

Géographie  
et cultures

## Géographie et cultures

70 | 2009  
Corps urbains

---

### Le piéton de Bordeaux

Nouvelles pratiques de déplacement et de découverte en ville

*The pedestrian of Bordeaux: New practices of movement and discovery in the city*

Baptiste Fricau et Danièle Laplace-Treytore

---



#### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/gc/2277>

DOI : 10.4000/gc.2277

ISSN : 2267-6759

#### Éditeur

L'Harmattan

#### Édition imprimée

Date de publication : 1 juillet 2009

Pagination : 21-35

ISBN : 978-2-296-10874-5

ISSN : 1165-0354

#### Référence électronique

Baptiste Fricau et Danièle Laplace-Treytore, « Le piéton de Bordeaux », *Géographie et cultures* [En ligne], 70 | 2009, mis en ligne le 13 mai 2013, consulté le 21 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/gc/2277> ; DOI : 10.4000/gc.2277

---

Ce document a été généré automatiquement le 21 avril 2019.

---

# Le piéton de Bordeaux

Nouvelles pratiques de déplacement et de découverte en ville

*The pedestrian of Bordeaux: New practices of movement and discovery in the city*

Baptiste Fricau et Danièle Laplace-Treyture

---

- 1 Pendant des décennies, les villes se sont adaptées à la voiture en se transformant, en lui dédiant leurs espaces publics. Aujourd'hui, de plus en plus d'entre elles « refondent leur paysage urbain et encouragent les gens à conduire moins et à marcher plus » (Honoré, 2007, p. 25). Le cas de Bordeaux est à cet égard exemplaire : promenades sur les quais et extension de zones piétonnes induisent non seulement d'autres pratiques de déplacement, mais donnent aussi une nouvelle visibilité aux espaces urbains. Si la pratique de la marche se développe (dans ses usages quotidiens ou bien dans le cadre des loisirs), c'est qu'elle répond aux souhaits de certains citoyens de nouer des relations diversifiées, plus « authentiques » et plus intimes avec leur ville, et cela, sur un mode également plus « doux », pouvant même valoriser une certaine lenteur. La marche introduit en effet un rapport privilégié entre le corps, le temps et l'espace : durée et lieu y sont éprouvés dans l'unité d'une même expérience dont le corps est la mesure. La marche, comme mise en mouvement du corps, est une activité physique mais aussi intellectuelle, sensible. Elle est, selon David Le Breton, « le triomphe du corps avec des tonalités différentes selon le degré de liberté du marcheur » (2000, p. 14). Ces libertés sont celles que le marcheur se donne à lui-même : le choix de l'itinéraire, le rythme et l'attention portée à la ville sont différents selon la finalité du déplacement.
- 2 Mais ces libertés sont aussi celles que l'environnement urbain ménage au piéton. À travers les divers aménagements qu'il conçoit (qualité d'un revêtement, emplacement du mobilier urbain ou dégagement d'une perspective), l'urbaniste opère une mise en scène, une mise en intrigue de la ville. Chacun de ses gestes est susceptible d'interpeller le passant, d'en solliciter les sens. Les guides-livres procèdent de même en sélectionnant certains éléments de la ville auxquels ils donnent sens à travers des itinéraires choisis. *Le piéton de... Bordeaux* (Rando Éditions) invite non seulement à voir la ville mais aussi à la

sentir, à la goûter et parfois même à se souvenir, à imaginer : c'est là d'ailleurs son originalité. Par l'entremise du corps curieux et disponible, c'est la ville elle-même qui prend corps. Après avoir analysé l'approche de l'urbaniste, puis envisagé celle que le guide touristique propose, nous mettons en perspective les différentes stratégies utilisées par ces derniers pour susciter ou accompagner de nouveaux comportements en milieu urbain.

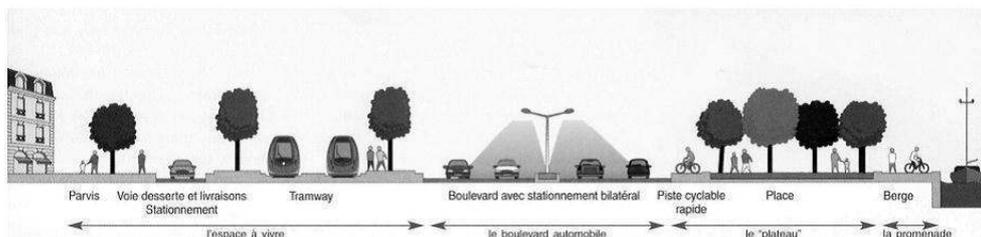
## Quand le politique et l'urbaniste façonnent le corps de la ville

