

# BORDEAUX

## Les métamorphoses d'une ville

Les fortifications médiévales et les fossés des tanneurs, au XIII<sup>e</sup> siècle. Gravure de Léo Drouyn, 1849.



**L**a ville est un organisme vivant et, Bordeaux, un palimpseste, sur lequel les générations qui se sont succédé sur ces rives de Garonne n'ont cessé de graver leur partition. Chacune a apporté sa pierre à l'édifice, détruisant autant que bâtissant, adaptant la cité aux préoccupations de son temps. Les Gallo-romains du III<sup>e</sup> siècle de notre ère utilisèrent les pierres des monuments antiques pour élever des remparts. Bien plus tard, les Bordelais du XIX<sup>e</sup> siècle transformèrent les anciens fossés en axes de circulation. Et, aujourd'hui, leurs descendants rasant des maisons vétustes pour y nicher un jardin d'enfants. « Bordeaux est autophagique, elle se digère elle-même ! » estime joliment l'archéologue Pierre Regaldo-Saint Blancard du service régional de l'archéologie d'Aquitaine (SRA). Le miracle, dans cette ville admirable inscrite depuis 2007 à l'inventaire du patrimoine mondial de l'humanité, c'est que, deux mille ans après les premiers balbutiements urbains, le passé reste présent, inten-

sément vivant. « Rien n'a bougé depuis l'époque de la fondation, mais tout est différent », note l'architecte Thierry Jeanmonod, de l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux. Une démonstration à suivre en images dans ces pages. Vous y découvrirez une cité superbe, serrée dans ses murailles pendant près de quinze siècles, puis, une fois libérée de son corset de pierre, explosant dans la grandeur et le faste d'un tête-à-tête plus que jamais charnel avec son fleuve. ●

L'Express remercie pour leur aide précieuse Sylvain Schoonbaert, historien, architecte, urbaniste auprès de la ville de Bordeaux et chercheur à l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage ainsi que Bernard Rakotomanga, photographe aux archives municipales, et Anne Guérin, conservatrice à la direction générale des affaires culturelles.

# « Le Bordeaux d'aujourd'hui est l'accumulation de toutes les villes qui se sont succédé »



Architecte, urbaniste et diplômé de sciences politiques, Thierry Jeanmonod\* est enseignant-chercheur à l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux. Ses travaux de recherche portent sur les phénomènes d'urbanisation et leurs contextes. Spécialiste du patrimoine bordelais, il retrace pour L'Express la genèse et le développement d'une ville à part.

## Comment Bordeaux s'est-elle fabriquée ?

► Originellement, le site n'est a priori pas idéal pour fabriquer une ville : au milieu des marais bordant la Garonne, un petit tertre, le Puy Paulin, d'où coule un ruisseau qui se jette dans un fleuve au flux montant et descendant toutes les six heures, au rythme des marées... L'endroit possède pourtant deux avantages : géographiquement, il constitue un point de contrôle sur les routes entre la Méditerranée et l'Atlantique. Topographiquement ensuite, ses cours d'eau jouent un rôle privilégié puisque le fleuve, la Garonne, sert de frontière naturelle et protège des invasions tandis que les rivières qui l'alimentent permettent d'installer des ports protégés. Les Romains ne s'y trompent pas, qui font de Burdigala une grande cité sur la route de l'étain. Après la longue période de troubles du haut Moyen Âge, la ville, alors sous domination anglaise entre le milieu du XII<sup>e</sup> siècle et le milieu du XV<sup>e</sup> siècle, connaît une autre période faste : les vignobles alentour font sa richesse et Bordeaux étend ses faubourgs au-delà du castrum antique et se protège derrière de nouveaux murs élevés au début du XIII<sup>e</sup> siècle, puis au XIV<sup>e</sup>.

## Le retour de Bordeaux dans le giron du royaume de France à la fin de la guerre de Cent Ans (1453) porte-t-il un coup d'arrêt à cette formidable expansion ?

► Non, la ville connaît de profonds bouleversements politiques et économiques au début de la période moderne, mais la municipalité va en profiter pour lancer les grands travaux destinés à assécher les marais et favoriser le développement de l'architecture. Autant de transformations qui préparent le fameux siècle d'or de Bordeaux, le XVIII<sup>e</sup> siècle. Les immenses transformations urbaines menées à cette époque, sous l'égide des intendants, ouvrent la cité : sur la « mer de Garonne » (par la place Royale et la « grande façade »), et sur son territoire lorsque les remparts tombent, remplacés par une ceinture de cours plantés. La ville s'étend, s'étend... Et, au XIX<sup>e</sup> siècle, les élus ont bien du mal à contenir une expansion urbaine désordonnée. Après plusieurs projets avortés, ce seront finalement des boulevards qui donneront sa nouvelle limite à Bordeaux et qui, finalement, permettront d'en structurer la croissance. Au XX<sup>e</sup> siècle, ce

mouvement va s'accélérer et, désormais, l'agglomération, avec les 720 000 habitants de la communauté urbaine (CUB), s'étend sur plusieurs dizaines de kilomètres. Le vœu du maire et du président de la CUB est d'atteindre 1 million d'habitants dans les années à venir. C'était d'ailleurs déjà le souhait de Chaban-Delmas en 1964 !

## Les changements opérés dans la ville se sont-ils faits dans l'harmonie ou dans la douleur ?

► Souvent dans la douleur... Mais harmonieusement ! Au XVIII<sup>e</sup> siècle, par exemple, les intendants se heurtent à la jurade (le conseil municipal) et aux intérêts de quelques grands parlementaires et bourgeois. Au XIX<sup>e</sup> siècle, l'opposition des propriétaires retarde ou annule quelques projets de grandes percées. Quant à Jacques Chaban-Delmas, dont on a vanté la capacité à composer avec ses opposants, il a dû affronter les critiques lors de la démolition du quartier de Mériadeck au milieu des années 1950... Aujourd'hui, les changements se font souvent avec une volonté de concertation, voire de participation. Les élus ont compris qu'il valait mieux faire avec la population plutôt que contre elle.



