a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Garonne, le fleuve à 360°

Lectures Urbaines

Garonne, le fleuve à 360°

De l'amont à l'aval, la construction de Bordeaux est indissociable de la Garonne. Un paysage urbain et une histoire entremêlés, qui se répondent et se stimulent… Autour du fleuve, la ville se raconte autrement. L'espace réinventé des quais dévoile ainsi de multiples richesses, tel un panorama reliant l'espace, l'architecture et les modes de vie.

En 2018, au lendemain de l'inauguration du pont Jean-Jacques Bosc, une nouvelle randonnée urbaine viendra s'ajouter à celles des guides touristiques : 12,5 kilomètres de boucle sur les quatre franchissements du centre de Bordeaux et ses deux passerelles ferroviaires. Dans l'attente, la petite boucle de sept kilomètres reliant l'historique pont de pierre au récent pont Jacques-Chaban-Delmas fournit une abondante matière à découvertes et à réflexions.
Vue de la Garonne et ses abords, Bordeaux apparaît sous un jour différent. Pour en appréhender l'essentiel, il faut comprendre l'importance du fleuve dans son histoire, notamment à travers le port de commerce, aujourd'hui déplacé en dehors des limites de la ville-centre. L'économie bordelaise a toujours vécu grâce à eux, permettant à la cité girondine et sa région de rayonner à travers le monde.
Façades, espaces publics, Garonne et ponts interagissent pour former aujourd'hui un ensemble qui a redonné une très forte attractivité à cette partie de la ville, désertée jusqu'à sa renaissance à partir des années 2000.

Vue sur la place de la Bourse, ancienne place Royale

Rive gauche : façade royale et scène urbaine

Dès la fin du XVIIe siècle, les Jurats de Bordeaux ont eu le désir d'embellir la façade de la ville tournée vers le fleuve, afin de susciter l'admiration des voyageurs arrivant par bateaux. Mais, pendant longtemps, on n'apercevait encore que des boutiques en pierre ou des baraques en bois adossées à l'enceinte médiévale du début du XIVe siècle. Il faut attendre la deuxième moitié du XVIIIe, et surtout la volonté de l'autorité royale, représentée par les intendants Boucher et Tourny, pour voir un projet se concrétiser. Missionné par Louis XV, le premier architecte du Roi, Jacques Gabriel, effectue un premier séjour à Bordeaux en 1729. Séduit par la beauté du fleuve, la douceur de vivre et l'activité commerçante, il soumet alors un projet très ambitieux : doter la capitale régionale d'un rayonnement international grâce à un port et une façade à la hauteur de son dynamisme économique, mais aussi digne d'accueillir le roi de France. Tout cela au nez et à la barbe d'une Jurade empêtrée dans ses divisions locales !
Des travaux gigantesques démarrent, les remparts sont abattus avec les anciennes échoppes[1], jusqu'à l'inauguration en 1755 d'une place royale triomphante (actuelle place de la Bourse), encadrée de ses deux pavillons en bordure des quais : la Ferme générale[2] et la Bourse du commerce. Cette architecture à la française de style classique va déterminer celle des immeubles de la façade des quais sur plus d'un kilomètre, expliquant une certaine homogénéité que l'on peut encore observer aujourd'hui.
Au-devant de ce décor majestueux, les activités portuaires vont évoluer au fil du temps. Au XXe siècle, le port et ses quais deviennent la propriété de l'État.

1. Nom donné aux boutiques en bois des commerçants adossées aux remparts des villes et étendu par la suite au nouvel habitat pavillonnaire en pierre de taille des XIXe et début XXe siècles.
2. Compagnie de financiers qui collectait les taxes pour le Roi.

La façade du négoce, quai des Chartrons

Modernisés pour répondre à un trafic plus important, ils reçoivent d'importantes grues de chargement qui en font un paysage urbain marqué d'une empreinte industrielle. Pour des raisons de sécurité, de hautes grilles infranchissables pour le public sont installées en 1927 entre l'axe routier et le terre-plein portuaire. Le port est désormais séparé physiquement de la ville et de ses habitants, tout comme le fleuve et ses abords. Cette évolution se confirme avec le déménagement des infrastructures en 1986 à Bassens, commune de l'aval mieux desservie en réseaux de transports lourds. À Bordeaux, les façades sur le fleuve héritent alors d'un décor noirci par près d'un siècle de circulation automobile sur les voies routières des quais et l'activité industrialo-portuaire.
En 1996, Alain Juppé, élu maire de Bordeaux, concrétise deux objectifs prioritaires à ses yeux : améliorer la propreté d'une ville très assombrie et valoriser un patrimoine exceptionnel par sa cohérence et sa monumentalité. Un an après, le conseil municipal décrète l'obligation pour les propriétaires des quelque 500 immeubles des quais d'effectuer le ravalement de leurs façades avant février 2005 et, ensuite, tous les dix ans ! Cette incitation « musclée » – assortie d'une subvention pouvant atteindre 50 % des dépenses engagées – va stimuler des initiatives de restauration portant sur la globalité de l'immeuble. Par effet d'entraînement, les presque 15 millions d'euros de travaux et honoraires engagés vont contribuer à remplir le carnet de commandes des entreprises locales du bâtiment (dont les tailleurs de pierre).
En 1997, les dernières grilles portuaires tombent[3]. La décision de réaliser le tramway et des travaux d'embellissement concommitants s'accompagneront d'une petite révolution au cœur de l'agglomération. Ainsi, la rive gauche de la Garonne, avec l'intervention du paysagiste Michel Corajoud, bénéficie d'une refonte totale des emprises foncières entre le fleuve et ses façades. L'ancienne communauté urbaine, aujourd'hui Bordeaux métropole, hérite[4] de l'espace portuaire. Sa reconversion est suivie rapidement d'une large adhésion des habitants de Bordeaux et des communes environnantes, notamment grâce aux liaisons créées par le tramway : l'un des premiers effets est une réduction de près de 20 % des flux automobiles ! La diminution des gaz d'échappements sur les voies des quais était une des conditions préalables au ravalement des façades, la pierre de Bordeaux étant particulièrement sensible à la pollution.

L'entrée de Bordeaux dans le XXIe siècle a véritablement bonifié le bel héritage royal pour en faire la plus grande scène urbaine de toute l'histoire locale. Celle-ci accueille désormais trois millions de visiteurs annuels et des manistestations festives, contribuant ainsi à l'objectif de revalorisation d'image recherché pour la ville-centre !

Des grilles ont séparé la ville des espaces portuaires jusqu'en 1997
© a'urba

3. Dès les années 1980, le port s'est lui-même déplacé en aval à Bassens.
4. Pour la rondelette somme de 242 millions de francs, soit près de 46 millions d'euros, entre 1996 et 2000.

Franchir le fleuve, réinventer la ville

Le pont de pierre, premier pont construit à Bordeaux, ne fut réalisé qu'au XIXe siècle

On se demande souvent pourquoi le pont de pierre, premier ouvrage de franchissement bordelais, a été réalisé si tard, en 1822 ? À la même période, d'autres agglomérations françaises ont déjà relié en partie centrale leurs deux rives. Plusieurs raisons expliquent ce retard. Tout d'abord, la largeur du fleuve : 400 à 600 mètres, soit deux à quatre fois plus que la Garonne à Toulouse, que le Rhône à Lyon ou la Seine à Paris. Ensuite, la grande amplitude des variations fluvio-maritimes : jusqu'à 7 mètres de « marée », tant et si bien qu'au XVIIe, on parlait de « mer » pour désigner le fleuve… Enfin, s'y ajoute le faible intérêt des Bordelais pour une rive droite marécageuse, inondable et limitée par le relief des coteaux. Pendant plusieurs siècles, l'activité portuaire exceptionnelle de Bordeaux et de la rade du port de la Lune (en raison de sa forme en croissant) ont justifié de laisser le champ libre au fleuve et à la circulation des navires de tous bords. D'où la récurrence à Bordeaux des projets d'ouvrages levants, tournants ou transbordeurs…

Les hangars portuaires en amont du cours du Médoc avant leur démolition (entre 1980 et 2000)
© Denys Carrère a'urba

On doit la conception du pont de pierre aux ingénieurs Deschamp et Billaudel. C'est un ouvrage de facture classique, creux, à ossature de pierres de taille et à remplissage de briques. Ses auteurs redoutaient que la force du courant du fleuve ne déstabilise les massifs de protection. Mais Deschamp observe rapidement que ces derniers sont naturellement consolidés par les vases ! Il n'en reste pas moins que cet ouvrage coûteux fut achevé grâce à un coup de pouce financier des négociants locaux[5]. À la suite de ce premier franchissement, Bordeaux annexe la Bastide, qui connaît un premier essor industriel avec le percement de l'avenue Thiers, nouvelle route de Paris.

