a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Bordeaux décodages

Lectures Urbaines

Invention permanente, une ville se redécouvre sans cesse, révélant de nouvelles facettes. Héritages du passé, transformations du présent, des grands principes aux petites anecdotes, l'urbaniste explore, arpente, sélectionne, éclaire. Par sa riche histoire et son dynamisme actuel qui en fait une métropole légitime, Bordeaux se prête aux décryptages. Quand la ville se livre, avec tous ses contrastes !

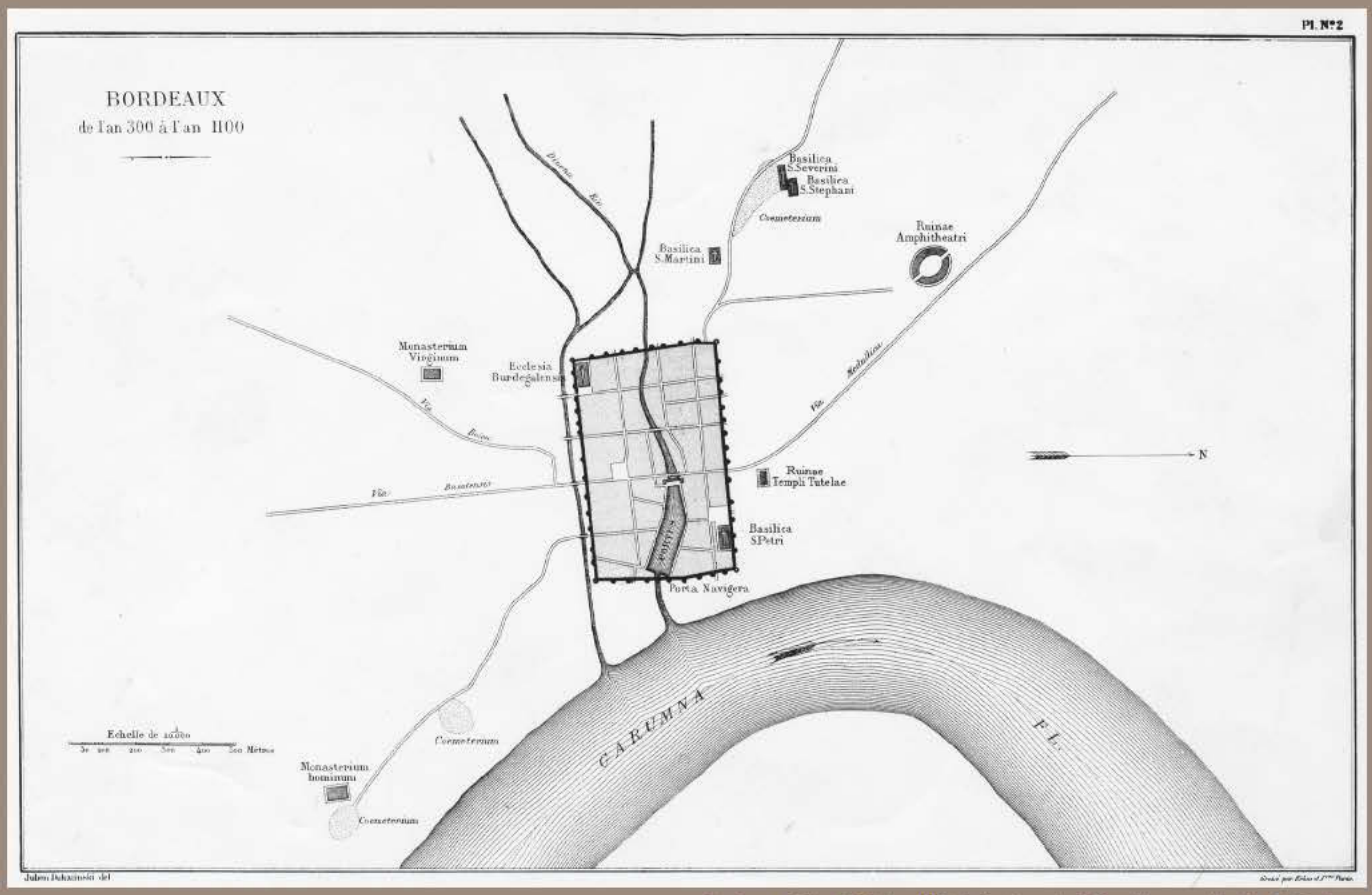
Une ville qui laisse voir le ciel

L'antique *Burdigala* naît sur la rive gauche de la Garonne. À l'image de la plupart des cités romaines, elle s'organise autour de deux axes perpendiculaires : le *cardo* (correspondant à l'actuelle rue Sainte-Catherine) et le *decumanus* (correspondant à l'actuelle rue Saint-Rémi prolongée par la rue Porte-Dijeaux). Ces deux voies concentrent à leur époque la plus forte intensité commerciale ce qui est toujours le cas aujourd'hui.

Dès son origine, la ville est équipée d'un port intérieur qui permet l'échouage des embarcations à marée basse. Il se situe à l'embouchure de la Devèze, l'un des affluents de la Garonne, aujourd'hui canalisé sous la rue de la Devise.

Depuis, Bordeaux n'a cessé de grandir sur ses terres les moins exposées aux débordements du fleuve ainsi qu'aux nuisances des marais. Ce déploiement s'est donc effectué principalement vers l'ouest (qui correspond à la rive gauche) sur les grandes parcelles viticoles et forestières. Sur la rive droite, la Garonne, son méandre et la ligne des coteaux ont fait obstacle au développement urbain jusqu'au milieu du XIXe siècle, période à laquelle sont réalisés successivement le pont de pierre, l'avenue Thiers puis la gare d'Orléans.

La rive droite a longtemps été considérée « hors la ville », à tel point qu'elle ne figurait pas sur les représentations cartographiques jusqu'au milieu du XXe siècle. Elle disparaissait avec ses coteaux en bas des cartes, sous les légendes et les enluminures…