## Comment a-t-on concilié développement urbain et protection du patrimoine ?

► Pendant longtemps, il n'y a pas eu d'engouement particulier pour ce que l'on nomme aujourd'hui le patrimoine. Lorsqu'un bâtiment était obsolète, on le remplaçait par un autre plus moderne. On a

détruit ainsi sans états d'âme. Depuis quelques décennies, développement et protection, d'un côté, patrimoine et modernité, de l'autre, cohabitent finalement bien. Ce qui n'empêche pas, parfois, dans les débats, une sorte de schizophrénie entre des lois ou des choix qui sont contemporains.

## PERSPECTIVE

La démolition des remparts, en 1739, ouvre la ville sur la « mer de Garonne ». Ici, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Lithographie de F. Hugo d'Alési.

**Vous écrivez : « Rien n'a bougé depuis la fondation de la ville, mais tout est différent. » Que voulez-vous dire exactement ?**

► Les espaces publics sont toujours les mêmes. L'architecture a changé, l'esthétique des voies, les habitants ont changé, mais nous empruntons toujours les voies romaines, nous évoluons dans le même cadre. Je vous donne un exemple : cours Victor-Hugo, il y a un magasin de bricolage et au fond de la boutique on voit, par une vitre posée sur le sol, la cave où se trouvent les vestiges d'une grosse tour. C'est un magnifique morceau de la porte Saint-Eloi. On entre là pour acheter un pot de colle avant de tomber nez à nez avec la ville du XIII<sup>e</sup> siècle ! Le Bordeaux d'aujourd'hui est l'accumulation de toutes les villes qui se sont succédé. A nous d'ajouter notre strate, le plus délicatement possible... ●

PROPOS RECUEILLIS PAR MYLÈNE SULTAN

(\*) Vient de publier avec Chantal Callais, architecte et docteur en histoire de l'architecture, *Bordeaux patrimoine mondial* (Geste Editions).

## A lire...

- ◆ **Bordeaux patrimoine mondial**, par Thierry Jeanmonod et Chantal Callais. Geste Editions. 2012. 69,90 €. Une saga en trois tomes, dont le premier - La fabrication de la ville - vient de paraître. Une somme savante, didactique et richement illustrée sur l'évolution urbaine de Bordeaux.
- ◆ **Bordeaux, atlas historique, ouvrage collectif sous la direction de Sandrine Lavaud et Ezéchiél Jean-Courret**. Ed. Ausonius. 2009. 60 €. Un travail remarquable en trois tomes, rédigé par les meilleurs spécialistes. Formation de l'espace urbain, présentation

- des sites et des monuments, découvertes archéologiques... tout y est.
- ◆ **Les portraits de Bordeaux, vues et plans de la capitale de la Guyenne du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle**, par Marc Favreau. Ed de l'Entre-deux-Mers 2007. 45 €. Les plus beaux plans et vues urbaines commentés par le conservateur en chef du musée des Beaux-Arts de Bordeaux. Un voyage dans le temps, en gravures et en couleurs.
- ◆ **Guide du Bordeaux médiéval**, par Annick Bruder, Ed. Sud-Ouest. 2005. 9,90 €. Un livre en format poche pour ne rien rater des vestiges du Moyen Âge.

- ◆ **Bordeaux 2005**, par Michel Pétauud-Létang. Ed Vivisques 1989. La saga historique, économique et urbaine de la ville, en textes et en croquis, par un très grand architecte. Épuisé.
- ◆ **Bordeaux. Vivre la métropole**, hors série, Le festin. 2012. 15 €. Du pont Bacalan-Bastide au futur centre touristique et culturel du vin... Tous les grands projets d'une métropole en mouvement.
- ◆ **Bordeaux. Un tour de ville en 101 monuments**, hors série Le festin, 2006. 15 €. Un grand classique qui en est à sa septième édition.



# Au siècle d'Ausonius... La ville monumentale



Quand Bordeaux est-elle née ? A quand donc remonte l'installation de l'homme sur les rives du fleuve ? Les fouilles menées ces vingt dernières années ont levé le voile sur bien des mystères. Et l'on sait aujourd'hui que les premiers habitats celtiques datent du VI<sup>e</sup> siècle avant Jésus-Christ. Les Bordelais forment alors la tribu des Bituriges vivisques. Installés sur un petit promontoire qui domine la Devèze et le palu des Chartrons, ils occupent 3 ou 4 hectares et, dès le début de l'Empire romain, se constituent en *civitas* (cité), organisée autour d'un territoire et d'un chef-lieu. C'est au tout début de l'ère chrétienne que l'espace se structure : un système de cadastration nord-sud se forme, à l'emplacement actuel des cours de l'Intendance et du Chapeau-Rouge, des rues Sainte-Catherine et de la Porte-Dijeaux. Jusqu'à la fin du III<sup>e</sup> siècle, Burdigala apparaît comme une ville ouverte, ainsi que le montre ce dessin (*ci-dessus*) signé Jean-Claude Golvin, archéologue et directeur de recherche émérite au CNRS. A l'instar d'une vingtaine

**CAPITALE DE L'AQUITAINE**  
Avant la construction des remparts, Burdigala est une ville ouverte qui s'étend sur un vaste territoire.