- 3 La ville de Bordeaux, capitale régionale de l'Aquitaine et métropole du Sud-Ouest européen, a entamé une profonde mutation durant la dernière décennie. L'arrivée d'Alain Juppé aux commandes de la ville en 1995 marque le début d'une nouvelle conception urbaine. En peu de temps, de nombreux projets sont repris, structurés et lancés afin de redonner à la ville un statut attractif et une identité affirmée (Callais et Jeanmonod, 2006). Le projet des quais en est l'un des témoignages les plus importants aussi bien par sa dimension spatiale que par le symbole qu'il représente et les métamorphoses qu'il a engendrées. L'attrait historique et nourricier du fleuve, la proximité du centre-ville, la valeur patrimoniale du site font des quais un lieu potentiel de rencontre et d'échange pour tous les habitants de l'agglomération ainsi que les visiteurs. L'objectif était alors de reconsidérer leur rôle afin de reconquérir une centralité forte (Godier et Tapie, 2004). Historiquement reliée à la Garonne par son port, Bordeaux avait en effet cloisonné ses quais derrière des hangars et des barbelés pendant près d'un demi-siècle. Parallèlement à la reconquête de la centralité et du patrimoine, celle du fleuve fut ainsi l'un des axes majeurs du vaste chantier de projet urbain (Marieu, 1998). L'aménagement des quais s'est également inscrit dans la démarche préconisée dans le cadre du « plan Garonne », qui place le fleuve comme l'élément fédérateur de la dynamique urbaine et central de l'agglomération.
- 4 Cette reconquête s'est faite progressivement avec une série d'actions, d'événements et de petits aménagements qui ont permis de changer l'image des quais et d'enclencher une réappropriation du site par les habitants et les visiteurs. Le démarrage du projet a véritablement commencé avec la suppression des grilles en 1996. Par la suite, des avancées successives ont permis de dégager un vaste espace afin de procéder aux différents aménagements qui en ont modifiée l'allure générale. En 1995, la place de la Bourse fait l'objet d'un programme d'illumination, suivi l'année d'après par son réaménagement et la démolition du hangar 11 qui laisse place à un marché dominical. En 1997, le hangar 13 est démoli, la piste cyclable et la promenade piétonne sont prolongées. Une campagne de ravalement des immeubles est lancée. La circulation est interdite aux poids lourds sur les quais la même année et la communauté urbaine de Bordeaux adopte le projet du tramway avec son tracé desservant les quais. Le concours d'architecture et d'ingénierie pour la poursuite des travaux et l'aménagement définitif des quais est lancé l'année suivante ainsi que celui pour la réhabilitation et la valorisation commerciale des hangars 15 à 19 par le Port autonome. En 1999, la désignation de l'équipe d'architectes marque une étape définitive pour l'aménagement homogène des quais, du pont Saint-Jean jusqu'aux bassins à flots. C'est l'architecte paysagiste Michel Corajoud qui est retenu avec son projet de quais jardinés, décomposés en quatre lanières structurantes. La première lanière correspond à l'espace à vivre entre les façades XVIII<sup>e</sup> siècle et le boulevard. Il est

essentiellement dédié à la mobilité avec des trottoirs plus larges renforçant l'attractivité et la convivialité, une contre-allée construite pour la desserte des commerces et des riverains avec un stationnement longitudinal et la plate-forme du tramway. La seconde lanierne correspond au boulevard automobile, réduit à deux fois deux voies, avec un terre-plein central planté d'arbres, un stationnement de part et d'autre et une bande latérale cyclable. La troisième lanierne concerne le plateau entre le boulevard et la berge, où se déroulent les fêtes et les marchés, où sont installés les parcs, les jardins et les jeux d'eau, les guinguettes, le *skate-park* et les lieux d'animation. Enfin, la quatrième lanierne est une promenade<sup>1</sup> sur les berges de la Garonne, composée d'un espace piéton et d'une bande cyclable pour permettre la contemplation, la flânerie et les loisirs.

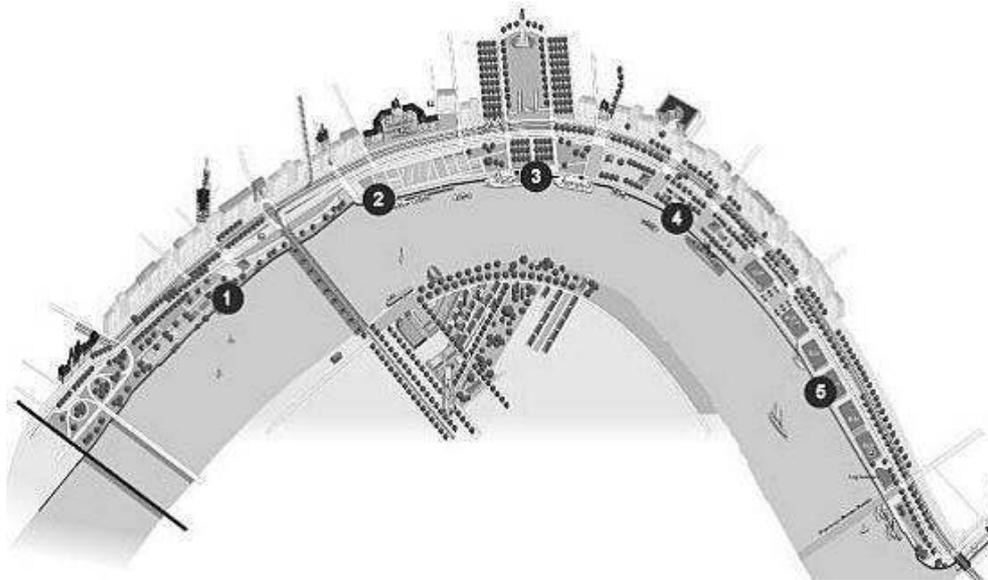
- 5 Ces quatre lanieres traversent les cinq séquences programmées par l'agence d'urbanisme le long des 4, 5 kilomètres, avec cinq destinations différentes afin d'éviter toute monotonie et restituer la diversité de leur identité. Tout d'abord, du pont Saint-Jean au pont de Pierre, la plantation d'un espace vert et de loisirs assure le rôle de parc paysager et de loisirs urbains pour les habitants des quartiers Saint-Michel et Saint-Pierre. La séquence suivante (du pont de Pierre aux Quinconces), apporte l'équilibre du projet en accueillant des activités liées au fleuve mais aussi des restaurants, des terrasses et guinguettes, des marchés thématiques ou des expositions et des activités nautiques liées au plan d'eau. La troisième séquence constitue le parvis des Quinconces en prolongeant l'esplanade vers le fleuve avec des jardins et des espaces publics, quand la quatrième (des Quinconces au Cours du Médoc) propose des activités de tourisme, de commerce et de loisirs. Enfin, la dernière séquence est différente des autres car elle relève du Port autonome qui a réhabilité les hangars 15 à 19 pour les transformer en espace de commerce.
- 6 Lanieres et séquences s'agentent donc pour fournir une lecture et une utilisation structurées et programmées de l'espace des quais. Chaque séquence (ou portion d'espace perpendiculaire aux quais) se voit attribuée une destination fonctionnelle (esthétique et/ou ludique et/ou commerciale). L'ensemble de ces séquences est traversé par des lanieres (parallèles aux quais), réservées chacune à un mode de déplacement particulier : partant du fleuve, se succèdent ainsi un espace dédié aux mobilités « douces » (les piétons sont « séparés » des cyclistes et des utilisateurs de rollers), la voie réservée à l'automobile, puis celle laissée au tramway, enfin un large trottoir bordant l'espace bâti pour certaines séquences (Figures 1 et 2).