Bordeaux de l'an 300 à l'an 1100, Julien Ducacinski © archives municipales de Bordeaux

Plan de la ville de Bordeaux en 1550 / Adolphe Hequet © bnf

C'est pourtant de ses éminences calcaire que l'on a extrait la fameuse "pierre de Bordeaux", avec laquelle l'architecture exceptionnelle de la ville a pu être édifiée, notamment sur la rive gauche de la Garonne. Toutefois, les contraintes d'un sous-sol d'alluvions et d'une nappe phréatique souvent affleurante imposaient régulièrement des fondations en pieux de bois, surtout au-delà de deux niveaux bâtis. Il arrivait qu'elles soient creusées jusqu'à vingt mètres de profondeur pour trouver les roches sédimentaires les plus robustes (les marnes). Cette technique a permis de réaliser des immeubles de deux à quatre étages situés principalement sur les cours tracés par les intendants Boucher et Tourny aux XVIIIe et XIXe siècles. Ils étaient destinés à accompagner l'essor économique et urbain bordelais par des grandes voies structurantes reliant le centre à ses faubourgs. À la fin du XIXe siècle et au début du XXe, la réalisation de la ceinture des boulevards engendre un paysage de lotissements d'échoppes et quelques rares maisons à un étage. La hauteur n'est pas non plus de mise après la Seconde Guerre mondiale. Les Trente Glorieuses produisent autour de la voie ferrée de ceinture une deuxième génération de quartiers pavillonnaires encore plus étendus, comme celui des échoppes à Pessac, de Lafon-Féline au Bouscat, ou Bourranville à Mérignac... Dans les années 1980, c'est au-delà de la rocade qu'apparaît une troisième vague de lotissements, soutenue par les Prêts Aidés d'Accession à la Propriété initiés par l'État (les fameux PAP).

Au final, c'est une ville particulièrement basse et peu dense qui s'est développée. Si elle a l'avantage de laisser voir le ciel, son modèle est aujourd'hui questionné, dans un contexte de lutte contre l'étalement urbain.