**EN CHIFFRES**  
**160**  
HECTARES  
**20 000**  
HABITANTS

de grandes cités romaines en Gaule, Burdigala ne possède pas encore de remparts, elle est libre de toute limite. Au total, quelque 20 000 habitants vivent dans un espace de 160 hectares, organisé de façon rationnelle et doté d'infrastructures élaborées : un captage d'eau effectué à Léognan alimente les fontaines, un réseau d'égouts se trouve creusé sous les voies publiques, et le goulet de la rivière, appelée mar, est exploitée au maximum. Burdigala s'impose comme une grande cité régionale et un centre d'échanges important par lequel transitent l'or et le marbre des Pyrénées, l'huile et le vin du Midi, le bois et la résine des Landes, etc. Les Sévères en ont fait la capitale de l'Aquitaine et l'ont dotée d'une prestigieuse parure monumentale – palais Gallien, piliers de Tutelle, amphithéâtre, thermes publics, ensemble de statues du mont Judaïque.

### Primauté administrative et dimension intellectuelle

A la fin du III<sup>e</sup> siècle, obéissant à une nouvelle conception de l'espace urbain et craignant les invasions barbares, les édiles font bâtir une enceinte qui forme un rec-

tangle allongé autour d'un périmètre d'une petite trentaine d'hectares. La surface de Burdigala diminue ainsi considérablement, et l'agglomération se resserre autour du port. Pourtant, la ville que décrit Ausonius dans son classement des villes célèbres semble encore fabuleuse : « Le carré de [tes] murailles élève si haut ses tours altièrès que leurs sommets entrent dans les nuages. » Evoquant la Devèze, le célèbre poète écrit : « Quand le père Océan l'emplit de son reflux bouillonnant, on voit s'avancer la mer tout entière avec ses flottes ! » De fait, malgré le rétrécissement de son territoire, Burdigala renforce encore son influence. Sa primauté administrative lui reste acquise, tout comme sa dimension intellectuelle – avec la création d'un auditorium universitaire à la fin III<sup>e</sup> siècle – et son importance religieuse – avec les premières églises qui sortent de terre, dont la cathédrale au début du IV<sup>e</sup> siècle.

Une domination qui connaît un arrêt brutal en 406. Burdigala est envahi par les Wisigoths et un incendie ravage la ville. L'irréversible effondrement de l'Empire romain a commencé. ● M. S.

J.-C. GOLVIN/ARCHIVES MUNICIPALES DE BORDEAUX THE ART ARCHIVE/BIBLIOTHÈQUE DES ARTS DÉCORATIFS/G. DAGLI ORTI/THE PICTURE DESK/APP



MUSÉE DES ARTS DÉCORATIFS/BRIDGEMAN ART LIBRARY



MUSÉE D'AQUITAINE-BORDEAUX/J. GILSON/MAIRIE DE BORDEAUX

## Le palais Gallien

Il reste bien peu de chose du vaste amphithéâtre bâti au III<sup>e</sup> siècle à l'extrémité nord-est de l'agglomération antique, sans doute pour saluer la venue de l'empereur Caracalla à Burdigala. Fort classique dans sa conception, mesurant 132 mètres sur 110 et organisé autour d'une vaste arène entourée de 64 travées, l'amphithéâtre conserva de belles ruines jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle. Mis en vente sous la Révolution, il est alors divisé en 30 lots, deux portes monumentales sont démolies pour aménager des voies... Cette destruction programmée est stoppée in extremis par le ministre de l'Intérieur de l'époque, qui interdit toute nouvelle dégradation. ●

◀ Les ruines de l'amphithéâtre sont les seuls restes visibles de la ville romaine.

## Les piliers de Tutelle

Démolis en 1677 sur ordre de Louis XIV, les vestiges de cet exceptionnel monument ont longtemps fait partie du paysage familier des Bordelais. Situés à l'angle de la rue Esprit-des-Lois et du Grand Théâtre, les piliers de Tutelle formaient un ensemble de huit colonnes d'une hauteur de plus de 13 mètres. Érigées entre l'an 130 et l'an 230 de notre ère, elles composaient un sanctuaire à la déesse Tutelle, protectrice de la cité des Bituriges vivisques. ●

◀ Le temple, dédié à la déesse de la cité.

## Les remparts

C'est une formidable muraille qui entoure l'agglomération du Bas-Empire avec un soubassement de 4,5 mètres d'épaisseur et des murs de 5 mètres de hauteur ! De nombreuses tours, aucune porte à l'exception des ouvertures dans les remparts aux passages nord et sud de la rue Sainte-Catherine, pas de fossés mais, sur l'un des côtés, le Peugue, qui, détourné, longe désormais la ville par l'est... Jusqu'au XIII<sup>e</sup> siècle, ce rempart imposant constituera la seule défense de la ville. ●

◀ Démolition de l'enceinte antique. Eau-forte de Léo Drouyn, 1868.



# Moyen Age L'héritage d'Aliénor

Quelle ville magnifique ! Avec ses fières murailles hérissées de 46 tours, les hautes flèches de Saint-André qui dominent les clochers des nombreuses églises s'élançant vers les cieux et ces dizaines de bateaux qui sillonnent la Garonne, Bordeaux est, en cette fin de Moyen Age, à l'apogée de sa puissance. Oubliés les temps obscurs qui ont suivi la chute de l'Empire romain ; oubliées les invasions des VIII<sup>e</sup> et IX<sup>e</sup> siècles ainsi que l'an mil où la cité semblait prostrée... « Ces remparts semblent dire au monde : Fuyez, étrangers ! Je suis un coffre-fort imprenable », s'amuse Pierre Régaldo-Saint Blancard, archéologue du service régional de l'archéologie d'Aquitaine. Avant de préciser : « D'ailleurs, au milieu du XIII<sup>e</sup> siècle, même le roi de Castille et de Tolède, en arrivant devant la ville, a été très impres-

sionné ! » En réalité, le visage de Bordeaux a commencé à changer au milieu de l'époque médiévale : peu à peu, il s'étend vers le sud, au-delà du rempart romain, le quartier de la Rousselle (Saint-Eloi) se forme. Puis un nouveau bourg apparaît autour de Saint-Michel... A ces extensions une explication : au début du XI<sup>e</sup> siècle, les ducs d'Aquitaine ont abandonné leur palais de Saint-Projet pour se rapprocher du fleuve – cœur battant de l'activité économique.