Avant cela, comment traversait-on un obstacle aussi imposant et remuant que la Garonne ? C'est la très longue époque des gondoles, des gabarres ou des « coureaux[6] », convoyés par ceux que l'on appelait les « travailleurs du fleuve » : ils assuraient au début du XXe siècle le trafic commercial entre Estuaire, Dordogne et Garonne. Avant la réalisation de la passerelle ferroviaire Saint-Jean (1852-1860), des bacs transportaient les wagons de la gare d'Orléans à la gare Saint-Jean, soit de la rive droite à la rive gauche, en passant sous le pont de pierre.

Élargissement du pont de pierre en 1954
© a'urba

Depuis, d'autres ouvrages ont vu le jour : le pont Saint-Jean en 1965, le pont d'Aquitaine en 1967 ou encore le pont François-Mitterrand en 1993. Mais, au final, si l'on exclut ces ponts à vocation plutôt autoroutière, ainsi que les passerelles ferroviaires, le deuxième grand franchissement urbain de la Garonne est le pont Chaban-Delmas, inauguré en mars 2013… Soit près de deux cents ans après le pont de pierre ! Grâce au choix d'un ouvrage à travée levante, les gigantesques paquebots de croisière poursuivent l'accostage dans la courbe du port de la Lune, face à la place de la Bourse. Au-delà du nouveau franchissement qu'il permet, ce pont est aussi vecteur de projet urbain et de développement économique. La preuve en est la rapidité d'engagement des investisseurs à réaliser le programme des bassins

5. Ce derniers s'associèrent pour financer l'achèvement de l'ouvrage à près de 30 %, moyennant une concession de péage à 99 ans, sorte de partenariat public-privé avant l'heure.
6. Barques à mat repliable pour passer les ponts. Elles pouvaient convoyer en un seul voyage des marchandises diverses : barriques de vin, pierres de taille, poteaux de mines, céréales, cochons, vaches…

à flot dans son proche périmètre ! Ainsi, le long du fleuve, l'agglomération dispose d'un gisement de friches à l'intérieur de la rocade. Elles peuvent accueillir de multiples fonctions : logements, services à la personne, petites entreprises, avec un fort potentiel de développement malgré l'exposition de certains territoires aux risques d'inondations. La construction du pont Jean-Jacques-Bosc, au sud de Bordeaux face à Floirac, conçu par l'agence OMA Clément Blanchet-Rem Koolhaas et prévu à l'horizon 2018, s'inscrit dans la même perspective. Outre le fait qu'il permettra de clôturer la ceinture des boulevards, il reliera les deux rives concernées par l'Opération d'Intérêt National Bordeaux Euratlantique[7], qui regroupent les projets phares de l'agglomération des deux côtés de la Garonne. Il sera aussi, à l'instar du pont Chaban-Delmas, un pont mixte qui permettra d'accueillir les modes doux de déplacement. Les habitants de la métropole ne manqueront sans doute pas de se l'approprier pour en faire un lieu de promenade.

Une mutation dans la fabrication de l'espace public

Le parc des Sports, au niveau du quai Sainte-Croix

Le renouveau de Bordeaux depuis presque deux décennies tient en grande partie à la qualité d'aménagement de ses territoires les plus emblématiques, dans la ville centre, mais aussi au choix du tramway comme vecteur de requalification et de révélation des paysages méconnus de ses voisines. Cette évolution résulte à la fois d'une mise en chantier unique au tournant du siècle, mais également de l'expérience acquise durant les années où Bordeaux accusait un certain retard sur ses homologues métropolitaines et européennes, sur le plan de la commande publique comme de la conception.
Pour comprendre la transformation des espaces publics de ces vingt dernières années, il faut en effet distinguer ce qui relève de la composition urbaine, œuvre de création livrée par concours à des équipes privées mais pluridisciplinaires, de ce qui relève de la commande publique, à savoir la programmation urbaine.

La place, cœur animé du quartier Saint-Michel

Jusqu'en 1999, les quais appartenaient au domaine public maritime, sous la responsabilité du Port Autonome de Bordeaux qui en assurait également la gestion. Avec le déplacement des infrastructures portuaires, les bâtiments des hangars et l'espace des quais ont été transférés à la communauté urbaine de Bordeaux. La question de leur reconversion et de leur réaménagement s'est alors posée. Les espaces portuaires inutilisés avaient désormais pour vocation d'être ouverts sur la ville et de faciliter l'accès au fleuve par ses habitants. En 1999, en accord avec la Cub et la Ville de Bordeaux, un cahier des charges a été établi par l'a-urba en vue d'un concours auquel ont été conviées les équipes de conception les mieux référencées d'Europe.

Parmi les orientations données aux candidats figuraient la force et l'histoire du site, ainsi que les usages ayant marqué la période d'appropriation par les Bordelais après le retrait des grilles portuaires : salon du livre, mondial-café durant la coupe du monde de football en 1998, Fête du Vin ou piste cyclable très vite investie…

Au niveau des bâtiments et des transports, il ne devait y avoir aucune nouvelle construction (à l'exception du centre de culture scientifique Cap Sciences, qui a remplacé un hangar), et l'intégration du tramway allait de pair avec la réduction du trafic automobile, jusque-là très dense. Cette approche urbaine devait également intégrer une partition en cinq séquences, guidées par l'identité et les besoins des quartiers : Sainte Croix-Saint Michel (parc de loisirs), Douane-Bourse (culture, tourisme, commerce), Louis XVIII, prairie des Girondins (prolongement de l'esplanade des Quinconces), Chartrons (tourisme, commerce, loisirs), Dupaty-Bacalan (tourisme, commerce, mémoire portuaire, loisirs culturels).

7. La gare Bordeaux Saint-Jean et Bègles-Garonne en rive gauche, Garonne-Eiffel et la Zac des quais de Floirac en rive droite.

Corajoud, les quais retrouvés

Les parterres fleuris, au niveau du quai de la Douane

C'est sur la base de la proposition dessinée par Michel Corajoud, associé à l'équipe bordelaise Debarre-Duplantier, que s'engage pour une décennie le deuxième volet de transformation radicale de la ville. Lorsqu'il aborde cette aventure, le paysagiste enseigne depuis trente ans à l'École du Paysage de Versailles. Il est aussi lauréat du Grand Prix du Paysage en 1992, puis de l'Urbanisme en 2003.
Aussi enthousiaste devant de modestes défis que face à l'aménagement du Parc Sausset à Aulnay-sous-bois ou de la Plaine Saint-Denis, il prône la préservation des espaces ouverts et déclare simplement s'inspirer de ses contemporains. Au lendemain de son intervention à Bordeaux, il publiera un recueil de ses réflexions intitulé de sa formule fétiche : « Le paysage, c'est l'endroit où le ciel et la terre se touchent. »