Bordeaux en 1830

Vue aérienne du quartier Mériadeck
© Denys Carrère a'urba

Bordeaux a-t-elle raté sa période moderne ?

Il faut attendre le début des années 1970 pour que Bordeaux s'intéresse à son patrimoine commercial. L'exemple le plus significatif est la reconversion de l'Entrepôt Lainé, ancien bâtiment de stockage lié au commerce portuaire, en musée d'art contemporain. En effet, la ville n'est pas connue pour ses bâtiments industriels. L'essentiel de la tache urbaine héritée du XIXe siècle, toujours présente à ce jour, résulte ainsi d'activités économiques liées au vignoble ainsi qu'au négoce portuaire. Le siècle d'or que représente le XVIIIe pour Bordeaux imprègne durablement la culture architecturale locale jusque dans les quartiers populaires. Ainsi, il est parfois difficile de distinguer les constructions du XVIIIe et du XIXe. Au début du XXe siècle sont édifiées quelques exceptions de maisons de style Art déco (quartier du stade Chaban-Delmas, abords des boulevards). Dans ce paysage urbain fortement marqué par la période classique, les projets innovants tels que la Cité Frugès de Le Corbusier à Pessac restent des expériences isolées au stade de l'expérimentation.

Dans la deuxième partie du XXe siècle, des opérations de rénovation urbaine comme Mériadeck ou Bordeaux-Bastide ont offert l'opportunité d'une véritable empreinte moderne. Mais avec le développement de la maison individuelle, elles n'ont pas eu le succès attendu auprès des Bordelais. À l'image de Mériadeck, d'autres ensembles comme le Grand Parc ou les Aubiers (dans le secteur de Bordeaux Lac) ont été conçus en rupture délibérée avec la ville historique. Inspirés à leur époque de modèles innovants, ils avaient pour but de requalifier

des territoires insalubres et de produire de nouveaux modes d'habiter. Mais ces formes d'urbanisme à grande échelle ont entraîné un repli des Bordelais vers des valeurs refuges : la pierre et l'architecture classique pour les uns, le pavillon en périphérie pour d'autres. Il faut se rendre à l'évidence : à Bordeaux, le XVIIIe a duré plus de deux cents ans !

La continuité historique de la ville s'étend à ses grands tracés urbains, relativement respectés depuis la création de la ligne des cours. Une exception notable est toutefois à signaler, bien qu'elle soit restée à l'état de projet. En 1929, un architecte visionnaire tente de marquer son siècle par quelques belles utopies reposant notamment sur l'usage de l'automobile. Cyprien Alfred-Duprat, auteur de la Maison Cantonale à Bordeaux-Bastide, imagine ainsi un plan régulateur qui prévoit une liaison directe entre la place de la Comédie (où se trouve le Grand Théâtre) et la gare Saint-Jean ! Sa mise en œuvre permettrait de construire des façades sur des voies nouvelles, révélant un style propre à son époque… Mais il suppose de retailler sans ménagement des îlots entiers d'immeubles ! La menace du conflit de 1939-45 va jeter ce projet dans l'oubli.
Les grandes reconstructions d'après-guerre sont suivies rapidement d'une prise de conscience de la valeur patrimoniale de la ville historique. La loi Malraux de 1962 amorce un mouvement de sauvetage, de restauration et d'amélioration de quartiers entiers. À Bordeaux, le secteur sauvegardé est initié en 1967 sur 135 ha. Par la suite, ce sont les paysages et la ville de pierre qui font l'objet d'une protection dans le cadre des nouveaux règlements d'urbanisme. Dans les années 2000, les aides publiques permettent de mener des opérations de restauration au-delà du secteur sauvegardé (quartiers des Chartrons, Saint-Michel, Capucins ou Sainte-Croix).

Ainsi, en 2007, le classement au Patrimoine mondial de l'Unesco porte sur la quasi totalité de la ville intra-boulevards (jusqu'à la gare Saint Jean), y compris la rive droite, depuis le pont Chaban-Delmas jusqu'au pont Saint-Jean.