Figure 1 : La répartition des quatre lanieres



Mairie de Bordeaux, *Publicis activ*

Figure 2 : La répartition des cinq séquences d'aménagement des quais



Mairie de Bordeaux, *Publicis activ*

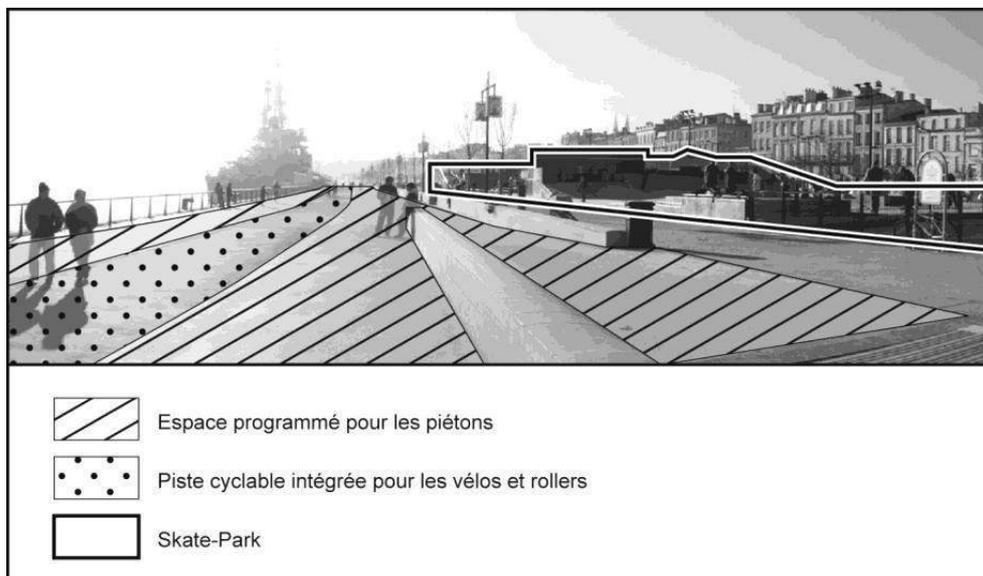
## Quand le corps de la ville met en scène le corps du piéton

- 7 Espaces les plus emblématiques de Bordeaux par le paysage urbain qu'ils constituent et le patrimoine architectural qu'ils représentent, les quais sont aujourd'hui devenus l'espace public bordelais de référence. Ils regroupent les générations (Victoire, 2007) et les activités urbaines en s'organisant successivement comme lieu de contemplation, espace de détente et de verdure, espace économique et ludique avec le marché des quais, les aires de jeux pour enfants et le *skate-park*, espace culturel avec le hangar 14 (salle polyvalente accueillant l'événementiel, les manifestations culturelles), espace de commerce avec les hangars 15 à 18 réhabilités et, pour terminer, lieu d'exposition scientifique avec le hangar « Cap sciences ». Les quatre kilomètres et demi composent également un espace de contemplation du panorama offert par le port de la Lune.
- 8 Véritable mise en scène de la ville par son fleuve, le piéton peut en devenir spectateur et saisir l'invitation au voyage. Visiteurs et Bordelais s'y côtoient pour un moment de contemplation ou de déambulation partagée. La progression est ponctuée de moments de repos ou de distraction, de réflexion voire de rencontres. La déambulation dans cet espace-symbole est ainsi devenue un point incontournable dans la pratique de la ville.
- 9 L'accompagnement vers les différentes voies se veut intuitif. Si les quais offrent une certaine liberté aux individus dans leur pratique de la ville, cette liberté n'en demeure pas moins encadrée et pourvue de normes. Ainsi l'espace est-il marqué par l'utilisation de matériaux différenciés, chacun destiné à un usage spécifique : la piste cyclable est en enrobé rouge et de texture très lisse pour un confort de roulement optimal, la voie piétonne est également en enrobé rouge mais plus claire et avec une texture plus grossière (Figure 3). Cette distinction se fait par le corps, aussi bien visuellement que par les sensations kinesthésiques du marcheur, et produit une répartition tacite des usages.

Ainsi, si la marche utilitaire reste partout possible, une lanière spécifique a-t-elle été prévue pour la marche de loisirs (ou déambulation).

