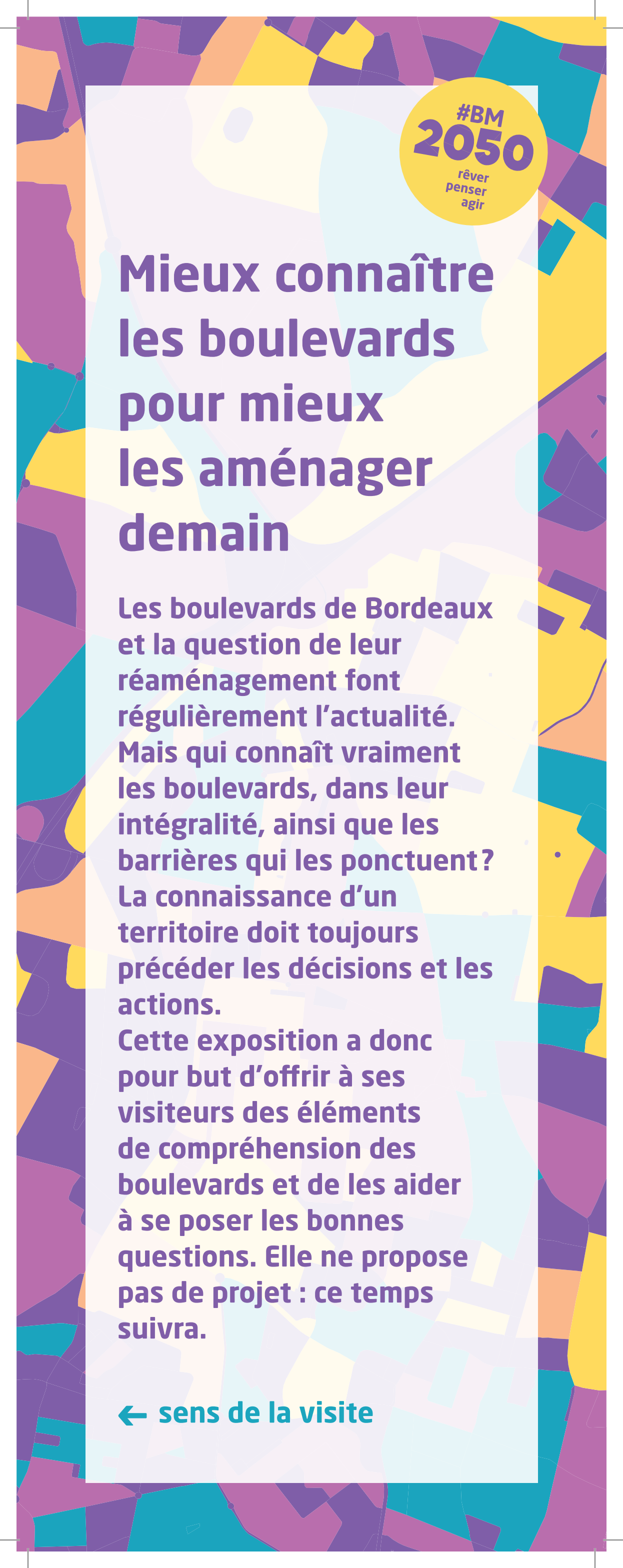




#BM
2050
rêver
penser
agir

Mieux connaître les boulevards pour mieux les aménager demain

Les boulevards de Bordeaux et la question de leur réaménagement font régulièrement l'actualité. Mais qui connaît vraiment les boulevards, dans leur intégralité, ainsi que les barrières qui les ponctuent ? La connaissance d'un territoire doit toujours précéder les décisions et les actions.

Cette exposition a donc pour but d'offrir à ses visiteurs des éléments de compréhension des boulevards et de les aider à se poser les bonnes questions. Elle ne propose pas de projet : ce temps suivra.

← sens de la visite

UNE HISTOIRE SOURCE D'INSPIRATION ?

