

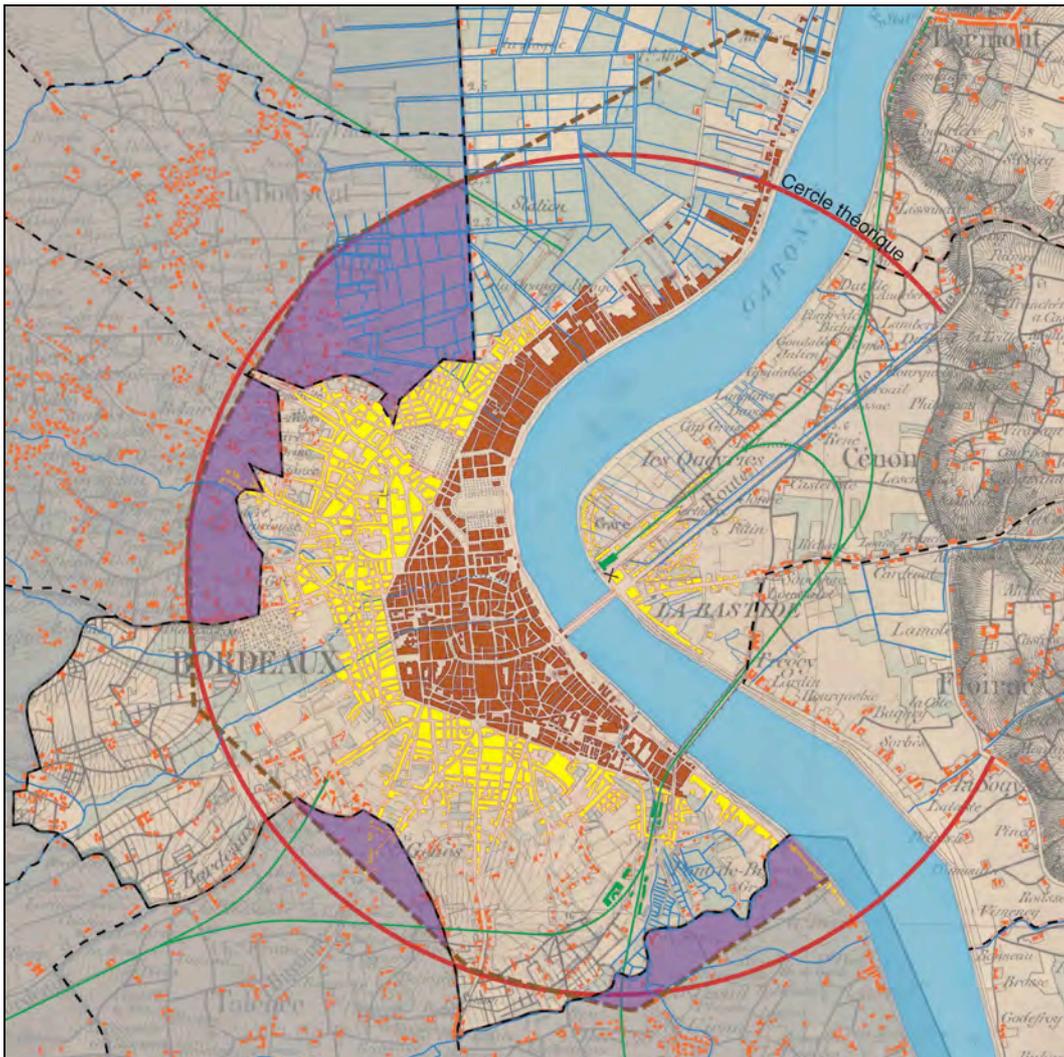
# **BORDEAUX METROPOLE**

**Etude d'archéogéographie**  
**Ceinture de la «petite banlieue»**  
**Décembre 2017**

# BORDEAUX MÉTROPOLE

Direction générale de la valorisation du territoire

## ÉTUDE ARCHÉOLOGÉOGRAPHIQUE DE LA CEINTURE DE LA « PETITE BANLIEUE » ; CONTRIBUTION À LA STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT DES BOULEVARDS DE LA VILLE DE BORDEAUX



Rapport d'étude de Cédric Lavigne  
Consultant en archéogéographie  
(cedric.lavigne@numericable.fr)

Décembre 2017

## INTRODUCTION

Initié par le baron Haussmann en 1853 et aménagé progressivement jusqu'au début des années 1900<sup>1</sup>, le grand boulevard de ceinture de Bordeaux a été reconnu, à l'occasion des assises métropolitaines de la mobilité, comme un enjeu majeur de développement et d'aménagement à l'échelle de la métropole. Pour amender la réflexion des services de Bordeaux Métropole et le porté à connaissance de la future maîtrise d'œuvre, une étude archéogéographique<sup>2</sup> a été réalisée de façon à offrir des clefs de lecture et d'intelligibilité du territoire traversé par cet axe majeur de circulation. Au travers de l'analyse morphologique d'une série de cartes et plans qui, du début du XVIII<sup>e</sup> siècle à aujourd'hui, documentent l'extension de la « petite banlieue » de Bordeaux, l'objectif de l'étude est de comprendre la genèse idéelle et programmatique de cet « objet » planimétrique et d'évaluer les dynamiques morphologiques et territoriales de longue durée qu'a provoqué son insertion dans l'espace. Ce sont les résultats de cette étude qui sont présentés ici.

Le propos se fonde sur quelques attendus qu'il convient d'exposer en préambule de l'analyse dans la mesure où ils permettent de mettre en perspective la genèse de cet aménagement et de mieux comprendre les raisons des ruptures et conflits de formes provoqués par l'implantation de cette limite continue, tant dans l'espace que dans le temps<sup>3</sup>.

Premier attendu : L'urbain est défini par les géographes comme une catégorie générale, considérée non pas uniquement comme un type d'espace (l'agglomération), mais comme une forme mise en œuvre par les sociétés pour gérer la distance. Au sein de cette catégorie générale de l'urbain, les géographes font de la ville un géotype, c'est-à-dire une des configurations possibles de l'urbain. Autrement dit, la ville n'est pas un invariant de la condition humaine, une réalité intemporelle qui existerait de manière continue depuis l'Antiquité jusqu'à l'époque industrielle, mais un moment particulier du fait urbain. Ce géotype « ville » émergerait en France dans le contexte d'insécurité provoqué par la guerre de Cent Ans, soit à partir du milieu du XIV<sup>e</sup> siècle. Les chevauchées anglaises qui dévastent le

---

1. SCHOONBAERT (S.), *La voirie bordelaise au XIX<sup>e</sup> siècle. L'administration et les pratiques municipales d'aménagement urbain (1807-1886)*, Institut d'urbanisme de Paris, Université de Paris XII-Val-de-Marne, 2004, p. 541-571.

2. Discipline hybride située au carrefour de l'histoire, de l'archéologie et de la géographie, l'archéogéographie a pour objet l'étude des dynamiques de l'espace géographique dans la longue durée. L'archéogéographie place l'analyse des formes paysagères au centre de son analyse et fait de la compréhension des héritages planimétriques, du déchiffrement de leur complexité historique, l'objet de son étude.

3. Nous suivons ici les éléments de synthèse proposés par Hélène Noizet, « La ville au Moyen Âge et à l'époque moderne : du lieu réticulaire au lieu territorial », dans *EspaceTemps.net*, Association Espaces Temps.net, 2014 (<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01096144>).

pays et la capture du roi de France en 1356, lors de la bataille de Poitiers, obligent les villes à se doter d'enceintes urbaines et à contribuer au paiement de la rançon par la mise en place d'une fiscalité propre et pérenne. Ces deux facteurs (sécurité et fiscalité) donnent aux institutions municipales une consistance, une visibilité qu'elles n'avaient pas antérieurement (la *civitas*).

Deuxième attendu : La construction de ces enceintes (qui procède du registre matériel) va avoir également des effets idéels majeurs : 1- Elle conduit, d'abord, à singulariser l'espace urbain sous la forme d'un lieu constitué d'un seul espace délimité par une enveloppe. Cette singularisation de l'espace urbain s'ancre particulièrement dans l'iconographie à travers les portraits de ville qui se multiplient à partir de la Renaissance, particulièrement par le cadrage et le traitement graphique qu'ils réservent à l'espace situé hors de l'enceinte (**fig. 1 et 2**) ; 2- Cette préconception d'une enveloppe commune implique une aire continue et homogène avec un dedans et un dehors nettement différenciés par ses limites. Les pôles qui constituaient l'urbain réticulaire (c'est-à-dire, on y reviendra ci-dessous, antérieur à l'enceinte de réunion) deviennent des portions, des divisions, des fractions de la ville. Là encore, les portraits de ville traduisent cette homogénéisation interne puisqu'ils ne figurent pas — ou très rarement — les enceintes antérieures et intérieures à la grande enceinte de réunion ; 3- Cette singularisation de l'espace urbain par son enveloppe a pour corollaire la préoccupation constante de limiter l'expansion de la ville qui donne lieu à une législation à la fois abondante et contraignante comme c'est le cas à Paris (exemple bien documenté) avec l'édit de François I<sup>er</sup> de 1543, l'édit d'Henri II de 1548, la réglementation portant sur les limites d'interdiction de bâtir de 1627-1638, 1672-1674 et 1724-1729.

Troisième attendu : La ville qui émerge ainsi à partir du milieu du XIV<sup>e</sup> siècle est à la fois singularisée, comme un lieu unitaire, et territorialisée, comme une aire dotée d'institutions d'organisation et de gestion. Ces innovations, à la fois matérielles et idéelles, se confortent les unes les autres et font de la ville un moteur de l'action puissant et inédit fondé sur le couple *urbs/civitas*. Cette géographicit  de la ville constitue une nouveauté majeure par rapport à la nature profondément multi-polarisée et réticulaire de l'urbain du premier Moyen âge (soit du VI<sup>e</sup> au XIV<sup>e</sup> siècle, approximativement) dont les différents pôles qui le constituent sont autant de nœuds reliés entre eux par un réseau au sein duquel les connexions réduisent la distance. La ville ainsi définie perdurerait jusqu'à l'avènement de l'époque industrielle (soit, suivant les lieux, jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup>/début du XX<sup>e</sup> siècle) qui, concomitamment à la généralisation des moyens de transport, individuels et collectifs, voit se généraliser l'étalement urbain, c'est-à-dire une autre façon de penser et gérer la distance.



Fig. 1 : François de Belleforest, *Le vif pourtraict de la cité de Bourdeaux*, vue chorographique, xylographie rehaussée d'aquarelle, 1575 (Archives municipales de Bordeaux, Fi 40 B625, rec. 260).



Fig. 2 : Claude Chastillon (d'après), *Description de la ville de Bourdeaux, capitale de la Guienne et grand port de mer*, eau-forte et burin, vers 1606 (Archives municipales de Bordeaux, Fi 40 B27).

## I — DES FAUBOURGS ENCORE TRES LÂCHES AU DÉBUT DU XVIII<sup>e</sup> SIECLE : ANALYSE DE LA CARTE DE MASSE DE 1705

Le plan attribué à Claude Masse de 1705 constituera le premier jalon de notre analyse (**fig. 3**). Extrêmement soignée dans son relevé, cette carte figure la ville antérieurement aux transformations urbanistiques impulsées par les intendants du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, soit un état encore fortement imprégné des héritages de la fin du Moyen Age. Si l'échelle de la carte ne permet pas une lecture fine du parcellaire, le cadre adopté permet d'appréhender la ville dans son espace proche et d'étudier les relations morphologiques du tissu urbain ancien avec la trame rurale qui l'environne. Pour la commodité de l'analyse, nous avons réorienté la carte de façon à présenter la ville sur la rive gauche du fleuve, c'est-à-dire selon les dispositions conventionnelles actuelles de la cartographie (**fig. 4**).



**Fig. 3 :** Claude Masse (attribué à), *Plan des villes, châteaux et faubourgs de Bordeaux avec ses environs*, Archives Nationales, NII-Gironde 2-1, 1705.

Parfaitement délimitée par son enceinte, la ville présente un tissu très compact qu'aèrent seulement les jardins (en vert) qui entourent les églises et couvents (en rouge). Cette compacité de l'espace urbain tranche avec le tissu lâche des faubourgs qui se développent entre les marais qui forment comme une ceinture autour de la ville (en bleu) : le grand marais de Bordeaux, au Nord ; le marais de l'Archevêché, à l'Ouest ; le marais de Paludate, au Sud,

qui fait limite avec la paroisse de Bègles. Bien que gagnés sur leurs marges par l'urbanisation, à l'exemple du faubourg des Chartrons, ces zones marécageuses font obstacle à la circulation. Ainsi, le réseau des voies convergeant vers la ville les évite, et aucune porte de l'enceinte médiévale (en rouge) ne s'ouvre vers eux.



Fig. 4 : Analyse morphologique de la carte de 1705 attribuée à Claude Masse. Les noms en italique sont ceux qui sont indiqués sur la carte.

Au Nord-Ouest, le faubourg Saint-Seurin s'étale ainsi largement sur l'interfluve séparant les marais de l'Archevêché et de Bordeaux, tandis que les voies qui le traversent convergent en direction de la porte Dijeaux (en marron). Au Sud, les maisons qui préfigurent les futurs faubourgs de la ville (en jaune) s'étirent le long des grandes voies (de Toulouse, de Bayonne et de La Teste) qui convergent vers les deux portes principales de l'enceinte du XIV<sup>e</sup> siècle, Sainte-Eulalie (en orange) et surtout Saint-Julien (en rouge) où elles forment une grande patte d'oie.

## II — L'EXTENSION DES PREMIERS FAUBOURGS AU SUD ET AU NORD : L'APPORT DE LA CARTE DE LATTRE DE 1755

Le second jalon de notre analyse est constitué par le *Plan géométral de la ville de Bordeaux et de parties de ses faubourgs* de Jean Lattré de 1755 (**fig. 5**).



**Fig. 5 :** Jean Lattré, *Plan géométral de la ville de Bordeaux et de parties de ses faubourgs*, Bibliothèque Nationale de France, GE DD 2987 (1489 B), 1755.

Véritable manifeste, ce plan, levé à la demande de l'intendant Tourny, vise à montrer les embellissements qui ont et vont transformer, en deux décennies, la cité médiévale, corsetée dans ses murailles et desservie par un réseau de rues étroites et tortueuses, en une ville

moderne ordonnée selon les pensées urbanistiques nouvelles des Lumières. La comparaison avec le plan de Masse, antérieur d'une cinquantaine d'années, est de ce point de vue révélateur des aménagements opérés : comblement des fossés et tracé d'une ceinture de cours bordés d'arbres ; embellissements de la façade des quais avec la construction de la place Royale ; percées de rues nouvelles, rectilignes ; constructions de nouvelles portes et aménagements de grandes places ; plantations de jardins ordonnés, etc.

Plusieurs détails retiennent l'attention (**fig. 6**). Si le tracé de l'enceinte du XIV<sup>e</sup> siècle subsiste encore (en rouge foncé), on note la disparition — hormis dans le secteur du fort Louis — des fossés qui ourlaient la ville un demi-siècle auparavant. Ces fossés sont remplacés par une ceinture de cours rectilignes (en rouge), jalonnés de grandes places géométriques : la place du marché aux bœufs (carrée), la place d'Aquitaine (rectangulaire), la place de Berry (triangulaire) — jamais réalisée —, la place Dauphine (trapézoïdale) et la place Tourny (circulaire). Ces places forment le parvis des anciennes portes de la ville dont certaines sont alors reconstruites (porte d'Aquitaine, porte Dijeaux), tandis que d'autres sont percées (porte du Berry à proximité de l'ancienne porte Sainte-Eulalie, porte des Capucins). Le percement de cette dernière, à mi-chemin entre le fort Louis et la porte d'Aquitaine, a été accompagné d'une vaste opération d'urbanisme. Celle-ci comprend, outre l'aménagement de la place carrée du marché aux bœufs, le percement *intra muros* de trois rues rectilignes formant patte d'oie, de plusieurs rues *extra muros* disposées en éventail (la rue Jules Guesde, en pointillé, apparaît encore à l'état de projet), d'un cours rectiligne (actuel cours de l'Yser) situé dans l'axe de la porte des Capucins. Cet aménagement donne à ce secteur méridional de la ville une géométrie tout à fait spectaculaire, qu'accompagne la construction, le long des rues et cours ainsi tracés, d'un nouveau faubourg (en jaune). Toutefois, c'est autour de la porte Saint-Julien que les faubourgs s'étendent le plus, avec l'implantation d'un réseau grossièrement orthogonal de rues que recoupent les voies de grand parcours convergeant en ce lieu (route de Bayonne et route de Toulouse, principalement). Plus à l'ouest, la porte de Berry semble former le pendant de la porte des Capucins, symétriquement à la porte Saint-Julien, tandis que le tracé de la rue Saint-Genès, située dans son prolongement, semble avoir été redressé, formant un axe grossièrement parallèle à celui du cours de l'Yser nouvellement percé. Au Nord, hormis le lotissement implanté au Sud de la place Gambetta, ce sont les aménagements qui bordent le cours de Verdun qui retiennent l'attention, soit le jardin public et le grand lotissement qui le prolonge vers le Nord, l'un et l'autre étant organisés par une même trame géométrique parallèle à l'orientation du cours. Entre les deux, le faubourg Saint-

Seurin paraît un peu en marge des dynamiques qui s’observent au sud et au nord de la ville, aucune extension n’apparaissant de la comparaison du plan de Masse de 1705 (fig. 4).



Fig. 6 : Analyse morphologique de la carte de Lattre (1755). L’aménagement des places le long des cours s’accompagne de l’extension des faubourgs au sud et au nord de la ville.

### III — UN RÉSEAU CENTRIPÈTE DE VOIES DE GRAND PARCOURS : ANALYSE DE LA CARTE DE CASSINI DE 1769

La carte de Cassini constituera le troisième jalon de notre analyse. Considérée comme la plus ancienne carte topographique de France, elle a été initiée par le roi Louis XV qui

souhaitait cartographier précisément les territoires afin de disposer d'une image continue et exacte de son royaume. Il en confie la réalisation, en 1747, à César-François Cassini (1714-1784). Afin de couvrir tout le royaume selon une échelle permettant la figuration des détails, la carte est élaborée au 1/86.400<sup>e</sup>. Les levés sont réalisés entre 1750 et 1787 et les feuilles gravées de 1756 à 1793. La feuille de Bordeaux (n°134) a, quant à elle, été levée en 1767 et publiée vers 1769 (**fig. 7**).