- 10 La prise en compte du corps par l'aménageur ne s'arrête cependant pas à l'agencement des matériaux. Le succès des quais vient de l'attention faite au confort des gens (Ville de Bordeaux, 2007) ainsi qu'à la dimension esthétique. Le projet accorde en effet une grande importance à la qualité de la lumière. Les reflets de l'eau, les couleurs de la pierre des façades ravalées, le jeu des ombres et la lumière exaltent le site et rythment la vie sur les quais. L'architecte paysagiste Michel Corajoud a construit sa réflexion sur la lumière qu'il a relevée comme qualité principale à Bordeaux. Il estime « qu'il fallait apporter ce qu'il manquait sur les quais : de la tempérance, c'est-à-dire régler la question de l'ombre et de la lumière »<sup>2</sup>. D'où l'idée de planter les quais, à l'inverse du sens commun qui désigne cet espace comme minéral. La plantation a ainsi permis la transformation des quais en espace public. Leur fonctionnement a donc changé avec leur aménagement. Ils sont devenus des espaces de vie sociale urbaine, de détente et de promenade, permettant aux touristes de les percevoir comme le reflet de la vie quotidienne des Bordelais. Les espaces publics bordelais, à présent lieux de convivialité, symboliques du confort de la ville et de son dynamisme retrouvé, sont devenus des lieux centraux dans la vie de la cité évoluant aux rythmes des corps.

Figure 3 : La structuration de l'espace du corps en mouvement



- 11 L'aménagement des quais a visé le changement de fonction urbaine pour passer d'un espace productif (du temps du port) à un espace ludique aux pratiques diversifiées alliant loisirs, tourisme, culture et patrimoine. Il a donc changé en profondeur le sens urbain de cet espace public central et rendu la relation à l'identité bordelaise du passé (du temps où le fleuve et la ville existaient l'un pour l'autre). La réponse apportée par l'aménagement de Michel Corajoud, en s'inspirant du site du port de la Lune et en proposant une véritable rupture de sens permettant de transformer le souvenir de l'activité portuaire, s'est imposée comme une nouvelle lecture de la ville. Cette lecture a été programmée et conçue pour les corps des utilisateurs. Toutes les dimensions sensorielles sont alors sollicitées et guidées dans ce vaste espace urbain mis en scène. Cette approche « polysensorielle » de la ville est aussi au cœur du guide *Le piéton... de Bordeaux*. La description

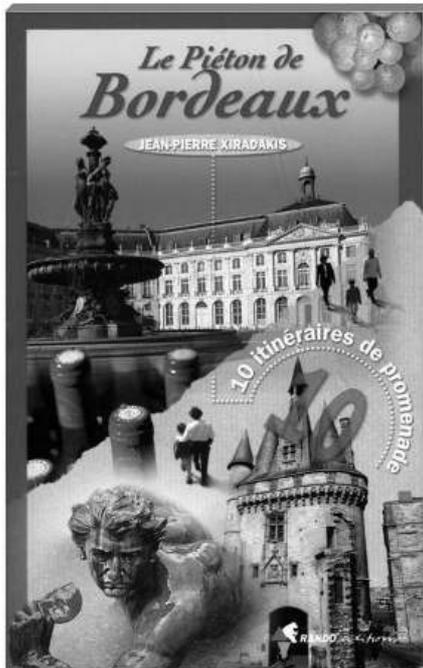
des quais y célèbre de façon originale un lien fort entre la ville et le fleuve restituant un espace-temps qui, bien que révolu (les quais au XVIII<sup>e</sup> siècle), met en scène une vie urbaine particulièrement animée qui n'est pas sans rappeler (par son intensité) celle-là même que la municipalité recherche à travers le projet Corajoud.