« Bordeaux, sous un ciel tempéré, élevé au premier rang des villes de la France exerçant une immense industrie, animée par une forte population, réclame donc une grande enceinte : mais si l'on considère que cette ville dans ses jours les plus heureux n'a jamais réuni plus de cent mille habitants, qu'à l'espace occupé alors par les maisons, la suppression du clergé régulier a ajouté de vastes emplacements; que le terrain du Château Trompette suffirait à lui seul pour une ville de six mille individus, on sentira la nécessité de mettre un terme à l'extension centrifuge des nouvelles constructions; et en effet, ne vaut-il pas mieux couvrir de maisons et peupler ce désert, que de laisser la ville s'agrandir vers les marais, pour y voir dévorer encore une fois ses habitants¹? »

L'idée d'agrandir Bordeaux n'est pas neuve. Le caractère étal de son urbanisation sur la rive gauche, sa faible densité de population, la nature marécageuse de son sol ont toujours rendu la maîtrise du développement de la ville difficile.

C'est pourtant la tentation des boulevards dont on trouve des projets dès la fin de l'Ancien Régime. Destinés à contenir l'urbanisation, à assainir la périphérie et y développer les activités terrestres complémentaires de celles du fleuve, ces vastes promenades plantées marquent aujourd'hui la limite du port de Lune, site inscrit sur la liste du patrimoine mondial en 2007, tout comme les limites entre le centre et « la banlieue » de la métropole.



Boulevard Antoine Gaut[h]ier, carte postale ancienne.
© Collection Jean-Claude Bertreau

¹ Pierre-Emmanuel Pierrugues, Mémoire explicatif des projets d'alignements et d'embellissements de la ville de Bordeaux..., Bordeaux, Racle, 1815.

UTOPIE(S) ET REALITES

En imaginant ceindre Bordeaux d'un grand canal de ceinture en rive gauche, l'intendant Nicolas Dupré de Saint-Maur (1732-1791) souhaite assainir toute la proche périphérie de la vieille ville, lui donner une forme lisible et développer l'activité économique au long de ce canal relié par deux bassins à flot circulaires. Sans préfigurer véritablement le développement de la ceinture des boulevards du XIX^e siècle, ce projet laisse entrevoir la nécessité d'un nouveau dispositif de contrôle des octrois, tout comme l'insuffisance patente d'équipements sur les quais, ainsi que la nécessité de créer des bassins à flot et un pont.

Construits en plus d'une dizaine de phases de travaux entre 1853 et 1902, le vaste arc de voirie des boulevards longs de 12 km est d'abord négocié avec de grands propriétaires terriens à l'ouest (Johnston) et au sud (Bosc). Au Second Empire ces portions sont rattachées entre elles par des séries d'expropriations entre la barrière de Bègles et celle de Pessac ainsi qu'entre celle d'Arès et du Médoc. Les travaux interrompus par la guerre de 1870 reprennent à la fin du siècle dans les parties nord au-delà de la place Ravezies. Ce plan daté 1884 montre pourtant déjà un tracé provisoire autour des bassins à flot et jusqu'aux quais vis-à-vis de Lormont. L'intérieur de la ville, coloré en rose, contraste bien avec la banlieue, en vert, où s'essaient toutefois quelques constructions au long des routes rayonnantes.



Plan de la ville de Bordeaux avec le Canal de ceinture et quelques autres Embellissements projetés par Monsieur DU PRÉ DE SAINT MAUR Intendant en Guyenne, 1782.
© Archives Bordeaux Métropole, BIB E 4/1.