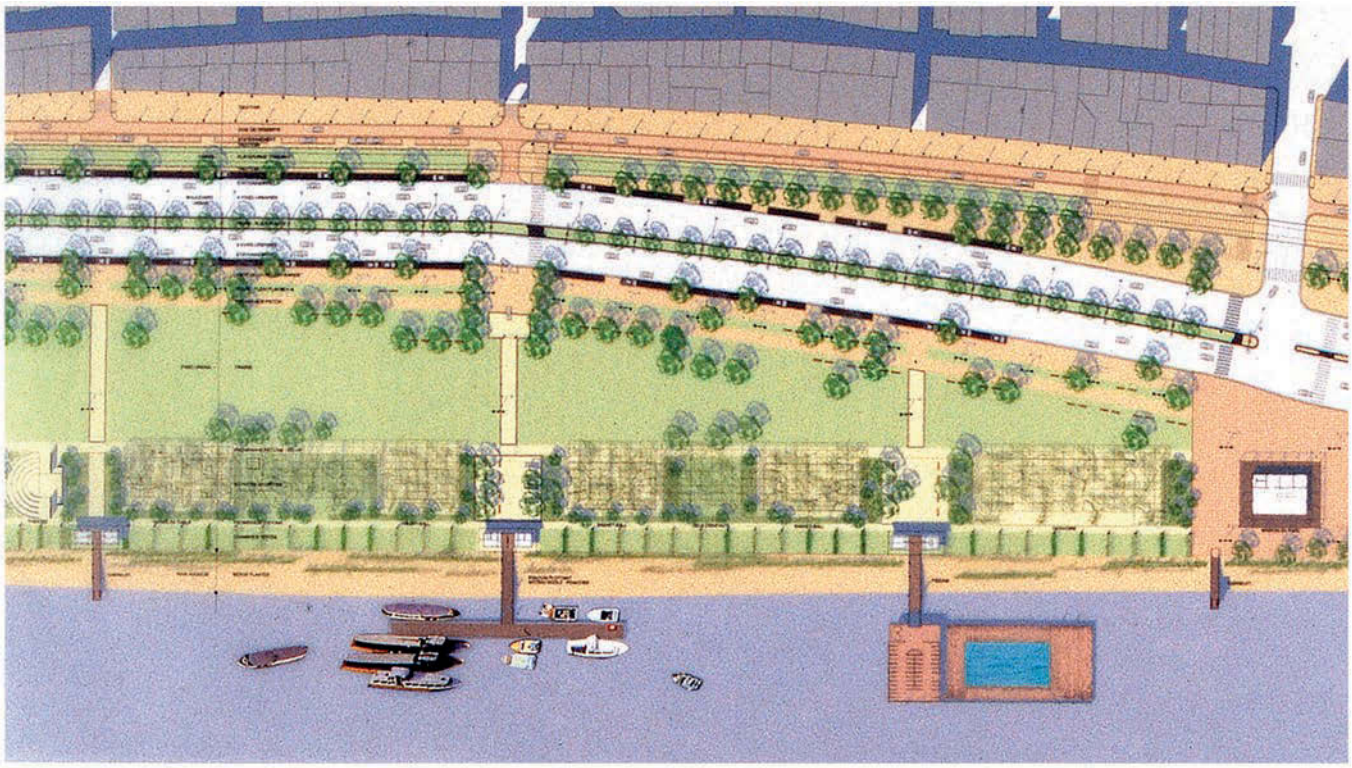
Grand Théâtre, place de la Comédie

Sa réponse au concours, qui n'était d'ailleurs pas la plus innovante, veut offrir à tous les usagers, piétons, cyclistes, rollers, des quais jardinés dans un espace le plus étendu possible de bien-être, de confort, de civilité et d'urbanité. Solutionnant la contradiction entre le caractère linéaire du lieu et les influences transversales des quartiers riverains, les aménagements adoptés vont respecter le schéma des cinq séquences programmatiques.

Skate park, quai des Chartrons

Le transfert de la gestion des quais à la Cub et leur remise en état ont permis la démolition de la quasi totalité des hangars qui masquaient la façade des XVIIIe et XIXe siècles. Ce décor majestueux, inscrit depuis au patrimoine mondial de l'Unesco, peut désormais se contempler d'une extrémité à l'autre de la courbe du méandre de la Garonne.
Certains hangars ont toutefois été conservés au nord, au niveau des quais des Chartrons et de Bacalan. Cédés par le Grand Port Maritime de Bordeaux à un aménageur privé, ils ont été rénovés et accueillent un ensemble de commerces et d'équipements. Sur les voies adjacentes, l'arrivée d'une ligne de tramway supplémentaire dans les années 2000 a permis de réduire l'emprise des chaussées à une voie de circulation par sens à l'entrée nord des quais, puis deux par la suite, contre cinq auparavant ! L'emprise peut recevoir trottoirs, terrasses, contre-voies et stationnement longitudinal sur deux rangées.

La rue Notre-Dame, artère principale du quartier des Chartrons



© Michel Corajoud

Une berge rive droite pour enfin boucler un premier tour de ville

Dès 1996, dans le cadre de la réfection des abords du fleuve, des réflexions sont engagées sur le devenir des emprises de la rive droite gérées par le Grand Port Maritime. Elles conduisent très vite à la conviction qu'il est possible de réaliser un parc public continu avec le maintien des quelques entreprises déjà en place. Le plan de Michel Desvignes donne rapidement naissance au parc aux Angéliques qui, au lendemain de l'inauguration du pont Chaban-Delmas, permet de parcourir la boucle jusqu'au pont de pierre sans croiser un véhicule. Dans la continuité des propositions de Dominique Perrault, ce parc aux Angéliques est une réponse végétale à la minéralité des quais rive gauche

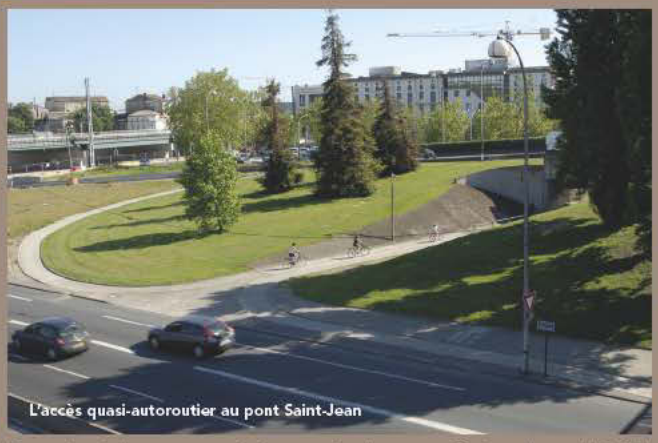
Au final, le fleuve et ses abords étendus, des quais aux pieds des immeubles, se redécouvre aujourd'hui à 360°: des espaces reconquis pour de nouveaux usages de la ville.

Le parc aux Angéliques, en rive droite

La ville au fil de l'eau

Rien de mieux que de cheminer à livre ouvert pour comprendre l'urbanisme. Pas à pas, regard levé ou plongé vers l'horizon, parcours sensible d'un Bordeaux côté Garonne.

Saint-Jean et les fantômes de Paludate



L'accès quasi-autoroutier au pont Saint-Jean

Premier jalon au sud des quais, le pont Saint-Jean (1965) est adossé à la récente passerelle ferroviaire de la Ligne à Grande Vitesse. Le pont Saint-Jean a conservé les principes quasi autoroutiers de ses origines. C'est aussi le cas rive droite avec le prolongement du boulevard Joliot-Curie, véritable coupure urbaine entre Floirac et Bordeaux. Paradoxalement, sur la rive gauche, le demi-échangeur routier qui sépare le fleuve du quai de Paludate n'a jamais vraiment apporté de solution efficace à l'accessibilité de la gare Saint-Jean.

