

La rue bordelaise entre permanence et réinvention

JEAN-CHRISTOPHE CHADANSON | SYLVAIN SCHOONBAERT

La rue bordelaise présente une identité architecturale et paysagère de qualité mais cette image ne rend pas compte de l'évolution diversifiée de ses aménagements. Ainsi, Bordeaux dispose d'un linéaire impressionnant de rues à forte valeur patrimoniale car la ville a été protégée des destructions liées aux grandes guerres. Depuis vingt ans, un ensemble de politiques d'aménagement se sont succédé d'abord pour minimiser la place de l'automobile, puis plus récemment, pour promouvoir des rues animées et y permettre le développement d'usages diversifiés : habiter, travailler, commercer, flâner... Les fonctions circulatoires de transit de la rue ont ainsi été relayées au second plan.

Une permanence : une ville de pierre aux rues patrimoniales

De sa fondation à l'époque romaine jusqu'en 1822, année d'ouverture de son premier pont, le pont de pierre¹, la ville est restée sur la rive gauche de la Garonne. En l'absence de franchissement de son fleuve nourricier, sur cette rive, les voies ont composé un plan en damier augmenté tout d'abord de deux enceintes, puis bientôt des cours au long des murailles du XIV^e siècle, d'un boulevard de ceinture ouvert rapidement puis péniblement au second XIX^e siècle, et d'une rocade, des années 1960 à 1990. Au regard des autres villes françaises, l'originalité du réseau viaire bordelais réside dans le fait de ne pas avoir vécu de révolution urbanistique majeure, d'où cette permanence de rues patrimoniales davantage modifiées et rectifiées que profondément transformées.

Bordeaux hérite d'un linéaire impressionnant de rues larges et basses à forte valeur patrimoniale, créées sur des terrains presque vierges. Entre cours et boulevards, les quartiers d'échoppes et de maisons



Le boulevard de Caudéran à Bordeaux. Carte postale. Archives de Bordeaux Métropole, XII B 10.

de ville, d'entrepôts, de manufactures se sont développés de la fin de l'Ancien Régime à nos jours. Des lotissements se sont accumulés en tous sens, souvent de façon anarchique, sous le contrôle plus ou moins sévère des municipalités et des règlements de voirie². Ces règlements vérifiaient avant tout la solidité et la sécurité des façades depuis l'espace public. Depuis 1815, avec le Mémoire de l'ingénieur Pierrugues en charge du plan général d'alignement de la ville, prescrit en 1807, la largeur des rues avait été fixée à minima à 7,10 m. Rapidement, elle fut portée dans les règlements de voirie du XIX^e siècle, à 8 m puis à 10 m pour les voies à double flux, règle qui prévaut encore aujourd'hui. Mais la plupart de ces rues n'atteignaient pas les hauteurs autorisées et c'est ainsi que de nombreuses parties des boulevards présentent encore des alignements d'échoppes et de maisons de ville. Au contraire, les rues du centre-ville antique et médiéval sont restées étroites et hautes, fraîches en été. Bien que de nombreuses démolitions marquent l'âge industriel de Bordeaux, les élargissements, les reconstructions, les alignements, les surélévations

1 | Dont le bicentenaire fut célébré en 2022, voir : S. Schoonbaert (coord.), *Des ponts et des villes : histoires d'un patrimoine urbain*, Universités Nouvelle Aquitaine, Presses universitaires de Bordeaux, un@éditions, Bordeaux Métropole et la Ville de Bordeaux, 2023. Actes des journées d'étude organisées à Bordeaux les 12 et 13 mai 2022 à l'occasion du bicentenaire du pont de pierre de Bordeaux. <https://una-editions.fr/des-ponts-et-des-villes>.

2 | C. Callais, T. Jeanmonod, *Bordeaux Patrimoine mondial*, La Crèche, Geste éditions, 2012-2016, 3 volumes.

caractérisent le tissu urbain ancien. Ces évolutions qui se traduisent par un travail de termites, mur après mur, façade après façade, n'en conservent pas moins le style classique et néoclassique qui donne une continuité remarquable au paysage urbain historique bordelais¹.