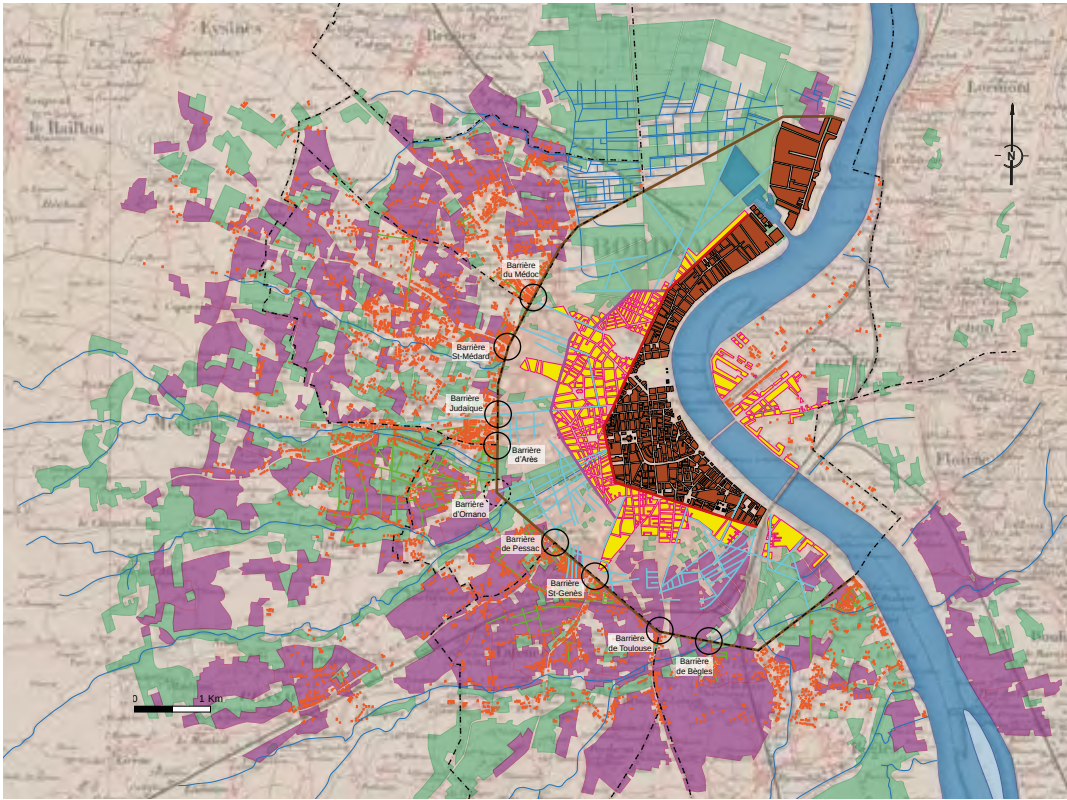


Plan de Bordeaux par Alfred Lapierre, géomètre de la ville, Féret fils éditeur, 1884.
© Archives Bordeaux Métropole, XL A 176 - 26 PP34.

TERRITOIRES ET LIMITES

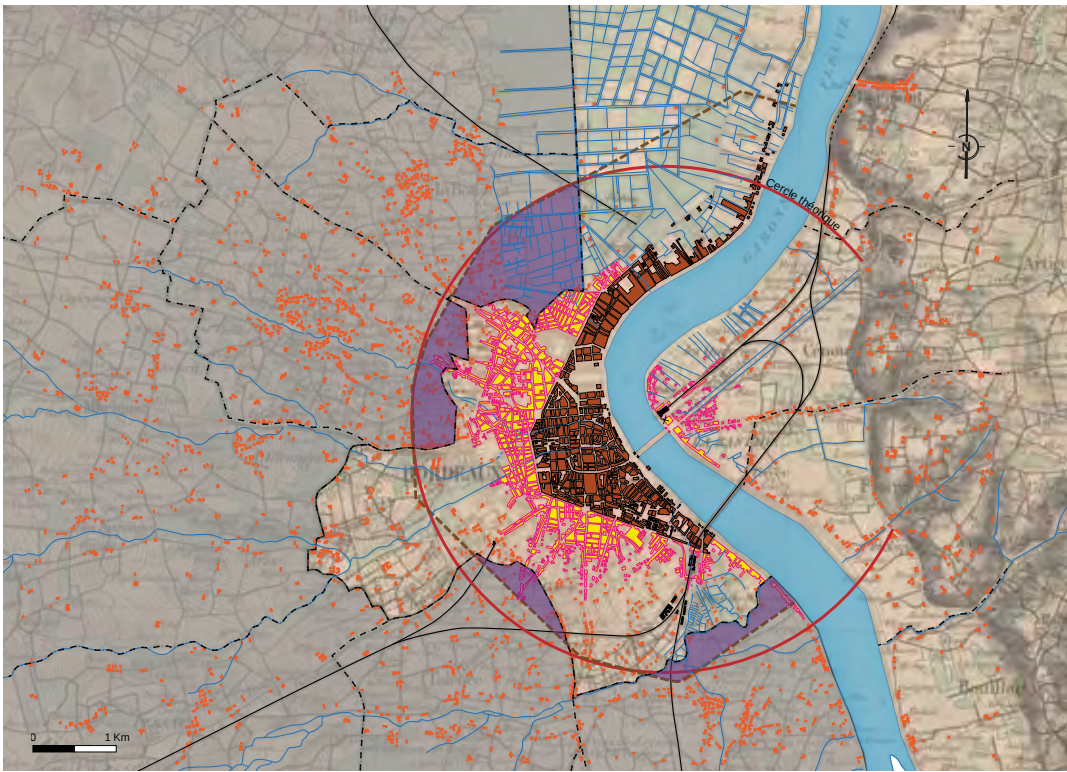
En reportant sur cette carte de 1902 les quartiers agricoles de la périphérie de la rive gauche d’après la carte d’État-Major de 1846, on voit apparaître les nouveaux lotissements aux tracés très réguliers qui innervent le tissu rural de la banlieue. Dans cette dynamique, les boulevards sont une tentative inaboutie de contrôle de l’urbanisation car ils ne contiennent pas l’étalement, ils le favorisent même. En revanche, les nouvelles barrières établies à leur jonction avec les voies de grand parcours servent bien de limites fiscales jusqu’en mars 1928 où l’octroi disparaît.