Les immeubles du Grand Parc, en rupture avec la ville historique

Une modernité tardive mais multiple

Les choix opérés sur la rive droite sont eux aussi révélateurs d'un souci de continuité. Bien des architectes et urbanistes se sont exprimés sur le renouveau de la Bastide depuis les années 1960. La question centrale a toujours été : quelle façade moderne confronter à l'œuvre du XVIIIe siècle ? Pierre Mathieu, architecte de la Cité Administrative et fondateur de l'agence d'urbanisme, propose au départ un mini Manhattan bordelais ! Ensuite, le célèbre Ricardo Bofill dessine en 1985 sa version néoclassique d'un parti urbain quasi symétrique à la rive gauche… En 1994, Dominique Perrault, architecte de la Bibliothèque Nationale de France à Paris, répond par une habile parade à l'éternel débat autour de la confrontation des styles. Il propose de suivre les tracés des voies et grandes parcelles d'origine, de cesser les démolitions massives. Son analyse du méandre de la Garonne prescrit également de traiter les nouveaux programmes de construction en barrettes résidentielles, perpendiculaires au fleuve, entre des coulées vertes publiques ou privées. La densité sera faible, le cœur du quartier restera localisé sur l'artère principale : l'avenue Thiers. Par la suite, le projet de tramway confortera cette centralité. Enfin, en créant un parc sur la berge rive droite, les Bordelais viendront contempler les façades de la rive gauche dans une ambiance paisible de promenade. C'est sur ces bases consensuelles que le projet de Bordeaux-Bastide a été poursuivi par Alain Charrier, architecte coordinateur. Désormais, pour continuer à marquer cette différence urbaine entre les deux rives – l'une minérale, l'autre plus verte –, le nouveau parc de la rive droite, dessiné par Michel Desvigne, portera le nom d'une plante rare qui pousse plus en aval : l'Angélique des estuaires.

Alors, existe-t-il une réelle modernité à Bordeaux, ou n'est-elle qu'exception, singularité ou prouesse ponctuelle ? Si l'on se réfère au guide sur l'architecture contemporaine de Bordeaux[1], on découvre pas moins de 400 références d'une incroyable variété d'expression. Et sur les 90 architectes et urbanistes cités, plus des deux tiers sont des locaux. Ceci révèle qu'il existe bien une modernité à Bordeaux.

1. édité par le centre d'architecture arc en rêve

Projet de Dominique Perrault pour l'aménagement du secteur de la Bastide, rive droite de la Garonne
© Dominique Perrault

Les quinze dernières années de chantiers ont été marquées par de grands noms de l'architecture, attirés par le pari d'un renouveau bordelais en marche. Elles ont aussi confirmé la permanence des savoir-faire locaux en architecture, en urbanisme, et dans tous les domaines qui construisent le cadre de vie. On peut retenir ainsi quelques indicateurs parmi les plus emblématiques de ce dynamisme collectif.

Le projet du pont Jean-Jacques Bosc sera inauguré fin 2018
© OMA Clément Blanchet – Rem Koolhaas

Le choix du tramway d'abord, qui donne la ville à voir, la requalifie au-delà des limites de Bordeaux, et favorise des évolutions comportementales plus durables. À cet égard, la reconquête des quais et des rives portuaires a également contribué à promouvoir de nouvelles pratiques : vélo, roller, skate, marche à pied…

Les projets de requalification des espaces publics bordelais et de renouvellement urbain (notamment sur la rive droite avec le Grand Projet de Ville), à proximité ou le long des axes du tramway, donnent à l'agglomération une image plus contemporaine. On peut citer également le ravalement des façades des quais, les grands ouvrages d'art, comme les nouveaux ponts (Chaban-Delmas et futur pont Jean-Jacques Bosc), qui s'accompagnent de la reconversion des friches situées à proximité du centre-ville (Bassins à flot, Bordeaux Euratlantique, Bastide-Niel, Brazza, Garonne Eiffel à Floirac). Enfin, de grands équipements soulignent la place que la métropole entend désormais occuper à l'échelle nationale et même davantage, de la salle de spectacles de Floirac à la Cité des civilisations du Vin, en passant par le nouveau stade…