Une station-service à laquelle on a imposé des éléments de style classique
© a'urba

Une lecture attentive des façades hétéroclites du quartier éclaire quelques moments de son histoire. À la sortie du Tram (station Sainte-Croix), le Conservatoire de Bordeaux Jacques-Thibaud marque la limite sud de la ville médiévale : à l'arrière de celui-ci, le seul vestige de rempart encore visible depuis le domaine public longe la rue Peyronnet. Bordeaux ne s'est développée au sud du quartier Sainte-Croix qu'au moment de la création de la gare provisoire en 1855 (la gare actuelle a été inaugurée en 1902). En effet, ces terres situées à l'embouchure de l'Eau-Bourde, un affluent de la Garonne canalisé sous la rue Peyronnet, étaient souvent inondées (le marais de Paludate, de « palus », signifiant marais). On y aménagea un port au Moyen Âge ainsi que l'Hôpital des Enfants Malades, devenu l'Hospice des Enfants Trouvés au XIXe siècle et remplacé par l'actuel château Descas. Le quartier Belcier (au sud de la passerelle Saint-Jean) ne se développa qu'après 1860 avec notamment le percement du boulevard Jean-Jacques Bosc. Et le secteur situé entre l'hôpital et Belcier n'était propre qu'à recevoir chais et entrepôts.

Le chateau Descas, quai de Paludate

Quelques singularités sont à relever au sud de la station de Tram… Dans l'angle de la rue Peyronnet opposé au Conservatoire, l'Architecte des bâtiments de France s'escrima dans les années 1980 à imposer un style classique à une station-service (toujours visible aujourd'hui) ! Installée dans un renfoncement, sa présence est devenue d'autant plus décalée avec le passage de la ligne de tram, qui a renforcé la coupure avec ses voisins imposants, le Conservatoire et le Château Descas… Ce dernier, fruit de la réussite d'un ancien tonnelier, puis négociants en vins, fut édifié dans un style néo-baroque en 1893. Il se distinguait de ses concurrents des Chartrons par son implantation et un ensemble de chais ultra-modernes, remplacés au cours des années 1990 par une opération immobilière. Acquis par la Ville de Bordeaux, le château abrita un temps une troupe de spectacles de variétés (Le Caesar)

L'ancien centre de tri postal près de la gare Saint-Jean, conçu en 1929 par Léon Jaussely, de style art déco ne passe pas inaperçu dans le paysage hétérogène du quartier

dirigée par l'inénarrable Jean-Jean. Seules deux ailes abritent quelques entreprises et associations, bien que cet étonnant ensemble soit encore inscrit en zone inondable… Dernière touche d'insolite : on le dit hanté par quelques fantômes !

Plus au sud, adossé au faisceau ferroviaire, on peut s'attarder sur le très bel immeuble art déco du tri postal de la gare. Aujourd'hui, ce secteur est au cœur de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Euratlantique destinée, en prévision de l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse en 2017, à hisser Bordeaux au rang des grandes capitales régionales européennes. L'OIN a confié l'aménagement de l'ensemble à Bernard Reichen (Grand Prix de l'Urbanisme en 2005). Ce territoire d'environ 145 hectares présente des secteurs très différents et sans lien entre eux : terrains ferroviaires, quartiers d'échoppes, habitations collectives, Marché d'Intérêt National (MIN), anciens abattoirs, quais… Sans oublier toute une succession de discothèques qui font partie de l'histoire des nuits bordelaises, complétant à leur manière cette amorce d'une façade des quais haute en couleurs !

Plaine des sports : une autre dimension du fleuve

L'architecture du conservatoire évoque les touches d'un clavier

Évoquant dans sa partie haute les touches d'un clavier, le Conservatoire (1977, Francisque Perrier) annonce successivement le quartier Sainte-Croix voué aux arts (beaux-arts, théâtre, musique, danse), puis le quartier populaire Saint-Michel. Sa forte densité de population et l'absence d'espaces

verts ont motivé la création sur les quais d'un parc et d'une plaine des sports (conception Nicolas Milhé). Elle se situe à l'emplacement de l'ancien port fluvial (la « batellerie » accueillait les péniches du canal du midi), puis d'une petite zone d'activités en lien avec la fonction portuaire du site. Au cours du XXe siècle, on extrayait du lit du fleuve sables et graves, puis des entreprises du bâtiment et des travaux publics s'y sont implantées. Elles ont depuis laissé place aux terrains de jeux, de sports et à bien d'autres usages encore, autorisés par les larges pelouses aménagées le long de la Garonne (concerts en été, pique-niques…).

Le parc des Sports Saint-Michel, espace de 5,5 hectares en bord de Garonne

En progressant vers l'aval, les immeubles du quai de la Monnaie n'ont pas l'homogénéité de leurs homologues qui composent plus haut la façade XVIIIe. L'étroitesse de la rue Porte-de-la-Monnaie et la faible hauteur de la porte ne permettaient pas en effet de respecter le modèle imposé à partir de la place des Quinconces.
Le quai des Salinières, du nom des salines où l'on déchargeait le sel notamment pour la conservation des morues, est quant à lui bordé par l'étonnante colonne tronquée de la fontaine de la Grave (1788) qui abreuva marins et citadins avant la construction du pont de pierre.

Porte de la Monnaie

Du pont de pierre aux anciens dockers

Le passage délicat sous le pont de pierre de la péniche qui transporte les pièces de l'A380

On doit à Napoléon 1er le pont de pierre, premier ouvrage de franchissement fixe bordelais. Construit en 1822, il succédait ainsi à plusieurs siècles de gabarres et autres bacs qui seuls permettaient de relier les deux rives de la Garonne. Pour l'anecdote, le pont comporte autant d'arches que de lettres dans Napoléon Bonaparte.
C'est désormais le pont de pierre qui sépare les domaines publics maritime en amont et fluvial en aval. Son gabarit limité a réduit le trafic avec l'amont aux petites unités de transport : barques, gabarres à mat repliables, barges ou péniches… Actuellement, il laisse tout juste passer celle qui transporte les pièces destinées à la construction des Airbus A380. Il est la hantise des pilotes en manœuvre d'évitage devant la place de la Bourse, ou de toute embarcation en difficulté à marée montante : la crainte est que la force du courant ou l'élan du bâtiment ne le précipitent sur l'ouvrage d'art. On y a parfois récupéré des BatCub* en détresse !

Au carrefour de la porte de Bourgogne, on aperçoit l'ancienne façade de la Jurade à travers le décor du XVIIIe siècle

Élargi en 1954, consolidé par injections en 1992, le pont de pierre pourrait servir dans les prochaines années de support à des hydroliennes expérimentales.

*Navettes de liaison fluviale mises en place par la Cub en 2013.

Quatre entreprises s'intéressent à ce projet de production d'énergie à partir des courants fluviaux et des marées, porté par les quatre collectivités concernées (région, département, métropole et ville). Avec ses quinze arches marines et les sept nœuds de courant (en pointe) du fleuve, la centrale à l'étude produirait plus de 20 % de l'éclairage public de Bordeaux.

Si le pont de pierre a déjà vu passer le premier tramway bordelais – en service de 1830 à 1958 –, sa largeur actuelle permet d'accueillir le nouveau tramway, deux files de voitures, des pistes cyclables et des trottoirs piétons. En face, de l'autre côté des voies routières, la façade des quais s'ouvre à gauche par la Porte de Bourgogne, réalisée en 1857 par Tourny. Le porche de la façade sud laisse apparaître l'ancienne façade de la jurade** que les intendants du Roi de France masquèrent avec ce véritable décor de théâtre. Un peu plus loin, la position de la façade médiévale est donnée par la Porte Cailhau édifiée au XVe siècle sous Charles VII.
Poursuivant vers l'aval, on croise l'ancien bureau de recrutement des dockers (1952) devenu la Maison écocitoyenne, espace d'exposition et café civique dont la terrasse ouvre sur le ponton d'honneur.

**Conseil municipal de Bordeaux sous l'Ancien Régime.

Points de vue autour d'une place royale

Habilement raccordée sur la façade médiévale par un effet de renvoi vers le quartier Saint-Pierre, la pièce urbaine pionnière des quais reste la place Royale. Conçue par l'architecte Gabriel et inaugurée en 1755 sous le règne de Louis XV, elle a été rebaptisée place de la Bourse en 1848 après la chute de Louis-Philippe. De nos jours, le restaurant étoilé *Le Gabriel* y exploite une timide terrasse, rivalisant difficilement avec la forte empreinte solennelle du lieu ! Par son organisation et son architecture monumentales, la place de la Bourse contraste avec ses voisines animées du centre ancien (places du Parlement, Saint-Pierre…). Espace de représentation par excellence, les seules animations qu'elle inspire sont les spectacles de sons et lumières sur ses façades lors de grands événements festifs.

