

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 86 (1999)
Heft: 7/8: Bordeaux

Vorwort: Bordeaux
Autor: [s.n.]

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.03.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Bordeaux

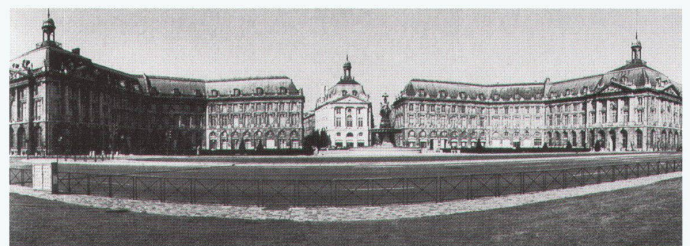
Als Frankreichs achtgrösste Stadt mit etwas über 200 000 Einwohnern und fünftgrösste Agglomeration mit rund 700 000 Einwohnern ist Bordeaux seit alters her vor allem ein bedeutender Handelsplatz für Produkte aus dem fast unerschöpflichen Agrarreichtum Aquitaniens – und natürlich die Welthauptstadt des Weins. Heute ergänzen industrielle Hochtechnologie – Raumfahrttechnik, Elektronik und Chemie – und das Ausstellungs- und Messewesen die wirtschaftlichen Aktivitäten der Stadt. Seit Anfang der Neunzigerjahre durch den TGV-Atlantique von Paris her in drei Stunden erreichbar, funktioniert Bordeaux vor allem auch als Drehscheibe zwischen Westmitteleuropa und der iberischen Halbinsel.

Schon in römischer Zeit war Bordeaux eine bedeutende Provinzstadt; die Römer brachten auch den Weinbau in die Region. Von der Mitte des 12. bis Mitte des 15. Jahrhunderts gehörte Bordeaux zum englischen Königreich. Es waren die Engländer, die die Basis zum Weltruhm des Bordelaiser Weins legten und die Stadt als wichtigen Handelshafen etablierten. Im 18. Jahrhundert erhielt Bordeaux das die Innenstadt noch heute prägende Antlitz: eine klassizistische Architektur von grosser Einheitlichkeit mit einer zusammenhängenden, einen Kilometer langen Stadtfront zur Garonne hin, dem Grand-Théâtre von Victor Louis, dem Repräsentationsensemble der Place de la Bourse von Vater und Sohn Gabriel, der Allée de Tourny und der Esplanade des Quinconces, zwei der schönsten städtischen Freiräume des 18. Jahrhunderts, und einem insgesamt über 5000 Einheiten zählenden klassizistischen Häuserbestand. Nur einzelne wenige neuere Eingriffe stören den Gesamteindruck vom Bordeaux des 18. Jahrhunderts, das in den letzten Jahren überaus sorgfältig restauriert wurde.

Ist schon die Innenstadt mit ihren Bauten von vier, manchmal fünf Geschossen keineswegs als dicht zu bezeichnen, so gilt dies umso mehr für die Vorstädte und Vororte. Die unmittelbar an die Innenstadt anschliessenden *faubourgs* sind nur noch ein- bis zweigeschossig, eigentliche ländliche Quartiere mit charakteristischen, strassenbegleitenden geschlossenen Häuserreihen, den so genannten «échoppes», mit dahinter liegenden Gärten. Weiter aussen war und blieb die Bebauung der Vororte wie beispielsweise Pessac, Mérignac oder Bruges offen, auch nach der «Verstädterung» mittels Wohnbauten und der Niederlassung von Industrie- und Dienstleistungsbetrieben im letzten und in diesem Jahr-

hundert. Ein Merkmal Bordeaux' ist somit, dass der gesamte Stadtkörper von Grünflächen – Felder und Wiesen, Gärten und Höfen, sogar kleinen Wäldern – durchsetzt ist. Es scheint beinahe, als sei die moderne Peripherie in Bordeaux erfunden worden.