**Fig. 7 :** Détail de la carte de Cassini (feuille de Bordeaux, n° 134) éditée en 1769.

L'analyse de la carte de Cassini permet de changer d'échelle et d'analyser, non plus l'extension des faubourgs, mais le réseau des voies de grand parcours qui convergent vers Bordeaux et leur articulation avec les futurs boulevards de ceinture. Elle permet également d'évaluer l'importance du foncier agricole qui sera ainsi intégré dans la nouvelle enveloppe urbaine, qu'il s'agisse de vignes ou de marais.

S'agissant des voies, on constate qu'elles convergent vers Bordeaux, formant un réseau radial centripète (**fig. 8**, en rouge). Le maillage est dense et homogène, hormis dans les secteurs de marais que les voies contournent soigneusement. Parmi ces voies, celles situées au nord-ouest de Bordeaux s'individualisent en raison de la grande patte d'oie qu'elles forment

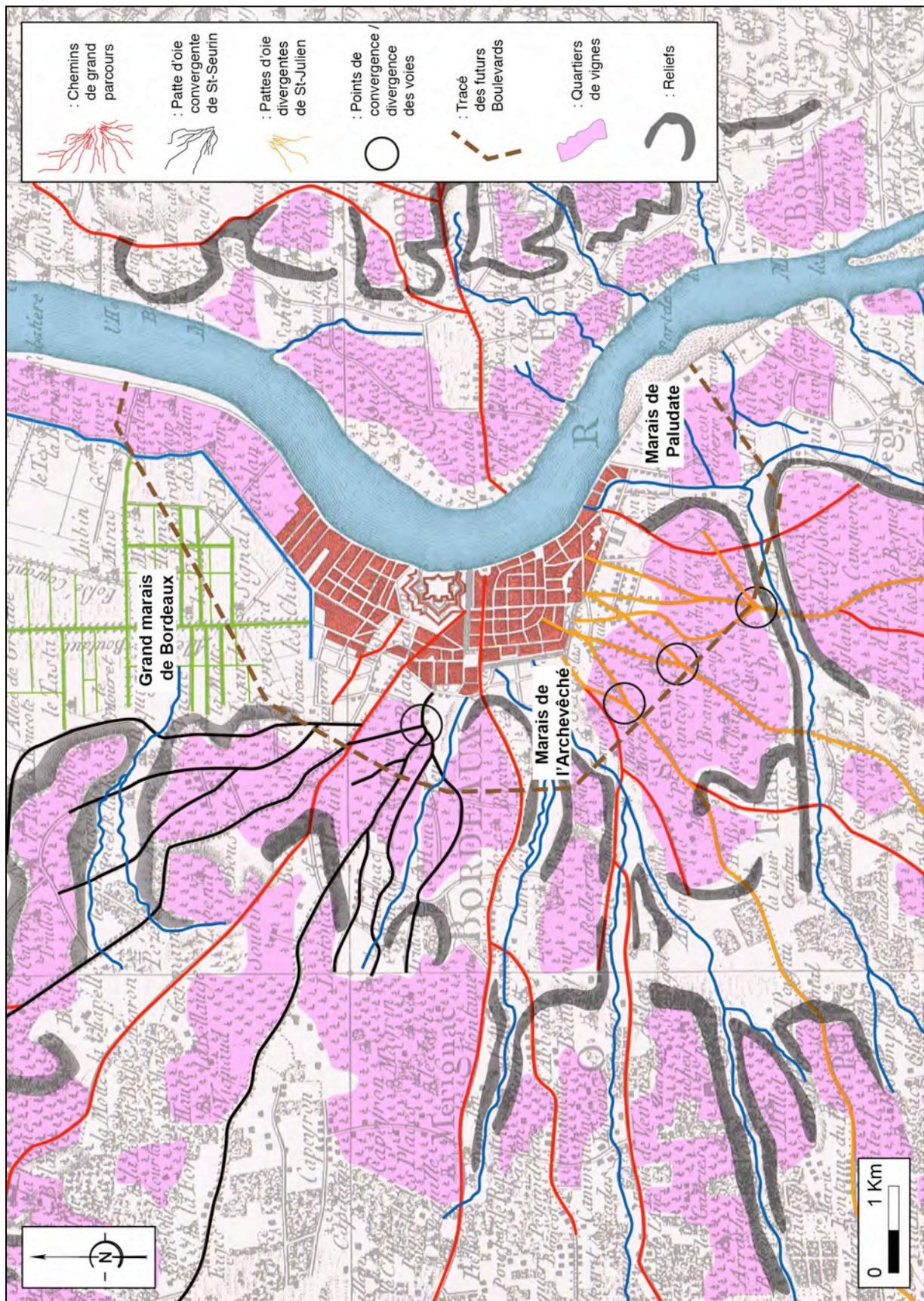


Fig. 8 : Analyse du réseau viaire autour de Bordeaux et évaluation du foncier agricole intégré dans la future ceinture des boulevards, d'après la carte de Cassini de 1774.

dans ce secteur en direction de l'église Saint-Seurin (en noir). D'autres pattes d'oie s'observent aussi au sud de la ville, à proximité du faubourg Saint-Julien (en orange), bien que de plus petite taille. Mais alors que vers Saint-Seurin les voies se réunissent en un seul tracé (raison pour laquelle nous qualifions cette patte d'oie de convergente), celles du secteur de Saint-Julien se divisent en plusieurs tronçons à partir d'un tracé unique (raison pour laquelle nous les qualifions elles de divergentes).

S'agissant du tracé du futur boulevard (en tiré marron) et de son articulation à ce réseau de voies, on constate que, s'il tient compte des nombreuses pattes d'oies externes (en orange) situées au sud de la ville (le futur tracé étant implanté presque au contact des points de divergence de ces pattes d'oies comme le montrent les cercles noirs), il recoupe, en revanche, complètement celle de Saint-Seurin (en noir), ignorant l'héritage de ce réseau et ses logiques et fonctions de desserte.

Le dernier apport de l'analyse de cette carte concerne le foncier agricole intégré dans la future ceinture des boulevards. On constate qu'il est constitué par des zones de marais (ceux de la partie méridionale du grand marais de Bordeaux (en vert), l'intégralité du marais de l'Archevêché et la partie occidentale de celui de Paludate), mais aussi de grandes portions de vignes, particulièrement au Sud, au Sud-Ouest et à l'Ouest de Bordeaux (en violet). On dira, plus loin dans l'analyse, le rapport qu'il convient de faire, selon nous, entre ce foncier viticole et la dynamique d'urbanisation de la petite banlieue, dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, puis de la couronne extérieure des boulevards, dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle.

#### **IV — EXTENSION ET TENTATIVE DE CONTROLE DE LA TACHE URBAINE A L'OUEST : L'APPORT DU PLAN DE PIERRUGUES ET BERO DE 1835**

Le *Plan de la ville de Bordeaux avec les projets principaux d'alignement et de redressement* levé par P. E. Pierrugues et D. Béro en 1819 constitue un jalon important dans la longue série des cartes et plans de Bordeaux dans la mesure où il met fin à l'actualisation des plans de Lattré du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle et propose une cartographie originale issue d'une nouvelle campagne de levé sur le terrain. Partant, il intègre les faubourgs de la ville, élargissant de fait la focale jusqu'alors bornée à l'intérieur du triangle formé par le fort Louis, le couvent des Chartreux et le château Trompette. Ce plan va être revu, corrigé et réédité en 1831, 1835, 1842, 1848, 1851, 1857 et 1866, ce qui permet de suivre l'histoire des transformations et extensions de la ville dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. C'est un de ces plans, intitulé *Plan de la ville de Bordeaux réduit sur le grand plan levé par P. E. Pierrugues et D. Béro*, édité en 1835, que nous avons retenu ici pour notre analyse (**fig. 9**).

Comme pour les cartes et plans précédents, nous l'avons réorienté de façon à nous conformer aux conventions actuelles de la cartographie.



*Fig. 9 : Plan de la ville de Bordeaux réduit sur le grand plan levé par P. E. Pierrugues et D. Béro, 1835, Bibliothèque Nationale de France, GE C-6810 (A).*

Ce plan, comparé à la carte de Lattré de 1755, permet de constater l'extension des faubourgs survenue dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle (**fig. 10**, en jaune). Cette extension est particulièrement spectaculaire à l'ouest de la ceinture des cours, où le faubourg Saint-Seurin s'est fortement densifié et où les marais de l'Archevêché, situés à la confluence du Peugue et de la Devèze, ont été lotis entre 1772 et 1821 (en vert). Avec la progression des lotissements au nord du jardin public (en violet), c'est un front d'urbanisation particulièrement actif qui se déploie ainsi à l'ouest des cours, front dont la dynamique tranche singulièrement avec celle des faubourgs du sud de la ville. Dans ce secteur là, en effet, l'extension de la tache urbaine est moins marquée puisqu'elle ne concerne que le faubourg Saint-Julien, désormais organisé par un quadrillage géométrique de rues disposées

perpendiculairement à l'axe de la rue Kleber (en orange), et de façon plus marginale, le faubourg Sainte-Croix où a été implanté le petit lotissement du Serporat (en rose).

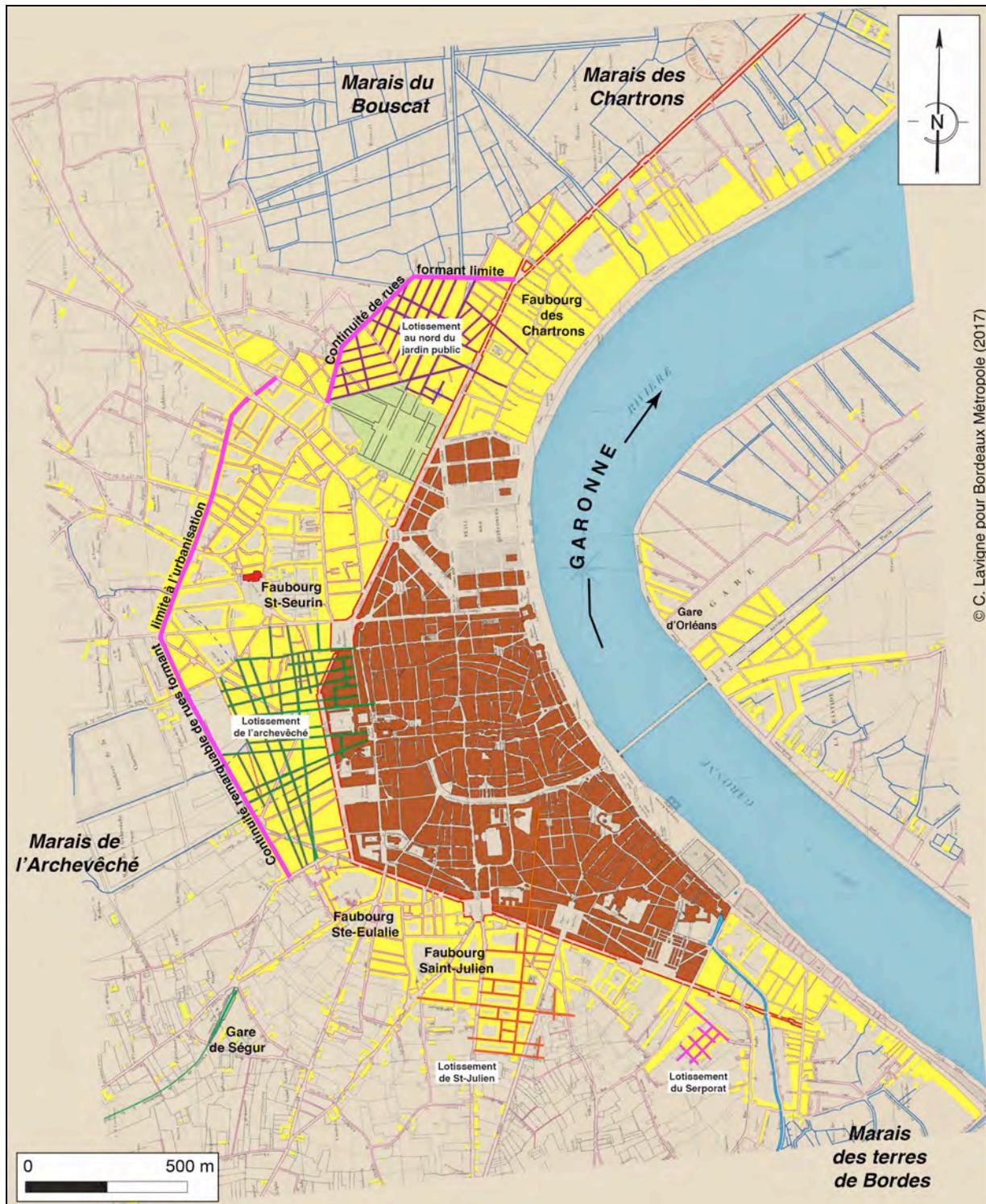


Fig. 10 : Les lotissements organisant les faubourgs de Bordeaux et l'alignement des rues formant limite à leur extension (en rose), d'après le *Plan de la ville de Bordeaux réduit sur le grand plan levé par P. E. Pierrugues et D. Béro, 1835* (BNF, GE C-6810 A).

**D'autres formes retiennent également l'attention car elles renvoient à cette préoccupation de limiter l'expansion de la ville.** Nous l'évoquions en introduction de l'étude, corollaire de la singularisation de l'espace urbain par son enveloppe qui est le propre de la ville depuis la fin du Moyen Âge. Deux continuités remarquables de rues peuvent ainsi être identifiées (**fig. 10**, en rose) dont la fonction de limite peut être déduite, selon nous, de la nature différente de l'occupation de l'espace de part et d'autre de leur axe (urbaine *versus* rurale). La première, longue d'environ 1500 mètres, enveloppe le lotissement de l'archevêché et le faubourg Saint-Seurin à l'intérieur d'un arc brisé (rues Paulin, Roger Allo, Lachassaigne et Chauffour) au niveau de la rue Judaïque ; la seconde, longue de 800 mètres, borde les lotissements situés au nord du jardin public (rues Camille Godard, Lagrange et Le Chapelier). Ces deux rues enveloppent les fronts d'urbanisation les plus actifs des faubourgs, mais sont disjointes et désaxées ce qui tend à prouver qu'elles ne participent pas d'un projet global, mais plutôt d'une vision idéale de la ville close, peut être relayée par des initiatives règlementaires décalées dans le temps et dans l'espace dont la cohérence se révélerait *a posteriori*.

L'observation de l'articulation des voies de grand parcours avec ces rues formant limite conforte, selon nous, l'interprétation que nous en proposons (**fig. 11**). On constate, en effet, que plusieurs voies convergeant vers Bordeaux (en vert, en violet et en rouge), se réunissent en un tracé unique au point de franchissement ou à proximité de la limite rose (pattes d'oie externes), les désignant comme des points de passage obligés (cercles vert, violet et rouge). Dans le cas du réseau convergeant vers la basilique Saint-Seurin (en noir), une patte d'oie interne (situé donc à l'intérieur de la limite) se dirige également vers ce même point de franchissement, ce qui conforte encore cette fonction de sas entre l'intérieur et l'extérieur de la ville.

Paradoxalement, **cette préoccupation de limiter l'extension de la ville est concurrencée par des aménagements qui participent clairement de l'anticipation de son expansion, voire l'organisent.** C'est particulièrement vrai s'agissant des grandes rues rectilignes (en bleu turquoise) qui sont percées (rue Judaïque, cours de l'Yser, rue David Johnston, rue Naujac, cours Saint-Louis) ou simplement redressées (comme la rue saint-Genès) et qui se prolongent très au-delà de l'espace urbanisé (donc de la limite formant enveloppe), au Sud, à l'Ouest et au Nord-Ouest.



© C. Lavigne pour Bordeaux Métropole (2017)

Fig. 11 : L'analyse du réseau des voies montre une dynamique contradictoire de la fabrique de l'espace urbain orientée à la fois vers la maîtrise de l'extension de la ville (alignement remarquable de rues formant limite à l'urbanisation, en rose) et vers l'organisation de son développement futur (percées, en bleu turquoise), d'après le *Plan de la ville de Bordeaux réduit sur le grand plan levé par P. E. Pierrugues et D. Béro, 1835*.

## V — CHANGEMENT D'ÉCHELLE : ANALYSE DU GRAND TERRITOIRE DE BORDEAUX À TRAVERS LA CARTE D'ETAT-MAJOR DE 1846

Le jalon suivant de notre analyse est constitué par la carte d'Etat-Major de 1846 (**fig. 12**). Initiée par Napoléon 1<sup>er</sup> en 1808, sa réalisation débute en 1818 et se poursuit jusqu'en 1866, au 1/40.000<sup>e</sup> essentiellement. Parce qu'elle tient compte des opérations du cadastre qui se déroulent parallèlement, cette carte est précise et détaillée (utilisation du système métrique, altitude relevée par cotes calculées par rapport au niveau de la mer, codage des éléments du paysage). Le réseau viaire y est ainsi relevé dans son intégralité, ce qui permet d'en avoir une vision globale et de dégager les principaux axes de communication. L'hydrographie est représentée dans les détails et sous toutes ses formes (des fleuves et rivières aux rus et fossés en eau), de même que les grandes masses parcellaires et la nature des cultures par aplats de couleurs. En revanche, le nivellement n'est pas exempt d'erreurs et c'est l'orographie qui prête le plus à caution dans l'ensemble de la réalisation.