## Ouverture du marché anglais aux vins de Bordeaux

En 1152, le mariage d'Aliénor avec Henri II, futur roi d'Angleterre, place le duché sous domination anglaise, pour le plus grand profit de l'économie locale. Les Bordelais, regroupés en communes, obtiennent des privilèges exorbitants, et l'ouverture du marché anglais à

► **EXTENSION**  
Au début du XIV<sup>e</sup> siècle, la ville repousse une nouvelle fois ses murs et une troisième protection est construite.

## EN CHIFFRES

**146**  
HECTARES  
**25 000**  
HABITANTS

leurs vins les enrichit considérablement. A l'étroit dans ses remparts, la ville repousse une nouvelle fois ses murs : au début du XIV<sup>e</sup> siècle, une troisième protection est en effet construite, qui va de Sainte-Croix à Trompeyt (Chapeau-Rouge) et reste aujourd'hui encore matérialisée par le tracé des cours installés au XVIII<sup>e</sup> siècle à la place des anciens fossés. Les noms de rues apparaissent et les grands axes portent les appellations qu'on leur connaît aujourd'hui. Dès lors, la structure urbaine ne va plus guère évoluer, la ville s'équipe et s'organise de l'intérieur : le palais de l'Ombrière s'agrandit, les couvents se multiplient, les travaux de construction du clocher de Saint-Michel commencent, avec l'ambition de dépasser celui de Pey-Berland. La rivalité est bien là, mais la fièvre de bâtir a déserté Bordeaux. Momentanément. ● M. S.

ARCHIVES MUNICIPALES DE BORDEAUX

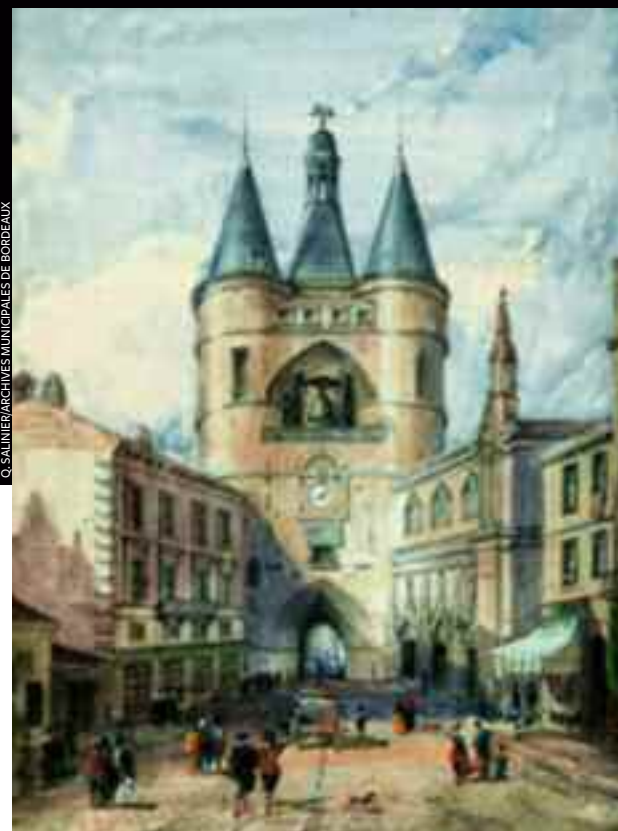


## Le palais de l'Ombrière



Le Palais de l'Ombrière (1415), aquarelle d'Auguste Bordes, 1845.

« Ah, si on pouvait ouvrir les trottoirs autour du vieux palais ! L'archéologue Pierre Régaldo-Saint Blancard rêverait de fouiller le sous-sol autour de l'Ombrière. Il y a forcément des vestiges enfouis et nous savons si peu de choses... Seuls les plans dressés au XVIII<sup>e</sup> siècle nous éclairent sur l'organisation interne. » Ce vaste ensemble qui englobait tout le pâté de maisons autour de l'actuelle place du Palais a finalement été peu habité et a surtout servi, à l'époque moderne, de centre administratif. Vendu au moment de la Révolution, il fut démolé, puis loti. Les rues alentour conservent ainsi leur mystère. ●



◀ Tour de la grosse cloche, aquarelle d'Auguste Bordes, 1845.

## La porte Saint-Eloi

Des six portes principales que compte l'enceinte du bourg, Saint-Eloi demeure indéniablement la plus majestueuse. C'est l'entrée principale de la ville, celle qu'empruntent les processions, celle que l'on pavoise lorsque des visiteurs importants viennent à Bordeaux, celle qui accueille les têtes grimaçantes des condamnés. Protégée par un pont-levis qui enjambe un fossé, elle a été conçue (en 1356) autant pour défendre que pour impressionner. ●

## Saint-Seurin



La façade occidentale de la basilique.