### Des guides urbains pour « marcher la ville »<sup>3</sup>

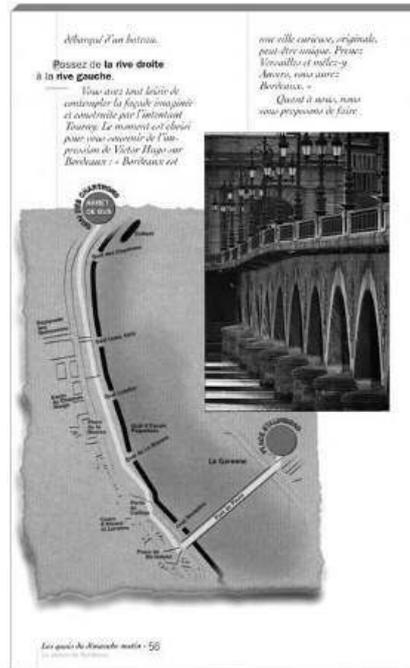
- 12 Lorsque ceux qui font la ville, architectes, urbanistes et élus politiques locaux commencent à s'intéresser au mode de déplacement qu'est la marche<sup>4</sup>, ce n'est pas seulement la mobilité et le quotidien des citoyens résidents qui sont en jeu ; un certain « habiter touristiquement la ville » (Stock, 2007) y puise aussi des perspectives nouvelles. Comme le fait observer André Rauch (2007), toutes les grandes maisons d'édition de guides ont considérablement développé, depuis le milieu des années 1990, des collections exclusivement destinées aux villes. Parmi les évolutions intéressantes à relever, on peut ici retenir la présence d'itinéraires piétons de plus en plus nombreux et une approche non seulement informative et pratique mais aussi sensible, « poly-sensorielle » et subjective des lieux, guidée par exemple par le regard du littéraire<sup>5</sup>.
- 13 Généralement présenté comme étant à l'opposé du flâneur (qui va, sans but précis, totalement libre de son temps, disponible aux choses et aux gens, à l'image de cette autre figure du « marcheur idéal » qu'est le *wanderer*, mi-voyageur, mi-vagabond), le touriste a mauvaise réputation car il paraît sacrifier trop souvent à un certain nombre d'impératifs du voyage touristique : ne voir que ce qui mérite d'être vu, mais aussi voir beaucoup de choses en peu de temps. Le touriste, guide en main, semble même aggraver son cas :
- « Devant la mise en scène de la ville, de ses commerces, de son histoire, le touriste urbain n'a souvent qu'une solution : le guide touristique. Du Michelin au Routard, ce sésame n'a qu'un seul but : vous montrer le plus de choses en un minimum de temps. L'acheter, c'est déjà se tromper : vous ne visiterez pas la ville mais ses représentations [...]. En résumé, vous avez tout lu mais rien vu et ce que vous avez vu vous a été imposé. » (Robin et Gwiazdzinski, 2005, p. 1 et 2).
- 14 Ces auteurs pointent là l'aspect généralement prescriptif et normatif des guides qui orientent les pas et le regard vers une liste de curiosités : « ce qu'il faut avoir vu ». Ils stigmatisent aussi une pratique touristique « classique » des lieux qui paraît toute entière dominée par le primat de la vue.
- 15 Si cette observation n'est pas sans fondement, elle semble néanmoins excessive au regard des éditions récentes de guides urbains. La collection *Le piéton de...* offre une illustration intéressante de ce renouveau actuel du regard et des pratiques touristiques urbaines autour d'une expérience corporelle des lieux qui ne se limite pas à la vue. Fruit de la rencontre entre un éditeur régional spécialisé dans les guides de randonnées pédestres (sportives et familiales) et un restaurateur bordelais, Jean-Pierre Xiradakis, ce guide propose dix itinéraires exclusivement pédestres, dont certains organisés autour d'une découverte gustative et olfactive de la ville : « Bordeaux... véritable melting-pot des senteurs enivrantes. Laissez-vous aller le nez au vent pour découvrir l'intimité des vieux quartiers » (*Le Piéton de... Bordeaux*, p. 41)<sup>6</sup>. « Lever le pied » (au sens propre et au sens figuré) n'est pas présenté comme une fin en soi car la marche permet, comme le suggère le guide, d'instaurer une relation différente au lieu et à ceux qui l'habitent. À quelle autre expérience de la ville cherche-t-il à initier un touriste rompu à d'autres habitudes de

découverte ? C'est ce que nous nous proposons de voir dans le point suivant, à travers l'exemple de l'itinéraire n° 10 intitulé « Les quais du dimanche matin » (figure 4).

Figure 4 : Extraits du guide *Le Piéton de ... Bordeaux*



Page de couverture du guide.



Page 56 illustrant l'itinéraire.

## Vers une expérience « poly-sensorielle » de la ville

- 16 Cette balade des « quais du dimanche matin » offre du point de vue d'un guide une approche bien peu conventionnelle des lieux, inattendue même, au regard de la valeur esthétique, historique et patrimoniale des quais de Bordeaux très peu présente dans l'appréhension qui en est proposée. Il est important de préciser que cet itinéraire a été rédigé pendant les travaux d'aménagement des quais : « dans cette balade », avertit le guide, « il faut faire abstraction des travaux » (p. 55). Ne pouvant pleinement tirer parti du réaménagement des lieux encore largement inachevé, ni prendre appui sur les nouveaux usages liés à la réappropriation de ces derniers, le guide choisit de transporter le lecteur / visiteur dans le Bordeaux du XVIII<sup>e</sup> siècle : « pour cet itinéraire des quais, nous vous proposons de laisser libre cours à votre imagination et de vous mettre dans la peau d'un voyageur du XVIII<sup>e</sup> fraîchement débarqué d'un bateau » (p. 55). S'appuyant sur quelques éléments du paysage urbain actuel, à savoir le fleuve et certains lieux emblématiques des quais (place des Salinières, porte Cailhau, porte du Chai-des-Farines, place de la Bourse, Bourse maritime, quais des Chartrons) mais sans véritablement les décrire d'un point de vue architectural, l'auteur restitue la vie urbaine d'autrefois, à une époque où les quais connaissaient une activité portuaire, marchande et populaire intense. La description présente alors, à travers une succession de tableaux assez précis, différentes scènes de la vie quotidienne des quais. Face à un espace public en voie de reconstruction, encore peu lisible et faiblement porteur de significations, il eut été facile de focaliser l'attention du lecteur / visiteur sur la qualité architecturale des quais, lieu

commun du discours touristique. Contre toute attente, le guide passe rapidement sur la « grandeur et la beauté du spectacle » (p. 57) et nous engage à « recréer les ambiances d'alors » (p. 57). Le Bordeaux monumental et spectaculaire, sans être totalement absent de la description cède ainsi la place à un autre spectacle, celui de la rue, plus exactement celui qu'offrait la rue autrefois. Des lieux animés, hauts en couleurs et saturés de sons et d'odeurs, sont source de perceptions contradictoires mais riches :

« De ces échoppes montent arômes et bouquets : senteurs des îles lointaines mais aussi odeurs de savon et de suif [...], relents d'eau croupie, de pierres salpêtreuses et d'égouts humides écoulant les résidus du carroyage des peaux... » (p. 58-59).