**Fig. 12 :** Détail de la carte d'Etat-Major (feuille de Bordeaux) éditée en 1846.

Réalisée presque simultanément à la carte de Pierrugues et Béro, la carte d'Etat-Major offre l'intérêt de pouvoir changer d'échelle et d'observer l'articulation de la tache urbaine

avec les voies de grand parcours, appréhendées, cette fois, dans l'espace micro-régional. On constate ainsi l'ampleur des convergences de voies décrites précédemment, particulièrement à l'ouest des faubourgs où deux réseaux formant pattes d'oie retiennent l'attention (**fig. 13**). Le premier (en noir) voit converger une dizaine de grandes voies et chemins vers la basilique Saint-Seurin (en rouge), irriguant le quart nord-ouest du territoire figuré sur la carte. Une douzaine de quartiers d'habitat semi-groupés (cercles rouges), situés sur le territoire des communes de Caudéran et du Bouscat, sont disposés le long de plusieurs de ces chemins témoignant du lien qui les unissait dans le passé à la basilique, lien économique, juridique et spirituel (le territoire des communes de Caudéran et du Bouscat relevaient, jusqu'à la révolution, de la seigneurie foncière et banale de Saint-Seurin, mais aussi de sa paroisse). Cette disposition à la fois polynucléaire et réticulaire de l'espace, à l'ouest de la basilique Saint-Seurin, renvoie à ce que l'on sait de l'organisation de l'urbain du premier Moyen Âge, ce qui nous conduit à poser l'hypothèse de la transmission d'un héritage extrêmement ancien dans la planimétrie du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle de ce secteur. Ces voies et chemins se réunissent en un tracé unique à quelques dizaines de mètres de la rue qui enveloppe le faubourg Saint-Seurin et le lotissement de l'Archevêché (en rose), tracé le long duquel l'urbanisation commence à se développer en fuseau (cercle marron avec flèche), témoignant de l'échec de la tentative d'en contenir l'extension.

Le second réseau (en vert) se développe au nord du précédent. Il est constitué de cinq voies et chemins qui se réunissent en un tracé unique (actuelle rue Fondaudège et allées de Tourny), qui s'insère dans l'interstice laissé entre les deux limites roses. La zone de convergence de ces différentes voies agglomère un bâti relativement dense, particulièrement le long des rues de Tivoli et Croix de Seguey, désignant ce secteur des faubourgs comme un front d'urbanisation actif (cercle marron avec flèche).

Au sud du réseau convergeant vers Saint-Seurin (en noir), deux voies symétriques à l'axe du cours du Peugue s'individualisent (en bleu foncé). Elles forment comme un entonnoir qui s'évase à ses extrémités, se raccordant pour l'une (actuelle avenue d'Arès et rue Georges Bonnac) à la place des Martyres de la Résistance, au sud de la basilique Saint-Seurin, et pour l'autre (cours du Maréchal Gallieni et rue de Pessac) au cours Aristide Briand. Ces deux voies semblent se maintenir à distance des zones inondables formées par la confluence du Peugue et de la Devèze, à l'inverse de deux autres voies (rue Léo Saignat et rue de la Béchade, en rouge) qui en longent les cours et se prolongent en un tracé unique (rue du Tondu) avant d'être rejointes par une troisième voie qui vient du Sud (rue de Landiras), formant une patte d'oie qui borde l'extrémité méridionale de la limite rose (cercle rouge).

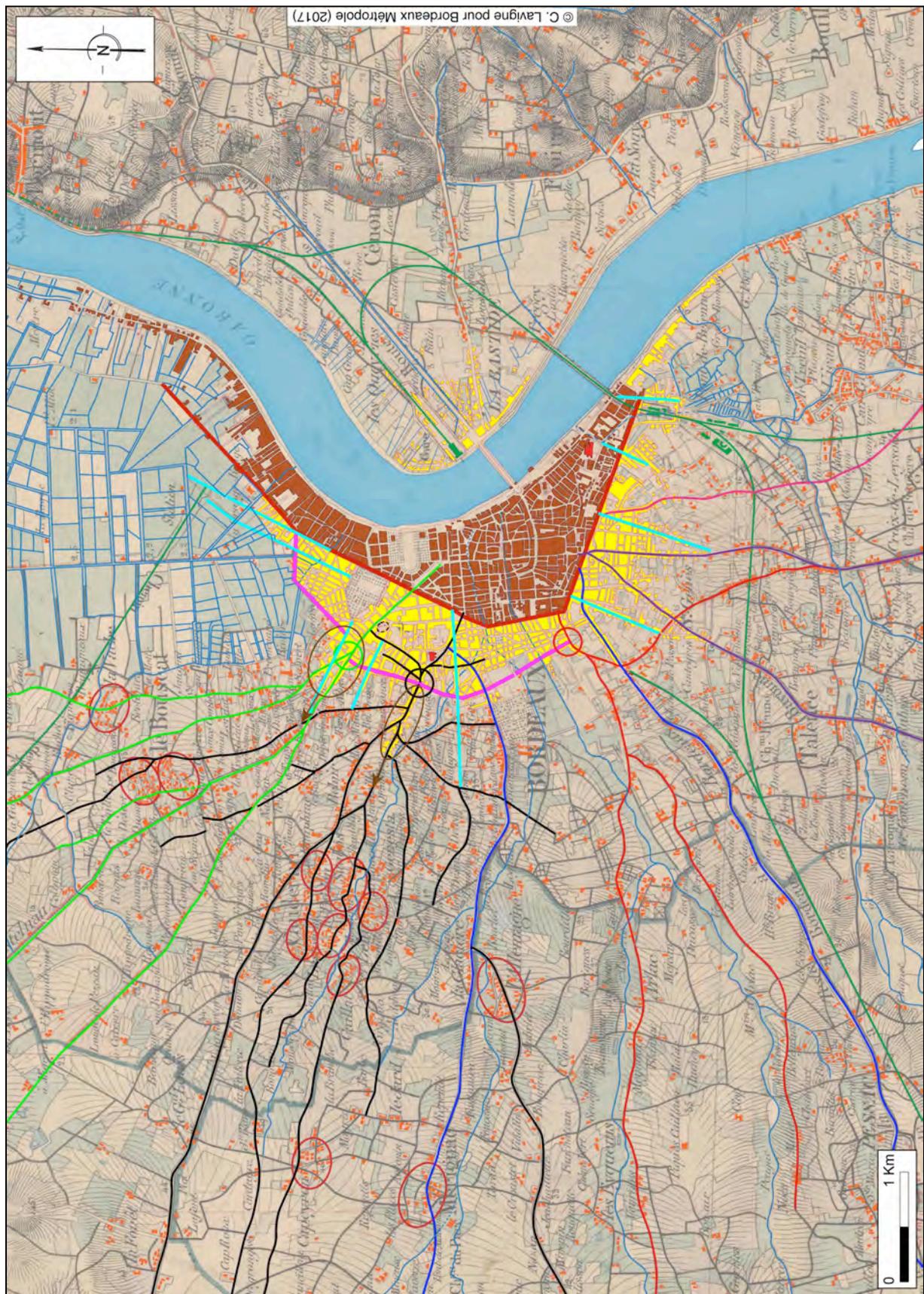


Fig. 13 : L'articulation des voies de grand parcours avec les faubourgs (en jaune), leurs enveloppes de délimitation (en rose) et les nouvelles rues percées (en bleu turquoise), d'après la carte d'Etat-Major de 1846.

Les dernières voies remarquables sont, au sud de la ville, le cours de l'Argonne et le cours de la Somme, qui convergent au niveau de la place de la Victoire (en violet), et la rue de Bègles (en rose). Ces voies n'agglomèrent pas le bâti le long de leur axe, signe que la dynamique d'urbanisation n'est pas (n'est plus) au sud de la ville, mais bien à l'ouest. Il en est ainsi, également, des rues nouvelles percées à partir de la ceinture des cours (en bleu turquoise), ce qui signifie qu'elles ne sont pas encore, au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, des vecteurs de l'extension de la tache urbaine (et ce quelle que soit leur localisation).

## VI — DONNER UNE NOUVELLE LIMITE À LA VILLE : LA CONCEPTION IDÉELLE ET GÉOMÉTRIQUE DU PROJET DES BOULEVARDS

Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, la ceinture des cours est partout dépassée et les faubourgs s'étendent déjà loin vers l'Ouest et le Nord-Ouest. Néanmoins, on l'a vu, la conception fermée de l'espace urbain, qui est le propre de la ville depuis la fin du Moyen Âge, continue de prévaloir et d'orienter l'action des édiles locaux puisque les grands lotissements de la fin du XVIII<sup>e</sup> et du début du XIX<sup>e</sup> siècle (jardin public, marais de l'archevêché) sont bordés par un alignement de rues formant limite à l'urbanisation (**fig. 10**, ci-dessus, en rose). Le projet d'embellissement prescrit par la loi du 15 septembre 1807 offre l'occasion à l'ingénieur P. E. Pierrugues de reprendre cette idée. Il propose ainsi, en 1815, un projet de boulevards qui enveloppe la tache urbaine existante, doublant le tracé des cours à environ 500 mètres au Sud-Est, au Sud et à l'Ouest et se déportant franchement au Nord-Ouest et au Nord afin d'en intégrer les extensions récentes (**fig. 14**).

Ce projet ne sera pas réalisé, peut être parce qu'il n'anticipait pas l'extension prévisible de l'espace urbain, condamnant le boulevard à être rapidement débordé. C'est un autre projet qui sera décidé quelques décennies plus tard (1853), beaucoup plus ambitieux puisqu'il est tracé en « rase campagne », comme le montre la carte d'Etat-Major de 1846 sur laquelle nous avons reporté son plan définitif (**fig. 15**). L'hypothèse que nous formulons est que ce tracé est la réification (déformée, on va le voir, par les conditions pratiques de sa réalisation, juridiques, financières et foncières) d'une représentation classique de la Modernité qui assimile la ville au globe, c'est-à-dire à une forme circulaire, dont l'organisation est régie par les lois, réputées immanentes dans la Nature et chez l'homme, de la géométrie et des mathématiques. Depuis la Renaissance, cette représentation, popularisée par une galerie de plans et tableaux célèbres (de l'île d'utopie de Thomas More à la saline royale d'Arc-et-Senans de Claude-Nicolas Ledoux, en passant par le plan d'Imola dessiné par Léonard de Vinci, **fig. 16 à 18**), travaille en profondeur les théoriciens de l'architecture et de l'urbanisme.

Plusieurs auteurs bordelais y font ainsi référence au XVIII<sup>e</sup> siècle, participant, selon nous, de l'émergence d'un projet de tracé géométrique des boulevards qui ne se réalisera qu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle (raison qui nous conduit à le qualifier d'hystéréchronique).

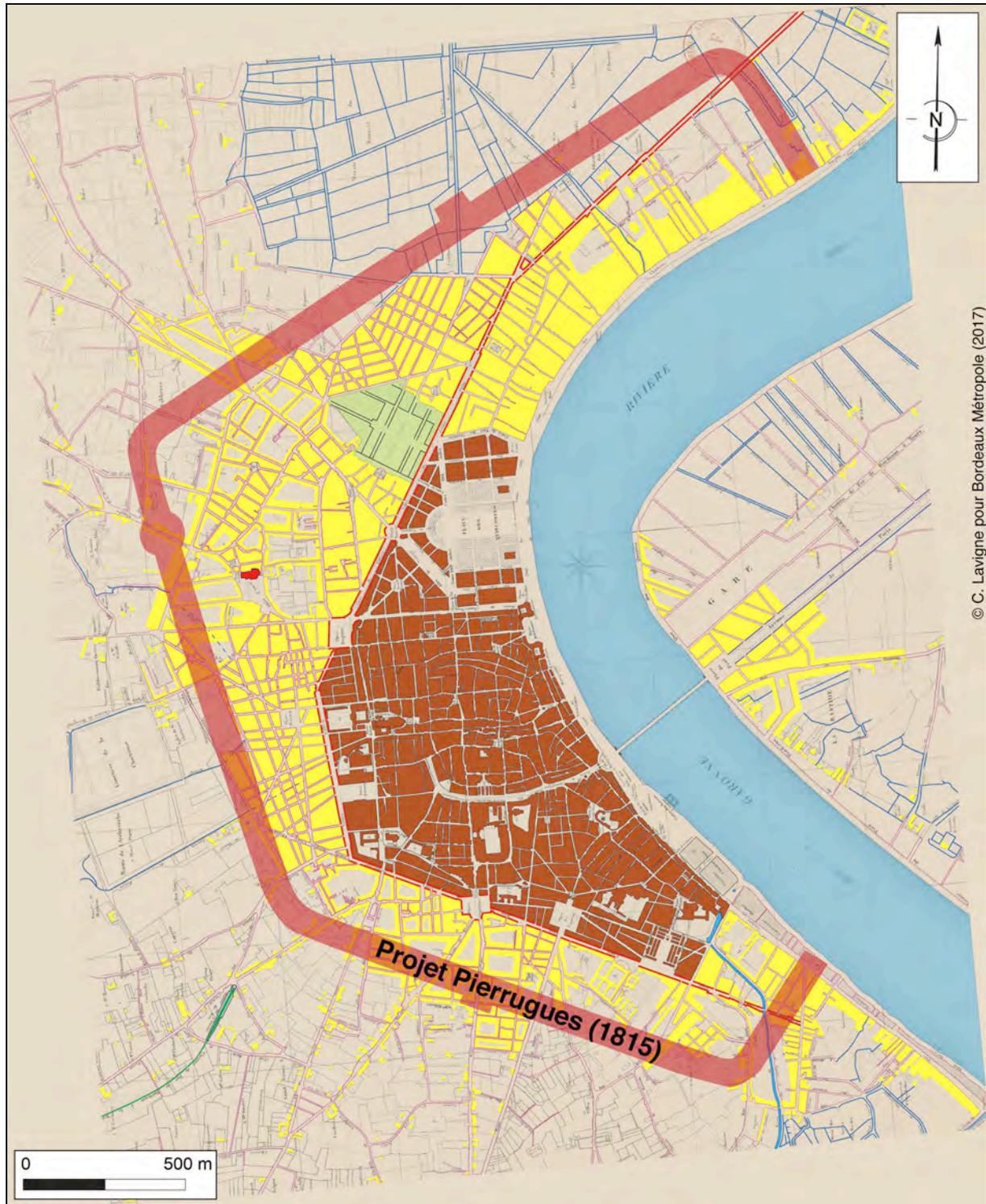


Fig. 14 : Le projet de boulevards de l'ingénieur P. E. Pierrugues en 1815, d'après le *Plan de la ville de Bordeaux réduit sur le grand plan levé par P. E. Pierrugues et D. Béro, 1835* (BNF, GE C-6810 A).

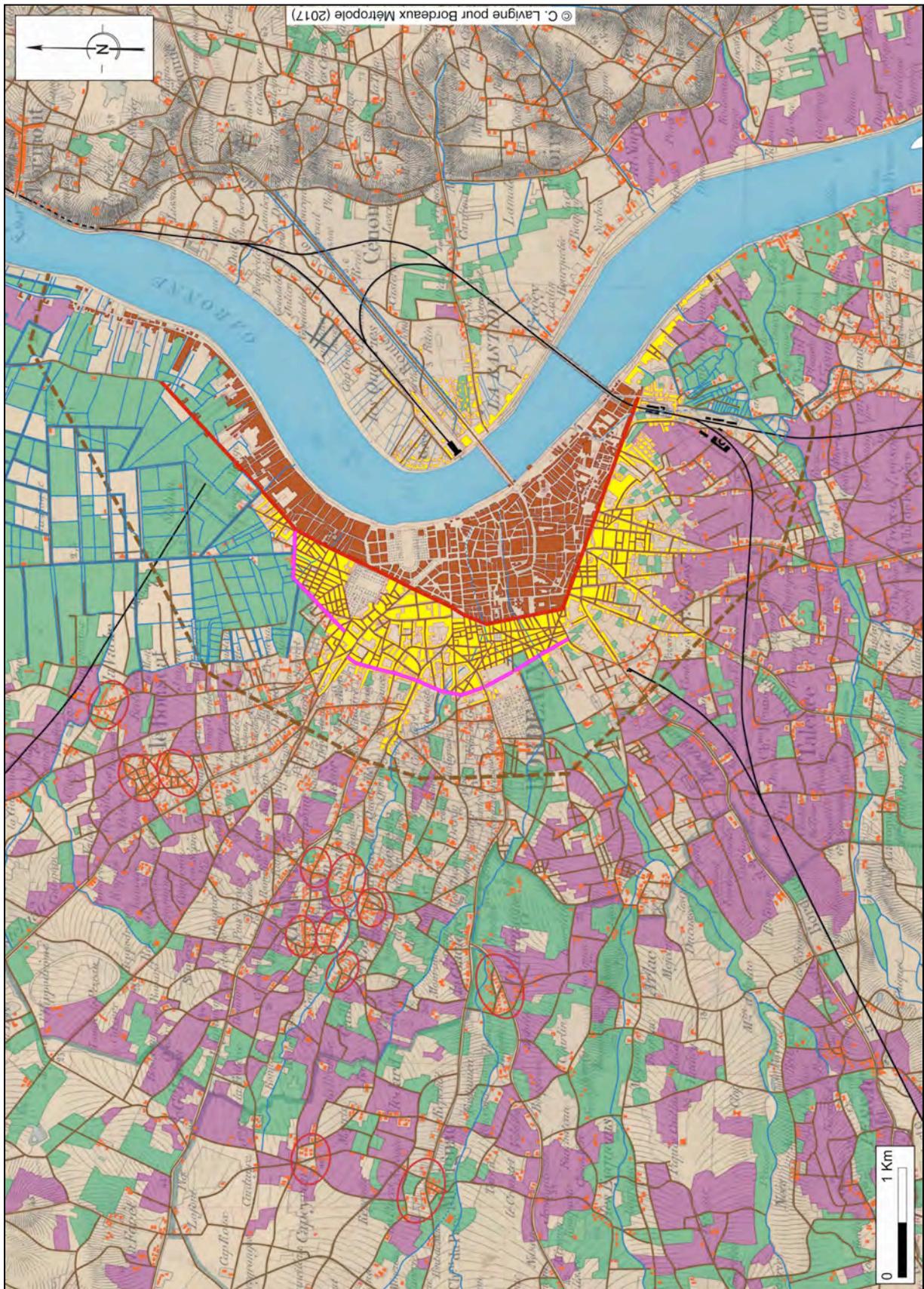


Fig. 15 : Report du tracé actuel des boulevards (en tiré marron) sur la carte d'Etat-Major de 1846. On a figuré les masses parcellaires du foncier agricole (en marron) et les cultures pratiquées alors (en violet les vignes ; en vert les prairies).



Fig. 16 : Représentation de l'île d'Utopie d'après le *De optimo publicae statu, deque nova insula utopia* de Thomas More, 1516.