L'antique basilique fondée au VI<sup>e</sup> siècle connaît un nouvel essor au Moyen Age. Bien que située en dehors des remparts, elle attire de nombreux pèlerins, qui viennent vénérer le bâton de saint Pierre, déposé par saint Martial, ainsi que le cor de Roland. Enfin, des générations de jeunes Bordelais ont usé leur fonds de culottes à Saint-Seurin : poser les tout-petits sur la pierre tombale de saint Fort, installée dans la crypte, assurait vigueur et force. Une croyance qui a perduré jusqu'à une période récente. ●

# Du xve au xvii<sup>e</sup> siècle La ville soumise

Cette gravure sur bois, intitulée *Vif pourtrait de la cité de Bourdeaux* le montre : en cette fin du xvi<sup>e</sup> siècle, la ville a peu évolué. La dernière ligne de remparts, élevée à grands frais, assure désormais un espace suffisant et permet d'abriter les nouveaux quartiers et les nombreux couvents de la Contre-Réforme, apparus au milieu du xvi<sup>e</sup> siècle. A l'intérieur de l'enceinte, les rues médiévales ont conservé leurs pittoresques enchevêtrements (peu perceptibles sur ce plan soucieux de mettre en valeur les larges voies rectilignes), les maisons à pans de bois et à encorbellements cohabitent avec des demeures de pierre, les immenses ruines du palais Gallien et des piliers de Tutelle dominant. « Seuls changements majeurs, note Marc Favreau, conservateur en chef du musée des Beaux-Arts, les deux formidables forteresses aux dimensions colossales, qui se dressent au sud-

► **FORTERESSES**  
Cette représentation de Bordeaux, en 1552, montre les ruines du palais Gallien et des piliers de Tutelle, ainsi que le fort du Hâ et le château Trompette.

**EN CHIFFRES**

**146**

HECTARES

**35 000**

HABITANTS

ouest (le fort du Hâ) et au nord-est (le château Trompette). Ces ouvrages défensifs, tournés vers la ville – plus pour la surveiller que pour la protéger –, rappellent que Bordeaux fait désormais partie du Royaume de France. » De fait, la bataille de Castillon, gagnée en 1453 par Charles VII, clôturant la guerre de Cent Ans, marque la fin d'une époque. Les larges libertés obtenues au temps de la domination anglaise disparaissent, et la capitale de la Guyenne doit désormais composer avec un Etat puissant et un roi qui se méfie d'elle. Objectif affiché du monarque : « Mettre un frein à l'inconstance de Bordeaux » et « leur tenir le fer au dos ». Rien de moins !

**Des violences et des frictions avec le pouvoir royal**

Certes, la ville a fait acte d'allégeance en élevant la porte Cailhau, conçue comme une ode à Charles VIII, mais les frictions avec le pouvoir royal se multiplient – les xv<sup>e</sup> et

xv<sup>e</sup> siècles restent émaillés de révoltes et de violences.

L'appartenance de Bordeaux au royaume de France se lit aussi dans l'évolution de son paysage monumental. Les membres du Parlement font bâtir de superbes hôtels particuliers, ornés de rinceaux et de ces mascarons, visages de faunes barbus ou têtes humaines, qui font aujourd'hui encore la particularité des façades du centre-ville. Hormis cet embellissement, la superficie globale de la ville n'évolue pas : elle reste repliée dans son cocon de pierre. « Il faut attendre la fin du xvii<sup>e</sup> siècle pour que la barrière des remparts soit franchie, poursuit Marc Favreau. A l'occasion de travaux entrepris pour reconstruire son palais, l'archevêque Henri de Béthune perce une large brèche dans la muraille, afin d'avoir accès à son parc – l'actuel jardin de la mairie. C'est une première. » Bientôt, la ville se débarrassera de son carcan minéral pour s'ouvrir sur la Garonne et le monde. ● M. S.



B. RAKOTOMANGA/ARCHIVES MUNICIPALES DE BORDEAUX



L. GAUTHIER/MARIE DE BORDEAUX

◀ La porte Cailhau, bâtie en l'honneur de Charles VIII, était la principale entrée dans la ville.

## La porte Cailhau

Destinée à commémorer la victoire de Charles VIII contre les Italiens à Fornoue, cette construction de 35 mètres de hauteur, à mi-chemin du style défensif du Moyen Age et de la grâce de la Renaissance, a été érigée en 1495. Richement ornée de statues et d'une niche à l'effigie du roi, cette entrée monumentale n'a rien d'une porte comme les autres. « C'est un véritable arc de triomphe ! » explique l'archéologue Pierre Régaldo-Saint Blancard. Tout entier dédié à la gloire du roi et qui marque la loyauté de la ville. ●

► Reconstitution du château Trompette, aquarelle de M. Haon, vers 1927



B. RAKOTOMANGA/ARCHIVES MUNICIPALES DE BORDEAUX

## Château Trompette et fort du Hâ

► Le fort du Hâ et le pont sur l'ancien Peugue (1750). Gravure de Léo Drouyn, 1893.



B. RAKOTOMANGA/ARCHIVES MUNICIPALES DE BORDEAUX

Dès les premiers jours de 1454, peu après la victoire de Castillon et la fin de la guerre de Cent Ans, Charles VII ordonne la construction du fort du Hâ et du château Trompette, deux édifices payés par les contribuables bordelais. Le rôle de ces nouvelles forteresses : couper Bordeaux de ses contacts et surveiller les grandes routes venant d'Espagne par voie terrestre (le Hâ) et maritime (château Trompette). Le premier édifice s'organise autour

d'un solide donjon entouré de fossés. Il sera complété par un château qui servira successivement de résidence, puis de prison. Le second ouvrage, véritable château, couvre un espace de 4,5 hectares et apparaît rétrospectivement comme l'un des plus beaux édifices militaires du règne de Louis XV. Cette emprise colossale coupera pour longtemps la ville du quartier des Chartrons et ne sera démolie qu'en 1818. ●





B. BAKOTOMANGA/ARCHIVES MUNICIPALES DE BORDEAUX

## xviii<sup>e</sup> siècle Le siècle d'or

Pour s'imprégner du xviii<sup>e</sup> siècle, le promeneur peut arpenter les quais ou la place de la Bourse, se plonger dans les ouvrages historiques ou... déambuler à travers les rues, équipé d'un casque et d'une tablette numérique, afin de s'essayer à un voyage dans le temps. Lancé en septembre 2012, et disponible à l'office de tourisme, Imayana est un outil innovant, qui propose une étonnante visite en réalité augmentée, durant laquelle des personnages d'autrefois nous servent de guide, où l'on visualise la ville d'hier tout en se promenant dans le Bordeaux d'aujourd'hui, sans rien rater des principaux monuments décrits sur le plan ci-dessus. Par cette gravure, Louis-Urbain-Aubert, marquis de Tourny, présente au roi ses projets et ses réalisations. Lorsqu'il a découvert la cité, en 1743, le nouvel intendant de Guyenne s'est dit émerveillé par une agglomération dotée de tant d'atouts, et

**URBANISME**  
Gravure  
de Lattré, 1735.

**EN CHIFFRES**

**300**

**HECTARES**

**120 000**

**HABITANTS**

choqué par son caractère archaïque, sans symétrie et sans unité d'ensemble. Son ambition est triple : rendre cette ville monumentale, agréable et lui redonner son unité, cassée par la présence massive du château Trompette.