- 17 Il faut ici remarquer l'importance accordée aux gens, d'abord à travers la variété des métiers qu'ils exercent (marchands, marins, soldats, paysannes, porteurs d'eau, etc.), puis à travers la diversité de leurs origines géographiques et sociales (marins du monde entier, Basques et Landais, filles et femmes de la campagne ou de ville), enfin par leur manière d'occuper l'espace :

« Tous ces gens se bousculent, s'interpellent, forment des groupes qui se défont aussitôt dans une cacophonie indescriptible où les voix profondes et nasillardes des hommes se mêlent au parler si particulier des filles » (p. 59).

- 18 Plus loin, il est aussi question « d'invectives », de « cris », de « jurons » et de « rires » (p. 61). Le commerce du vin et l'activité ancienne des chais sont aussi largement évoqués de même que les « effluves vineux » (p. 61) qui imprègnent ces lieux caractéristiques du quartier des Chartrons. Le fleuve n'est pas en reste : « autour des vaisseaux, c'est un foisonnement de petites embarcations, de chaloupes, de filadières, (etc.) » (p. 60) ; « les pavillons claquent au vent », « les drisses frappent les mâts », « les poulies grincent » (p. 60). Enfin, *last but not least*, les descriptions font une large place aux denrées alimentaires et aux mets locaux suggérant ainsi une grande diversité de parfums, de saveurs et, par là même, une ville à goûter.

- 19 La description s'attarde moins sur le cadre urbain qu'elle ne cherche à restituer une vie grouillante. L'urbanisme classique des Lumières, dont les quais offrent un exemple caractéristique, contraste alors singulièrement avec l'impression de débordement des sens donnée par la description. Une certaine ambiance urbaine se dévoile donc à travers une dimension qui n'est ni esthétique, ni monumentale, ni patrimoniale mais plutôt pittoresque ; la ville musée cède la place à la ville du quotidien, paysage vivant. Seule concession au temps présent, l'itinéraire mentionne deux marchés (le marché campagnard et le marché au poisson) et invite le visiteur à se mêler aux Bordelais du dimanche matin, sur les quais, pour déguster vins, huîtres et grattons (p. 61) et faire ainsi, en s'attardant dans des lieux authentiques, l'expérience d'un certain art de vivre bordelais.

- 20 Certes, on pourra voir dans cette mise en scène des quais au XVIII<sup>e</sup> siècle une difficulté à « faire le deuil de l'activité portuaire » (p. 5), et vis-à-vis de laquelle le projet Corajoud apporte une alternative. Au-delà de l'évocation du port, c'est le recours à la notion d'ambiance qui mérite notre attention, car elle vient souligner le fait que la valeur esthétique et patrimoniale des lieux ne suffit pas en soi à « faire la ville », à donner sens aux espaces publics. De manière probablement non intentionnelle, l'itinéraire est sous-tendu par un modèle d'urbanité qui fait écho à celui présent dans le projet urbain voulu par la ville elle-même et dont nous avons rappelé deux des éléments essentiels : la réappropriation des quais par les citoyens, le lien retissé entre la ville et le fleuve. Le recours au passé et à un imaginaire spatial bordelais liant de manière indissociable

l'identité de la ville à son fleuve vient pallier ce vide momentané de sens tout autant que cette difficulté à occuper corporellement (physiquement et mentalement) des quais alors en chantier.

## Parcours urbains : les je/jeux des possibles

- 21 Nous voudrions ici nous intéresser aux comportements que ces différents discours (celui de l'urbaniste et celui du guide) suggèrent au touriste et au citoyen au fil de leurs déambulations sur les quais.
- 22 Retrouver cette posture du flâneur (pas nécessairement spontanée au regard des pratiques touristiques « classiques »), porteuse d'un autre rapport au temps, aux lieux mais aussi aux gens et à son propre corps, c'est précisément ce que propose Jean-Pierre Xiradakis, l'initiateur de cette collection de guides et le rédacteur du premier titre consacré à Bordeaux. Ni collection savante, ni éloge de la marche, et volontairement succinct dans la présentation des lieux, ce guide propose avant tout des déambulations curieuses<sup>7</sup> qui invitent le visiteur-marcheur à rompre avec ses habitudes et l'initient à une autre lecture et pratique de la ville qui ne se fonde pas exclusivement sur la perception visuelle. Sans vouloir ôter tout aspect prescriptif à ce guide qui obéit à certaines figures imposées de la visite touristique, le moins que l'on puisse dire est que *Le piéton... de Bordeaux*, notamment dans cet itinéraire, marque une distance vis-à-vis des caractéristiques attendues du genre.
- 23 Tout d'abord, le propos n'instaure pas de hiérarchie entre les différents sens. Il ne survalorise pas la vue ; il s'agit moins de voir ce qu'il faut avoir vu (perspective classique des guides) que de construire sa propre expérience de la ville à travers une appréhension sensorielle globale des lieux : « on peut construire un Bordeaux personnel ; celui chargé de terre mouillée des orages d'automne, celui minéral et nostalgique des dimanches d'hiver, celui à la blancheur de chaux du retour de l'été » (p. 3). Ensuite, en restituant les ambiances urbaines d'un Bordeaux aujourd'hui disparu (exception faite de la ville bâtie), le guide invite le lecteur / visiteur à recourir à l'imagination et à la rêverie, ce qui requiert de sa part une certaine disposition et ouverture du corps et de l'esprit permettant d'accueillir une grande variété de sensations. Enfin, le guide apprend à faire sans le guide, à s'émanciper du modèle de la visite stéréotypée (dans ses arrêts, son rythme ou encore son contenu) : « osez », « n'hésitez-pas », recommande-t-il.
- 24 Si la lecture du guide n'est pas toujours aisée, passant très rapidement du panorama le plus large au détail le plus petit, de « l'ostentatoire au plus intime », du visible à l'imaginaire, mêlant ainsi des postures différentes et jouant sur divers registres à la fois, le guide en tant que manuel pratique s'avère d'une efficacité étonnante dans le temps même de la promenade. C'est le déplacement réel, comme configuration ou mise en intrigue des lieux, qui donne sens à ces derniers et ordonne un paysage urbain composé d'un ensemble hétéroclite de choses à voir, à sentir, à goûter, ou encore à toucher et à écouter. La mise en mouvement et l'expérience concrète des lieux viennent en quelque sorte combler les blancs du texte : n'est-ce pas là la meilleure façon – que l'intention ait été celle de l'auteur ou non – de permettre au lecteur de s'émanciper du guide ?
- 25 Réponse éditoriale à l'émergence d'un certain goût pour la marche, on peut cependant s'interroger sur la capacité des nouveaux guides urbains à codifier (tout au moins à donner forme à) cette « nouvelle » expérience touristique des lieux autour d'une ville « à