Les autoroutes urbaines ou la remise en cause de la rue

Dès 1958, un projet majeur change la donne. Les services de l'État dévoilent un schéma d'autoroutes urbaines prévoyant une rocade de 45 km ainsi que plusieurs pénétrantes. En 1993, le pont François-Mitterrand viendra clore 35 ans de travaux, terminant la dernière partie de la rocade. Les autoroutes urbaines ont marqué plusieurs ruptures. La forme bâtie n'est plus en continuité de la voie. De nombreux quartiers voient le jour, composés de zones commerciales, artisanales mais aussi de maisons individuelles qui accompagnent les rives de la rocade en formant un tissu urbain discontinu et diffus. Des projets de pénétrantes depuis l'aéroport jusqu'à Mériadeck sont dessinés. Certaines se réaliseront, d'autres seront abandonnées (notamment « la voie dite des mairies ») sous la pression des associations de riverains qui arriveront à fédérer les élus de la Communauté urbaine de Bordeaux contre l'État.

L'époque est à l'automobile. Progressivement, les règles de composition des rues organisant simultanément la forme du bâti et la forme de la voirie disparaissent. Elles laissent la place à un unique règlement de partage de la voie entre les modes de déplacement. La rue n'est plus pensée comme tout à la fois architecture, art de la promenade, espace des mobilités et d'aménités... Et pourtant, la rue, pensée dans sa globalité, est l'espace de tous les possibles. C'est d'abord l'espace public – celui du vide –, et celui qui les relie aux pleins – privés. C'est ensuite l'espace de la salubrité et de la sécurité, voire de l'hospitalité. Subtil mariage des limites et des contraires, la voirie préfigure avantageusement l'apparition du mot urbanisme en traitant les porosités et les transitions dans le paysage de la ville. Est-ce un art urbain qui disparaît ? Sans doute oui, sous l'angle de la complexité et de l'ingéniosité technico-culturelle à laquelle il cède la place, entraînant une monoculture du réseau et des flux, un enlaidissement et un appauvrissement manifeste d'espaces publics mono-fonctionnalistes, banalisés et déshumanisés.

Piétonnisation et tramway : le retour progressif vers une rue multifonctionnelle dans le cœur d'agglomération

Dans le cœur de l'agglomération, c'est à la fois l'ambitieuse piétonnisation du centre-ville et la stratégie d'aménagement basée sur la constitution d'un réseau de tramway qui vont profondément changer la donne. Ces deux grandes politiques publiques témoignent de l'envie de redonner un espace au piéton et de diversifier les fonctions (commerces, habitat, loisir) dans des rues saturées par la congestion automobile.

Le réseau des « trois places » (Parlement, Saint-Pierre et Camille-Jullian) du premier secteur sauvegardé et la piétonnisation dès 1976 des rues Sainte-Catherine et Porte-Dijeaux donnent le La à une réappropriation du centre historique par les piétons. La voiture en est, si ce n'est chassée, du moins mise à l'écart et camouflée dans les premiers parkings souterrains du centre-ville.

Trente ans plus tard, en 2004, un second souffle est donné au centre historique de Bordeaux (mais également aux communes de la rive droite ainsi qu'à Talence et Pessac). Le tramway constitue un outil puissant de réappropriation par la ville centre de son fleuve grâce au réaménagement des places emblématiques et l'engagement concomitant d'opérations d'aménagement le long des lignes du tramway² mise encore sur la « disparition » de l'encombrement automobile en surface avec le déploiement de nouveaux parkings souterrains qui cachent à la vue des passants la voiture dans l'espace public du centre-ville.

Dans les années 2000, les élus des villes sans tramway qui appartiennent à la CUB (Communauté urbaine de Bordeaux) expriment à leur tour l'exigence de bénéficier d'une grande qualité d'aménagement dans toutes leurs rues, mêmes les plus ordinaires. La règle dite « 50/50 », dans le premier Plan de Déplacement Urbain, impose à tout réaménagement d'espace public de laisser au moins 50 % du profil en travers de la voie aux fonctions piétonnes et cyclables. Cette règle va profondément modifier l'aménagement des rues ordinaires en systématisant la réduction de la place de l'automobile et des places de stationnement. L'ambition est partagée : tous les habitants et toutes les communes mêmes périurbaines méritent une qualité d'aménagement de leurs espaces publics³.