Au-delà du consensus politique local qui a permis cette action collective, les facteurs d'une telle évolution sont à trouver dans deux domaines : la commande publique et la maîtrise d'œuvre privée. Le retard accusé précédemment par Bordeaux lui a permis de bénéficier de l'expérience acquise dans d'autres agglomérations françaises. En outre, face à de nouvelles équipes pluridisciplinaires, les services des villes et de la communauté urbaine (devenue Bordeaux Métropole au 1er janvier 2015) se sont consacré pleinement à leur rôle de maître d'ouvrage. Ce dynamisme s'est accompli avec l'appui de l'agence d'urbanisme dans l'élaboration des cahiers des charges, la sélection des équipes et l'analyse des projets.

Le nouveau stade de Bordeaux, inauguré en mai 2015

Bordeaux la belle minérale ?

Bordeaux a l'image d'une ville essentiellement minérale, que l'on se réfère à son patrimoine architectural ou aux aménagements contemporains comme les places, les quais de la Garonne... Au-delà de son unité donnée par la pierre et le bâti, sa singularité réside dans son organisation urbaine, aisée et lisible. Ce que l'on perçoit de prime abord dans l'espace public du centre, c'est la prégnance des façades. L'impression est renforcée par la faible largeur des voies qui sont en général peu végétalisées. La largeur des cours oscille en effet entre 14 et 17 m, avec trois exceptions à 19 m (Albret), 25 m (Victor-Hugo) et 30 m (Georges-Clemenceau), et les boulevards, qui se situent entre 25 et 35 m. Quant aux rues, leur largeur atteint souvent 7 m et ne dépasse pas 10 m. En résumé, Bordeaux est une petite grande ville ! En outre, la disposition continue des façades en limite des voies publiques laisse rarement apparaître les jardins ou parcs privés. Cette organisation s'inverse dès que l'on sort des limites de Bordeaux dans des communes urbaines comme Le Bouscat, Bègles ou Talence dont les jardins privés restent visibles depuis la rue.

Le cours Victor-Hugo est une des voies les plus larges de Bordeaux

Dans le prolongement de l'hypercentre bordelais, les quais de la Garonne sont en partie bâtis sur des pieux en béton armé sur l'emprise du fleuve. Ils sont restés longtemps à composante minérale, notamment parce que les architectes des Bâtiments de France, forts des prérogatives de l'État en secteur sauvegardé, se sont opposés jusqu'en 2007 à toute plantation végétale susceptible de masquer les façades du XVIIIe et leur principe de composition dit « ordonnancé ».

Une rue d'échoppes

À l'entrée dans le XXIe siècle, le projet de reconquête des quais rive gauche est l'occasion de réinterroger de telles restrictions. Affichant son intention de créer des jardins, Michel Corajoud, chef d'orchestre de cette rénovation, obtient que certains linéaires bénéficient de nouvelles plantations (en fosses notamment sur les quais reconstruits). En juin 2007, le célèbre paysagiste, disparu récemment, résume bien l'enjeu de son intervention : « À Bordeaux, on va faire cela, en prenant ce risque que planter des arbres peut être perçu comme une trahison de l'esprit du quai, et surtout être un obstacle à la compréhension de la façade. »

Les quais réhabilités, en 2010

Au-delà des quais, et même au-delà des cours, la perception d'une ville minérale se ressent jusqu'aux abords des boulevards. Les rues d'échoppes sont de véritables fournaises en été. En revanche, pénétrez dans l'une d'elles et vous découvrirez à l'arrière des maisons un univers de verdure insoupçonnable.