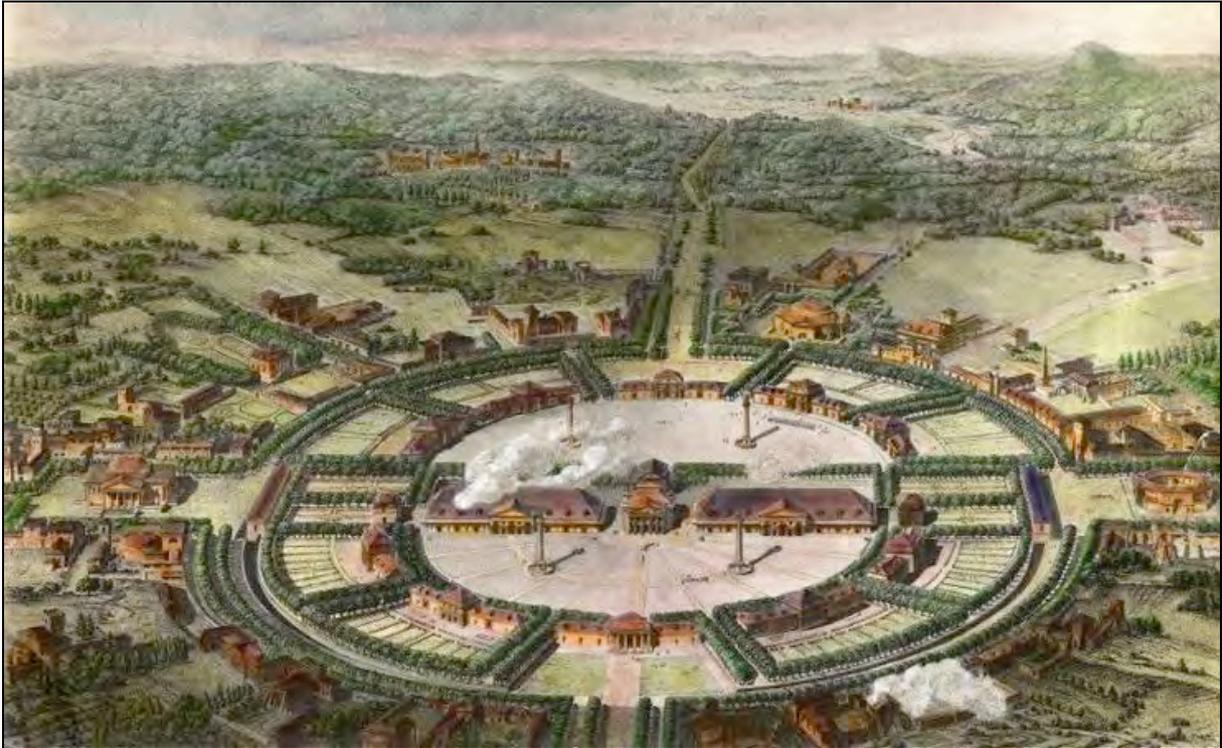


Fig. 17 : La saline royale d'Arc-et-Senans. Vue en perspective de la ville idéale de Chaux, dessin de Claude-Nicolas Ledoux (c. 1775-78).



Fig. 18 : Plan zénithal de la ville d'Imola dessiné par Léonard de Vinci pour le duc Cesare Borgia en 1502.

— A l'orée du XVIII<sup>e</sup> siècle, Elie de Bétoulaud se promenant dans Bordeaux, imagine son développement futur à l'intérieur d'une grande enceinte circulaire se déployant sur les deux rives de la Garonne<sup>4</sup> : « *Je dirai que je voudrais pour augmenter Bordeaux autant qu'il le faudroit [...], commencer son agrandissement presque depuis Bacalan jusques près de Bègles qui sont les deux pointes ou espèces de promontoire qui forment le vaste croissant de son beau port, et c'est-à-dire que pour entrer dans un detail plus particulier, je voudrais conduire les murs de cette grande ville par un demi-cercle presque imperceptible depuis Bacalan jusque vers le Pallais Gallien, de là jusque vers la tour de Lormes, près de Sainte-Eulalie, et de là, par un autre demi cercle presqu'imperceptible, jusque vers la pointe de Bègles dont j'ai parlé. Là, je voudrais essayer de faire un pont de pierre, fort élevé, fort large et fort magnifique qui traversast la Garonne et à la sortie de ce pont tirer un autre mur en demi-rond qui, en occupant presque tout le terrain de Quayries et en y renfermant un nouvelle ville qui feroit face sur le port, allast se rendre vis à vis de Bacalan* ».

— En 1782, Nicolas Dupré de Saint-Maur, alors intendant de Guyenne, imagine de tracer un vaste canal de ceinture enserrant la cité et reliant deux bassins circulaires, à Bègles et à Bacalan, afin de servir de « dépôt aux navires et d'écluses » (**fig. 19**).

— Au cours des années 1920 (donc postérieurement à la construction des boulevards), cette représentation est encore mobilisée, cette fois par Cyprien Alfred-Duprat, dans un projet de grand boulevard circulaire à l'échelle du centre ville qu'il propose en débat au maire Adrien Marquet<sup>5</sup>. Ce « Grand Rond » relie le palais de justice, la cathédrale Saint-André, la place Gambetta et une nouvelle gare qu'il propose d'implanter à Mériadeck (**fig. 20**).

Partant, qu'en est-il des boulevards dont aucun plan ne conserve le projet ? En reportant le canal de ceinture de Nicolas Dupré de Saint-Maur de 1782, sur la carte de Pierrugues et Béro de 1835 (**fig. 21**), on constate, en dépit de quelques petites imperfections de calage, que le projet de l'intendant (en rouge) adopte un tracé en anse de panier très proche de la forme d'un cercle parfait (en pointillé rouge). Le report des boulevards sur cette même carte (en marron) conduit à une conclusion identique. Malgré les réelles distorsions qui s'observent, particulièrement à ses extrémités Nord et Sud, on constate que, lui aussi, s'emboîte relativement bien dans la forme d'un cercle théorique (en pointillé marron), ce qui donne crédit à notre hypothèse.

---

4. Elie de BÉTOULAUD, « Bordeaux capitale », *Revue philomatique de Bordeaux*, 1908, p. 229-240.

5. ALFRED-DUPRAT (C.), *Bordeaux... un jour !*, postface de Marc Saboya, Bordeaux, Archives municipales de Bordeaux et société archéologique de Bordeaux, éditions Le Festin, 2011.



Fig. 19 : Nicolas Dupré de Saint-Maur et Pierre de Belleyme, *Plan de la ville de Bordeaux avec le canal de ceinture et quelques autres embellissements projetés par Monsieur Dupré de Saint-Maur, intendant de Guyenne* (détail), Eau-forte et burin, 1782, AM Bx, XL-A-55.

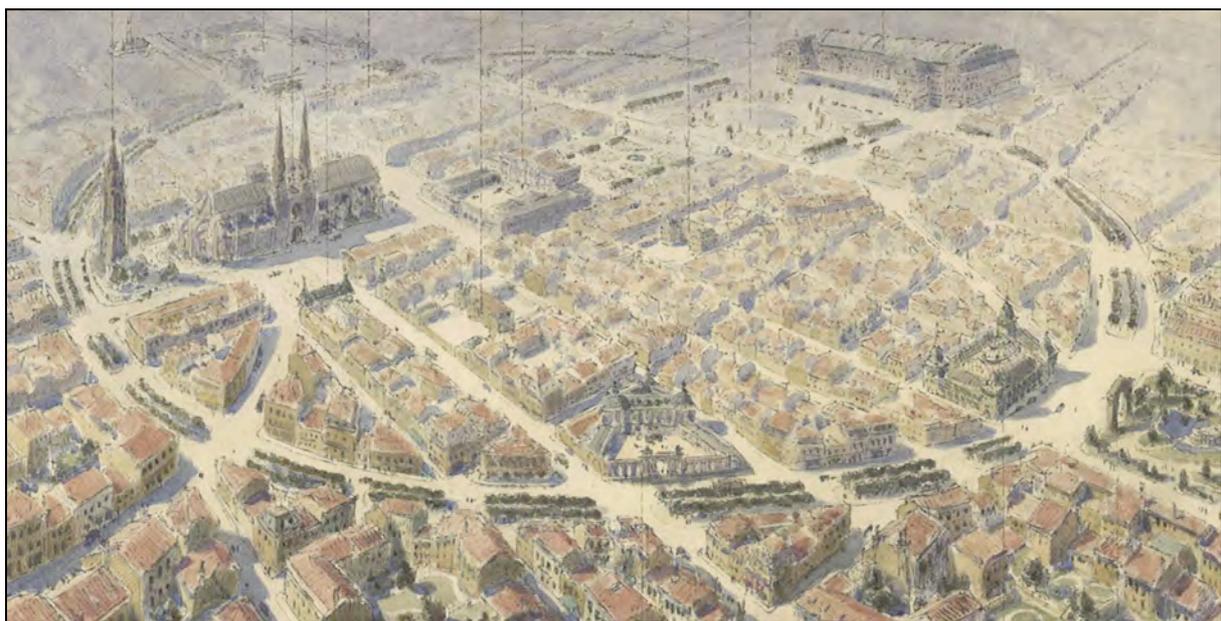


Fig. 20 : Cyprien Alfred-Duprat, *Perspective à vol d'oiseau du Grand Rond*, 1921 (AM Bx, 26 Fi 90).

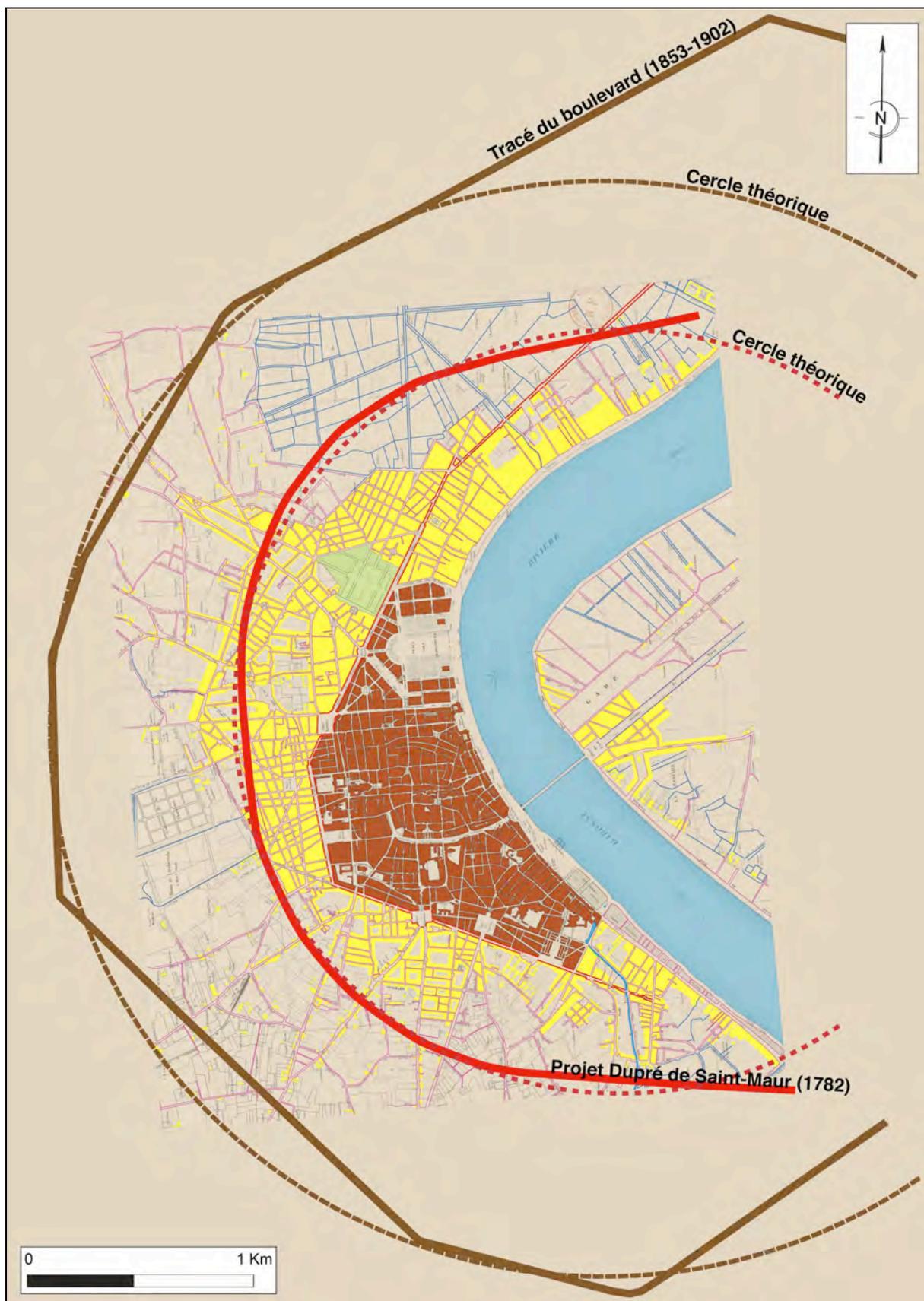


Fig. 21 : Report, sur la carte de Pierrugues et Béro de 1835, du projet de canal de ceinture de l'intendant Dupré de Saint-Maur (en rouge), du tracé des boulevards (en marron) et de cercles théoriques (en pointillé rouge et marron) montrant la relation idéale de cette forme aux aménagements (projetés, dans le cas du canal, et réalisés, dans celui des boulevards).

Les raisons de ces distorsions apparaissent à l'examen des conditions de la construction des boulevards que Sylvain Schoonbaert a étudiées dans sa thèse. L'auteur montre que cette construction se décompose en pas moins de 14 tranches de travaux, décalées les unes des autres, dans le temps et dans l'espace : « *La formation des boulevards défie toute logique et s'exécute là où elle le peut et quand elle le peut [...]. Cela nécessite une grande précision dans le tracé d'ensemble de la voie* »<sup>6</sup>. Cette décomposition du projet s'explique par les nécessaires et difficiles négociations qui sont menées par les ingénieurs et conseillers municipaux, tantôt avec de grands propriétaires (Héron et Johnston en 1853, Bosc entre 1857 et 1862), tantôt avec de petits, les obligeant à de menus compromis, variations et adaptations du tracé : « *Ce genre de dérivation, presque insensible à vrai dire, témoigne de la malléabilité des tracés mais aussi de leur rigueur. Il ne s'agit pour ainsi dire jamais, lorsqu'on modifie le tracé d'une voie, de le faire évoluer du tout au tout ; de maigres inflexions, des évitements calculés et précis se substituent aux projets d'origine* »<sup>7</sup>. De loin en loin, ces maigres inflexions pourraient expliquer le gauchissement de la forme réifiée par rapport à la forme théorique et, dans un cas au moins (celui des héritiers Bosc), sa forte distorsion, rendue obligatoire par les exigences d'un grand propriétaire qui maîtrisait la totalité du foncier nécessaire à l'implantation de l'ouvrage (au Sud).

A cette référence à la géométrie du cercle s'ajoute un autre emprunt à la conception de l'espace des Modernes : celle de l'emboîtement auto-similaire des formes (**fig. 22**, en violet). En repoussant très au-delà de la tache urbaine existante, sur les communes voisines du Bouscat, de Caudéran, de Talence et de Bègles, l'implantation de la nouvelle ceinture de la ville, les édiles municipaux anticipaient son extension prévisible. Ce faisant, ils se condamnaient à perdre le contrôle des barrières d'octroi, donc de la fiscalité afférente à l'entrée des hommes et des marchandises dans la ville. Cette question était depuis longtemps d'actualité pour la municipalité qui, après la construction du pont de pierre en 1822 puis l'annonce de la construction de la gare de l'Etat en 1850, voyait se développer hors de son contrôle un quartier dynamique sur la rive droite du fleuve<sup>8</sup>. Après de longues tractations et un projet avorté d'absorption des communes périphériques de Bordeaux, c'est une annexion restreinte des bords de la rive droite qui est décidée en juillet 1853. Celle-ci sera étendue en 1865 à une partie des communes de Cenon et de Floirac, en rive droite, et au territoire des

---

6. SCHOONBAERT (S.), *La voirie bordelaise au XIX<sup>e</sup> siècle. L'administration et les pratiques municipales d'aménagement urbain (1807-1886)*, ouvr. cité, p. 542-543.

7. SCHOONBAERT (S.), *ibidem*, p. 555.

8. CALLAIS (Ch.) et JEANMONOD (Th.), *Bordeaux patrimoine mondial ; Tome 1 – La fabrication de la ville*, Bordeaux, 2012, p. 200-201.