vivre » et pas uniquement « à voir ». La notion d'ambiance urbaine<sup>81</sup> évoquée par le guide, bien que difficile à définir, trouve ici une expression et une écriture possibles. On peut penser que ces pratiques de découverte n'ont pas encore trouvé leur pleine codification dans les guides (mais faut-il attendre cela ?) même s'il n'est pas douteux qu'un « habiter touristiquement la ville » contribue fortement à les faire émerger. Cet « habiter touristique », avant même que le guide ne tente de lui donner forme et sens, est d'abord le symptôme d'une nouvelle façon de vivre et de faire la ville. Cependant, la diversité des expériences proposées au sein d'un espace public toujours plus pensé et structuré n'est pas synonyme seulement de liberté. Si l'urbanisme valorise de plus en plus une grande liberté de déplacement dans la ville, il s'agit quand même d'une liberté « encadrée », plus précisément « aménagée », en référence à des normes qui orientent la pratique des espaces. Chaque portion spatiale dispose ainsi d'un guide de l'utilisateur, d'un mode d'emploi implicite, fourni et décryptable à travers les matériaux, leur agencement et la signalétique mise en place. L'utilisateur, malgré une liberté de mouvements, se voit alors incité à pratiquer tel espace plutôt qu'un autre, à travers des invitations ou des contraintes sensorielles. Évoqué à la quatrième page du guide, l'exemple du revêtement utilisé pour la piste cyclable intégrée aux quais l'illustre bien. Dans ce cas, l'aménagement produit des comportements attendus. Ces comportements, ces pratiques, ces usages sont donc influencés par une organisation spatiale qui ne relève pas du hasard. Cependant, l'individu reste totalement libre de ses mouvements et peut surprendre l'aménageur en s'appropriant l'espace d'une manière inattendue. Et l'inventivité dépasse alors largement la fonction attribuée à l'origine, et ce, à travers une forme de détournement des lieux. Toujours sur les quais bordelais, l'exemple du miroir d'eau en témoigne. Vaste espace programmé pour l'esthétique du lieu (il est situé devant la place de la Bourse, ensemble architecturale symbolisant le Bordeaux du XVIII<sup>e</sup>), il a été largement approprié par la population qui y a trouvé un espace ludique de détente et de rafraîchissement en été, le transformant ainsi en plage urbaine (Fort-Jacques et Fricau, 2008).

- 26 Comme on a cherché à le montrer, l'aménageur et le guide touristique proposent ici une nouvelle mise en scène de l'espace public. Repensés dans leurs dimensions matérielle et symbolique, les quais de Bordeaux constituent un nouveau décor propice à un jeu de pratiques sociales et de rapports sociaux à la fois inédits et diversifiés. En cela, aménager l'espace ou en proposer une visite guidée équivaut à rendre possible une plus grande diversité de modes d'appropriation des lieux. L'idée de contrainte associée à l'aménagement et au guide touristique prend donc ici une toute autre portée puisqu'elle intervient pour ménager une plus grande autonomie à l'individu dans sa manière d'occuper l'espace et de le doter de significations. L'attention particulière accordée au corps en mouvement, à la marche, traduit une volonté de resensibiliser le corps à l'environnement urbain, permettant alors que soit renouée « la relation entre l'expérience qu'ont les hommes de leur propre corps et les espaces dans lesquels ils vivent » (Sennett, 2001, p. 17).