En réalité, l'animation s'opère de l'autre côté des voies routières, depuis le miroir d'eau conçu par le regretté Michel Corajoud, artisan de la transformation des rives du fleuve. Au départ destiné à contempler l'architecture du XVIIIe qui se reflète à sa surface, ce piédestal est devenu rapidement un parvis très animé. Il suscite de multiples usages, tels que rafraîchissement collectif aux heures chaudes de l'été, décor pour photos de mode

Installation sonore place de la Bourse pour Agora (Dauphins architecture, 2012). Une manière d'animer cette place à l'architecture monumentale.

ou de mariage, spot de skate… Chaque saison apporte son mode d'appropriation, et le miroir s'est transformé en un espace de scénographie humaine, se prêtant merveilleusement à des brassages de populations jusque-là moins visibles à Bordeaux.

Le miroir d'eau est le lieu d'usages multiples selon les saisons

Dans sa ligne d'horizon, au sommet de la façade de la Bourse, on peut apercevoir plusieurs édicules. Ils se retrouvent sur d'autres immeubles des quais, notamment au niveau du quartier des Chartrons. Ils permettaient aux courtiers de surveiller la manutention des marchandises sur les anciens perrés[8] jadis plus proches des façades.

8. Anciens quais pavés inclinés vers le fleuve sur lesquels on hissait les petites embarcations de déchargement des navires au mouillage dans le chenal.

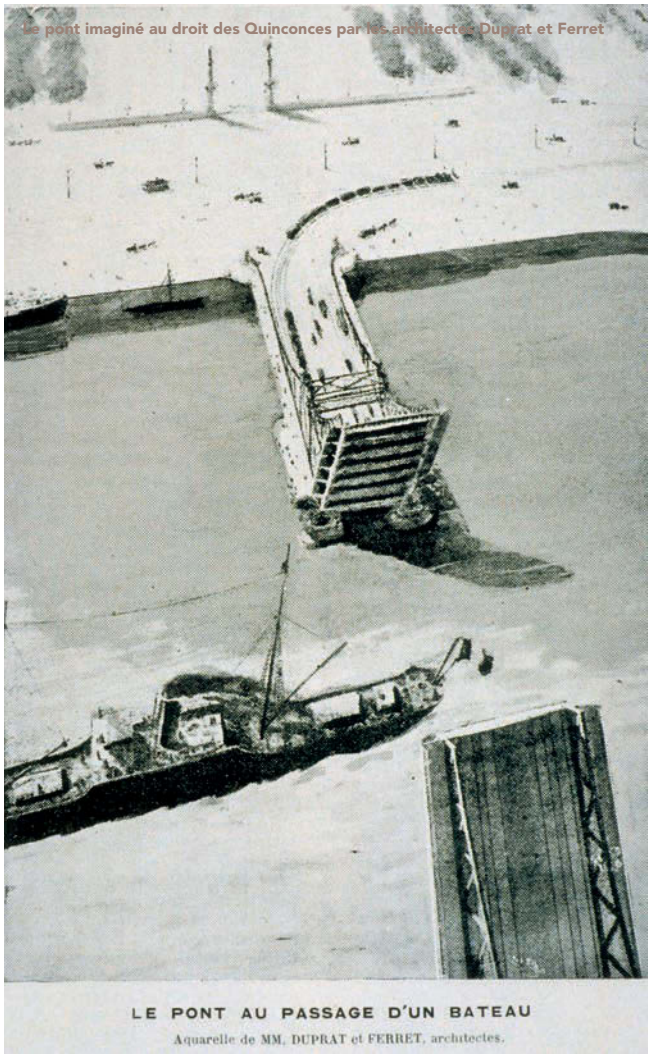
Quant aux parterres jardinés (Anouk Debarre, paysagiste) qui rompent avec cet environnement bâti très minéral, ils soulignent parallèlement à la façade des quais la courbure du fleuve accentuée par le dessin de la piste cyclable.

Concluons avec le cours du Chapeau-Rouge, en surplomb dans la ville. Comme toutes les voies plongeant vers les quais, sa perspective était obturée par un quai-digue masquant la vue sur le fleuve. L'astuce du traitement altimétrique de cette esplanade, aménagée à la manière des ramblas sur un parking souterrain, permet désormais aux promeneurs d'apercevoir la Garonne jusqu'au débouché de la place Jean-Jaurès.

Escale aux Quinconces

Elle est souvent présentée comme la plus grande place d'Europe ! Un immense vide de 13 hectares, une coupure incroyable dans l'environnement pleinement urbanisé de la ville classique. On finit d'ailleurs par oublier qu'elle fut occupée par le Château Trompette jusqu'au XIXe siècle. Cette forteresse avait été édifiée par Charles VII après la Guerre de Cent ans pour surveiller Bordeaux, restée sous influence de la couronne anglaise. La destruction du Château Trompette en 1816 se poursuivit en 1902 avec l'aménagement de l'Esplanade des Quinconces.

La place de la Bourse s'illumine lors de grands évènements comme *Bordeaux fête le vin*.



Le pont imaginé au droit des Quinconces par les architectes Duprat et Ferret

Ici, le lien avec l'autre rive a fait beaucoup dessiner et jaser... Nombreuses furent les tentations de la part des décideurs, urbanistes ou même des artistes d'amarrer le Bordeaux rive droite à l'historique rive gauche. On peut retenir en 1913 le grand projet d'embellissement d'Alfred Cyprien-Duprat et Pierre Ferret. En 1988, l'architecte catalan Ricardo Bofill suggère un lien dans l'axe des Quinconces dans le cadre de son projet néoclassique de création d'un vrai quartier nouveau rive droite, en reflet de la ville historique. En 2009, le plasticien japonais Tadashi Kawamata projette l'amorce d'une passerelle éphémère, belvédère en pin des Landes réalisé à l'occasion de la première édition du festival Évento (aujourd'hui disparu). Quelles que soient les déclinaisons, les usages envisagés sont toujours orientés vers des modes de déplacement alternatifs à l'automobile : promenades piétonnes et transports en commun, passerelle urbaine…

La passerelle éphémère du Japonais Tadashi Kawamata (Evento, 2009)

En 1998, Alain Juppé manifestait sa préférence pour un lien central aux Quinconces dans l'hypothèse où un tunnel routier serait construit à l'emplacement de l'actuel pont Chaban-Delmas. À mesure que les projets évoluaient, celui-ci a finalement pris le rôle d'un lien urbain entre les deux rives, notamment pour désenclaver le nord de l'agglomération. En outre, l'aménagement des quais a eu pour effet de raccourcir les distances perçues nord-sud. La nécessité d'un nouveau lien en centre-ville au niveau des Quinconces est devenue moins évidente, surtout face à l'enjeu de préservation d'un paysage architectural et urbain unique : la façade royale des quais avec la courbure de la rade du Port de la Lune, classées depuis à l'Unesco. La qualité et le poids du patrimoine ont toujours rendu très délicate l'émergence de nouvelles infrastructures ou réalisations architecturales à Bordeaux.

Positionnée au sommet du méandre de la Garonne, l'esplanade des Quinconces est signalée sur les quais par un bosquet de platanes. Seul endroit boisé de la promenade le long du fleuve, son ombre couvre en été farnientes et pique-niques urbains. Ce sas végétal annonce le passage vers un autre monde : le quartier des Chartrons, ancien cœur du négoce des épices et du vin qui concentrait la dynamique commerciale de Bordeaux aux XVIIe et XVIIIe siècles.