Ein neben dem Klassizismus und der niedrigen Dichte drittes prägendes Element ist der etwa einhundert Kilometer vom Meer entfernte Flusshafen der Garonne. Die Stadtanlage wird wesentlich von diesem ursprünglichen Haupterschliessungsträger Bordeaux' bestimmt. Zum einen orientierte sich das Stadtgefüge quasi senkrecht zum längsgestreckten, mehrere Kilometer langen Flusshafen. Zum anderen halbiert die im Bereich des Zentrums an der schmalsten Stelle immerhin 300 Meter breite Garonne die Stadt in zwei völlig ungleiche Teile: links des Flusses die bürgerliche Innenstadt mit allen Verwaltungs- und Kultureinrichtungen, rechts des Flusses die Industrie-, Hafen- und Proletarierstadt. Diese traditionelle West-Ost-Polarität wird zwar von der modernen Stadtentwicklung mit ihrer ringförmigen Struktur überlagert und durch sie relativiert. Für die aktuellen Entwicklungsperspektiven der Innenstadt ist sie jedoch von grösster Bedeutung. Mit der Verlegung der Hafenaktivitäten flussabwärts zur Mündung hin wurden nicht nur die Löschanlagen und Lagerbauten, die sich vor der Stadtfront entlang dem Ufer aufrehten, nutzlos, zum Teil – leider – entfernt, viele von ihnen umgenutzt oder noch in Umnutzung begriffen, sondern es entstand mit dem rechtsufrigen Quartier «La Bastide» eine hervorragend zentral gelegene Industriebrache als neu zu definierende Leerstelle. Die städtebaulichen Aktivitäten Bordeaux' konzentrieren sich dementsprechend auf die Neubestimmung dieser Schlüsselbereiche. Daneben wird der Umnutzung und der Renovation historisch bedeutender Quartiere am Rand der Innenstadt – vor allem dem ehemaligen Weinhändlerquartier «Les Chartrons» – grosse Bedeutung eingeräumt.



Place de la Bourse (ehemals Place Royale) ▶ Place de la Bourse (ancienne Place Royale)
▶ Place de la Bourse (formerly Place Royale)

Im Bereich der Stadtplanung steht die Transportinfrastruktur im Mittelpunkt. Bordeaux ist eine von mehreren Städten, die die Wiedereinführung einer Strassenbahn ins Auge gefasst haben. Tatsächlich bedarf Bordeaux mit seiner weitläufigen Anlage im Interesse einer Aufrechterhaltung städtischer Prosperität unbedingt leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel.

Und die zeitgenössische Architektur? Bordeaux war bezüglich der avantgardistisch orientierten Moderne immer randständig, mit Ausnahme der *Cité Frugès* in Pessac, einem Frühwerk von Le Corbusier, das wegen diverser Umbauten und stilistischer Anpassungen als Inkunabel für die aggressive Ablehnung des Neuen Bauens durch die traditionelle Bourgeoisie herhalten musste. Natürlich war das alles übertrieben, und vor allem dazu geeignet, die von Le Corbusier empfundene persönliche Beschädigung kulturell zu verbrämen. Heute jedenfalls sieht das Quartier ganz ordentlich original aus, dank diverser rückführender Restaurationen – hätte dies die militante Avantgarde wirklich so wollen? Wirklich modernistisches Gedankengut hält erst mit den Arbeiten von Salier, Courtois, Lajus und Sadirac im breiteren Ausmass Einzug. Diese auch als «Schule von Bordeaux» bezeichnete Architektengruppe orientiert sich in der Zeit zwischen 1950 und 1970 mit einigen höchst bemerkenswerten Werken an der amerikanischen Moderne der Westküste und – zusammen mit den Arbeiten von Edmond Lay – am angelsächsischen Brutalismus.