En 1995, les quais accueillaient essentiellement du stationnement
© Denys Carrère a'urba

Du vert dans la ville

Sur les quais, les parterres de fleurs ont remplacé le stationnement des véhicules

Avant l'arrivée du tramway dans les années 2000 et les lois du Grenelle de l'Environnement (2009-2010), on parlait peu de nature à Bordeaux. La ville était coupée du fleuve par les activités portuaires interdites d'accès au public, le Lac était lointain, de même que les coteaux de la rive droite. Aujourd'hui, l'agglomération s'affiche comme se contruisant autour de ses vides et de ses richesses naturelles. La volonté d'intégrer la biodiversité anime désormais les politiques publiques urbaines. Rues et places sont souvent aménagées et gérées différemment, redevenant des espaces mieux partagés entre piétons et véhicules, deux-roues ou voitures. Afin de réduire le nombre des « îlots de chaleur » produits par les formes urbaines continues, les villes engagent des actions de verdissement de leurs rues.

Le nouvel écoquartier Ginko à Bordeaux Lac

Dans les quartiers d'échoppes, la mise en sens unique permet de résoudre des questions de stationnement mais également de créer des masses vertes. Citons à Talence la rue de Lorraine (aux maisons sans garages), exemple réussi de circulation apaisée et de rue arborée de superbes lauriers roses. Dans le vieux Bordeaux, la municipalité engage systématiquement des plantations dans les squares et carrefours. Les initiatives sont aussi citoyennes. Les villes autorisent les riverains à planter leurs trottoirs (rue Kléber, dans le quartier de l'Yser à Bordeaux, potagers rue de la Fraternité, barrière Saint-Genès à Talence…). Tous ces aménagements ont souvent pour prolongement des classes de jardinage, des fêtes de voisins…

Le Nuage, parc de l'Ermitage à Lormont,
refuge périurbain conçu par Zébra3/Buy-Sellf © La Cub

À l'échelle de la métropole, la nature tend à faire le lien entre les communes qui la composent. Une grande Boucle Verte permet ainsi de la parcourir à pied ou à vélo, voire de passer la nuit dans des refuges péri-urbains conçus par des artistes. Autour de Bordeaux et de l'agglomération, d'anciennes voies ferrées départementales sont devenues des pistes cyclables : celle de Bordeaux-Lacanau et celle baptisée Roger-Lapébie, qui relie Bordeaux à Sauveterre-de-Guyenne. Enfin, les nombreuses zones humides du territoire font l'objet d'une protection. Le vert devient visible et accessible, sous des formes très diverses, de la plus spontanée à la plus encadrée.

Rue Camille-Godard, quartier des Chartrons

Friches à reconquérir !

Le pont Chaban-Delmas inauguré en mars 2013

De façon générale, la fin du XXe siècle a vu un déplacement des industries à la périphérie des villes. La plupart des grandes agglomérations européennes ont mené la reconquête de quartiers entiers laissés en friches par ces évolutions de l'économie. Londres, Barcelone, Hambourg, Amsterdam, Lille, Lyon ou Nantes ont fourni au cours des années 1980-1990 autant d'exemples d'opérations de recentrage des populations au cœur des villes. À l'inverse, Bordeaux et son agglomération ont continué à s'étendre, les habitants et les activités économiques se déplaçant vers la périphérie. Cet étalement urbain a notamment eu pour conséquence d'imperméabiliser massivement les sols, entraînant d'importantes inondations dans la ville-centre. Durant deux décennies, des années 1980 à 2000, la collectivité a donc concentré son effort financier sur la lutte contre les inondations, au détriment de la reconquête du centre d'agglomération. Le développement par les transports, les grands ouvrages d'art ou les équipements n'intervient que plus tardivement.

En février 1996, le Schéma des Déplacements Urbains Communautaires réunit les communes de la Cub autour d'un pacte « gagnant-gagnant », dont le tramway est l'élément structurant. Il constitue le socle du projet urbain bordelais et de son renouveau. La résolution des problématiques liées aux inondations libère les fonds publics vers des actions plus « visibles ». La création des premières lignes de tramway raccorde plus efficacement la ville-centre et une partie des communes qui l'entourent, recréant ainsi des liens entre quartiers et populations. Cette politique de transports s'accompagne d'une large requalification des espaces publics.