La forme très découpée du territoire communal bordelais est redéfinie selon le modèle théorique du cercle et de la ville radio concentrique moderne et idéale. Il est remarquable de noter que le centre de ce cercle théorique se situe à peu près au niveau de la place Stalingrad au débouché du pont de pierre sur la rive droite.



violet : vignes,
vert : prairies,
jaune : le tissu des faubourgs au-delà des cours,
bleu : les rues nouvelles construites intra boulevards
vert vif : les rues nouvelles construites extra boulevards.

Analyse de la carte de Bordeaux de l’atlas départemental de la Gironde, 1902.
© Archives départementales de la Gironde, 1 Fi 1046/13 et carte d’État-Major de 1846, Cédric Lavigne, archéogéographe.



en violet, les parties des communes de Bègles, Talence, Caudéran et le Bouscat annexées à Bordeaux en 1865 pour le percement des boulevards.

Analyse de l’annexion d’une partie des communes limitrophes et du cercle théorique des boulevards, 1865.
© Archives départementales de la Gironde, 1 Fi 1046/13 et carte d’État-Major de 1846, Cédric Lavigne, archéogéographe.



Le boulevard de Talence [Georges V] et le boulevard de Caudéran [Président-Wilson], cartes postales anciennes, Vers 1900.

© Archives Bordeaux Métropole, XII B 10/01, XIII B 62, Rec. 136.

PROMENADES PLANTEES

Le profil des boulevards (à l'exception de la section ouest qui mesure 34 m de largeur complantée de deux rangées d'arbres) est majoritairement conçu sur 25 m de largeur avec des alignements simples. Flanqués de deux larges trottoirs de 6,5 m, la vaste chaussée centrale accueille très vite un tramway depuis lequel, aux barrières partaient des lignes d'omnibus dans les communes de banlieue. Les boulevards aux hautes frondaisons furent essentiellement construits d'échoppes et de maisons à étage, les cafés s'y développèrent et toutes sortes de promeneurs et de bourgeois y côtoyaient le monde des commerçants, des ouvriers et des artisans qui s'affairaient sous le contrôle de la police et des agents de l'octroi.



1



2



CIRCULATIONS

Conçus comme une promenade plantée au XIX^e siècle, les boulevards sont rapidement devenus dans la seconde moitié du siècle suivant une véritable autoroute où l'automobile a bientôt occupé l'essentiel de l'espace public.

La disparition des tramways a sans doute accéléré cette transformation, même si des autobus ont bientôt dû se créer un chemin entre les voitures. Les arbres plantés sur les trottoirs, parfois responsables d'accidents, ont également disparu au profit du stationnement.

Il n'en reste pas moins que ces clichés des années 1950 montrent la formidable activité commerciale des barrières.