Die heutigen Exponenten der Bordelaiser Architektur – nicht zu verwechseln mit den Importen Jean Nouvels¹ oder Rem Koolhaas² – spannen ein überraschend vielfältiges Spektrum auf, das von der innovativen Interpretation alter Bausubstanz und wertvoller Quartierstrukturen (Bernard Bühler, Alain Charrier zusammen mit Dominique Perrault, einzelne Arbeiten von Brochet, Lajus, Pueyo) über objekt- und raumorientierte, sorgfältig detaillierte Architektur (Patrick Hernandez, die Gruppe «Epinard Bleu», Jean de Giacinto und Alain Loisier) bis hin zu einer Architektur reicht, die den «commen sense» intellektuell, im Resultat höchst innovativ und erlebnisdicht, abspiegelt (Jacques Hondelatte, und vor allem Anne Lacaton und Jean Philippe Vassal).

Das vorliegende Heft führt in einige der angesprochenen Themen ein und will das Interesse wecken für eine Stadt von ebenso grosser Schönheit als auch knisternder Prosperität. Red.

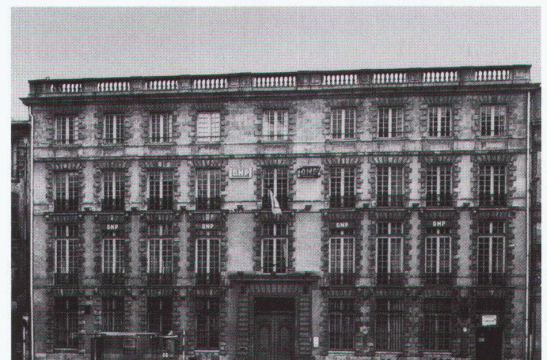
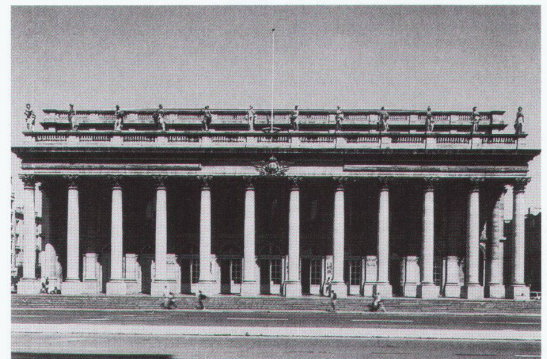
¹ vgl. dazu die Publikation in Heft Nr. 4/1991, S. 56ff

² vgl. dazu die Publikation in Heft Nr. 3/1999, S. 18ff

Beispiele klassizistischer Architektur in Bordeaux: Grand Théâtre, Hôtel de Laubardemont, Quaifront, Strassenecke in einer Vorstadt

► Exemples d'architecture classique à Bordeaux: Grand Théâtre, Hôtel de Laubardemont, front des quais, angle de rues dans un faubourg

► Example of classicist architecture in Bordeaux: Grand Théâtre, Hôtel de Laubardemont, quay front, street corner in a suburb



Huitième ville française avec un peu plus de 200 000 âmes et cinquième agglomération avec environ 700 000 habitants, Bordeaux est depuis longtemps avant tout un centre commercial important pour les produits de la richesse agricole presque inépuisable de l'Aquitaine et, naturellement, la ville mondiale du vin. Aujourd'hui, des technologies industrielles de pointe – astronautique, électronique et chimie – ainsi qu'une activité d'exposition et de foires complètent la palette économique de la ville. Mis à 3 heures de Paris avec le TGV-Atlantique depuis le début des années 90, Bordeaux joue aussi le rôle de plaque tournante entre le centre de l'ouest européen et la péninsule ibérique.

Dès l'époque romaine, Bordeaux était déjà un centre provincial important et les Romains introduisirent la viticulture dans la région. Entre le milieu du 12^e siècle et celui du 15^e, Bordeaux appartient au royaume d'Angleterre et ce furent les Anglais qui jetèrent les bases de la réputation mondiale des vins bordelais et qui firent de la ville un important port de commerce. Au 18^e siècle, Bordeaux reçut le visage qui, maintenant encore, marque le centre-ville: une architecture classique d'une grande unité avec un front d'un seul tenant longeant la Garonne sur un kilomètre, le Grand-Théâtre de Victor Louis, l'ensemble d'apparat de la Place de la Bourse dû aux deux Gabriels père et fils, l'Allée de Tourny et l'Esplanade des Quinconces, deux des plus beaux espaces libres urbains du 18^e siècle, ainsi qu'une substance bâtie de plus de 5000 immeubles classiques. Seules, quelques interventions récentes troublent l'image d'ensemble de Bordeaux du 18^e siècle restauré avec un soin remarquable au cours de ces dernières années.