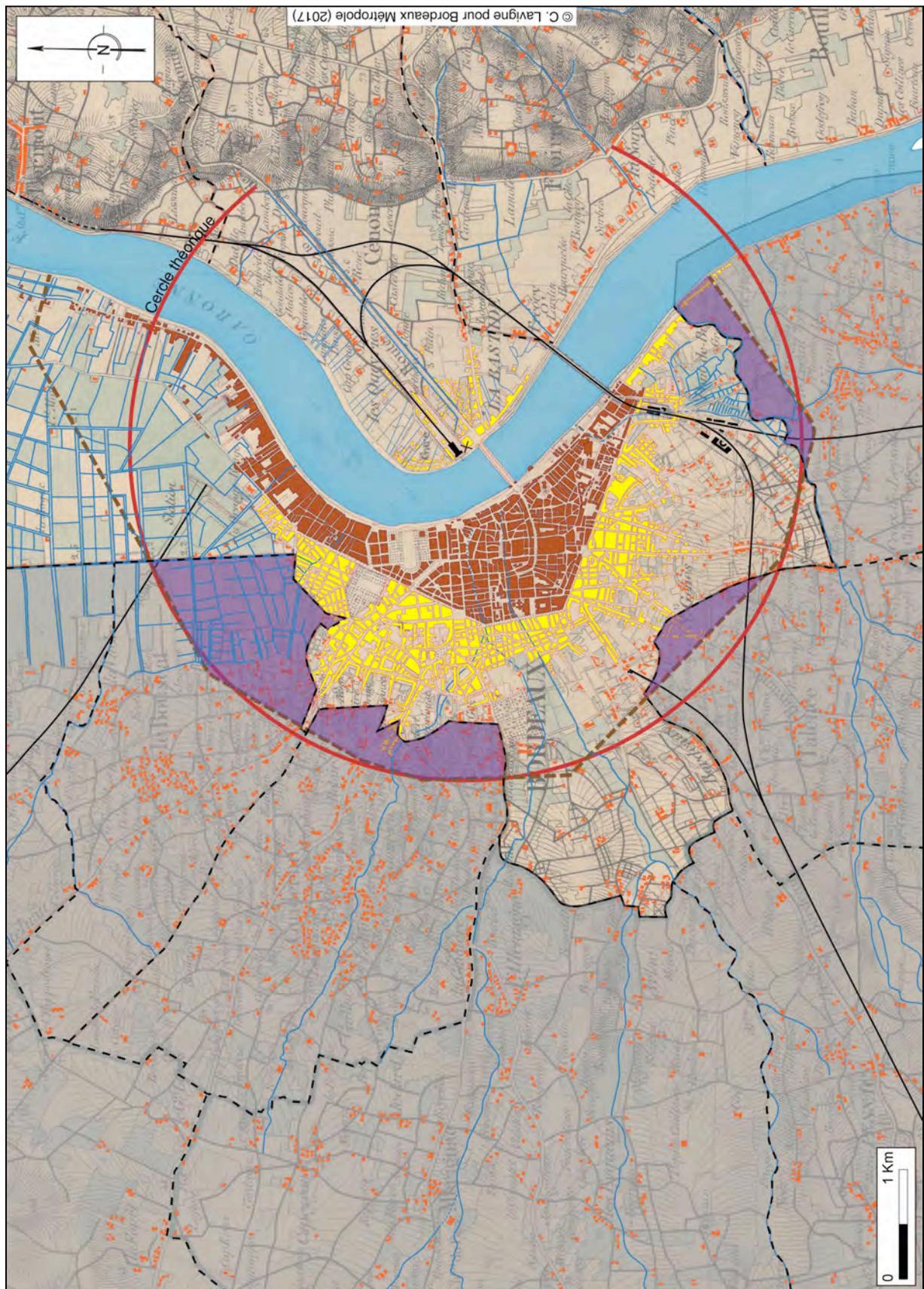


Fig. 22 : L'annexion, en 1865, d'une partie des communes limitrophes de Bordeaux (en violet) permet de réaliser un emboîtement auto-similaire du territoire communal dans la forme du boulevard caractéristique de la conception Moderne de l'espace.

communes du Bouscat, de Caudéran, de Talence et de Bègles inclus dans le périmètre des boulevards en cours de construction, en rive gauche. Partant, c'est un emboîtement auto-similaire du territoire communal dans la forme du boulevard qui est mis en œuvre, confortant la conception Moderne de la ville pensée comme un lieu unitaire, c'est-à-dire mono-polaire, dont l'unité permet de transcender les différences.

## VII — REMPLIR L'ENVELOPPE : L'EXTENSION DE L'ESPACE *INTRA* BOULEVARD DANS LA SECONDE MOITIÉ DU XIX<sup>e</sup> SIECLE

La carte de Bordeaux de l'atlas du département de la Gironde, éditée vers 1902 (fig. 23), permet d'évaluer, par comparaison avec la carte d'Etat-Major de 1846, l'extension de l'espace urbain *intra* boulevard dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle.

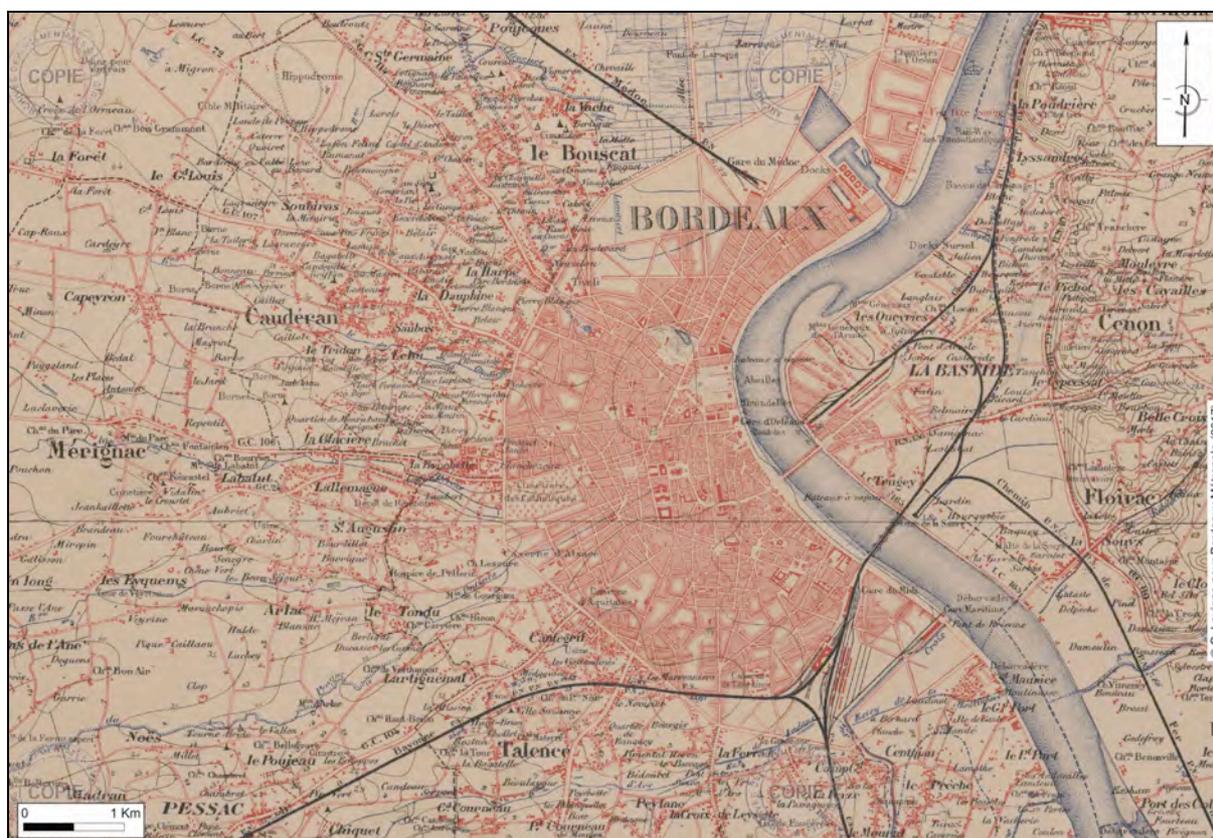


Fig. 23 : Détail de la carte de Bordeaux tirée de l'atlas du département de la Gironde éditée en 1902 au 1/40.000<sup>e</sup> (AD 33, 1 Fi 1046/13).

A la date de la carte, la construction des boulevards est achevée (fig. 24). L'espace compris entre les anciennes limites des faubourgs (en rose) et les boulevards (en marron) a été urbanisé à la faveur de la création de nouvelles rues (en bleu turquoise). Celles-ci sont particulièrement nombreuses au sud du cimetière et au nord de la gare, découpant l'espace de

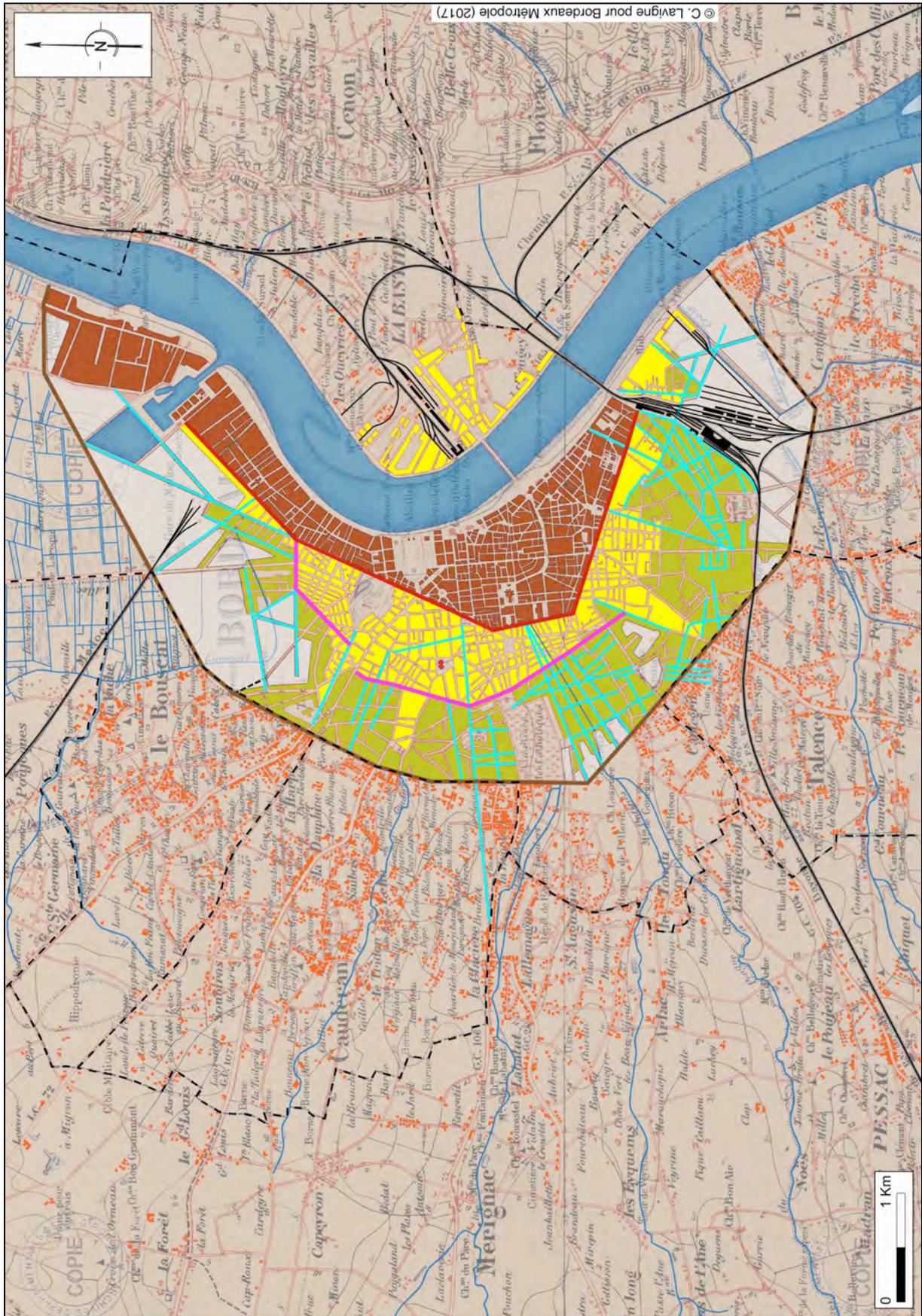


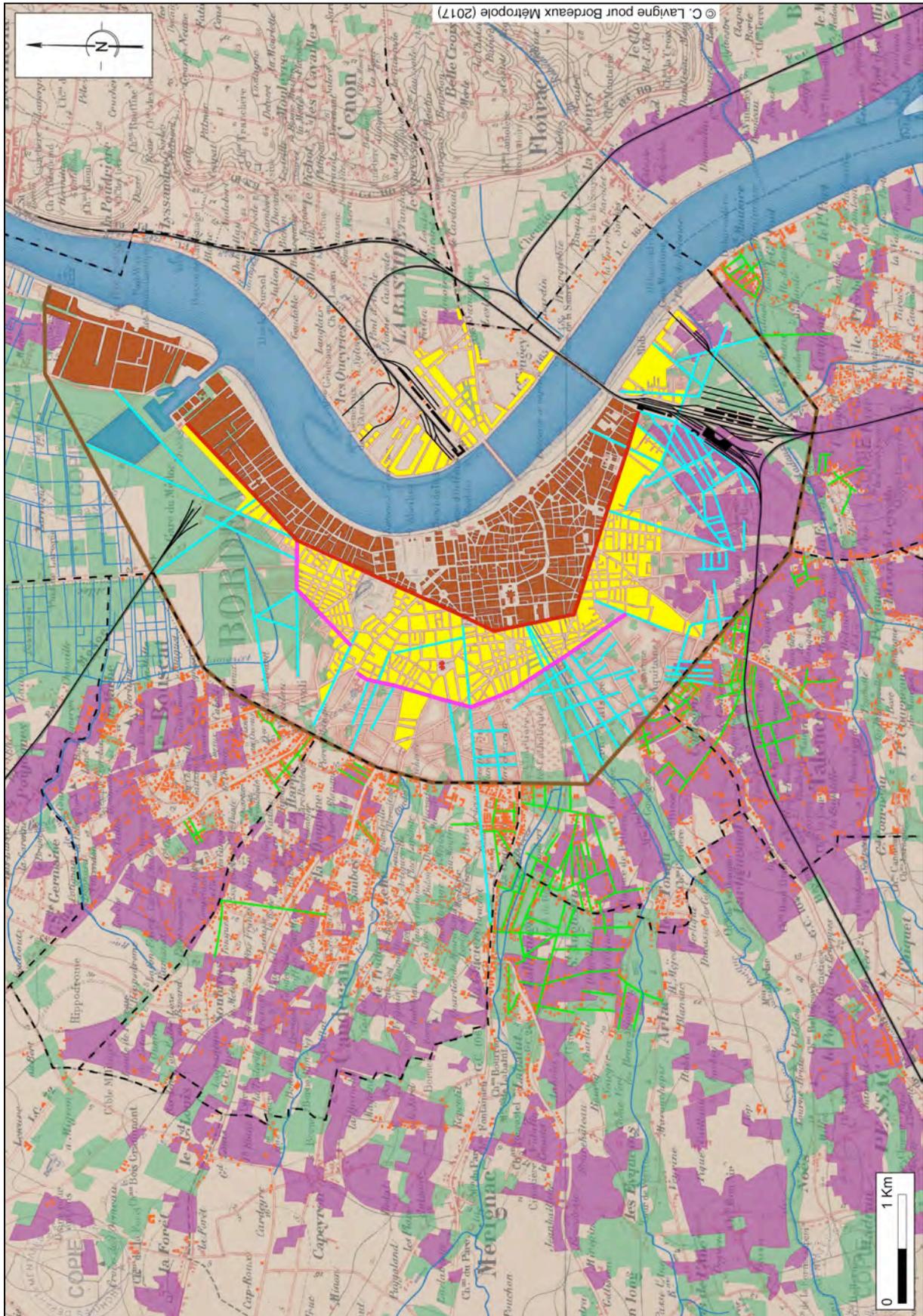
Fig. 24 : L'extension de l'espace *intra boulevard* (en vert) dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle réalisée à partir des percées de rues nouvelles (en bleu turquoise), d'après la carte de Bordeaux de l'atlas départemental de la Gironde éditée en 1902 (AD33, 1 Fi 1046/13).

façon très géométrique, ce qui laisse penser à des lotissements. Elles sont plus éparées ailleurs, mais toujours localisées à l'intérieur de la ceinture des boulevards, signe d'une conception de l'aménagement de la ville fermée sur ses limites. Les seules exceptions sont le prolongement de la rue Judaique sur le territoire de Caudéran (avenue de la République) et la création de quatre rues situées à cheval sur les boulevards, entre Talence et Bordeaux (rue Danton/Laboye, rue Carnot/de Talence, rue Adolphe Huc/passage Perey, rue Charles Laterrade/Etcheto). Si les parties ouest, sud et sud-ouest de l'espace *intra* boulevards sont bien remplies, les zones nord et sud-est, jadis occupées par des marais, restent encore largement vides d'habitations, dévolues à des activités industrielles, ferroviaires et portuaires (en blanc). A l'extérieur des boulevards, en revanche, l'habitat conserve son organisation héritée des siècles précédents, c'est-à-dire majoritairement dispersé, à l'exception des quartiers du Bouscat et de Caudéran qui se sont densifiés. Des évolutions commencent, toutefois, à s'opérer rééquilibrant, de fait, la localisation de cet habitat dispersé *extra* boulevard vers le sud-ouest et le sud de la ville.