Devant l'esplanade des Quinconces,
l'unique séquence végétale de la promenade des quais

Chartrons-Bacalan : le fleuve, la pierre et le vin

Sur cette deuxième séquence du panorama des quais, on ne trouve plus deux façades identiques, à l'exception des maisons hollandaises se distinguant par leurs pignons. Situées entre les rues Latour et du Couvent, elles sont les derniers témoins d'une architecture civile du XVIIe siècle. Elles rappellent le rayonnement du négoce bordelais et celui des Néerlandais, implantés dans une ville dont il ont aussi enrichi l'histoire.

Les deux maisons de style hollandais aux 28 et 29 quai des Chartrons

Au débouché du quai des Chartrons, la rue Raze annonce l'ensemble patrimonial des chais. Ici, le modèle dominant illustre l'organisation spécifique des fonctions du négoce : les parcelles perpendiculaires aux quais peuvent atteindre 6,5 m de large, avec des profondeurs pouvant aller jusqu'à 365 m ! Sur la façade du fleuve, l'immeuble a une fonction de représentation. Il est prolongé sur l'arrière d'une cour ou d'un patio, puis d'une succession de chais dont certains sont souterrains. Les plus belles caves voûtées se trouvaient à environ une centaine de mètres des quais pour éviter que la vibration des roues des charrues sur les pavés ne viennent perturber le repos des millésimes les plus prestigieux !

Si les chais ont perdu leur vocation première, promoteurs et architectes ont saisi leur potentiel d'innovation. On peut citer entre autres les ateliers-logements de la rue du Faubourg-des-Arts, conçus par l'architecte Bernard Bühler, ou le passage urbain réalisé par l'architecte Cécile Moga entre la Zac des Chartrons et les quais… Il suffit de déambuler dans quelques ruelles adjacentes (rues Maurice, Lombard, Surson) pour en découvrir la variété.

À l'image du quartier Saint-Michel, évoqué au début de ce parcours, les Chartrons étaient dépourvus de jardins ou de parcs publics. L'espace reconquis dans cette rénovation urbaine s'est prolongé sur les quais par la création de jeux pour les enfants et d'un skate-park très prisé. De la même façon, le marché dominical des Chartrons est une institution de la vie bordelaise.

La nouvelle vie des hangars

Ces édifices de 120 mètres de longueur étaient conçus aux mensurations des cargos du début du XXe siècle. Ils furent construits de manière à faciliter le déchargement des marchandises directement sur le quai et dans les entrepôts. Après le déménagement du port à Bassens dans les années 1980, ils sont restés en friche durant près d'une décennie.

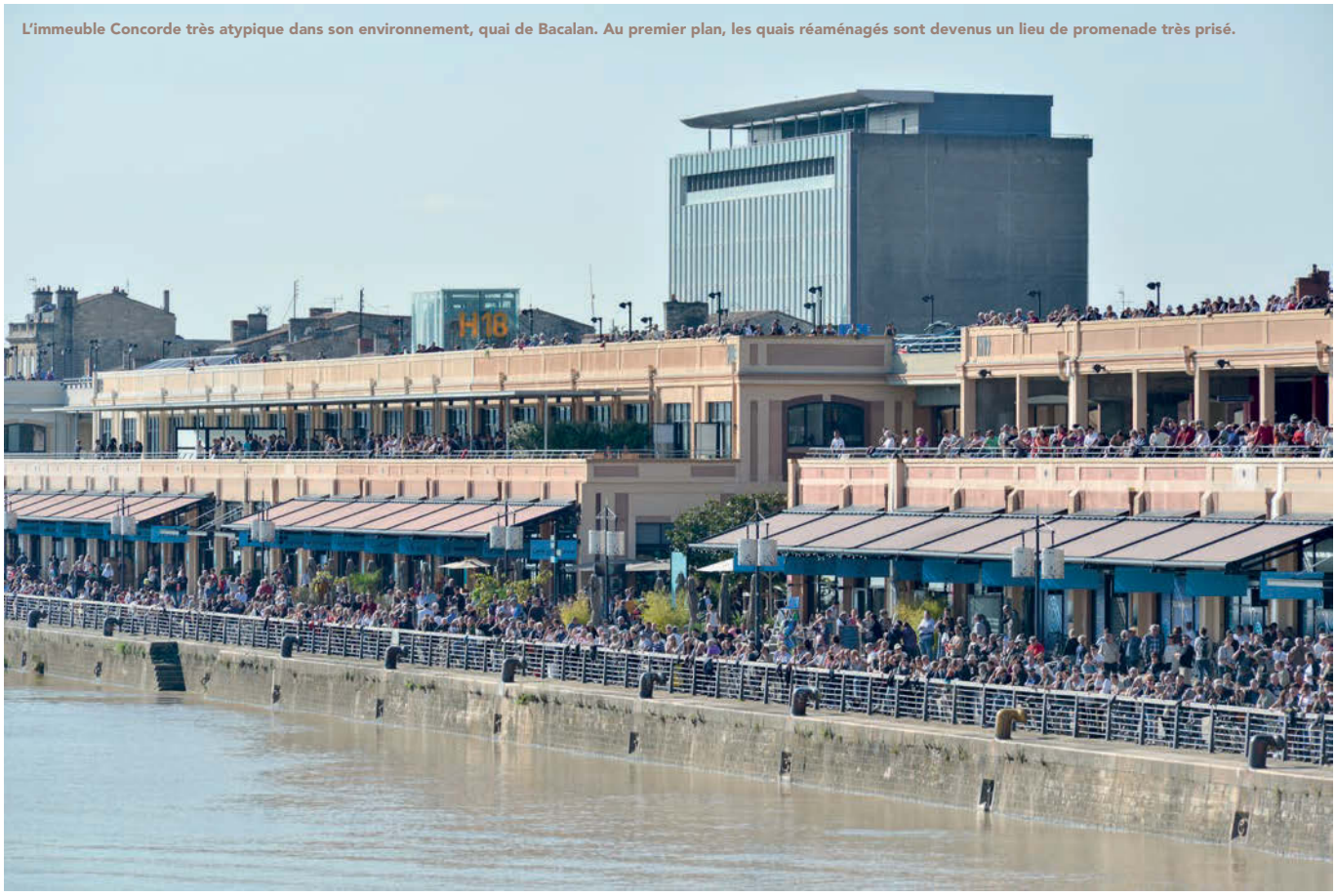
Les parcelles perpendiculaires au quai des Chartrons accueillaient les chais
© Denys Carrère a'urba

Vue du Hangar 14 depuis la rive droite

En tête sur les quais, le Hangar 14 a été le premier réhabilité en 1999 (architectes Lanoire et Courrian, associés avec Flint). Il est devenu l'un des équipements phares de l'agglomération, accueillant congrès, expositions, biennales… Au moment de la reconversion des hangars suivants (15 à 19) en services et commerces s'est posée la question de l'offre en stationnement, faible sur les quais. D'autant qu'à leur ouverture, la ligne B du tramway n'était pas encore en service. L'idée a donc été de relier ces cinq hangars par des passerelles, et de transformer leurs toitures terrasses en parkings. Ce sont finalement les seules constructions neuves sur cette séquence des quais, avec le centre de culture scientifique Cap Sciences. Conçu par l'architecte Bernard Schweitzer, le bâtiment a été réalisé en 2002 sur une partie de l'emplacement du hangar 20 démoli. Ce choix a permis de dégager l'espace strictement nécessaire pour aménager une future tête de pont aux caractéristiques plus urbaines que routières : on a pu éviter ainsi la tentation d'un nouveau pont Saint-Jean au débouché du pont Chaban-Delmas...