Si avec ses immeubles de quatre et parfois cinq étages, le centre-ville lui-même ne peut être vraiment qualifié de dense, cela vaut encore plus pour les quartiers extérieurs et les environs. Les faubourgs immédiatement adjacents au centre-ville ne comptent plus qu'un à deux étages; ce sont en fait des quartiers ruraux caractérisés par

leurs rangées de maisons mitoyennes longeant les rues appelées «échoppes» avec jardins à l'arrière. Plus à l'extérieur, dans les localités périphériques comme par exemple Pessac, Mérignac ou Bruges, les constructions restent dispersées, même depuis «l'urbanisation» par des blocs de logement et l'implantation d'industries et de services survenues au cours du siècle dernier et plus récemment. Une caractéristique de Bordeaux est donc que l'ensemble du corps urbain est parsemé de zones vertes, de champs, de prairies, de jardins et de cours et même de petits bois. Il semblerait presque que le concept de périphérie, moderne aurait été inventé à Bordeaux.

À côté du classicisme et de la faible densité, un troisième élément marque la région, celui de l'estuaire de Garonne qui s'allonge sur quelque cent kilomètres jusqu'à la mer. L'ensemble urbain de Bordeaux est largement défini par cette voie de communication naturelle. D'une part, le tissu urbain s'oriente pratiquement perpendiculairement par rapport au port fluvial longeant le fleuve sur plusieurs kilomètres; d'autre part, la Garonne, encore large de 300 mètres dans sa partie la plus étroite au niveau du centre, coupe la ville en deux parties très inégales: à gauche du fleuve, la ville bourgeoise avec tous les équipements administratifs et culturels, à droite du fleuve, la ville industrielle, portuaire et prolétarienne. Cette polarité traditionnelle est-ouest est certes recouverte par la structure annulaire du développement urbain moderne, ce qui la relativise. Pour les perspectives actuelles du développement au centre-ville, elle est pourtant d'une grande importance. Le transfert des activités vers l'aval du fleuve, vers l'embouchure d'un côté, rendu inutiles toutes les installations de déchargement et les entrepôts qui s'alignent devant le front urbain, le long des berges et dont une partie a été – malheureusement – démolie, le reste étant réutilisé ou en voie de reconversion. D'un autre côté, sur la rive droite, avec le quartier de «La Bastide», une friche industrielle exceptionnellement bien située au centre a été libérée et attend sa redéfinition. Les

activités urbanistiques de Bordeaux se concentrent donc sur la redéfinition de ces zones clés. À côté de cela, une grande importance est accordée à la reconversion et à la rénovation des quartiers historiques de valeur situés à la périphérie du centre-ville, notamment «Les Chartrons», l'ancien quartier des négociants en vins.

Dans le domaine de la planification urbaine, l'infrastructure des transports prend une position centrale. Avec quelques autres villes, Bordeaux envisage de réintroduire les tramways. Pour maintenir la prospérité urbaine de son vaste territoire, Bordeaux a effectivement besoin d'un réseau de transports publics très performant.