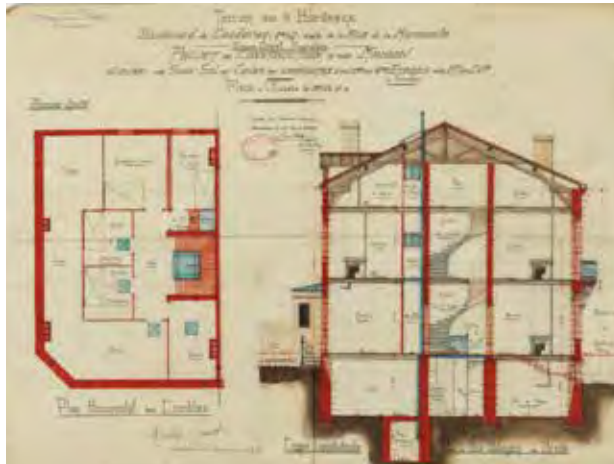
3



4



Boulevards et circulation(s) :
 (1) barrière Saint-Genès-place Louis-Barthou, (2) vue aérienne de la barrière du Médoc, accident boulevard Pierre 1^{er} les
 (3) 26 mars 1950 et (4) 25 avril 1952.
 © Archives Sud-Ouest.



Projet de construction d'une maison, boulevard de Caudéran, n°39, 1906.
© Archives Bordeaux Métropole, 50 0 321.

CONSTRUCTIONS

Au XIX^e siècle et jusqu'en 1943, les permis de construire n'existent pas. En revanche les propriétaires souhaitant construire ou reconstruire un édifice demandent à l'administration une « autorisation de voirie ». Elle consiste à contrôler la solidité de la construction et à donner « l'alignement » sur la voie publique depuis laquelle tous les objets qui le dépassent (marches, décrotoirs, balcons, corniches...) sont taxés de « droits de voirie » par l'administration.

Les échoppes et les maisons de ville qui se construisent à foison sur les boulevards en particulier durant les années 1880 sont souvent bâtis par des entrepreneurs. Mais il n'est pas rare que des architectes interviennent pour les maisons les plus chics, comme ici Eugène Herbé qui laisse en 1906 les plans aquarellés sur calque d'une maison à étage typique du boulevard de Caudéran.

D'un usage à l'autre :
de l'American Park
(1910) à la cité
administrative (1975).
© Collection
Jean-Claude Bertreau.



EQUIPEMENTS

Bien que la ligne des boulevards ait permis de lotir de nombreux terrains sur son passage, de vastes emprises sont restées non construites et sont demeurées des réserves foncières importantes. Il va ainsi du parc d'attraction American Park abandonné en 1927 et repéré dès 1955 pour établir le siège des services administratifs de l'État. Mais on pourrait également citer le parc Lescure, les arènes, les casernes et les nombreux établissements d'enseignement et de bienfaisance. En réalité les boulevards ont accueilli et accueillent toujours de vastes équipements métropolitains qui ceinturent la ville historique.



Activités, industries, culture et loisirs... : (1) Valentin Purrey, fournisseur de la Compagnie générale des omnibus de Paris, boulevard Jean-Jacques Bosc; (2) Cendre-Lessive Saint-Marc, boulevard du Maréchal-Leclerc; (3) le cinéma Florida à la barrière Judaïque; (4) le casino des Lilas, boulevard de Caudéran.

© Collection Jean-Claude Bertreau.

1



2



ACTIVITÉS

Des entreprises de toute sorte étaient implantées sur les boulevards, la plupart ont disparu : usines d'automobiles ou de tramways, fabriques de savons et de lessives au long du Peugue, certaines employaient plusieurs centaines d'ouvriers, d'autres étaient de petites entreprises familiales.

La cohabitation avec les établissements de loisir et de culture, et notamment les parcs et les cinémas, les cafés très nombreux, assurait une mixité aux quartiers des boulevards qu'ils semblent avoir perdue aujourd'hui.

Cette richesse passée peut être à la source d'une réflexion sur l'aménagement et la requalification des boulevards de demain. En effet, ils ont atteint à l'apogée de leur histoire la fonction de ceinture économique, récréative et circulatoire que Dupré de Saint-Maur leur prévoyait déjà en 1782.

3



4