La Cité des civilisations du vin dans le quartier des Bassins à flot sera inaugurée en 2016

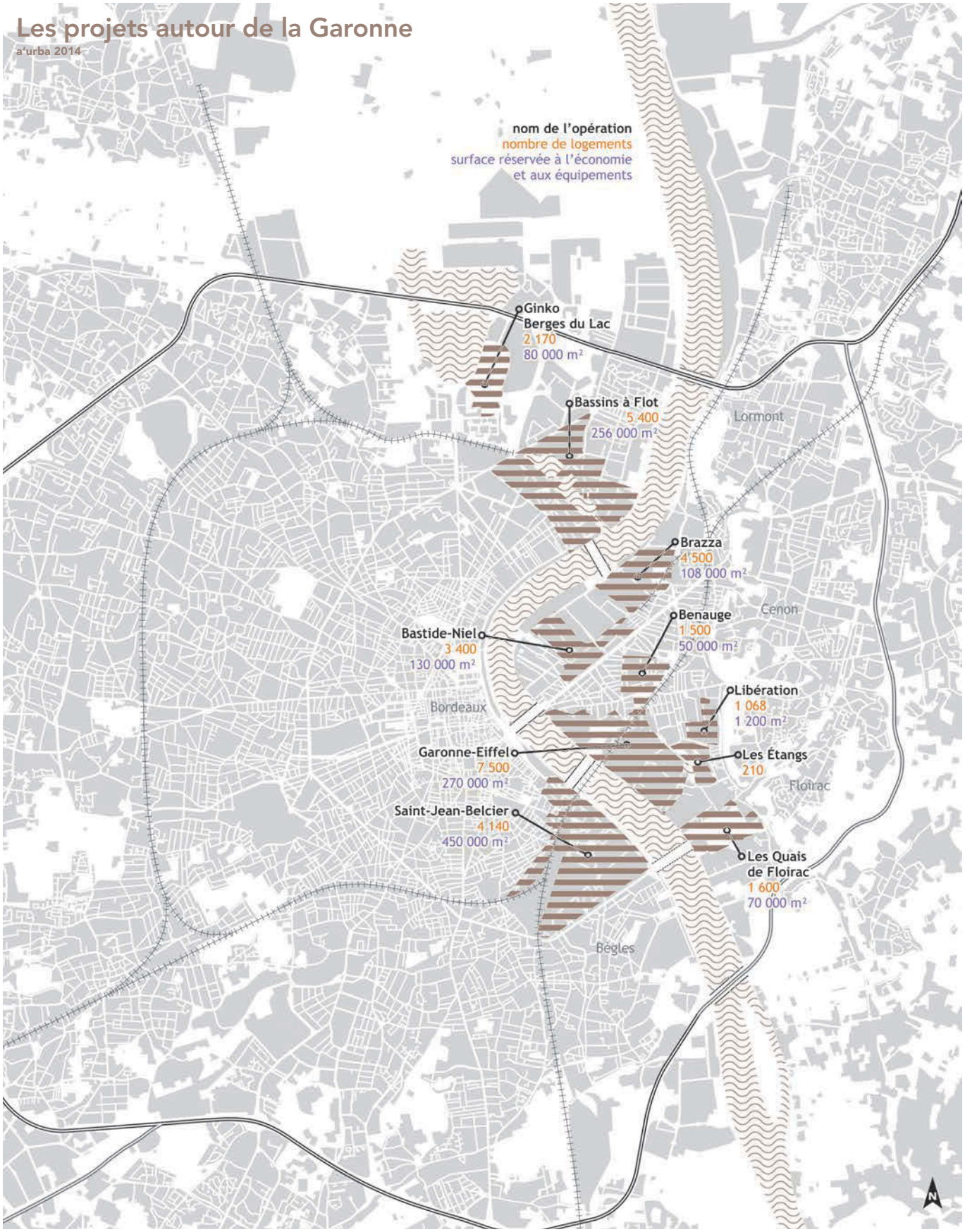
Redevenant attractive, la ville centre doit préparer l'accueil de nouveaux habitants. La Cub amorce la reconquête des immenses territoires en friche du cœur de l'agglomération, situés pour la plupart aux abords de la Garonne. Elle participe ainsi à l'essor des projets urbains engagés par les villes concernées, Bordeaux, Bègles et Floirac, autour des vecteurs déterminants que sont les nouveaux franchissements urbains de la Garonne : le pont Jacques Chaban-Delmas à l'aval, la récente passerelle ferroviaire en amont du pont de pierre, et plus haut, le futur pont Jean-Jacques Bosc au niveau de Bègles et Floirac.