Et l'architecture contemporaine? Bordeaux est toujours resté en deçà du mouvement moderne avant-gardiste si l'on excepte la *Cité Frugès* à Pessac, une œuvre précoce de Le Corbusier qui, en raison de diverses transformations et adaptations stylistiques, est devenue un incunable du refus agressif du moderne par la bourgeoisie traditionnelle. Naturellement, tout cela était exagéré et servit avant tout à enjoliver culturellement ce que Le Corbusier ressentait comme une offense personnelle. Aujourd'hui au moins, l'aspect du quartier est plutôt original grâce à quelques restaurations rétroactives. L'avant-garde militante aurait-elle vraiment voulu cela? Une pensée véritablement moderniste a été introduite à grande échelle avec les travaux de Salier, Courtois, Lajus et Sadirac. Ce groupe d'architectes également qualifié d'«Ecole de Bordeaux» a réalisé, entre 1950 et 1970, quelques œuvres hautement remarquables inspirées du moderne américain de la côté ouest et, avec les travaux d'Edmonde Lay, du brutalisme anglo-saxon.

Les représentants actuels de l'architecture bordelaise – à ne pas confondre avec les implants de Jean Nouvel ou de Rem Koolhaas – ouvrent un spectre étonnamment large qui va de l'interprétation innovatrice de la substance bâtie ancienne et de belles structures de quartier (Bernard Bühler, Alain Charrier en collaboration avec Dominique Perrault, certains travaux individuels de Brochet, Lajus, Pueyo),

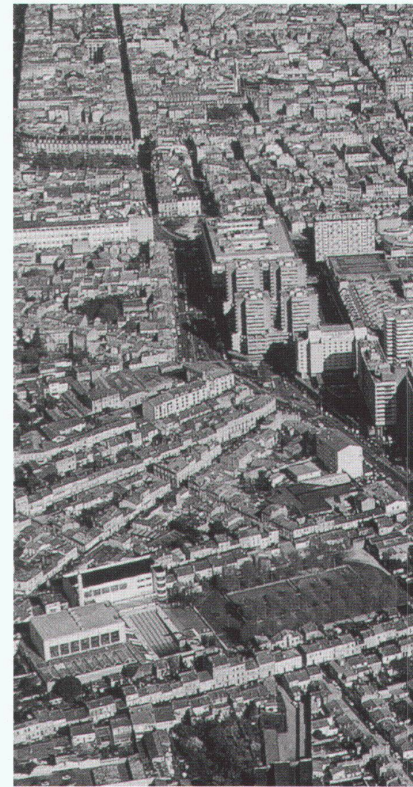
passé par des réalisations d'objets et d'ensembles soigneusement détaillés (Patrick Hernandez, le groupe Epinard Bleu, Jean de Giacinto et Alain Loisier) jusqu'à une architecture reflétant le «common sense» intellectuel, hautement innovatrice et richement événementielle dans ses résultats (Jacques Hondelatte et surtout Anne Lacaton et Jean Philippe Vassal).

Le présent numéro est une introduction à quelques-uns des thèmes évoqués et se propose d'éveiller l'intérêt pour une ville à la fois d'une grande beauté et d'une prospérité étincelante.

La réd.



Cité Frugès von Le Corbusier
▷ Cité Frugès de Le Corbusier
▷ Cité Frugès by Le Corbusier



Quartier Mériadeck, 1970er Jahre, am westlichen Rand der Innenstadt, eines der wenigen modernen Implantate im Stadtbild von Bordeaux. ▷ Quartier Mériadeck des années 70 à la limite ouest du centre-ville, une des rares implantations modernes dans l'image urbaine de Bordeaux.

▷ Quartier Mériadeck, 1970s, on the western boundary of the town centre, one of the few modern implants in the city of Bordeaux.

As France's eighth largest city with over 200,000 inhabitants and the fifth largest agglomeration with approximately 700,000, Bordeaux has always been an important trading centre for products from Aquitaine's rich agricultural region – as well, of course, as the capital city of wine. Nowadays, industrial high technology – aeronautical equipment, electronics and chemicals – and exhibitions and trade fairs are the main industries of the city. Only three hours by train from Paris with the TGV Atlantique Express inaugurated at the beginning of the 1990s, Bordeaux is an important interface between Western Europe and the Iberian peninsula.