Deux singularités sur les quais

Aux 22-25 quai de Bacalan, le Concorde et ses neufs étages de verre s'élèvent nettement au-dessus de la façade des quais. Cet immeuble atypique, réalisé en 1971, témoigne de la volonté de marquer les grands axes de circulation automobile par de majestueuses façades modernes... Les frères Lampre, promoteurs locaux, investirent dans ce premier programme de bureaux à louer, la ville étant à cette époque déficitaire en offres de ce type. Sa restauration dans les années 2000 fut accompagnée par le fameux chêne monumental (démonté depuis 2012) du sculpteur Jean-François Buisson, sur la marge de recul par rapport aux quais. Le retrait de l'immeuble avait permis lors de sa



L'immeuble Concorde très atypique dans son environnement, quai de Bacalan. Au premier plan, les quais réaménagés sont devenus un lieu de promenade très prisé.

réalisation de gagner un ou deux étages : le règlement d'urbanisme favorisait cette double rupture de hauteur et d'implantation en regard des immeubles existants ! On préjugeait alors d'une transformation radicale du paysage urbain de Bordeaux, mais la crise économique des années 1970 allait inverser cette prévision. On retrouve ce phénomène sur les boulevards et certains axes dans des quartiers improbables comme l'avenue de Verdun à Caudéran.

L'hôtel Seeko'o édifié en 2007

Plus récemment, dans un autre registre, l'hôtel Seeko'o (Atelier d'architecture bordelais «King Kong» 2007, prix d'architecture de la Ville de Bordeaux en 2008) offre une déclinaison résolument contemporaine de l'intégration urbaine d'un nouvel édifice. Les contraintes étaient de traiter un angle de deux voies importantes, un pan coupé, une parcelle de forme irrégulière et des constructions voisines de hauteurs différentes ! Exercice de pure géométrie dans l'espace, il produit un objet singulier, sculptural, notamment par l'emploi du Corian, matériau d'un blanc pur et inaltérable. Le résultat fait repère, sans rupture de forme, sinon de matière. Une belle opportunité dans une ville en déficit d'hôtels originaux, rattachée dans ce cas à l'offre de restauration du quai des Marques (nom commercial des anciens hangars 15 à 19 rénovés).

Construit en 2002, le bâtiment de Cap Sciences a été conçu dans l'esprit des hangars portuaires avec une écriture contemporaine

Chaban-Delmas, levier d'agglomération

Afin de maintenir le passage des paquebots de croisière dans le port de la Lune, c'est un ouvrage à travée levante qui fut retenu… Après dix années de débats et rebondissements, notamment sur le choix d'un tunnel ou d'un pont ! En mars 2013, le

Le pont Chaban-Delmas à travée levante, inauguré en mars 2013

pont Chaban-Delmas a donc été inauguré après deux années d'un chantier spectaculaire, formidable support pédagogique pour le public et les scolaires locaux. La construction des estacades, véritables ouvrages d'art éphémères servant à hisser les engins et les équipes au-dessus du fleuve, l'acheminement par voie d'eau des embases et des îlots en béton, l'installation des immenses tabliers en acier, préparés en amont dans le port de Bassens... Tous ces moments ont constitué autant d'événements et de signes d'appropriation par la population. Le pont est devenu lieu de promenade, permettant désormais à tous les joggeurs de longer le fleuve en boucle par le pont de pierre.

Surtout, le pont Chaban-Delmas a redessiné la géographie de l'agglomération en renforcant les liens entre Bordeaux nord et la Bastide (ainsi qu'avec le centre-ville). Outre sa fonction d'allègement du trafic automobile du pont d'Aquitaine, il permet désormais de rejoindre l'avenue Thiers depuis les Bassins à flot en 10 minutes à peine de vélo ! Les territoires à ce niveau sont d'ailleurs en pleine mutation. Pour le moment, les constructions se développent essentiellement sur la rive gauche. Les hangars ont été reconvertis en commerces, les centres de formation et d'enseignement privé se bousculent sur les quais requalifiés. Autour du pont s'ajoutent l'implantation de l'entreprise Cdiscount et le chantier de la Cité du Vin, édifice-signal que les croisiéristes découvriront à l'horizon 2016 en arrivant à Bordeaux. Avec ces nouveaux équipements, le programme des Bassins à flot développe actuellement un nouveau quartier mixte qui accueillera 5400 logements et des bureaux.

Si l'autre côté de la Garonne est encore en devenir, l'aménagement de la berge est déjà un succès en matière d'usages : promeneurs et joggeurs s'y croisent, à l'instar des quais sur la rive opposée, mais dans un cadre plus végétal. Plus largement, le pont Chaban-Delmas devrait permettre avec le futur pont Jean-Jacques-Bosc de boucler la ceinture des boulevards à l'horizon 2017-2018.

Panorama sur la rive droite

La traversée du fleuve bute sur les 60 hectares de friches industrielles du quai de Brazza. Plusieurs études ont été produites dans le but de les reconvertir. L'enjeu est de relier à l'horizon 2025 le bas-Lormont à Bordeaux Bastide. Or, la reconversion du secteur est tributaire de deux contraintes majeures : la dépollution des résidus de l'ancienne usine d'engrais Soferty, et le caractère inondable de toute la zone.

Friches à reconquérir, quai de Brazza

En 2007, une première esquisse avait été réalisée par Bruno Fortier, architecte-conseil de la Ville de Bordeaux. En 2012, sur la base d'orientations produites par l'urbaniste Djamel Klouche, le groupe néerlandais KCAP propose une circulation douce sur la voie ferrée désaffectée, tout en intégrant les contraintes d'inondabilité. Leur projet comporte aussi une piscine adaptée à la pratique du surf en tête du parc aux Angéliques, l'intégration des chantiers navals à un prolongement du parc vers le nord, et un programme immobilier ponctué de quelques émergences, en rappel des piles du pont Chaban-Delmas.

Puis en 2014, une nouvelle étude est commandée à Youssef Tohmé, architecte libanais, commissaire d'Agora en 2014, et au paysagiste Michel Desvignes. Ces derniers proposent de faire vivre 8 000 habitants (4 500 logements, soit une densité relativement faible de 50 à 55 logements/ha) dans une ville suspendue. De l'activité passée, il ne restera que la halle en bois préservée à l'extrémité nord du projet. Au-delà de la valeur patrimoniale de sa structure (d'amples charpentes en bois), elle participe à la mémoire collective du lieu.

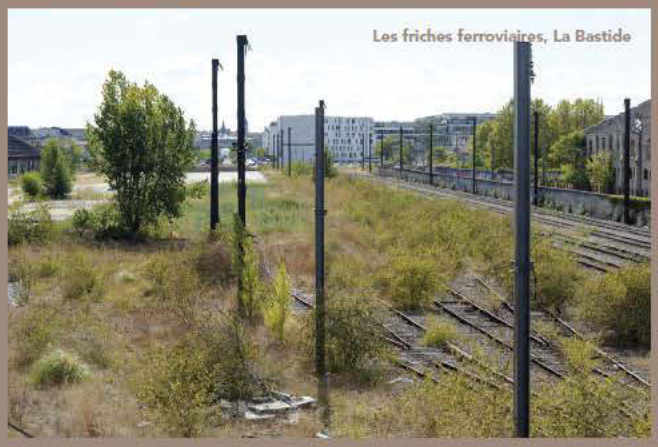
Le projet Brazza est un balcon sur la Garonne et sur le parc aux Angéliques, adossé aux coteaux
© Youssef Tohmé Architects & Associates

Vers le sud, le quai témoigne de l'ancienne fonction portuaire de cette rive. La promenade débute à travers le parc aux Angéliques, reconquis sur des terrains cédés par les autorités maritimes à la Ville de Bordeaux. Elle dévoile, entre deux vestiges d'activités, les imprimeries du journal Sud-Ouest, la minoterie des Grands Moulins de Paris, ou encore les ateliers du tramway…

Quai de Queyries, il faut connaître la guinguette *Chez Alriq*, café restaurant de bric et de broc en plein air. Son fondateur avait pressenti la qualité du point de vue depuis la rive droite en récupérant cette friche au moment de la Cutty Sark de 1989. Il voulait faire découvrir aux Bordelais le plaisir de contempler de vieux gréments devant la façade XVIIIe au coucher du soleil, les pieds dans l'eau, un verre de rosé à la main !