En reportant le relevé des masses parcellaires (les quartiers agricoles délimités par des chemins) de la carte d'Etat-Major de 1846 sur la carte de 1902 (**fig. 25**, en marron), on constate, en effet, l'apparition de nouveaux tracés (**fig. 25**, en vert vif), divisant l'espace de façon très géométrique. Ces lotissements, pour certains encore dépourvus d'habitations si l'on en juge par la cartographie du bâti dispersé (en orange), sont situés dans le quartier de Saint-Augustin de Bordeaux et dans les communes de Mérignac, Talence et Bègles, jusqu'alors peu peuplées. Il y a là un rééquilibrage qui s'amorce de l'occupation de l'espace *extra* boulevard dont on peut se demander s'il est pensé et organisé par les édiles locaux — mais à travers quel organe de délibération et décision communautaires ? — ou auto-organisé. On ne peut manquer d'observer, en effet, que cette extension urbaine est concomitante de la crise du phylloxera qui débute dans le troisième quart du XIX<sup>e</sup> siècle. A partir de 1867/68, la maladie est, en effet, identifiée sur la commune de Floirac d'où elle se propage rapidement vers l'Entre-deux-Mers à la faveur des vents d'Ouest dominants (à cette époque la forêt des landes n'est pas encore plantée), provoquant des dégâts considérables. Une cartographie précise, dressée par le Docteur Azam en 1876<sup>9</sup>, permet de suivre la dissémination de la maladie en Gironde (**fig. 26**, en noir l'état de l'infestation en 1873 et sa progression en 1874 en rouge, 1875 en bleu et 1876 en jaune). A partir du triangle Bordeaux/Libourne/Ste-Foix-la-Grande, totalement infesté en 1873, la maladie progresse rapidement vers le nord et le sud. Sur la rive

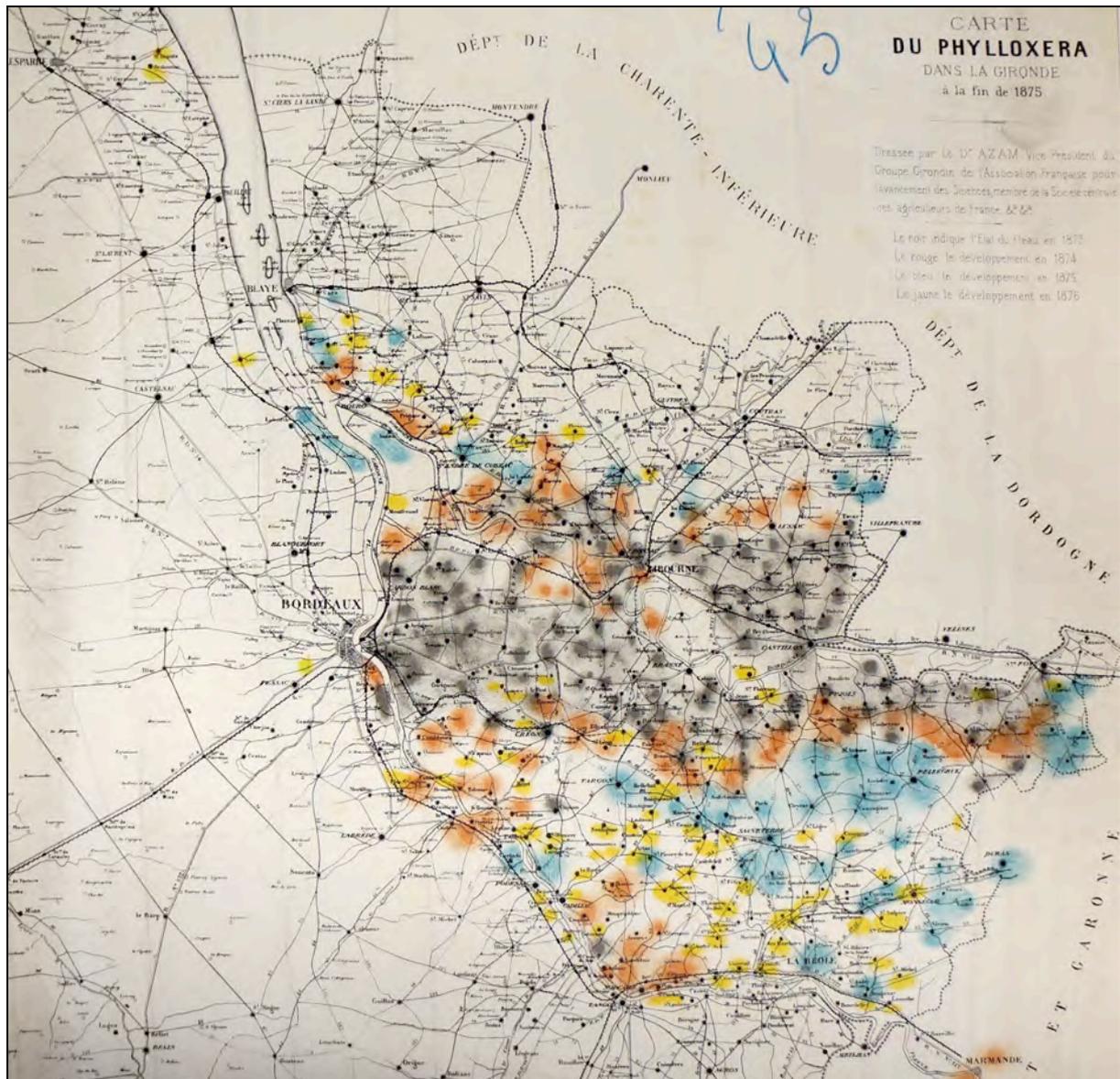
---

9. AZAM (Dr), *Le phylloxera dans le département de la Gironde*, Extrait des mémoires présentés par divers savants à l'académie des sciences, Paris, 1876.



**Fig. 25 :** Les rues nouvelles construites *intra* (en bleu turquoise) et *extra* boulevards (en vert vif) mises en regard avec la nature des cultures de la carte d'Etat-Major de 1846 (en violet : les vignes ; en vert : les prairies), d'après la carte de Bordeaux éditée en 1902.

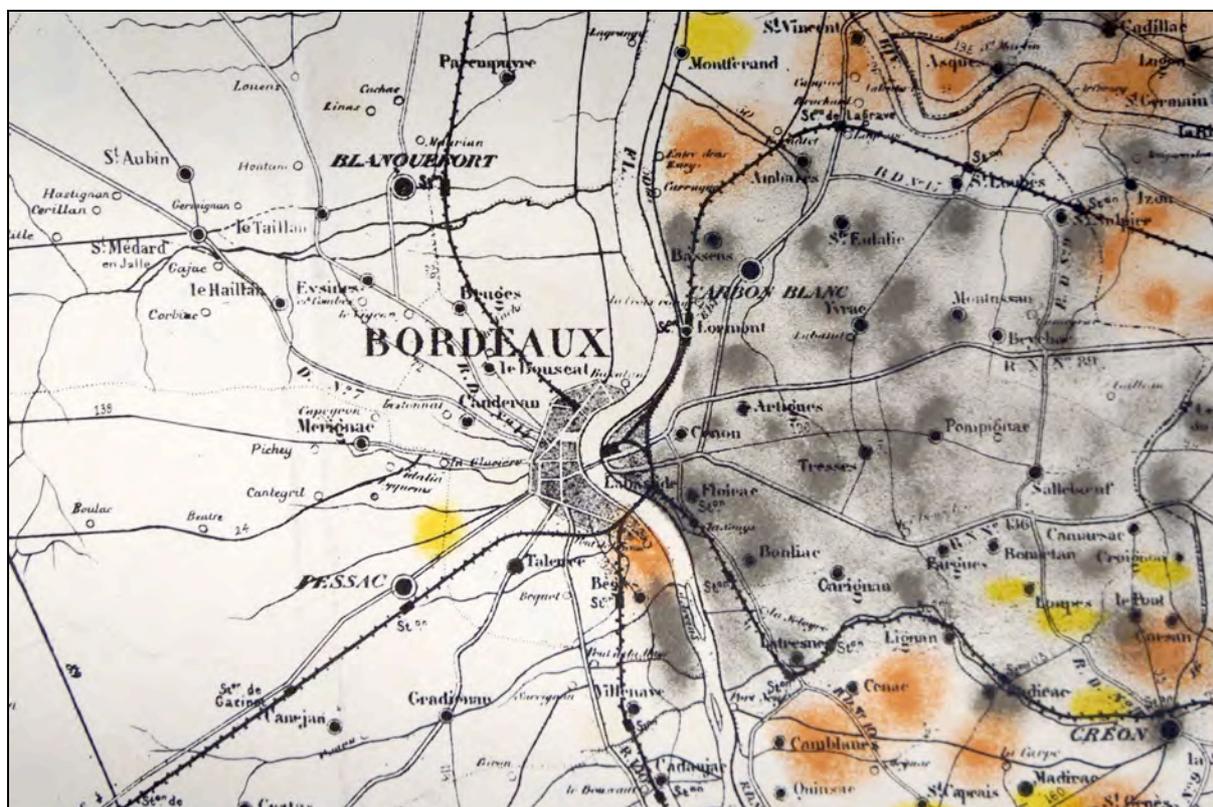
gauche de la Garonne, plusieurs foyers sont aussi signalés autour de Bordeaux, en 1874 sur la palu de Bègles et en 1876 entre Pessac et Mérignac (**fig. 27**).



**Fig. 26 :** AZAM (Dr), *Carte du phylloxera dans la Gironde à la fin de 1875*, Bib. Mun. de Bx, C 10.262 (en noir, l'état de l'infestation en 1873, en rouge son développement en 1874, en bleu en 1875 et en jaune en 1876).

Même si nous n'avons pas trouvé de cartes postérieures à 1876, il est probable que la maladie se soit ensuite propagée à l'ensemble du vignoble suburbain de Bordeaux. Partant, c'est l'hypothèse que nous formulons, il est possible que des propriétaires ruinés par cette crise sanitaire aient cherché à valoriser le foncier ainsi libéré en le lotissant. *Intra* boulevards, c'est tout le quartier situé à l'ouest de la gare qui est en effet loti, vraisemblablement dans le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle (nous n'avons pas trouvé la date précise de ce grand lotissement),

alors qu'il était encore occupé en 1846 (comme le montre la carte d'Etat-Major) par des quartiers de vigne (**fig. 25**, en bleu turquoise). C'est le cas aussi, plus à l'Ouest encore, pour les lotissements implantés au nord de la commune de Talence, sur le quartier de Saint-Augustin et sur la commune de Mérignac (en vert vif).



**Fig. 27** : AZAM (Dr), *Carte du phylloxera dans la Gironde à la fin de 1875* (détail), Bib. Mun. de Bx, C 10.262 (en noir, l'état de l'infestation en 1873, en rouge son développement en 1874, en bleu en 1875 et en jaune en 1876).

Examinons, pour finir, le raccord des voies de grand parcours avec les boulevards (**fig. 28**). On constate que les voies des deux grands réseaux traversant le territoire du Bouscat et de Caudéran sont coupées par les boulevards, loin de leur point de convergence, affaiblissant de fait leur fonction de desserte de la ville. Dans les deux cas, une voie de ces réseaux est privilégiée (l'avenue de la Libération pour le réseau du Bouscat, en vert sur la figure 15, ci-dessus ; l'avenue du général Leclerc pour le réseau de Caudéran, en noir sur cette même figure), qui débouche sur une barrière d'octroi (barrière du Médoc pour la première, barrière de Saint-Médard pour la seconde). Plus au Sud, le prolongement de la rue Judaïque à l'ouest des boulevards conduit à créer une barrière au carrefour des deux axes (barrière Judaïque). Il en est de même au carrefour des anciennes grandes voies situées sur le pourtour sud-ouest et sud de la ceinture des boulevards, soit les rues d'Arès (barrière d'Arès), de Pessac (barrière de

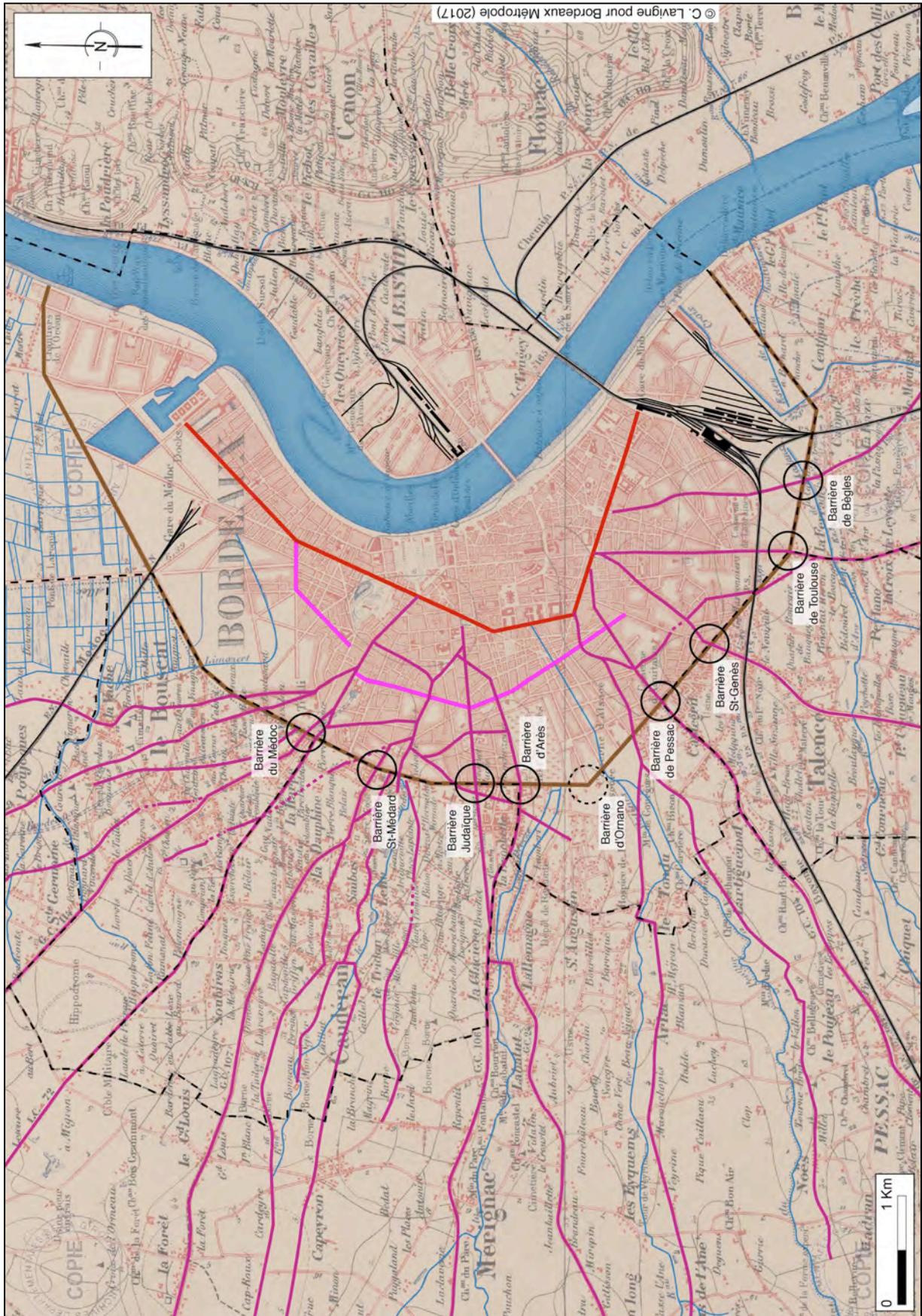


Fig. 28 : Le raccordement des voies de grand parcours (en violet) aux boulevards et la création des barrières d’octroi d’après le carte de Bordeaux de l’atlas départemental de la Gironde éditée en 1902.

Pessac), de Saint-Genès (barrière Saint-Genès) et de Bègles (barrière de Bègles). La seule voie ancienne qui ne fait pas l'objet de la construction d'une barrière au carrefour des boulevards est la rue du Tondu. Quant à la barrière d'Ornano, elle n'existe pas encore, la percée de la rue d'Ornano, qui fait partie du lotissement situé au sud du cimetière, ne se prolongeant pas encore au-delà des boulevards.

## VIII — LA DENSIFICATION DE L'ARC EXTRA BOULEVARD OUEST, SUD-OUEST ET SUD DANS LA PREMIÈRE MOITIÉ DU XX<sup>e</sup> SIÈCLE

Les nécessités de la reconstruction et de l'aménagement du territoire, après la seconde guerre mondiale, conduisent le Ministère de la reconstruction et du logement à réaliser une carte au 1/20.000<sup>e</sup> des zones urbaines les plus denses de la France métropolitaine. C'est le cas de l'agglomération bordelaise, dont la carte est dressée et dessinée en 1946 par R. Jourdheuil d'après les cadastres, photographies aériennes et recollements effectués sur le terrain (**fig. 29**).

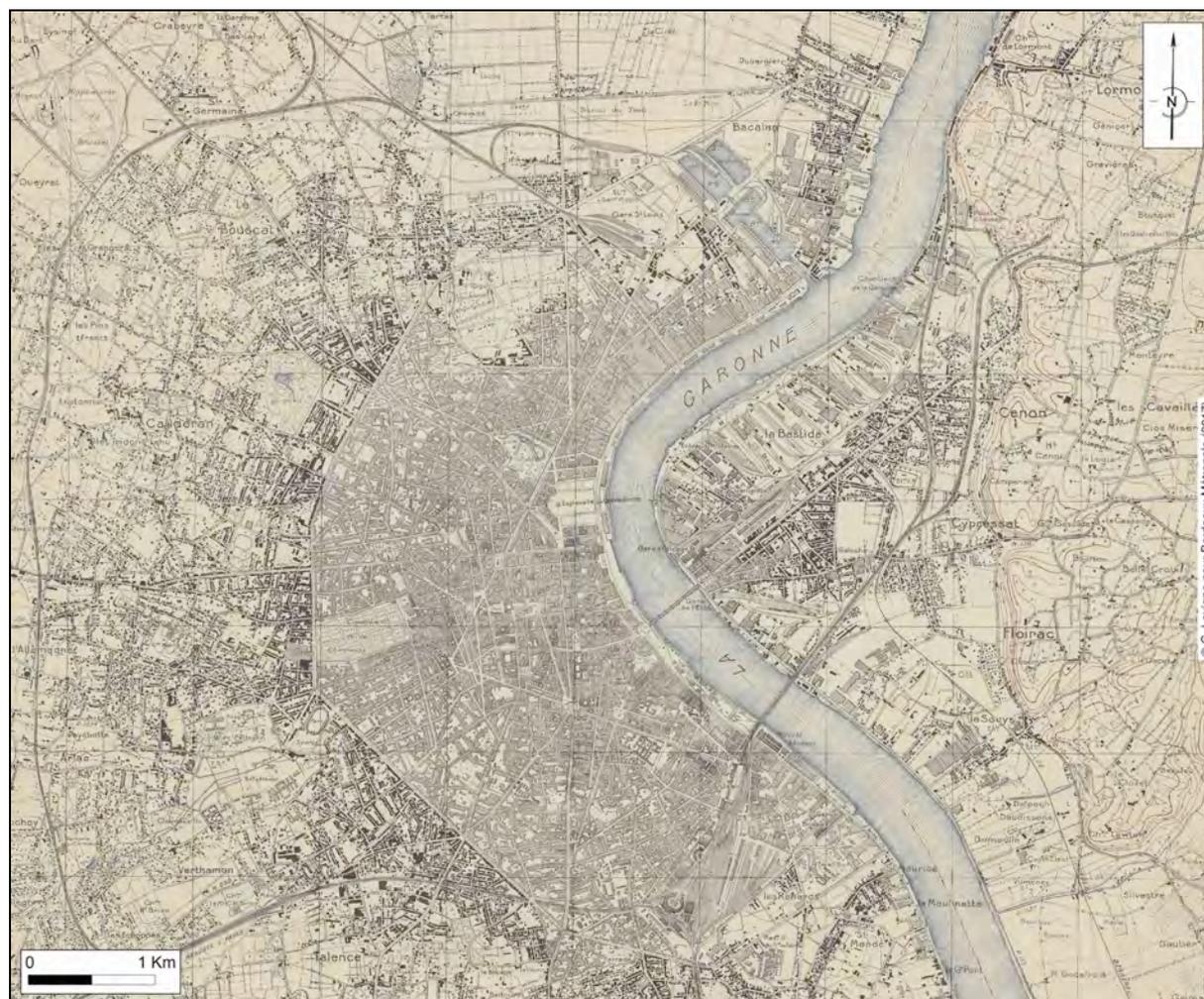


Fig. 29 : Carte de Bordeaux et d'une partie de son agglomération levée par R. Jourdheuil pour le Ministère de la reconstruction et du logement, 1946 (AD 33, 2 Fi 3636).

Cette carte permet d’appréhender les dynamiques de l’espace urbain qui se sont jouées dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle (**fig. 30**).



