

Le Concorde, un nom sans mémoire

PATRICE GODIER

Situé à Bordeaux le long de la Garonne, l'immeuble le Concorde impose à la façade des quais sa masse de verre sombre, rompant ainsi avec le bel ordonnancement de pierres blondes qui la caractérise. En cela, le bâtiment ne correspond en rien, pour le passant curieux d'architecture, aux catégories définies par Paul Valéry quand celui-ci remarquait au hasard des rues que la plupart des édifices sont muets, tandis que certains parlent, alors que d'autres chantent¹. On préfère la plupart du temps l'associer à un quadrilatère massif, un gros cube noir disgracieux à l'allure provocante, une verrue, voire à un bunker. Aucun qualificatif négatif ne semble donc lui être épargné. Pourtant le Concorde est un témoin qui nous parle d'une époque, celle de la fin des années 1960 et du début des années 1970 qui voulait projeter Bordeaux dans la modernité. On ignore qu'il a été le premier signe d'une opération plus globale de type quartier d'affaires devant symboliser le « Bordeaux 2000 » avec ses bureaux et ses parkings et qu'une infrastructure autoroutière devait traverser les Chartrons pour le relier aux autres quartiers de la ville. Aujourd'hui, il reste un nom sans mémoire issu d'un projet oublié du fait d'une histoire locale du site peu documentée. Une référence à un modèle urbain devenu désormais obsolète à l'heure de la ville post carbone et de l'écologisation des modes de vie.

1 | P. Valéry, « Eupalinos ou l'architecte », *Œuvres*, tome 1, Livre de poche, Pochothèque, p. 492.

Deux frères promoteurs

Le Concorde est né de la volonté de deux frères assureurs de métier, reconvertis en promoteurs immobiliers, d'investir le Bordeaux des Trente Glorieuses. Une friche de 6 hectares et demie située le long des quais de Bordeaux leur offre cette opportunité. Le terrain libre de construction – héritage des bombardements de Bacalan lors de la dernière guerre mondiale – est acquis par les frères Jacques et Paul Lampre à la fin des années 1960. Leur expérience de la promotion immobilière forgée du côté de Pau et

« Le Concorde est un témoin qui nous parle d'une époque. »

d'Hendaye, le discours modernisateur qui les inspire, rencontrent à la fois la confiance des 56 propriétaires de l'îlot en question, d'investisseurs parisiens et celle du maire de Bordeaux et de ses services municipaux. Un projet urbain ambitieux va naître ainsi dans un contexte où la proximité du Port Autonome et des acteurs de l'activité maritime, frets, assurances, import/export, administrations, sont à la recherche de bureaux en location et où la transformation du quartier Mériadeck en est encore à ses prémises.

En soi, l'ensemble tel qu'il peut être imaginé s'il avait été mené à son terme, présente bien des aspects de décors urbains à la *Playtime*, le film de

Jacques Tati (1967) : un quartier d'affaires dont le Concorde n'est que la première tranche, une inscription forte dans la ville du tout automobile, des immeubles de bureaux au traitement présenté comme révolutionnaire avec son aménagement intérieur aux cloisons mobiles et aux espaces partagés inspiré des expériences américaines et suédoises. Pour garantir la portée du projet, il est fait appel à un architecte prestigieux, Louis de Hoÿm de Marien (1920-2007), Grand Prix de Rome, inspecteur des bâtiments de France et des palais nationaux, et surtout l'un des principaux concepteurs de la tour Maine-Montparnasse à Paris. Le programme comprend outre la construction de bureaux (130 000 m² au total dont le Concorde 8 000 m²) la réalisation d'un hôtel, d'un parking, d'une patinoire (déménagée des Quinconces), de locaux d'artisans et de nombreux logements dont certains de luxe. Le projet doit constituer un effet de levier pour ce territoire situé à mi-chemin entre le centre-ville et Bordeaux-nord dont on prévoit l'extension vers le Lac et son futur aménagement. Dans la conception urbaine du site centrée sur l'automobile, il est prévu une autoroute à 6 voies entre le cours de la Martinique et les bassins à flots, reliant les boulevards aux quais avec projection d'un franchissement de la Garonne.



L'immeuble Concorde photographié en 1972. Archives a'urba.

