ce qui ne signifie pas qu’il s’agit d’une image correcte de la « réalité » (au sens d’une carte topographique, par exemple), mais plutôt que notre image intérieure de notre environnement représente une image complète et sans lacunes. Il n’y a donc pas moyen d’échapper à son propre système d’attributions spatiales. Chaque endroit que nous découvrons y est intégré et les endroits que nous ne connaissons pas sont tout simplement absents. On ne peut se soulager de cette totalité en ajoutant des espaces qui lui auraient échappé ; mais uniquement dans la mise en mouvement permanente de ce système d’attribution. C’est au moment où je remarque que mon système d’attributions spatiales commence à bouger, que je suis temporairement libéré de la totalité de ce système.

C’est un grand moment. Je considère même cette expérience comme un besoin humain fondamental, bien trop rarement satisfait par nos modèles de mobilité modernes à l’intérieur des systèmes de transport (rail, route, etc.). C’est le véritable « don » qu’un guide fait à ceux qui le suivent, et c’est la raison profonde du bonheur que déclenche un chemin surprenant. Même si un sentier balisé et cartographié est moins libre que la randonnée guidée (comme performance ou événement), elle doit avoir l’ambition de transmettre une partie de ce sentiment.

RESSOURCES

Les ressources en ligne correspondant à cette leçon sont listées ci-dessous. Vous pouvez les consulter à votre guise sur le volet « Ressources » du site de l'Académie des Sentiers Métropolitains.

>> Nos articles et interviews

A Guide to visiting Cities (EN) - Boris Sieverts
Travel to the zero points of the city (CZ/EN) - Boris Sieverts
Dehors #1 - Bureau des guides du GR2013 (FR) - Paul-Hervé Lavessière
Dehors #2 - Bureau des guides du GR2013 (FR) - Collectif SAFI
Dehors #3 - Bureau des guides du GR2013 (FR) - Nicolas Mémain

>> Extraits de nos livres

Topoguide du GR2013 (FR) - Le cercle des marcheurs
Le guide du sentier du Grand Paris (FR) - Denissen, Lavessière, Lanaspèze, Moreau
Zone Sweet Zone (FR) - Yvan Detraz

>> La Masterclass de Milan

Piste n°1 : De la quête du calme dans les sentiers métropolitains - Nicolas Mémain
Piste n°2 : La ville du futur - Nicolas Mémain
Piste n°4 : La porosité des circulations - Jordi Ballesta
Piste n°5 : Le sentier transforme la ville - Boris Sieverts
Piste n°7 : Retrouver les sentiers perdus - Fivos Tsaravopoulos
Piste n°11 : Piattaforma di pietra - Gianluca Migliavacca
Piste n°17 : Chorodiversité dans le Grand Athènes - Jordi Ballesta
Piste n°18 : Principes de composition du sentier d'Athènes - Jordi Ballesta
Piste n°19 : Trois remarques - Boris Sieverts
Piste n°20 : Des sentiers grand public pérennes - Fivos Tsaravopoulos
Piste n°22 : Vers des sentiers non directifs - Jordi Ballesta
Piste n°29 : Emanciper le réel de sa représentation - Boris Sieverts

>> Nos vidéos

Voyage en Google Earth - Paul-Hervé Lavessière
Comment les sentiers fabriquent la ville? - Pavillon de l'Arsenal

>> Nos ressources externes

Atlas cartographique du Provence Express - Agence des Sentiers Métropolitains
Inventaire des sentiers existants d'Avignon - Agence des Sentiers Métropolitains
Inventaire des sentiers existants de Bordeaux - Yvan Detraz
Inventaire des sentiers existants du Grand Paris Sud Est Avenir - Sentier du Grand Paris