### Plaque tournante du commerce international

« Bordeaux compte parmi les cités phares du royaume de France, rappelle François Hubert, conservateur en chef et directeur du musée d'Aquitaine. Colbert lui a attribué le monopole du négoce avec les Antilles, jusqu'à en faire une plaque tournante du commerce international. » Porté par une économie florissante, riche d'une population en croissance forte – qui double en cent ans –, le premier port de France a les moyens de sa transformation. En quelques décennies, une nouvelle ville toute de pierres blanches sort de terre, majestueuse et imposante, conçue selon les normes hygiénistes des penseurs

de la fin des temps modernes. Tourny la dote d'une exceptionnelle façade sur les quais – une ligne régulière d'immeubles sur plus de 1 kilomètre, somptueuse vitrine destinée à accueillir les étrangers arrivés par bateau. Il la perce de portes gigantesques, de places agréables, de rues supplémentaires. Il crée des promenades et jardins, qui sont comme des liens entre les différentes parties de l'agglomération et contournent notamment le château Trompette, rapprochant les Chartrons du cœur de la cité, transformant la forteresse honnie en un espace de divertissement.

La ville retrouve aussi son fleuve, s'ouvre sur ses faubourgs grâce à la démolition de remparts, débutée en 1739. La réussite de cette révolution urbaine, tout en perspectives et en ouvertures, est totale. Le classicisme architectural né en ce siècle des Lumières ne cessera de servir d'exemple et d'irriguer l'esprit architectural bordelais. ● M. S.

B. BAKOTOMANGA/ARCHIVES MUNICIPALES DE BORDEAUX



## Place de la Bourse

Comme toutes les grandes villes de France, Bordeaux se devait d'avoir sa place Royale. Érigée en 1742 par Ange-Jacques Gabriel, premier architecte du roi, à la demande de l'intendant Claude Boucher, celle-ci marque le début de la construction du Bordeaux classique. « A l'époque, une statue équestre de Louis XV ornait le cœur de cet immense espace, rappelle François Hubert. Les bâtiments alentour ont été conçus comme un écrin, pour mettre en valeur la figure royale. » ●

◀ La place Royale, au xviii<sup>e</sup> siècle.

B. BAKOTOMANGA/ARCHIVES MUNICIPALES DE BORDEAUX



## Grand Théâtre

C'est le maréchal de Richelieu, gouverneur de Guyenne, qui commanda à Victor Louis ce théâtre à l'italienne, d'inspiration antique, inauguré en septembre 1780. Rehaussé en 1850 d'un piédestal, cet édifice est resté un exemple d'architecture et inspira le palais Garnier, à Paris. Avec l'îlot Louis, loti dans les mêmes années, il formait l'armature du futur quartier des Quinconces. ●

◀ Illustration extraite de la *Salle de spectacle de Bordeaux*, de Victor Louis (1782).

TAL/IE DES ARCHIVES



## Allées de Tourny

Aménagée à partir de 1744 par l'intendant Tourny sur une partie des glacis du château Trompette, cette longue allée, plantée à l'origine d'ormeaux et de tilleuls, était l'une des promenades les plus fréquentées du Bordeaux au xviii<sup>e</sup> siècle. Il faut l'imaginer fermée par une grille en fer forgé, puis, cent ans plus tard, ornée de deux fontaines monumentales et de la statue équestre de Napoléon... à laquelle celle de Gambetta succéda en 1905. ●

◀ Gravure d'Auguste-Victor Deroy.

B. BAKOTOMANGA/ARCHIVES MUNICIPALES DE BORDEAUX



## Le palais Rohan

Construit entre 1772 et 1784 pour l'archevêque de Bordeaux, Ferdinand Maximilien Mériadeck, prince de Rohan, ce palais, entre cour et jardin, fut financé grâce à l'assèchement des marais à l'ouest de la cité, qui formeront au xix<sup>e</sup> siècle le quartier Mériadeck. Occupé pendant la Révolution par l'administration départementale, il deviendra préfecture en 1800, palais impérial en 1808 et château royal en 1814. Depuis 1835, il accueille les services de l'hôtel de ville. ●

◀ La Cour de l'hôtel de ville, aquarelle d'Auguste Bordes, 1845.