Mériadeck et le centre-ville plutôt que Bacalan et le port

Pourtant à peine le Concorde inauguré en 1972, le projet de quartier d'affaires dont il devait être le symbole va être brutalement stoppé. Prétextant de la nécessité de percer l'îlot d'une avenue traversante pour irriguer le quartier, la municipalité refuse le permis de construire pour la suite du programme, au grand dam des propriétaires concernés par le reste de la parcelle. Le signal est clair : la mairie a choisi Mériadeck au détriment de Bacalan pour concentrer ses investissements en un même lieu et faire de l'ancien quartier réservé du centre-ville, le florilège d'une rénovation urbaine à hauteur des ambitions d'une métropole d'équilibre. Une stratégie qui passe aussi par l'opération du Lac, lancée concomitamment et destinée à incarner le deuxième volet du grand

projet chabaniste. Dans ce contexte, le totem que représentait le Concorde pour le futur quartier va s'en trouver soudainement célibataire. Écartés, les frères Lampre vont toutefois être indemnisés à hauteur du préjudice en obtenant des droits à construire sur Mériadeck (Tour 2000).

Suite à cet arrêt brutal, l'immeuble subit un lent dépérissement que le déclin du port dans les années 1980 et 1990 et la baisse de la demande en matière tertiaire qui l'accompagne vont contribuer à accélérer. Certains usagers y soulignent alors l'ambiance « shining » qui règne quand on pénètre à l'intérieur du bâtiment où certains étages demeurent désespérément vides.

Le renouveau viendra du tout début des années 2000, quand un promoteur local (Norbert Fradin) se porte acquéreur

de l'immeuble. Après réhabilitation de l'ensemble, l'activité tertiaire est alors progressivement relancée dans une conjoncture redevenue favorable. Aujourd'hui, le Concorde a retrouvé une pleine activité et a gagné sa place dans la continuité des quais, disposant des avantages d'une fonctionnalité reconnue par ses usagers, ainsi que d'une bonne accessibilité avec la présence d'un grand parking situé en arrière de l'immeuble et d'une station de tramway. Il s'est également enrichi d'une activité commerciale de proximité avec une supérette et un restaurant. Reste cependant l'esthétique de cet édifice qui ne lasse pas d'étonner par sa dimension (9 étages), son implantation, en léger retrait des quais derrière un parvis, son style fait d'une façade en verre teinté en rupture avec la pierre blonde.

Un projet ne se déréalise jamais tout à fait

Le Concorde est un des immeubles bordelais témoins de la première génération de promoteurs nés de la reconstruction, férue d'une architecture inspirée des États-Unis, notamment du concept de plan-type¹ caractérisé par un gabarit hors-norme obtenu par dérogation et une architecture dictée par sa fonctionnalité. Des aspects qui dans les années 1970 étaient marqueurs de modernité mais qui, par leur déconnexion avec le contexte environnant, surtout dans une ville où la préservation du patrimoine est omniprésente, l'ont progressivement érigé en « objet de discorde » pour reprendre le titre d'un article de presse paru en 2013².

1 | A. Poole, TPFE : École Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Bordeaux, novembre 1999.

2 | J. Rousset, « Le concorde de la discorde », *Sud Ouest*, 23 août 2013.

En jouant sur les mots, concorde/discorde, la rubrique se faisait ainsi l'écho d'une perception devenue très critique de cet édifice, « une erreur à tous points de vue », partagée alors par beaucoup de Bordelais, rappelant que certains considéraient même que « c'est l'endroit où il faut être car c'est le seul endroit de la ville où on ne le voit pas ».

Pourtant peut-on toujours parler à ce sujet d'erreur urbaine alors que l'immeuble suscite aujourd'hui au moins autant le rejet qu'un grand sentiment d'indifférence ? Son inscription dans le paysage urbain des quais semble en effet désormais acquise – il n'est pas question de le démolir – et sa fonction tertiaire a rencontré ses publics (dont des étudiants). Nous savons d'expérience à Bordeaux comme ailleurs que, conçu comme une machine à promettre, tout projet architectural

et urbain n'est jamais à l'abri d'aléas pouvant le conduire à l'échec comme toute l'histoire du Concorde tend à le montrer. Pour autant, les conditions de son accomplissement (de sa réalisation), dans le temps ou l'espace, demeurent toujours possibles et en ce sens il ne se déréalise jamais tout à fait. Même privé de sa mémoire, le Concorde semble aujourd'hui en apporter la preuve. —

Le Concorde de nos jours photographié depuis le pont Jacques-Chaban-Delmas.

