

DES DOCKERS AUX CROISIERISTES

La Garonne Fruit de l'union des eaux des torrents pyrénéens, et des rivières parfois tortueuses du massif Central, la Garonne est fille des montagnes et des plaines. Mais c'est aussi la compagne de l'Océan, dont les marées modèlent ses humeurs sur plus de 100 kilomètres, charriant avec elles tous ces poissons migrants-lamproies, aloses, anguilles et esturgeons- qui ne peuvent tout à fait se passer ni de la mer, ni de l'eau douce.

Bordeaux est longtemps restée lovée dans la courbe de ce fleuve au bord duquel la ville est née. Trop large pour faciliter les relations d'une rive à l'autre, la Garonne a en revanche été, pendant des siècles, un trait d'union à la fois permanent et mouvant entre les terroirs qui la bordent et le grand large. La richesse accumulée par des générations de négociants et d'armateurs tirant parti de cette position privilégiée se lit aujourd'hui dans les splendeurs de la ville Comme hélas celui des esclaves, le commerce des vins, des blés, du sucre, de l'indigo, de la vanille, des graines de lin ou de la morue a laissé ses traces somptueuses et raffinées dans la longue façade des quais de la rive gauche , ainsi que dans les ruelles, les rues et les cours adjacents.

Avec le temps, gabarres et voiliers ont disparu. Les bateaux ont grossi. Les trafics se sont faits plus massifs, plus industriels. D'où la construction entre les deux guerres, de toute une série de grands hangars coupés de la ville par une interminable grille. Les bordelais perdent alors dans une large mesure le contact avec leur port. Mais celui-ci reste à l'arrière-plan de la ville: les grues , les mâts de charge et les cheminées des cargos pointent à l'horizon des grands cours perpendiculaires à la Garonne. Les jours et les nuits restent scandés par les sirènes de navires. Dans les années 50, Bordeaux compte encore des milliers de dockers. Et, disséminés le long des quais, des bars à entraîneuses ou à hôtesses montantes accueillent entre autres les marins de passage.

Maintenue vaille que vaille au lendemain de la guerre, cette union ancestrale entre la ville et son port se désagrège progressivement sous les coups de la modernité et des bouleversements du transport. Au cœur d'une ville alors dépourvue de rocade, les quais deviennent progressivement la grande artère nord-sud de l'agglomération, où se déversent jour et nuit des flots de véhicules dans l'espace compris entre les grilles du port et les façades noircies des immeubles XVIII^e, que seul un mince trottoir sépare désormais du défilé des voitures et des poids lourds.



DES CHARRETTES À LA DALLE PIETONNE

Mériadeck C'était le royaume des brocanteurs, des ferrailleurs, des prostituées, des chineurs des clochards, des cafés où l'on buvait du vin blanc en mangeant des bigorneaux et en jouant aux cartes. Il y avait beaucoup de taudis beaucoup de chaleur humaine, et des cortèges quotidiens de charrettes à bras. En 30 ans, le vieux Mériadeck a été rayé de la carte. Bon gré mal gré, 2500 familles ont dû s'arracher d'un monde où nombre d'entre elles avaient passé leur vie entière. La petite place aux Platanes, le restaurant Etienne et sa folle collection d'objets en cuivre, le ferrailleur Ahmed, la charcuterie Bernard, le magasin de cycles Bourdette ont cédé la place à des dizaines de milliers de mètres carrés de bureaux de logements et d'espaces commerciaux. Près de deux siècles s'étaient écoulés depuis la naissance de ce quartier, à l'initiative du cardinal Mériadeck de Rohan, archevêque quelque peu libertin, qui avait loti ces territoires jadis marécageux pour se payer son palais épiscopal. En quelques décennies, ce pan de l'histoire bordelaise a été balayé.

L'affaire n'a pas été simple. Dès les années 50, Jacques Chaban-Delmas envisageait de bouleverser ce grand territoire accolé au centre-ville entre mairie et cimetière. Après avoir imaginé d'abord, d'y bâtir pour l'essentiel du logement social, la municipalité changea son fusil d'épaule. Elle décida d'y concentrer les fonctions-clés de ce que le jargon technocratique désignait alors sous le terme de métropoles d'équilibre, c'est-à-dire de grandes villes de province susceptibles de contrebalancer l'affolante expansion de l'agglomération parisienne. Bordeaux voulait accéder à ce rang ou s'y maintenir. D'où la volonté de faire de Mériadeck un centre fonctionnel et cohérent du pouvoir administratif et accessoirement du pouvoir économique de la métropole.





Comme l'avaient espéré ses initiateurs, Mériadeck a aujourd'hui l'avantage d'associer dans un périmètre restreint les principaux leviers locaux du pouvoir-Métropole, Département, Préfecture, etc. En termes d'esthétique et d'attrait, c'est autre chose : Loin d'incarner glorieusement le futur comme le prophétisaient ses concepteurs, Mériadeck fait aujourd'hui figure de musée de l'urbanisme des 30 glorieuses, de ses ambitions de ses outrances, et de sa cécité partielle. Faute notamment de liaisons correctes avec la rue, la dalle, généralement déserte dès la tombée du jour, ne remplit que très imparfaitement la fonction de convivialité et d'échange qui lui avait été assignée. Les piétons sont loin d'avoir déserté les rues qui constituent le point d'entrée unique de la plupart des bâtiments administratifs. Parfois enjambées par de lourdes passerelles certaines d'entre elles ont un aspect sinistre. Et s'il injecte un peu de vie dans un quartier où les logements sont minoritaires par rapport aux bureaux, le centre commercial a un aspect extérieur de bunker, qui achève de donner au niveau inférieur de cet ensemble une allure inhospitalière.

Tout n'est pas à jeter pour autant. Refusant l'austère logique cruciforme du schéma directeur, l'ex Caisse d'Epargne, toute en rondeurs voluptueuses, la Bibliothèque, toute en courbe et en reflets, introduisent de la vie et de l'imprévu dans cet ensemble massif. Et s'il est fidèle pour sa part à la forme en croix, l'immeuble de l'ex-DDASS aux allures de petit Beaubourg, montre que la modernité architecturale d'alors pouvait aussi engendrer de la beauté. Une beauté que font à l'occasion jaillir en maints endroits les jeux de la lumière sur les bardages de béton et de pierre, ou sur les teintes changeantes des grandes façades vitrées. Il n'est pas facile d'aimer le Mériadeck d'aujourd'hui, mais il n'est pas vraiment possible de le haïr ou de le mépriser totalement.

À quelques kilomètres de là, Chaban, décidément pas à court de projets, donna au début des années 60, le coup d'envoi du projet du Lac, sans doute plus pharaonique. Il ne s'agissait pas, comme à Mériadeck, de raser un quartier pour en construire un autre, mais de renouer sur une grande échelle avec une tradition consubstantielle à l'histoire de Bordeaux: la conquête des marais. Pour une large part en effet, le Bordeaux du Moyen Age et celui de l'âge classique sont le fruit de l'assèchement des marécages et de la capacité à construire sur des sols gorgés d'eau. Mais cette nouvelle opération se caractérisait par son ampleur : sur 2000 hectares de terrains où se chassait naguère la bécassine, près de 20 millions de mètres cubes de marnes et de vases furent extraits, permettant du même coup le creusement du Lac qui a donné son nom au quartier. L'architecte Xavier Arsène-Henry fut chargé de penser l'avenir de ces confins de la ville. A l'inverse de ses confrères en charge de Mériadeck, il refusa de s'enfermer dans un schéma rigide, et laissa plus de liberté aux créateurs. Cette méthode produisit des résultats contrastés.