**Fig. 30** : Analyse morphologique de la carte de Jourdeuil de 1946 (AD 33, 2 Fi 3636).

Trois évolutions majeures apparaissent ainsi de la comparaison de la carte de 1902 :

— Les secteurs de l’espace *intra* boulevards encore vides d’occupation au début du XX<sup>e</sup> siècle ont été aménagés, gagnés soit par l’extension des quartiers d’habitations, soit par celle des industries et activités liées aux bassins à flots (au Nord) et à la gare Saint-Jean (au Sud). Au milieu du XX<sup>e</sup> siècle ne subsistent plus ainsi que quelques quartiers encore totalement vides (en blanc) ;

— A l’extérieur des boulevards, la dynamique d’urbanisation amorcée à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle sur l’arc sud-ouest de la ville (en vert vif), soit sur le quartier de Saint-Augustin et sur les communes de Mérignac (Est), Talence (Nord) et Bègles (Nord), s’est accélérée avec la création de nouveaux lotissements (en bleu turquoise). Cette extension de la tache urbaine s’accompagne de la création d’une nouvelle barrière (d’Ornano) et de la percée d’une grande

voie orientée vers Mérignac (rue du Grand-Maurian et cours d'Ornano) qui traverse ce territoire en diagonale et l'irrigue (en rouge). L'arc nord-est (Caudéran, Le Bouscat) n'est toutefois pas en reste de cette densification urbaine puisque plusieurs lotissements y sont aussi réalisés (comme ceux d'Alsace et de Lorraine ou des maréchaux sur la commune de Caudéran).

— Enfin (même si c'est plus anecdotique par rapport à la problématique des boulevards), il convient de relever que l'urbanisation de la rive droite, seulement amorcée au débouché du pont de Pierre au début du XX<sup>e</sup> siècle, s'est considérablement accélérée avec la construction de premiers lotissements dans les marais situés en arrière du bourrelet alluvial permettant de loger la main d'œuvre nombreuse employée par l'industrialisation du quai Brazza.

## **IX — L'AMÉNAGEMENT DES DERNIÈRES RÉSERVES FONCIÈRES *INTRA* BOULEVARDS ET LA DENSIFICATION DE L'ARC *EXTRA* BOULEVARDS AU NORD DANS LA SECONDE MOITIÉ DU XX<sup>e</sup> SIÈCLE**

Les aménagements opérés dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle s'inscrivent dans le prolongement de la dynamique amorcée avant guerre, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des boulevards (**fig. 31**) :

— S'agissant de l'espace *intra* boulevards, les dernières réserves foncières sont aménagées, soit principalement le quartier du Grand Parc, dans les années 1960 (parfait exemple du mouvement moderne en architecture), dont le plan d'ensemble et les bâtiments sont implantés parallèlement aux boulevards (en jaune). Rien du parcellaire hérité n'est ici conservé. Cet ensemble fait écho à un autre aménagement contemporain (celui de Mériadeck), situé, lui, en bordure des cours. D'autres aménagements s'observent ponctuellement, à l'ouest des bassins à flots ou au sud de la gare Saint-Jean, sans que, pour autant, une forme significative ne se dégage.

— S'agissant de l'arc *extra* boulevards, les secteurs sud, sud-ouest et ouest ayant été surinvestis depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle (en vert vif et bleu turquoise), c'est sur la seule partie encore libre, soit le grand marais de Bordeaux et du Bouscat, que se concentrent les aménagements (en jaune). Desséché et pour une large partie remblayé, le marais fait l'objet, à partir de 1959, d'une politique systématique d'acquisition par la Mairie de Bordeaux qui constitue une réserve foncière d'environ 2000 hectares entre les bassins à flots et la Jalle de Blanquefort. Le projet est d'y installer la Foire internationale. Entre 1962 et 1966, des travaux d'assainissement sont entrepris afin de mettre les terrains hors d'eau. Un lac de 160 hectares est ainsi ouvert par dragage et 19 millions de mètres cubes de sable et de graviers sont extraits

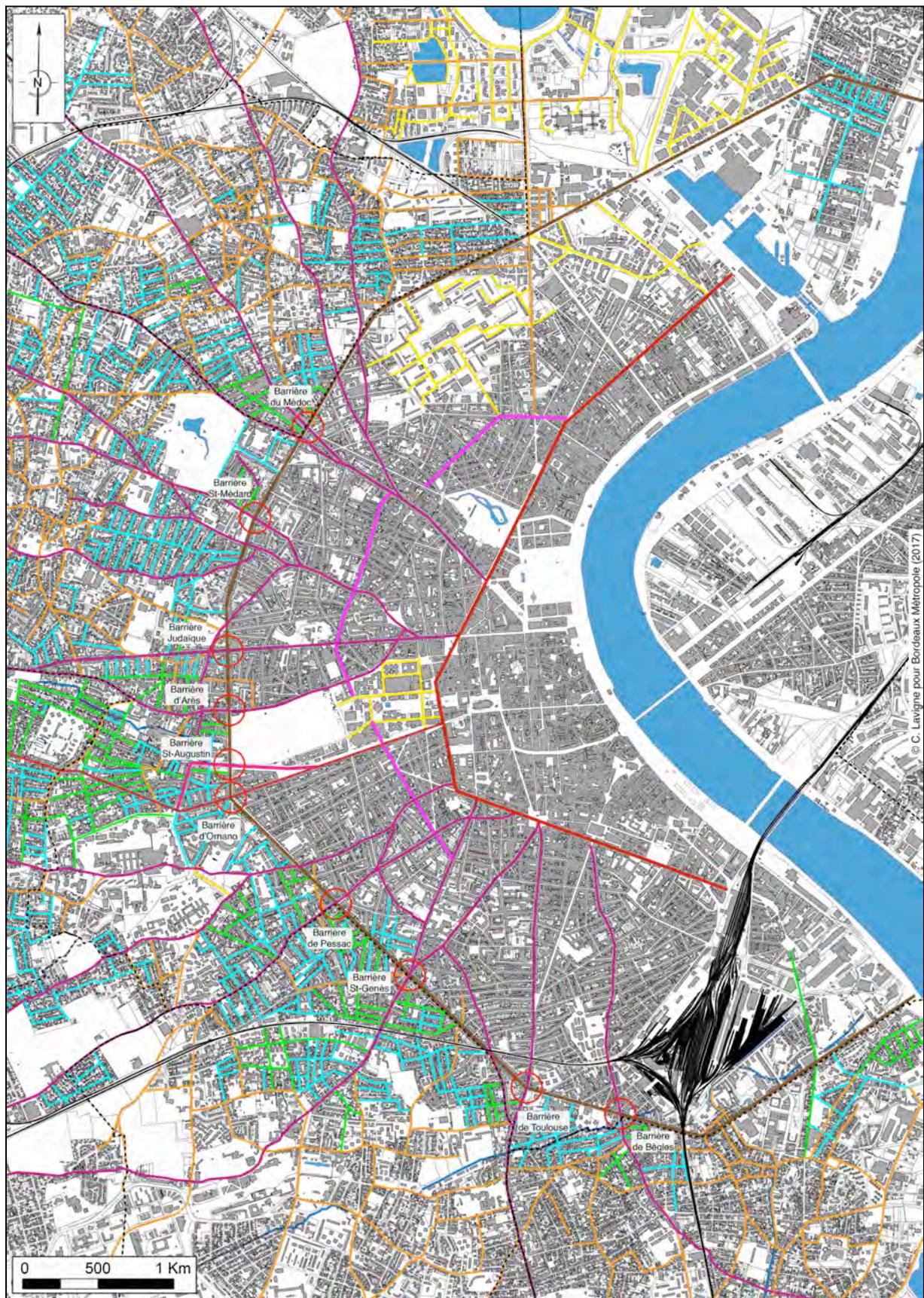


Fig. 31 : Analyse morphologique du périmètre élargi des boulevards, d'après la BD parcellaire de l'IGN (2017).

et épandus autour du plan d'eau, surélevant ainsi les terrains d'environ 3 mètres. Le réseau routier, prévoyant le raccordement des boulevards avec l'autoroute et la rocade, est dessiné à la même époque.

En 1965 est créée la SAUNAB dont la finalité est l'aménagement, sur les 1700 hectares du site, d'un parc d'exposition, d'un palais des congrès, d'un centre commercial, d'une plaine des sports, d'un stade, d'une gare routière, d'un secteur d'habitation de 15.000 logements et d'un secteur hôtelier. Ce programme donne lieu, dès l'année suivante, à un concours d'urbanisme dont le lauréat est l'architecte Xavier Arsène-Henry. Son projet est fondé sur le végétal, conçu comme élément d'identification des unités bâties. Le raccordement du nouveau quartier à la ville s'articule autour de la place Ravezies qui ouvre sur une avenue tracée selon l'axe des allées de Boutaut, bordée par les gratte-ciel des premières « clairières ».

Confronté à la surface du quartier à aménager et à l'impossibilité de tout planifier, Xavier Arsène-Henry adapte son programme initial de réalisation, préférant des propositions souples et évolutives. Il disperse, autour du lac, des « germes » d'activité qui peuvent se densifier en fonction des besoins tandis qu'une importante réserve foncière est mise à disposition des futurs promoteurs. Le quartier est ainsi conçu comme un système en évolution permanente, une structure organique se développant, selon la demande, dans la longue durée.

Les pôles sont dispersés autour du lac, structurés par une voirie qui définit une sectorisation très souple. Des groupements d'activité vont ainsi se former à partir du hall des expositions (1969). D'autres secteurs se dessinent autour du palais des congrès (1971), des antennes sportives (1974), du GAN (1976), du centre commercial Auchan (1980) puis de l'URSSAF (1985) et d'IBM (1990). Les logements, quant à eux, sont répartis en groupes de bâtiments le long de la berge sud-est du lac. Ces cités forment des îlots de vie au sein d'épaisses couronnes végétales d'où le nom de « clairières » que propose l'architecte. Elles s'organisent autour d'immenses tours reliées par une dalle de béton, conçue comme une place publique bordée de commerces, sous laquelle se garent les voitures. Sur les cinq clairières prévues initialement, seules deux seront réalisées : Le Lauzun (1972) et Les Aubiers (1971).

D'un point de vue morphologique, on constate encore une fois, une coupure franche entre l'intérieur et l'extérieur du boulevard (**fig. 32**). A l'intérieur, plusieurs axes morphogénétiques (cours du Médoc (en jaune), Cours Saint-Louis (en rouge), Cours Balguerrie (en violet)) organisent le parcellaire attendant, créant un enchevêtrement de trames. A l'extérieur, les formes héritées du marais desséché organisent, à l'intérieur d'une grande trame géométrique, les implantations commerciales, hôtels et lotissements (en vert), hormis autour du lac où elles se disposent plus souplement (en rose).

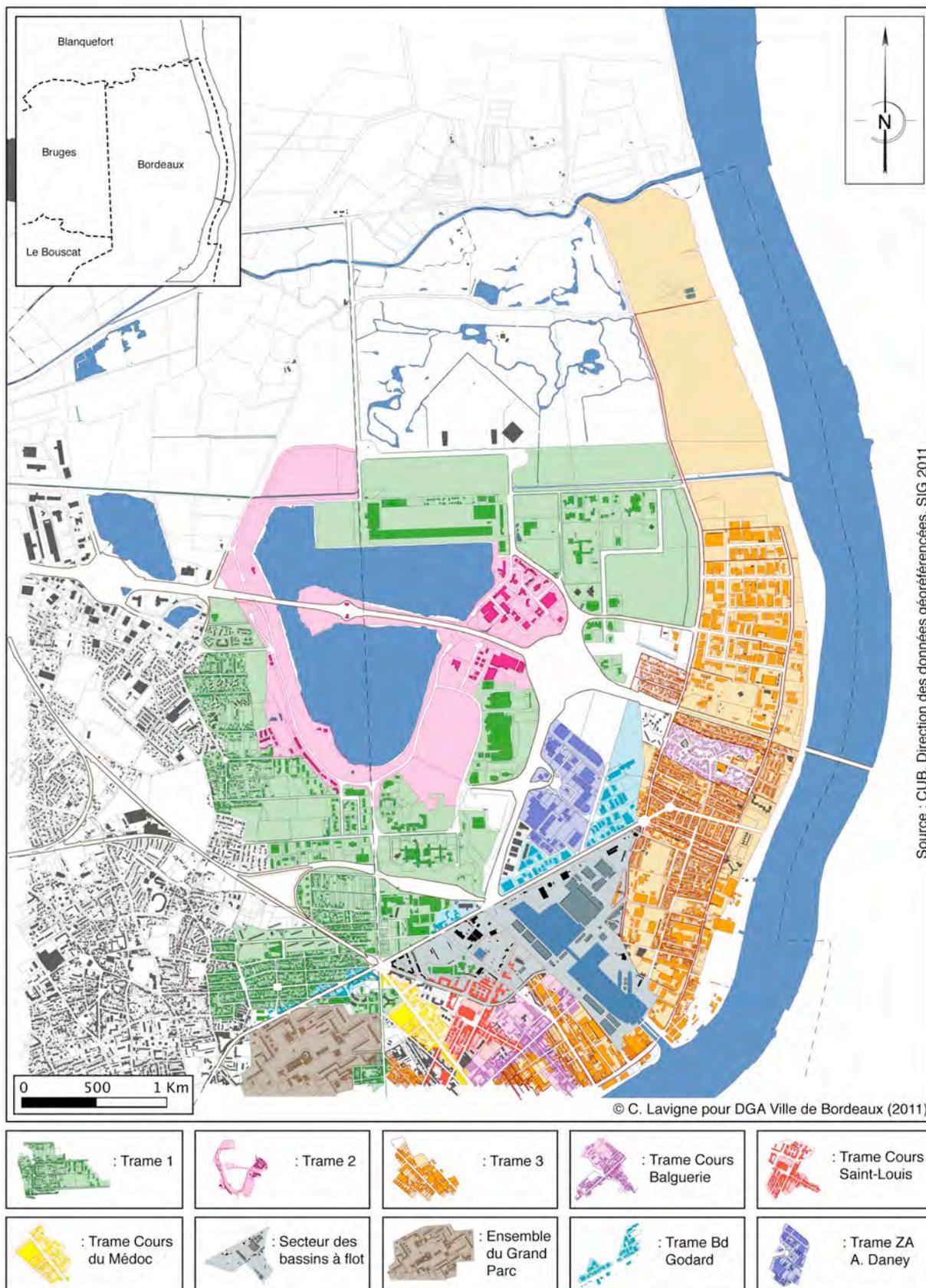


Fig. 32 : La morphologie du quartier de bordeaux Nord, d'après une étude archéogéographique de C. Lavigne réalisée pour la DGA de la ville de Bordeaux en 2011.

L'observation de l'insertion du boulevard dans le réseau viaire local permet d'identifier trois situations distinctes : 1- une perméabilité totale du boulevard qui est traversé par des rues plus ou moins importantes qui assurent une connexion des espaces situés de part et d'autre de son axe (**fig. 33**, en vert). Entrent notamment dans cette catégorie les voies de grand parcours héritées du Moyen Âge, voire de l'Antiquité (en violet) ; 2- une imperméabilité partielle du boulevard, les rues qui desservent les espaces *intra* et *extra* boulevards étant coupées par son axe bien que morphologiquement alignées ; 3- une imperméabilité totale du boulevard, les rues qui desservent les espaces *intra* et *extra* boulevards butant sur l'axe du boulevard mais ne se prolongeant pas au-delà (en rouge).

La ventilation chronologique de ces rues en fonction de leur plus ou moins grande perméabilité ou imperméabilité n'apporte pas d'informations déterminantes, si ce n'est la mise en évidence que la perméabilité entre les espaces *intra* et *extra* boulevards est majoritairement liée aux voies de grand parcours héritées du Moyen Age, voire de l'Antiquité (**fig. 34, 35 et 36**).

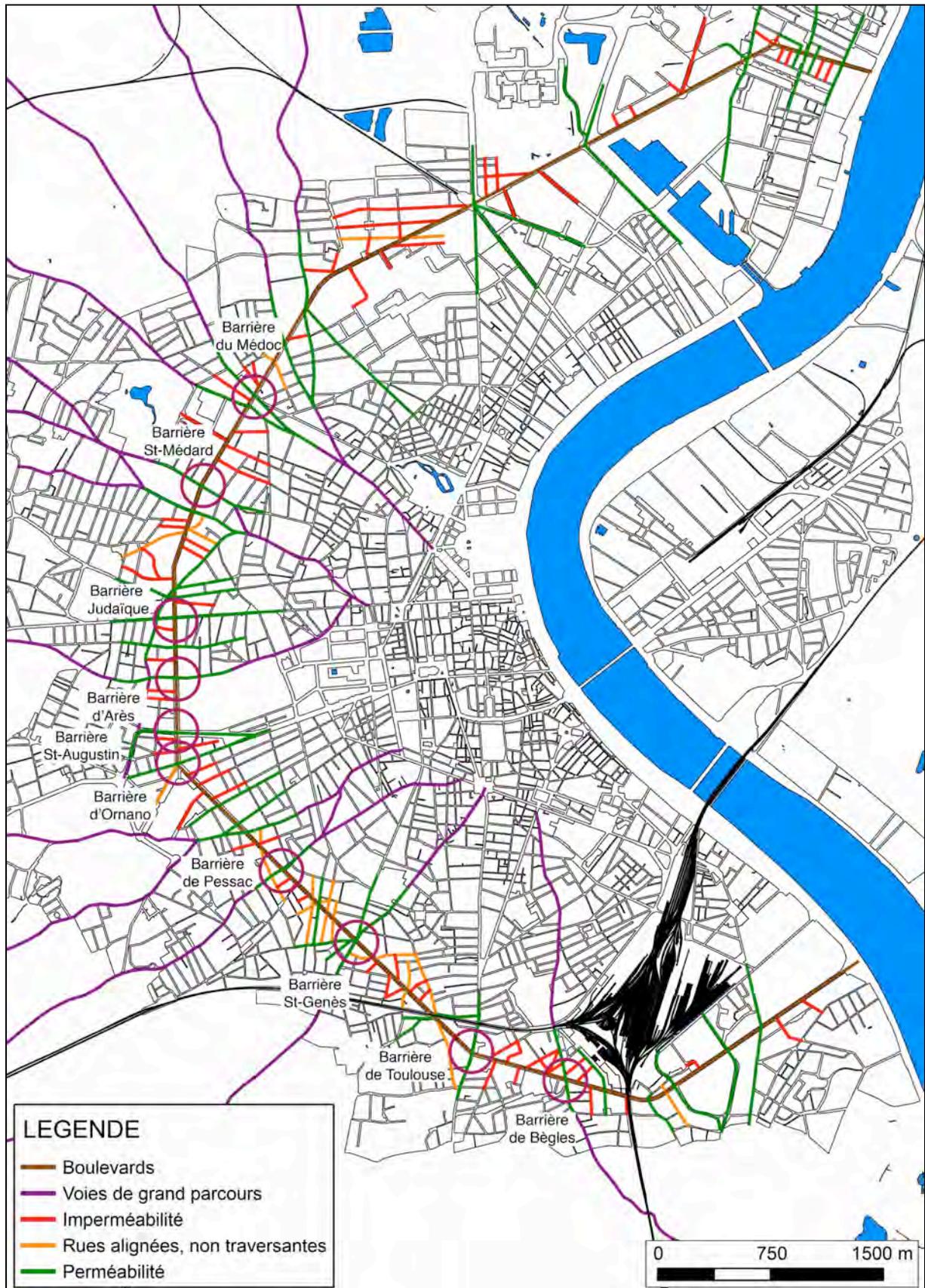


Fig. 33 : L'insertion du boulevard dans le réseau viaire actuel et les perméabilités et imperméabilités morphologiques qu'il crée de part et d'autre de son axe.