Bordeaux has been a leading provincial town since Roman times, and it was the Romans who introduced viniculture to the region. Held by the English between the mid-12th and mid-15th centuries, it was during this time that the foundations of Bordeaux's world fame as a wine producer and trading port were laid. The town's characteristic centre gained its still-existent image during the 18th century with a classicist type of archi-

tecture of great unity, a coherent, kilometre-long front extending towards the Garonne, the Victor Louis Grand-Théâtre, the prestigious ensemble of the Place de la Bourse by Gabriel father and son, the Allée de Tourny and the Esplanade des Quinconces, two of the finest urban spaces of the 18th century, and a total of over 5000 classicist buildings. The overall impression of 18th century Bordeaux, which has been carefully restored in recent years, is relatively unaffected by later interventions.

Neither the centre of the city with its four, sometimes five-storey buildings, nor the suburbs can be described as closely-woven. The faubourgs immediately adjoining the city centre are rural neighborhoods with one- or two-storey houses and characteristically unbroken rows of houses known as "échoppes" lining the streets, with gardens at the rear. Further towards the outskirts, the housing in the suburbs such as Pessac, Mérignac and Bruges is open in character even following "urbanisation" by means of housing complexes and the arrival of industry and commerce during this

and the last century. One of Bordeaux's distinguishing features consists of the greened areas – fields and meadows, gardens, courtyards and even small woods – that intersperse the town. It almost looks as if Bordeaux had invented the modern periphery...

In addition to classicism and the loosely-knit character of the city, a further characteristic feature is the Garonne river port located approximately 100 kilometres from the sea. This harbour has an decisive influence on the city and was originally its main means of access. On the one hand, the urban structure was orientated vertically towards the extended, several kilometre-long river harbour; and on the other, the Garonne, which is 300 metres wide even at its narrowest point, divided the centre of the city into two entirely dissimilar parts: on the left bank, the bourgeois town centre with all the administrative and cultural institutions, on the right bank industry, the port, and the working class town. And although this traditional east-west polarity has been overlaid and qualified by the modern, ring-shaped structure of urban development, it is still of the utmost importance for the current development perspectives of the town centre. With the displacement of the port activities further down the river towards the estuary, some of the unloading facilities and storage buildings lining the river banks that became redundant were (unfortunately) removed and others given a new function; still others are now in the process of acquiring a new raison d'être, and the right bank of the Garonne is now the scene of the "La Bastide" district, a splendidly central industrial wasteland waiting to be redefined. Thus, the vacant area urban strategies of Bordeaux are currently concentrated largely on the new definition of these key areas. Furthermore, the changes of utilisation and the renovation of historically important districts on the edge of the town centre, above all the former wine trading district of "Les Chartrons", have acquired considerable importance.

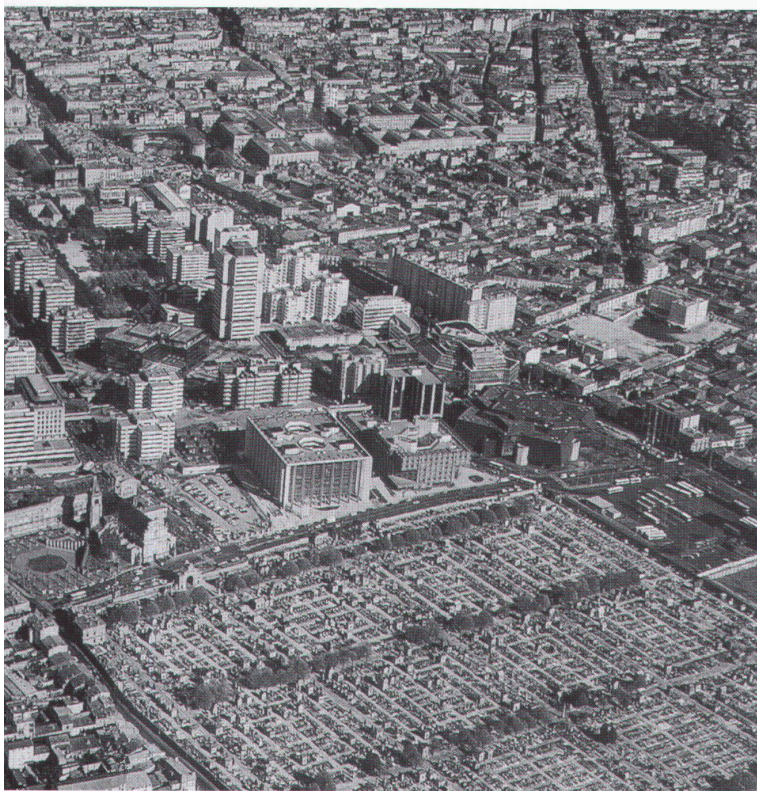
The transportation infrastructure is at the centre of current urban planning in Bordeaux, and it is one of a number of French cities contemplating the re-introduction of trams. Whatever the solution turns out to be, the fact is that Bordeaux's spacious layout is greatly in need of efficient public

