

Sylvain Schoonbaert

La voirie bordelaise au XIX^e siècle. L'administration et les pratiques municipales d'aménagement urbain (1807-1886)

Profondément marquée par son expansion démographique, économique et topographique dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, la ville de Bordeaux n'en connaît pas moins au siècle suivant un développement original. Sa croissance démographique relativement faible, la continuité de ses relations commerciales et portuaires, son industrialisation particulière, son développement spatial important en font un objet d'étude singulier. Son histoire et ses traditions la placent à la fois dans le souvenir d'une période prospère et dans les réalités de l'époque industrielle à laquelle elle semble s'être mal adaptée. Les processus de modernisation de cette ville sont au centre de cette recherche mais ils sont examinés ici à partir d'un domaine particulier de l'aménagement urbain : la voirie.

L'administration municipale des rues de cette ville est en effet un champ privilégié d'analyse de son développement urbanistique. Sans entreprendre d'établir un portrait exhaustif de ses mutations, ce sont les conditions de ces transformations qui sont étudiées, en privilégiant les rôles de la société édilitaire locale. À une époque où les villes paraissent élaborer des stratégies semblables entre-elles, nous proposons d'observer comment les choix d'aménagement viaire bordelais ont été conditionnés par des préoccupations de longue durée ou, au contraire, par des décisions apparemment arbitraires et autoritaires reproduisant et transformant des nécessités sociales éprouvées depuis longtemps et que l'on peut lire dans l'histoire de l'espace urbain et architectural. Le temps, les rythmes et les conditions des révolutions urbaines et municipales sont ainsi mis à l'étude.

Si la question des modèles du développement urbanistique des villes au XIX^e siècle n'est pas le sujet central de cette thèse, il en est cependant question. Tout en se conformant, tardivement et non sans difficultés, en 1851, aux lois nouvelles, notamment à celle du 16 septembre 1807 qui prescrivait l'établissement d'un plan général d'alignement dans les moindres villes et aussi au décret-loi du 26 mars 1852 relatif aux rues de Paris, Bordeaux a développé son territoire selon un plan longuement négocié dans la première et modifié beaucoup dans la seconde moitié du siècle. Les conditions sociales, juridiques, techniques, réglementaires et économiques qui ont conduit à ces changements sont avant tout explicitées et discutées dans la première et la deuxième partie de ce travail. Il en émerge un respect certain de la spéculation et de la construction privées qui ne correspond pas tout à fait à l'esprit, à l'économie ou encore à l'énergie des travaux parisiens mais plutôt à une tradition administrative provinciale, paternelle et bienveillante, à une parcimonie d'interventions soucieuse du respect et de la liberté des contribuables, des négociants et des propriétaires. Sans qu'une révolution urbanistique n'ait véritablement atteint cette ville, on observe néanmoins des tentatives intéressantes de codification entre les domaines public et privé : un développement spectaculaire de la construction dans une société où les édiles ou les élus ont rarement une personnalité forte.

Contrairement à l'idée reçue de l'urbanisme de cette époque, il apparaît que c'est l'entraînement collectif et social, à l'opposé de rares décisions autoritaires de quelques hommes, qui engendre la rénovation de la ville. Cette étude propose ainsi dans sa troisième partie une synthèse des travaux de voirie qui en sont les plus représentatifs et symboliques. À la fois moteur de la modernisation urbaine ou de sa conservation, ils n'en reflètent pas moins les paradoxes. Quelques négociations avec de grands propriétaires entraînent la collectivité

dans un mouvement général d'urbanisation de la banlieue après l'ouverture du grand boulevard de ceinture qui permet un développement considérable de la périphérie. En revanche, au centre ville ou dans les faubourgs, bien que d'importants percements soient mis en œuvre, ces travaux ne représentent qu'incomplètement la modernisation que l'on attendait. Ainsi s'essoufflent les projets de grandes voies à la fin du siècle et les intentions de rénovation ont beau être présentes, elles ne se réalisent pas.

En somme, malgré un processus d'adaptation à un modèle qui planait dans toutes les sociétés urbaines et prenait, au premier abord, des formes comparables, il serait abusif de parler d'« haussmannisation » du territoire urbain bordelais si l'on s'en tient au fait que ce modèle supposé n'est plus pertinent dès lors que l'on observe les traditions édilitaires de cette ville en particulier.

Mots clé : Bordeaux, urbanisme, voirie, aménagement urbain, architecture, XIX^e siècle, alignement, expropriation, assainissement, économie et matériaux de construction, cadastre, cartographie.

En filigrane de couverture : extrait du *Plan de Bordeaux et de sa banlieue* par Louis Longueville, 1907 (Arch. Mun. Bordeaux).

Sylvain Schoonbaert, *La voirie bordelaise au XIX^e siècle. L'administration et les pratiques municipales d'aménagement urbain (1807-1886)*, thèse de doctorat en urbanisme sous la direction de Jean-Pierre Frey et Laurent Coudroy de Lille, Institut d'urbanisme de Paris, Université de Paris XII Val-de-Marne, 2004, 2 vol.