1 | Continuité qui constitue d'ailleurs l'un des attributs de la valeur universelle et exceptionnelle (VUE) du site du port de la Lune, inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 2007.

2 | F. Laisney, *Atlas du tramway dans les villes françaises*, Librairie Eyrolles, 2011.

3 | J.-C. Chadanson, Y. Le Gal, J.-Y. Marchand, *Pour des espaces publics ordinaires de qualité : Bordeaux, Nantes, Rennes*, éditions Alternative, septembre 2014.

L'apparition d'un urbanisme des rues

Les projets actuels d'urbanisme reviennent, d'une certaine façon, à la tradition historique qui consistait à définir en même temps les formes urbaines et les rues qui les accompagnent. Ce changement dans le mode de faire témoigne du retour vers la rue multifonctionnelle. Les réalisations sont marquées par la diversité des formes urbaines produites et de leurs espaces publics. Ainsi, un projet de percement d'îlot va se réaliser avec la « rue bordelaise¹ » qui éventrera définitivement le quartier de la gare pour le relier perpendiculairement aux quais et au fleuve. Ce mode de faire n'est pas sans rappeler le projet de « grande voie », imaginée depuis la gare jusqu'à la place de la Comédie, qui fit florès de 1875 à 1905². Un autre mode de faire est mobilisé dans le cas de la promenade Sainte-Catherine basé sur un système des rues commerciales privées ouvertes en journée et imbriquées avec des bâtiments neufs commerciaux et résidentiels. Ces rues sont en continuité immédiate avec la rue principale du centre-ville, la rue Sainte-Catherine. Plus au nord de Bordeaux, le quartier récent des Bassins à flot est caractérisé par une typologie inhabituelle d'espaces publics, faite à la fois de sentes plantées, bordant des bâtiments collectifs contemporains et d'une plaque portuaire minérale entourant les bassins fluviaux. Rive droite, à Brazza, des espaces publics industriels sont renaturés. Plus au sud en rive droite, un belvédère bordé de bâtiments

1 | <https://objectifaquitaine.latribune.fr/infrastructures/2020-03-10/bordeaux-euratlantique-la-rue-bordelaise-nouvel-ideal-urbain-ou-vision-depasse-841682.html>

2 | S. Schoonbaert, « La "grande voie" de Bordeaux et le projet de Fernand-René Lapeyrère (1875-1905) », *Revue archéologique de Bordeaux*, Société archéologique de Bordeaux, t. C, 2009, p. 143-177.

Sente de la Nancy dans le quartier des Bassins à flot à Bordeaux.

contemporains est en train de se constituer dans l'opération d'aménagement Bordeaux-Euratlantique. Demain, les grandes voies structurantes, comme celle des boulevards, devraient également faire l'objet d'une ambitieuse transformation de leur paysage, tant en rive gauche qu'en rive droite... Parallèlement, à Bordeaux comme dans toutes les autres communes, on assiste à la multiplication des plantations des rues, de leurs trottoirs, de leurs délaissés de voirie mais aussi des carrefours. Outre les qualités recherchées de rafraîchissement, la végétalisation participe notamment à Bordeaux à la mise en valeur d'un patrimoine banal qui a notamment constitué la singularité et la beauté du paysage bordelais inscrit sur la Liste du patrimoine mondial de l'Unesco en 2007.

Aujourd'hui, la rue est redevenue dans la métropole un lieu d'inventivité architecturale et paysagère. Cette tendance concerne autant les rues patrimoniales du centre-ville que les rues plus ordinaires. Pourtant, dans les communes périphériques, un défi majeur est à relever. Il se situe moins dans l'amélioration de l'aménagement des rues existantes que dans les manières de les animer en générant des pratiques et en relocalisant les commerces, les services, les emplois et les habitants. Demain, ces rues ordinaires pourraient constituer le point de départ d'une redensification urbaine alors que la loi sur le Zéro Artificialisation Nette impose justement de renouveler la ville sur elle-même. —