La guinguette Chez Alriq en bordure de Garonne dans le Parc aux Angéliques, constitue un véritable coin de campagne au milieu de la ville

De l'autre côté de la voie routière, l'ancienne caserne Niel est progressivement réhabilitée par le programme Darwin, écosystème de métiers créatifs avec services mutualisés (salles de réunions par exemple). Cette opération n'est que le point de départ de la nouvelle Zac Bastide-Niel, grand programme immobilier des quinze prochaines années. Le Hollandais Winy Maas et son agence MVRDV souhaitent recréer ici une



Les friches ferroviaires, La Bastide

« vraie ville », à l'image de la ville traditionnelle avec des activités, des commerces, des équipements.
Vient ensuite la Zac Cœur de Bastide, sortie de terre en 1999, à la suite de vingt années de réflexions, projets et procédures ! Conçu par Dominique Perrault, l'architecte de la Bibliothèque de France, le programme alterne bandes résidentielles et lanières vertes (jardin botanique, jardins privés individuels ou collectifs). Son organisation rejette le principe de front urbain pour établir un lien en profondeur entre les nouveaux logements et le fleuve. Cet aménagement en lisière d'un espace naturel, inédit à l'époque, a également l'avantage de faire pénétrer la biodiversité dans les zones urbanisées. De plus, l'altimétrie adaptée permet à l'eau de circuler librement en cas d'inondations.

Le jardin botanique et sa pièce d'eau, conçus par la paysagiste Catherine Mosbach, Zac Cœur de Bastide

Les vestiges industriels de la verdoyante rive droite investis par des artistes

Ce principe se retrouvera dans les futures opérations Brazza et Garonne-Eiffel (dans le cadre d'Euratlantique évoquée dans la première séquence du parcours).

Toutes ces opérations situées en plaine de Garonne viennent consolider une urbanisation relativement récente, industrielle au départ, qui occupe le lit majeur du fleuve. N'oublions pas qu'avant le développement de la rive droite au XVIIIe siècle, un bras venait lécher le pied du côteau pour rejoindre le lit principal à la hauteur de Floirac ! Ces territoires font partie de ce que l'on appelle le champ d'expansion des crues et les nouveaux projets doivent tenir compte du caractère inondable prévisible de la zone.

Néanmoins, cette rive s'ouvre désormais au public et permet d'accueillir des activités sur la berge. Des restaurants, comme la *Petite Gironde* et L'*Estacade*, face à l'Esplanade des Quinconces, ou de la navigation fluviale sous différentes formes. Trois bateaux restaurés, Le *Royal*, Le *Marco-Polo* et L'*Aliénor-Cripure* sont ainsi dédiés à la balade, proposant animations, salons, librairie… Leurs propriétaires ont été à l'initiative de l'installation du nouveau ponton-plateforme Montesquieu (60 m). Autant de pistes pour faire vivre le précieux plan d'eau que constitue la Garonne entre le pont Chaban-Delmas et le pont de pierre.

L'immeuble controversé de la caserne des pompiers de la Benauge

Le pont de pierre, rive droite

Conçue en 1816 par l'auteur du pont de pierre, l'ingénieur Claude Deschamps, la place Stalingrad se distingue de la porte de Bourgogne (rive gauche) par sa forme rectangulaire : la faible occupation de cette rive permettait en effet de réaliser sur cette tête de pont une vraie place, dégagement urbain plus généreux qu'en face et de valoriser le foncier par de beaux immeubles de rapport. Elle participait à la vie du quartier en accueillant des commerces et des activités économiques (artisanat, négoce), tout en restant un espace traversé car elle constituait l'arrivée de la route nationale 10 ! Les Bordelais ont redécouvert son existence dans les années 2000 grâce à l'implantation du tramway, dont la station à cet endroit voit se croiser quotidiennement de très nombreux passagers.

L'avenue Thiers aménagée pour accueillir les modes doux de déplacement

Quelques pas vers l'amont dévoilent l'ancienne route de Paris (la rue de la Benauge) qui oblique à droite de l'avenue Thiers. à l'angle de cette rue s'élève la caserne des pompiers de la Benauge, édifice remarquable des années 1950, longtemps décrié et récemment classé monument historique, l'ancien théâtre de l'Alcazar de 1860, transformé en logements de luxe en 2010, et le très contesté Lion bleu, œuvre de Xavier Veilhan issue

de la commande publique, dans le cadre des travaux du tramway. Autour, plusieurs enseignes de restauration dotent cette tête du pont de pierre de lieux idéalement situés, véritables balcons avec vues sur la prestigieuse façade des quais de la rive gauche. Le cinéma multiplexe installé dans l'ancienne gare d'Orléans ou le parc des berges de la Zac Cœur de Bastide contribuent également à l'attrait de ce secteur.

Le Lion de Xavier Veilhan, place Stalingrad

La Garonne vue du train

Que de sauvetages autour de l'ancienne passerelle de chemin de fer dite « Eiffel », réalisée en 1860 par Paul Régnault et Stanislas de la Roche Tolay ! Gustave Eiffel, un peu jeune à l'époque, n'en était que le chef de chantier mais il sauva un des ouvriers de la noyade. Pour les fondations, il expérimenta la technique du « fonçage par pression hydraulique » des piles tubulaires, procédé qui contribua à améliorer les conditions de travail et fut reconduit pour la Tour Eiffel… Typique de l'architecture métallique de son époque, cette puissante structure en poutres treillis encadre un tablier inférieur posé sur des massifs en pierre de taille. Elle a reçu ses derniers trains en mai 2008, date de mise en service du nouveau pont ferroviaire. Préalable à l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse en 2017, ce viaduc mixte en béton et métal a été conçu par le Bordelais Jean de Giacinto. Il constitue la première étape de la suppression du bouchon ferroviaire à l'entrée de la ville.
Dans l'intervalle, la passerelle Eiffel a failli être détruite pour être finalement inscrite *in extremis* à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques en 2009, notamment grâce à une association créée pour son soutien. Heureusement d'ailleurs, car s'il avait été détruit, l'ouvrage aurait constitué l'une des « failles » patrimoniales susceptibles de compromettre le classement de Bordeaux au Patrimoine mondial de l'Unesco. Quant à son devenir désormais, les 8 x 500 mètres de tablier sectionnés au ras des quais peuvent recevoir une confortable liaison douce tournée vers l'amont, en vis-à-vis du futur pont Jean-Jacques Bosc.

L'ancienne passerelle ferroviaire, dite « Eiffel », est aujourd'hui un monument protégé

Jean-Jacques Bosc : nouveau pont en vue !

Les promenades sur berges au sud de Bordeaux ne démarrent en réalité qu'après la rocade. Rive gauche, il faut pousser jusqu'à Bègles, derrière la station de traitement des déchets Clos de Hilde, jusqu'en limite de Villenave-d'Ornon, au-delà du centre commercial des Rives d'Arcins.
En rive droite, on démarre à Bouliac sur la RD 113 E1 jusqu'en limite nord de la zone artisanale de Latresne. À noter pour les cyclistes la piste Roger Lapébie, ancienne voie ferrée reconvertie et rebaptisée du nom du coureur bordelais.
Enfin, le pont Jean-Jacques Bosc, conçu par l'architecte international Rem Koolhaas, devrait être finalisé aux alentours de 2018. Loin d'être un franchissement déconnecté de son environnement, ses enjeux seront de structurer un vrai morceau de ville en reliant trois communes : Bordeaux, Bègles et Floirac. En matière de transports, il fera la part belle aux circulations douces (piétons, vélos) et assurera des continuités naturelles sur les deux rives. Ce pont offrira au quartier existant ainsi qu'aux nouveaux programmes résidentiels d'Euratlantique un espace public exceptionnel en balcon sur le fleuve. Son architecte a voulu également qu'il puisse devenir certains soirs un lieu de festivités, d'où sa silhouette plate et large, évoquant une plateforme au-dessus des eaux.

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