---

## BIBLIOGRAPHIE

- CALLAIS, C. et T. JEANMONOD, 2006, *Bordeaux*, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, 72 p.
- COLLECTIF, 2008, « Marcher », *Revue Urbanisme*, mars-avril 2008, n° 358.
- FARGUE L-P., 2003, *Le piéton de Paris*, Gallimard, 1ère édition en 1932.
- FORT-JACQUES, T. et B. FRICAU, 2008, « O que o espelho deixa ver... », *Cidade*, vol. 5, n° 7, p. 109-122.
- GODIER, P. et G. TAPIE, 2004, *Recomposer la ville. Mutations bordelaises*, Paris, L'Harmattan, 236 p.
- HONORÉ, C., 2007, *Éloge de la lenteur*, Paris, Marabout, 286 p.
- LE BRETON, D., 2000, *Éloge de la marche*, Paris, Éditions Métailié, 178 p.
- MARIEU, J., 1998, « Les agglomérations métropolitaines en quête d'un projet », dans F. Cuillier (dir.), *Les débats sur la ville*, 1, Bordeaux, Éditions Confluences, p. 113-129.
- MOURET, J.-N., 2007, *Le goût de Bordeaux*, Paris, Mercure de France, 126 p.
- RAUCH, A., 2007, « Les guides, une manière d'être dans la ville touristique : visiter Florence avec le Baedeker, le Guide Autrement et le Routard », dans P. Duhamel et R. Knafou, *Mondes urbains du tourisme*, Paris, Belin, p. 30-42.
- ROBIN, G. et L. GWIAZDZINSKI, 2005, *Si la ville m'était contée...*, Paris, Eyrolles, 247 p.
- SENNETT, R., 2001, *La chair et la pierre. Le corps et la ville dans la civilisation occidentale*, Paris, Éditions de la Passion, 287 p.
- STOCK, M., 2007, « Habiter touristiquement la ville », dans P. Duhamel et R. Knafou, *Mondes urbains du tourisme*, Paris, Belin, p. 25-29.
- THIBAUD, J.-P. et R. THOMAS, 2004, « L'ambiance comme expression de la vie urbaine », *Cosmopolitiques : Aimons la ville !*, n° 7, p. 102-113.
- VICTOIRE, E., 2007, *Sociologie de Bordeaux*, Paris, Éditions La Découverte, 121 p.
- VILLE DE BORDEAUX, 2007, « Charte du mobilier urbain de Bordeaux », Direction générale des services techniques, Direction des espaces publics et des déplacements urbains de la ville de Bordeaux, juin 2007.
- XIRADAKIS, J.-P., 2003, *Le Piéton... de Bordeaux*, Ibos, Rando Éditions, 64 p.

## NOTES

1. Une promenade est à la fois l'action et le lieu de balade, de déambulation, de marche. L'architecte la conçoit ici comme un espace aménagé pour les déplacements qualifiés de doux (vélo, rollers, skate, marche, etc.).
2. Entretien avec Michel Corajoud le lundi 4 février 2008.
3. En dos de couverture du *Piéton de... Bordeaux*, on peut lire "Une ville à marcher, absolument".
4. Voir le numéro 359 (mars-avril 2008) de la *Revue Urbanisme* qui consacre à ce thème un dossier intitulé "Marcher".

5. Voir par exemple : *Le goût de Bordeaux* (Jean-Michel Mouret, 2007) qui propose une introduction littéraire à Bordeaux à travers un choix de textes commentés par l'auteur. Le Bordeaux de François Mauriac, Jacques Réda ou Philippe Sollers (parmi bien d'autres) recèle, on s'en doute, une épaisseur bien particulière. Lors d'un entretien avec Jean-Pierre Xiradakis (août 2007), ce dernier a mentionné *Le piéton de Paris* de Léon-Paul Fargue (Gallimard, 2003, 1932 pour la première édition) dans lequel l'auteur rend compte du Paris de l'Entre-deux-guerres à travers quelques lieux qu'il affectionne particulièrement ; un récit dans lequel les gens et les odeurs de la ville sont omniprésents.

6. Par exemple : "les odeurs du samedi matin", "la ronde des comptoirs", "les quais du dimanche matin".

7. "Au point de départ de la collection, il y a cette idée que les visites guidées des villes sont souvent ennuyeuses parce que trop denses, sans rupture de rythme et sans échappatoires possibles pour celui qui visite, qui est comme prisonnier de la chose à voir", (entretien avec J.-P. Xiradakis, Bordeaux, août 2007).

8. Pour une analyse de la notion d'ambiance dans des écrits littéraires sur la ville, voir J.-P. Thibaud et R. Thomas (2004).

## RÉSUMÉS

Partant de l'aménagement des quais de Bordeaux et d'un itinéraire du guide touristique *Le piéton de... Bordeaux* également consacré aux quais, cet article s'intéresse aux « pédagogies » du déplacement et de la découverte qui se déploient dans ces champs d'actions et de discours. Mobilisant une approche tantôt normative, tantôt narrative des lieux, l'urbaniste et l'auteur de guide proposent une mise en scène particulière de la ville qui accorde une large place au corps en mouvement. Ce renouveau des pratiques aménagistes et du discours des guides, étroitement lié à l'intérêt porté à la marche urbaine, permet une approche sensorielle plus globale de l'environnement urbain.

## INDEX

**Mots-clés** : marche urbaine, aménagement des quais, guide touristique, approche « poly-sensorielle », normes

**Keywords** : Based in both planning strategies for the improvement of old wharf areas in Bordeaux and a tourist guide, « Le piéton de... » (« the pedestrian of... »), for exploring these same historic areas, this article interrogates the pedagogies of movement and discovery that combine discourse together with action. In mobilizing an approach that is at times normative and at other times descriptive of place, the urban manager and guide author propose a particular city scene or stage that gives prominence to bodies in motion. This fresh perspective on the intersection of planning practices and guide writing is closely linked to current interest in walking the

**Index géographique** : Bordeaux

## AUTEURS

### **BAPTISTE FRICAU**

CNRS-UMR 5603 – Université de Pau et des pays de l'Adour  
baptiste.fricau@laposte.net

### **DANIÈLE LAPLACE-TREYTURE**

CNRS-UMR 5603 – Université de Pau et des pays de l'Adour  
daniele.laplace@univ-pau.fr