# xix<sup>e</sup> siècle L'expansion urbaine

Cette carte en rose et vert dit tout du Bordeaux de la fin du xix<sup>e</sup> siècle. « Nous sommes en 1884 : l'expansion urbaine, amorcée à la fin de l'époque moderne, marque désormais clairement le paysage », analyse Sylvain Schoonbaert historien, architecte et urbaniste (1) auprès de la ville. Premier changement majeur : ce grand boulevard qui contourne la ville sur la rive gauche, concrétisation d'un vieux souhait de la plupart des édiles de limiter la croissance désordonnée de l'agglomération. En 1782, déjà, l'intendant Dupré de Saint-Maure avait réfléchi au creusement d'un grand canal afin de créer une première frontière ; en 1807, l'ingénieur Pierrugues imagine à son tour une ceinture, assez proche de la ligne des cours. Mais, ce n'est qu'en 1853 que le

percement des boulevards commence (sous l'impulsion de Georges Eugène Haussmann, préfet de la Gironde), en partie sur les territoires annexés des communes limitrophes de Bègles, Talence, Caudéran et Le Bouscat. « Bordeaux s'agrandit, renforce son assise et se densifie à nouveau », conclut Sylvain Schoonbaert. Deuxième changement d'importance visible sur ce plan colorisé : le développement de la Bastide – jusque-là dévolue à la culture de la vigne – et l'arrivée du chemin de fer. Le 20 septembre 1852, la gare d'Orléans, située tout près du pont de Pierre, accueille le premier train venu de Paris. Les voyageurs doivent encore emprunter barges et barques pour se rendre sur la rive gauche, et ce, jusqu'à la construction de la passerelle Eiffel, en 1860. Troisième mutation : le déplacement de l'ac-

> **AGGLOMÉRATION**  
Le plan colorisé de la cité, par Alfred Lapierre, 1884.

tivité portuaire vers l'aval, et les bassins d'eau, qui donne naissance à un nouveau quartier – durant l'entre-deux-guerres, le port autonome migrera plus en aval encore, à Bassens et au Verdon.

## Grandes artères et quartiers chics

Enfin, dernière transformation : la densification du tissu urbain, avec le développement de ces échoppes, maisons basses typiques auxquelles les Bordelais sont tant attachés, la naissance de quartiers chics (Saint-Seurin, Saint-Genès, Sacré-Cœur...), la création de grandes percées (cours Alsace-Lorraine, rue Vital-Carles...) qui facilitent la circulation et aèrent un peu plus la ville, etc. Au chapitre des constructions notables : la place des Quinconces, venant remplacer l'encombrant château Trompette – dont l'onéreuse démolition a été maintes

## EN CHIFFRES

4 217

HECTARES

260 000

HABITANTS



ARCHIVES MUNICIPALES DE BORDEAUX

fois reportée –, mais aussi les lotissements alentour, l'hôpital Saint-André, le palais de justice, les marchés ; sans oublier l'entrepôt Lainé (actuel CAPC) qui, à partir de 1824, permet de stocker les épices, les plantes tinctoriales et les oléagineux produits dans les colonies et réexportés vers l'Europe du Nord par les négociants bordelais... « Toutes ces mutations ont été possibles grâce à la vitalité de l'économie bordelaise, souligne Sylvain Schoonbaert. A partir de 1815, la bourgeoisie a repris la main, soutenue par la banque de Bordeaux, qui a permis le financement d'infrastructures phares comme l'entrepôt Lainé ou le pont de Pierre. »

La cité lumière du xviii<sup>e</sup> siècle est devenue une agglomération moderne, qui a su préserver son centre ancien et a conquis sa périphérie. Et le port de la Lune savoure encore la douceur de vivre d'une ville provinciale. ● M. S.

(1) Auteur de *La Voirie bordelaise au xix<sup>e</sup> siècle*, Presses universitaires de Paris-Sorbonne, 2007, 45 €.

Premier pont sur la Garonne, il est construit sur ordre de Napoléon.

## Percement du cours Alsace-et-Lorraine



ARCHIVES MUNICIPALES DE BORDEAUX

C'est au prix de quelque 200 expropriations et de la démolition du couvent Saint-André que se fera le percement du cours Alsace-et-Lorraine, devant relier la place Pey-Berland à la Garonne. En 1865, la destruction de cet édifice moyenâgeux suscita un grand émoi parmi les érudits bordelais, et la colère de Victor Hugo. ●

< La cathédrale Saint-André, sur la place Pey-Berland.

> Le quai Louis-XVIII, face aux Quinconces.



DR

## L'esplanade des Quinconces

Plusieurs idées furent proposées pour occuper l'immense espace laissé vacant par la destruction, en 1818, du château Trompette, notamment un somptueux projet de place semi-circulaire, signé Victor Louis. Les édiles optèrent pour une réalisation diamétralement opposée : une grande

esplanade sobre et vide, annoncée par deux colonnes aux allures de phare, garnies de proues de navire et d'ancres marines supportant les allégories du Commerce et de la Navigation. En 1902, le monument à la gloire des Girondins fut érigé à l'autre extrémité de l'esplanade. ●

## Pont de Pierre

Jusqu'à la construction du pont de Pierre, seuls deux bacs permettaient de rejoindre le quartier de la Bastide à Sainte-Croix, et les deux rives restèrent longtemps ignorantes l'une de l'autre. En 1810, la création de ce pont fut décidée par Napoléon, qui avait rencontré des difficultés pour acheminer ses troupes vers l'Espagne. Le 25 août 1821, l'ouvrage, de 490 mètres de longueur, fut inauguré lors d'une cérémonie grandiose. ●



# xxe siècle La modernité triomphante

Jusqu'à l'entre-deux-guerres, rien de notable ne vient marquer l'urbanisme : la ville vivote gentiment. Elu en 1925, Adrien Marquet fait souffler sur Bordeaux un vent de nouveauté par une série d'opérations ponctuelles, qui assainissent et modernisent la cité : réfection des égouts, la pose de macadam, rénovation de l'éclairage, achèvement de l'électrification et de la distribution du gaz... Dans un souci hygiéniste en phase avec son époque, Marquet s'attache également à développer les équipements publics – stade, piscine de la rue Judaïque, bains-douches... – et à améliorer l'habitat ouvrier, avec, notamment, la création de cités-jardins. Signés essentiellement de Jacques d'Welles, les nouveaux édifices marquent l'arrivée du béton dans la construction bordelaise.