transportation in order to maintain its urban prosperity.

And contemporary architecture? As far as avant-garde-orientated modernism is concerned, Bordeaux has always occupied a marginal position – with the exception of the Cité Frugès in Pessac, an early work by Le Corbusier which, on the grounds of various conversions and stylistic adaptations, was decried as an incunabulum of the aggressive rejection of modernism by the traditional bourgeoisie. Of course, it was all grossly exaggerated, and above all it was instrumental in glossing over the personal damage of which Le Corbusier believed himself to have been a victim. Today, however, the neighborhood looks authentic enough thanks to various restorations in the original style. Is this really, we may ask, what the militant avant-garde were after? Genuine modernistic ideas only arrived on the scene with the work of Salier, Courtois, Lajus and Sadirac. This group of architects, also known as the "School of Bordeaux", produced some remarkable work orientated towards American West Coast modernism and – with the work of Edmond Lay – on Anglo-Saxon brutalism, between 1950 and 1970.

Today's exponents of Bordeaux architecture – not to be confused with imports by Jean Nouvel and Rem Koolhaas – span a surprisingly varied spectrum ranging from innovative interpretations of old architectural substance and valuable neighborhood structures (Bernard Bühler, Alain Charrier with Dominique Perrault, a few isolated works by Brochet, Lajus, Pueyo) via object- and space-orientated, carefully detailed architecture (Patrick Hernandez, the "Epinard Bleu" group, Jean de Giacinto and Alain Loisier), to an intellectual and highly innovative kind of "common sense" architecture (Jacques Hondelatte, and above all Anne Lacaton and Jean Philippe Vassal).

This issue of "Werk, Bauen+Wohnen" provides an introduction to the themes mentioned and aims at arousing interest in a town of great beauty and exciting prosperity. Ed.







Karte von Bordeaux, 1:25 000 (IGN 3615), reduzierter Ausschnitt, ca. 15 × 12 km.
Der Grossraum Bordeaux erreicht wegen seiner verhältnismässig niedrigen Dichte bei einer Bevölkerung von 700 000 Einwohnern eine beachtliche Ausdehnung. Nur der Stadtkern links der Garonne ist kompakt gebaut; Vorstädte und Vororte hingegen sind grosszügig durchgrünt, die Weinberge reichen teilweise bis weit in die Stadt hinein.

► Carte de Bordeaux, 1:25 000 (IGN 3615), fragment réduit, ca. 15 × 12 km.

En raison de sa densité relativement faible pour une population de 700 000 habitants, le grand Bordeaux occupe un espace important. Seul, le noyau urbain à gauche de la Garonne est compact; les faubourgs et localités limitrophes sont par contre généreusement plantés, certains vignobles pénètrent profondément dans la ville.

► Map of Bordeaux, 1:25 000 (IGN 3615), reduced section, ca. 15 × 12 km.

Greater Bordeaux, with a population of 700 000, covers a relatively large area owing to its comparatively low density. The city centre on the left of the Garonne is the only compact area, the other boroughs and the suburbs having a generous proportion of green zones, with the vineyards extending far into the town in some places.