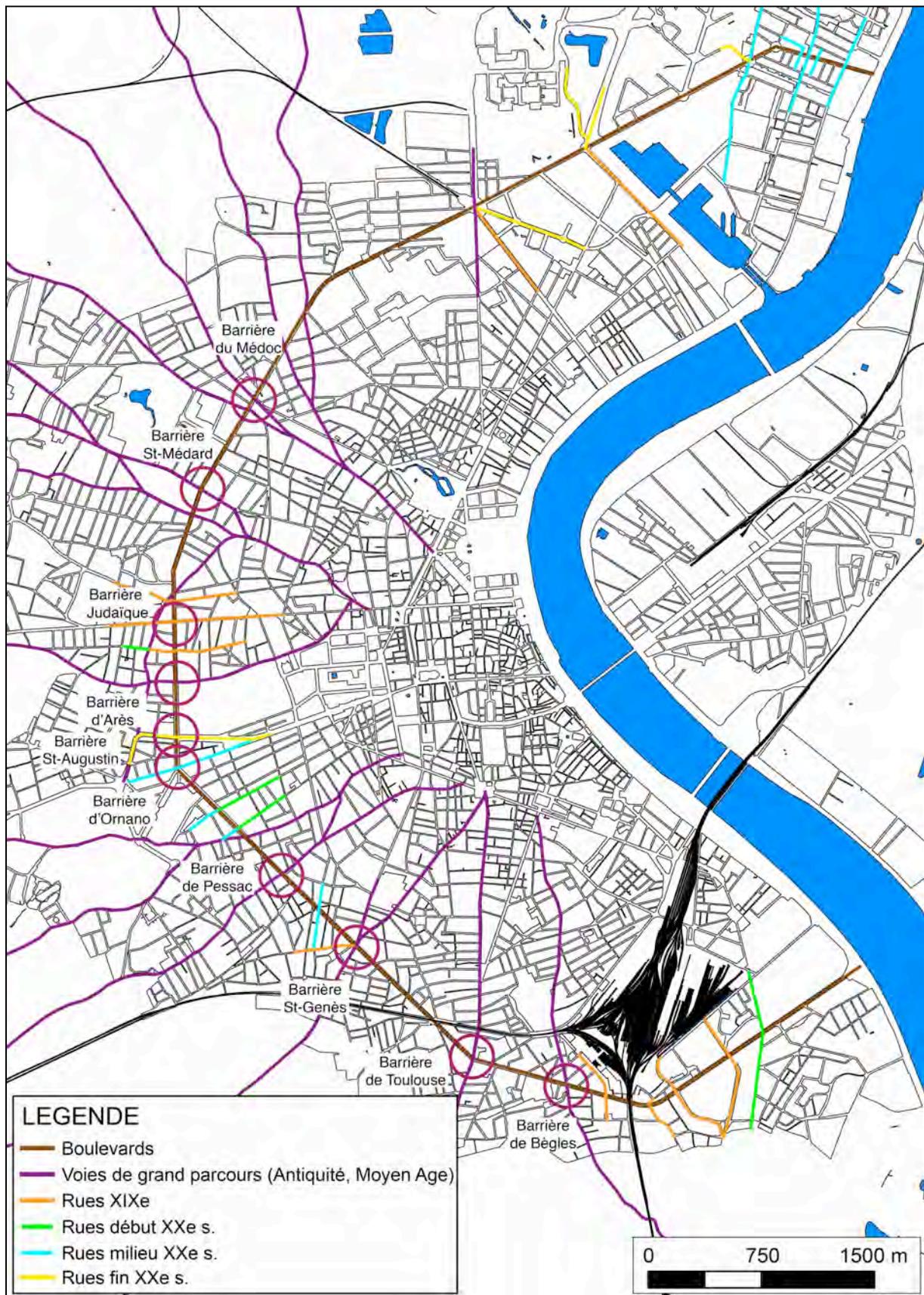


Fig. 34 : La ventilation chronologique des rues qui traversent les boulevards et assurent ainsi une perméabilité entre les quartiers *intra* et *extra* boulevards.

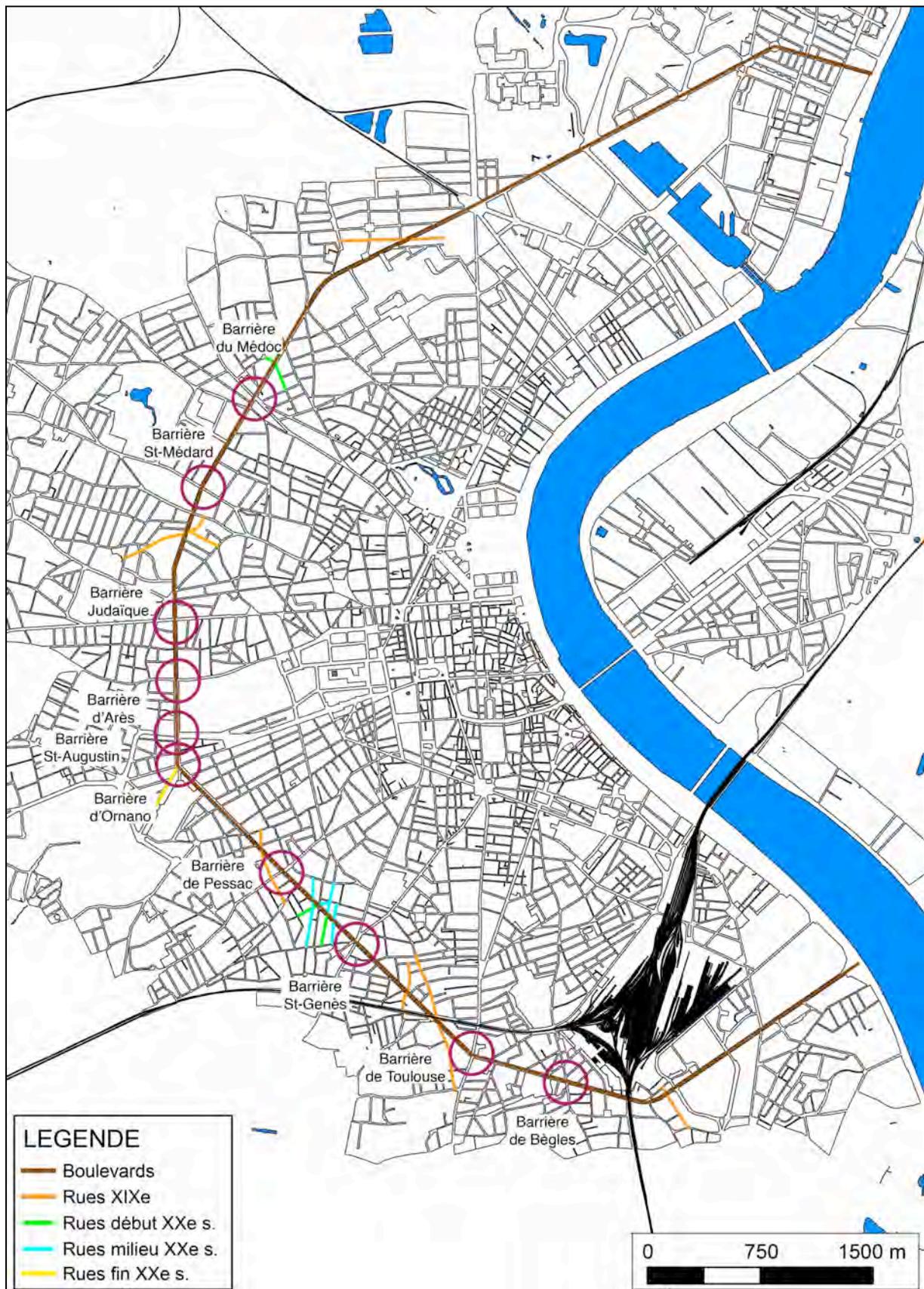


Fig. 35 : La ventilation chronologique des rues alignées mais coupées par les boulevards qui assurent une perméabilité partielle entre les quartiers *intra* et *extra* boulevards.

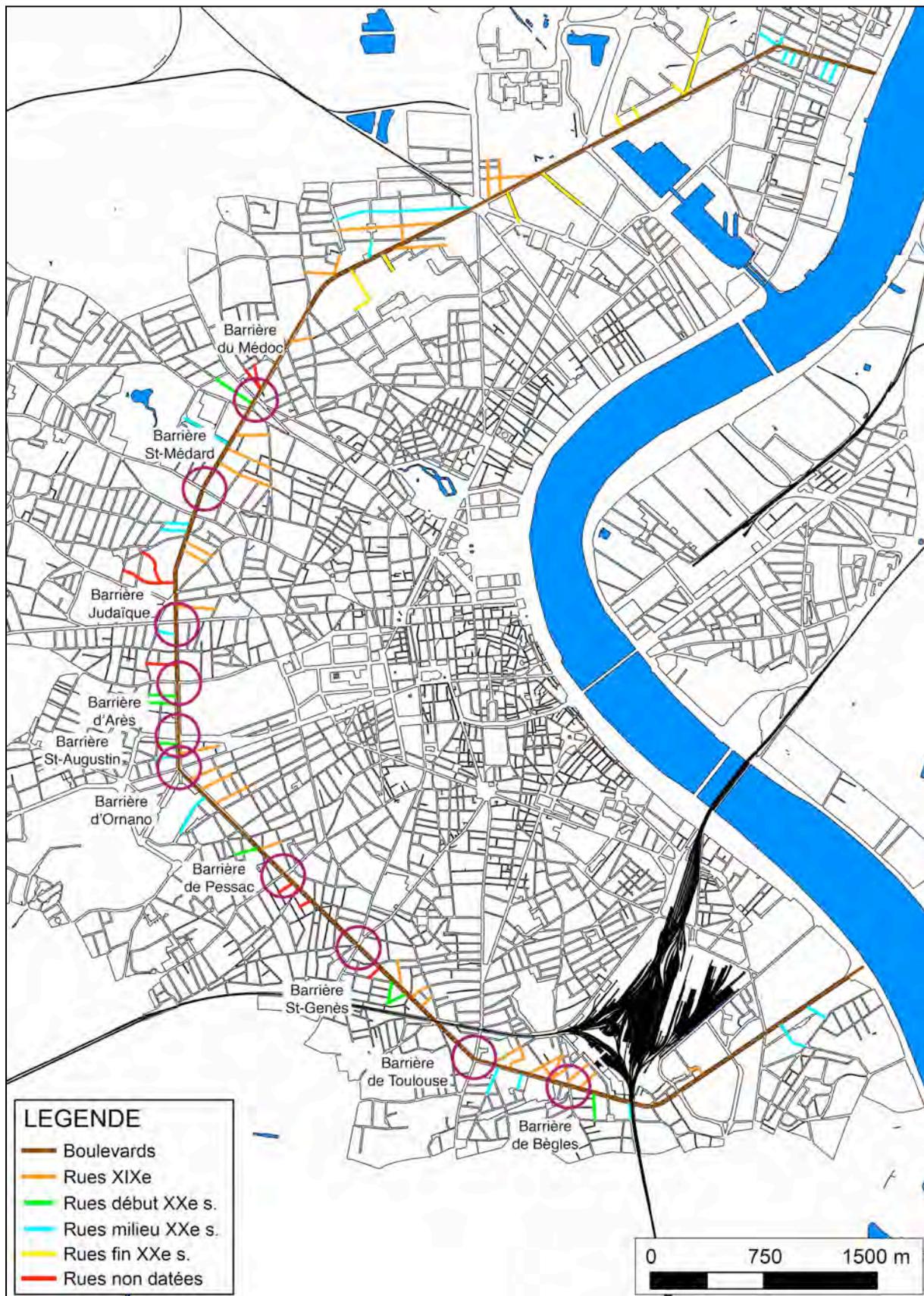


Fig. 36 : La ventilation chronologique des rues coupées par les boulevards provoquant une imperméabilité totale entre les quartiers *intra* et *extra* boulevards.

## CONCLUSIONS

Plusieurs enseignements se dégagent de l'analyse des cartes et plans mobilisés pour cette étude des boulevards et de la petite banlieue de Bordeaux :

— Les boulevards participent d'une conception fermée de l'espace urbain, qui est le propre de la ville (entendu comme géotype de l'urbain) depuis la fin du Moyen Âge et dont témoigne la volonté de limiter l'extension des faubourgs par des rues formant enveloppe. Ce modèle idéal continue de prévaloir au XIX<sup>e</sup> siècle et d'orienter l'action des édiles locaux. En ce sens, les boulevards ne concourent pas d'une nouvelle configuration de l'urbain qui serait liée à l'avènement de l'âge industriel ; ils sont la fin d'un modèle, pas le début d'un nouveau.

— En revanche, et c'est là qu'il y a innovation, le tracé des boulevards est la réification (c'est notre hypothèse) d'une représentation classique de la Modernité qui assimile la ville à un globe (donc au cercle) dont l'organisation est réputée régie par les lois de la géométrie et des mathématiques. Cette représentation qui travaille les théoriciens de l'architecture et de l'urbanisme depuis la Renaissance participe de l'émergence d'un projet de tracé circulaire autour de Bordeaux, formulé plusieurs fois au XVIII<sup>e</sup> siècle, et qui ne se réalisera qu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle.

— A cette référence à la géométrie du cercle s'ajoute un autre emprunt à la conception de l'espace des Modernes (c'est la deuxième innovation) : celle de l'emboîtement auto-similaire des formes dans le territoire qui participe d'une conception de la ville comme lieu unitaire, c'est-à-dire mono-polaire, dont l'unité permet de transcender les différences.

— Cette conception de la ville comme lieu unitaire, fondée sur le couple *urbs/civitas*, justifie le prélèvement d'une fiscalité à ses portes et l'implantation de barrière d'octroi. Celles-ci sont implantées au carrefour de quelques unes des voies de grand parcours qui convergent vers la ville avec, dans le cas de réseaux convergeant, une sélection de certains tracés au détriment des autres.

— Concomitamment, cette ville élargie se trouve, dès l'achèvement de sa nouvelle ceinture, débordée par un processus auto-organisé de lotissements péri-boulevards favorisé (c'est une autre de nos hypothèses) par la disponibilité nouvelle d'un foncier, dévolu, jusqu'en 1875, à la culture de la vigne et que la crise du phylloxera va progressivement libérer. Ces lotissements se développent à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle sur l'arc sud-ouest des boulevards, rééquilibrant le poids des quartiers semi-groupés hérités de la configuration de l'urbain réticulaire du premier Moyen Âge disposés sur les communes de Caudéran et du Bouscat, jadis possessions foncières de la basilique Saint-Seurin. Cette dilatation de l'espace ruine, d'une certaine manière, le projet des édiles locaux

de maintenir la ville dans une limite franche. C'est une nouvelle forme de l'urbain qui se met en place.

— La seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle voit l'achèvement de la péri-urbanisation des boulevards dans le seul secteur jamais occupé, celui des anciens marais qui sont largement remblayés et urbanisés.

## TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	2
I — DES FAUBOURGS ENCORE TRES LÂCHES AU DÉBUT DU XVIII <sup>e</sup> SIECLE : ANALYSE DE LA CARTE DE MASSE DE 1705.....	5
II — L’EXTENSION DES PREMIERS FAUBOURGS AU SUD ET AU NORD : L’APPORT DE LA CARTE DE LATTRE DE 1755.....	7
III — UN RÉSEAU CENTRIPÈTE DE VOIES DE GRAND PARCOURS : ANALYSE DE LA CARTE DE CASSINI DE 1769.....	9
IV — EXTENSION ET TENTATIVE DE CONTROLE DE LA TACHE URBAINE A L’OUEST : L’APPORT DU PLAN DE PIERRUGUES ET BERO DE 1835.....	12
V — CHANGEMENT D’ÉCHELLE : ANALYSE DU GRAND TERRITOIRE DE BORDEAUX À TRAVERS LA CARTE D’ETAT-MAJOR DE 1846.....	17
VI — DONNER UNE NOUVELLE LIMITE À LA VILLE : LA CONCEPTION IDÉELLE ET GÉOMÉTRIQUE DU PROJET DES BOULEVARDS.....	20
VII — REMPLIR L’ENVELOPPE : L’EXTENSION DE L’ESPACE <i>INTRA</i> BOULEVARD DANS LA SECONDE MOITIE DU XIX <sup>e</sup> SIECLE.....	30
VIII — LA DENSIFICATION DE L’ARC EXTRA BOULEVARD OUEST, SUD-OUEST ET SUD DANS LA PREMIÈRE MOITIÉ DU XX <sup>e</sup> SIÈCLE.....	37
IX — L’AMÉNAGEMENT DES DERNIÈRES RÉSERVES FONCIERES <i>INTRA</i> BOULEVARDS ET LA DENSIFICATION DE L’ARC <i>EXTRA</i> BOULEVARDS AU NORD DANS LA SECONDE MOITIÉ DU XX <sup>e</sup> SIÈCLE.....	39
CONCLUSIONS.....	48
TABLE DES MATIERES.....	50