La liste des projets dessine désormais un développement qui s'inscrit du sud au nord, principalement sur la rive droite où se trouve le foncier nécessaire à ce développement : la Zac des quais de Floirac, Bègles-Garonne, Euratlantique dans le quartier de la gare Saint-Jean, la Zac Garonne Eiffel, « Cœur de Bastide », au débouché du pont de pierre, le quai de Queyries, avec la reconquête de l'ancienne caserne Niel (programme Darwin), Brazza, au débouché du pont Jacques-Chaban-Delmas… Et sur la rive gauche, les Bassins à Flot… Tous s'élèvent sur ces anciennes friches industrielles désormais vacantes.

Mais les obstacles ne sont pas totalement levés. Avec la montée du niveau des eaux et une législation renforcée, la métropole doit encore investir 100 millions d'euros pour prévenir les risques d'inondation ! Cet investissement concerne précisément les friches situées aux abords de la Garonne. Si jusque-là Bordeaux-Bastide et les Bassins à flot ont pu se construire malgré ces contraintes majeures, il faudra dorénavant concevoir une ville apte à recevoir les

Les projets autour de la Garonne

a'urba 2014



La caserne Niel accueille le projet Darwin

eaux de pluie et fluviales, à les stocker puis à les évacuer. L'agglomération bordelaise amorce à peine l'expérimentation de formes urbaines permettant de répondre à ces problématiques : immeubles de bureaux sur pilotis avec stationnement semi-enterré inondable (Zac du Tasta à Bruges, Zone économique de Queyries à Bordeaux), maisons sur pilotis avec accès handicapés mutualisé (toujours Zac du Tasta à Bruges, à Saint-Louis-de-Montferrand également)… Dans la zone industrialo-portuaire de Bassens-Aval, on réalise les premiers canaux paysagés et casiers (zones de stockage des eaux de débordement dans l'attente de la décrue). Quant au projet urbain Garonne-Eiffel (secteur du bas Floirac), il prévoit de grandes coulées vertes destinées au passage des eaux (comme dans la Zac Cœur de Bastide).

Malgré tout, ces friches laissées vacantes sont une chance pour Bordeaux. Récemment, le projet Darwin de reconversion de l'ancienne caserne Niel élargit encore le champ des possibles. Ce programme fait revivre progressivement sur la rive droite 9,5 hectares d'édifices variés. Il représente une sorte de laboratoire de recherche sur de nouvelles formes de production de matière grise, de nouvelles manières de travailler ensemble, avec comme principe fondateur la mutualisation des services.

Ces trente années d'actions décisives ont permis à Bordeaux d'augmenter son attractivité au-delà de toute espérance. Mais, avec l'essor conjoint du tourisme, levier économique incontournable, saura-t-on éviter de transformer la ville en musée urbain ou en espace de divertissement exclusif ? Saura-t-on orienter les investissements publics et privés vers un développement intégrant les contraintes environnementales et la création de richesses ?

La collection des « Lectures urbaines » de l'a-urba a pour ambition de révéler au plus grand nombre les processus à l'œuvre dans la fabrique des territoires bordelais et girondins. Chacun des livrets apporte un éclairage original sur les quartiers et espaces qui les composent à la croisée des approches urbanistiques, architecturales, paysagères, socio-économiques…

Textes de Pierre Layère avec la collaboration de Benoît Hermet et Élodie Maury.
Direction artistique : Sylvain Tastet. Iconographie : Hélène Dumora sauf mentions contraires