C'est naturellement Jacques Chaban-Delmas, premier édile

## EN CHIFFRES

4 455

HECTARES

239 000

HABITANTS

## BÉTONNAGE

Le développement des équipements publics et l'amélioration de l'habitat transforment radicalement la ville.

pendant près d'un demi-siècle (entre 1947 et 1995), qui offrira à Bordeaux ses plus radicales transformations. Lorsqu'il devient maire, le député jouit déjà d'une stature nationale. Auréolé de son prestige de compagnon de la Libération, c'est un homme jeune, énergique et déterminé. « Ses premiers gestes ont choqué, remarque toutefois l'architecte Thierry Jeanmonod. La caserne des pompiers et la cité de la Benaugue affichaient de façon hargneuse leur modernité face à la façade xviii<sup>e</sup> siècle. »

Chaban-Delmas adapte sa ville aux exigences du tout-automobile et de l'autobus, enterrant le tramway lors d'un mémorable voyage où il s'improvise conducteur de la dernière rame. Durant les Trente Glorieuses, alors que la crise du logement est aiguë, il fait construire des grands ensembles – la cité de la Benaugue au centre de la Bastide, la Cité lumineuse à Bacalan, les barres et les tours du Grand Parc.

Deux autres opérations urbaines marquent également durablement l'ère Chaban : la refonte du quartier Mériadeck, et la création d'un secteur sauvegardé de 140 hectares. D'un côté, le maire faisait table rase du passé, de l'autre, il préservait le patrimoine. « Deux options antithétiques et radicales », aux yeux de l'historien et architecte Sylvain Shoonbaert.

## Le réveil de la belle endormie

Mais à la fin du xxe siècle, la ville a bien vieilli. Enlaidie, noircie, coupée de ses quais fermés par une grille depuis des décennies, Bordeaux sommeille. Indéniablement, Alain Juppé, à partir de 1995, a su réveiller la belle endormie – même les élus de l'opposition le reconnaissent. La chérissant, l'embellissant jusqu'à faire classer le port de la Lune au patrimoine mondial par l'Unesco, misant sur le tramway comme vecteur de progrès, décrasant certains bâtiments, rénovant les logements, redonnant à la façade des quais majesté et magnificence. Offrant, enfin, aux Bordelais le plaisir de voir la rivière, et l'envie d'aller de l'autre côté. Quel chemin parcouru par le petit bourg des Bituriges vivisques ! ● M. S.



P. BLOT/VEP/ICURANS

D. SCHNEIDER/URBANA IMAGES SERVER



P. ALMUSVANG



ARCHIVES MUNICIPALES DE BORDEAUX



## Mériadeck

C'est l'archevêque de Bordeaux Maximilien-Ferdinand de Mériadeck (1738-1813) qui donna son nom à ce quartier de marais qu'il avait fait assécher. Les 30 hectares furent lotis, couverts d'échoppes et abritèrent un marché aux puces avant d'être, en 1950, jugés insalubres. Détruit dans les années 1980, le vieux Mériadeck a fait place à un ensemble sur dalle, froid et en hauteur, signé par l'architecte Jean Royer. Conçu pour rassembler habitations, infrastructures et bureaux, ce quartier a toujours peiné à trouver un souffle. ●

◀ Immeubles d'habitations dans le quartier Mériadeck, en 1974.

## Le stade

Inauguré en 1938 lors de la Coupe du monde de football, ce complexe sportif fut conçu par Raoul Jourde et Jacques d'Welles, autour d'un vaste terrain bordé d'une piste cyclable et entouré de gradins. Utilisant au maximum les possibilités du béton armé, cet ensemble novateur pour l'époque présente un système de voûte en porte-à-faux, sans piliers, qui accroît la visibilité pour les spectateurs. La rénovation de 1986 a porté sa capacité à 40 000 places. ●

◀ Le complexe sportif conçu par Raoul Jourde et Jacques d'Welles.

## Les échoppes

Destinées à abriter une population ouvrière, ces maisons basses, construites de plain-pied sur la rue et avec un petit jardin à l'arrière, se sont massivement développées entre la fin du xix<sup>e</sup> siècle et le premier quart du xxe siècle, notamment entre cours et boulevards. Aujourd'hui très prisées des Bordelais, elles se négocient discrètement entre eux. Au point de tomber rarement entre les mains de promoteurs immobiliers. ●

◀ Les échoppes du cours de l'Argonne, dans le quartier Saint-Genès.





## Le tramway

Inauguré en 2003, le tramway a été conçu autour de trois lignes, 90 stations sur 44 kilomètres – une quatrième ligne de 33 kilomètres devant être mise en service dans quelques années. Presque débordé par son succès (350 000 passagers par jour et des périodes de saturation), il est sorti de terre douloureusement – au terme de cinq années de travaux, qui ont balafré le centre-ville. Selon Elizabeth Touton, adjointe (UMP) au maire, chargée de l'aménagement urbain, du logement et des transports, la mise en place du tramway aurait permis une baisse de 30 % de la circulation en centre-ville. ●

En 1995, c'est Alain Juppé qui lança le projet de tramway pour sa ville.

## Le pont Jacques-Chaban-Delmas



Inauguré dans quelques semaines, cet ouvrage d'art aura nécessité quinze ans de gestation et trois années de travaux. Long de 433 mètres, doté d'une travée centrale permettant le passage des plus hauts navires, il viendra boucler la ceinture des boulevards périphériques. Si l'opposition n'a jamais nié la nécessité d'un franchissement, elle a d'emblée pointé le risque que ce pont expose les quartiers de la Bastide aux nuisances d'une importante circulation. Elle a aussi regretté son nom. « Chaban-Delmas est déjà partout, déplore Matthieu Rouveyre, conseiller municipal (PS) et conseiller général. Nous avons proposé le nom de Toussaint Bonaventure. Mais Alain Juppé n'en fait qu'à sa tête ! » ●

Le 1<sup>er</sup> janvier 2013, près de 38 000 personnes sont venues se promener sur le pont.