



La « grande voie » de Bordeaux et le projet de Fernand-René Lapeyrère (1875-1905)

Sylvain Schoonbaert *

« Il ne suffit pas que chaque trait soit une pensée ; il faut encore que l'idée particulière qui anime chaque détail, se rattache à l'intention générale du plan, et lui soit subordonnée. Cette loi est commune à tous les arts ; si l'on s'en écarte un instant, l'unité disparaît, et tout le charme avec elle »¹.

Bordeaux, comme de nombreuses villes françaises, connaît des aménagements de voirie substantiels, notamment au Second Empire. Cependant, à y regarder de plus près, ces travaux sont imparfaitement achevés et ne satisfont pas les besoins croissants de la circulation dans la vieille ville, contenue à l'intérieur des cours aménagés dès le milieu du XVIII^e siècle, au-devant des remparts du XIV^e siècle. La ceinture des cours, qui n'est jamais qu'un boulevard périphérique, voire une première rocade², ne répond bientôt plus aux besoins modernes de la circulation. Dès 1875 apparaît le projet d'une grande voie reliant la première gare Saint-Jean construite en 1855 et excentrée, à la partie noble et classique de la ville : le « Bordeaux-Versailles » dont parlait Victor Hugo³, avec, en point de mire, la place de la Comédie et tous les quartiers nord dont le port en plein essor véhicule la richesse. C'est dans ce contexte que de nombreux projets publics et privés sont repris et expertisés jusqu'en 1905, validés puis invalidés, tour à tour, sans jamais trouver une forme de réalisation consensuelle.

Après de multiples débats et controverses, notamment dans la presse locale, un architecte parisien, mais d'origine bordelaise, Fernand-René Lapeyrère, propose un dernier projet, et surtout un projet nouveau, dont la méthode de conception, le système de représentation, et d'abord l'argumentaire, tranchent avec celui de ses collègues et prédécesseurs⁴. L'étude des deux

mémoires qu'il produit pour la ville en 1903 et 1905 permet d'appréhender de nouvelles façons de concevoir une grande avenue en plein centre ville. Même si cette grande voie ne sera finalement jamais réalisée (fig. 1), sa valeur heuristique est certaine. Les nombreux projets imaginés notamment de 1893 à 1904, par les services de voirie des municipalités ou bien par des architectes et des particuliers, interrogent donc l'histoire de la structure urbaine et de l'organisation d'ensemble de la ville de Bordeaux face à cette proposition originale. Pourquoi donc la ville ne fut-elle jamais dotée de cette grande artère qui manqua tant à nos contemporains, il y a un siècle à peine, et cela même à l'aide des plus grands professionnels de son temps ?

* Architecte, docteur de l'Institut d'urbanisme de Paris. Chargé de documentation historique à la Mairie de Bordeaux (Direction générale de l'aménagement). Enseignant chercheur à l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux (Groupe d'étude de la ville régulière).

1.. . Pierrugues, 1815, p. 11.

2.. . Poussou, préface à Schoonbaert, 2007, p. 8. Voir aussi, Schoonbaert, 2005.

3.. . Hugo, [1890], cité par Desgraves, 1991, p. 123-127. Voir Schoonbaert, 2004, t. 1, p. 52, n. 138.

4.. . Desgraves, Dupeux, 1969, avaient déjà souligné l'intérêt et l'originalité de cette proposition, p. 406. Un chapitre de notre thèse fut consacré à cette question et publié en 2007, p. 603-630. Mais on avait envie d'en savoir et d'en dire encore un peu plus.

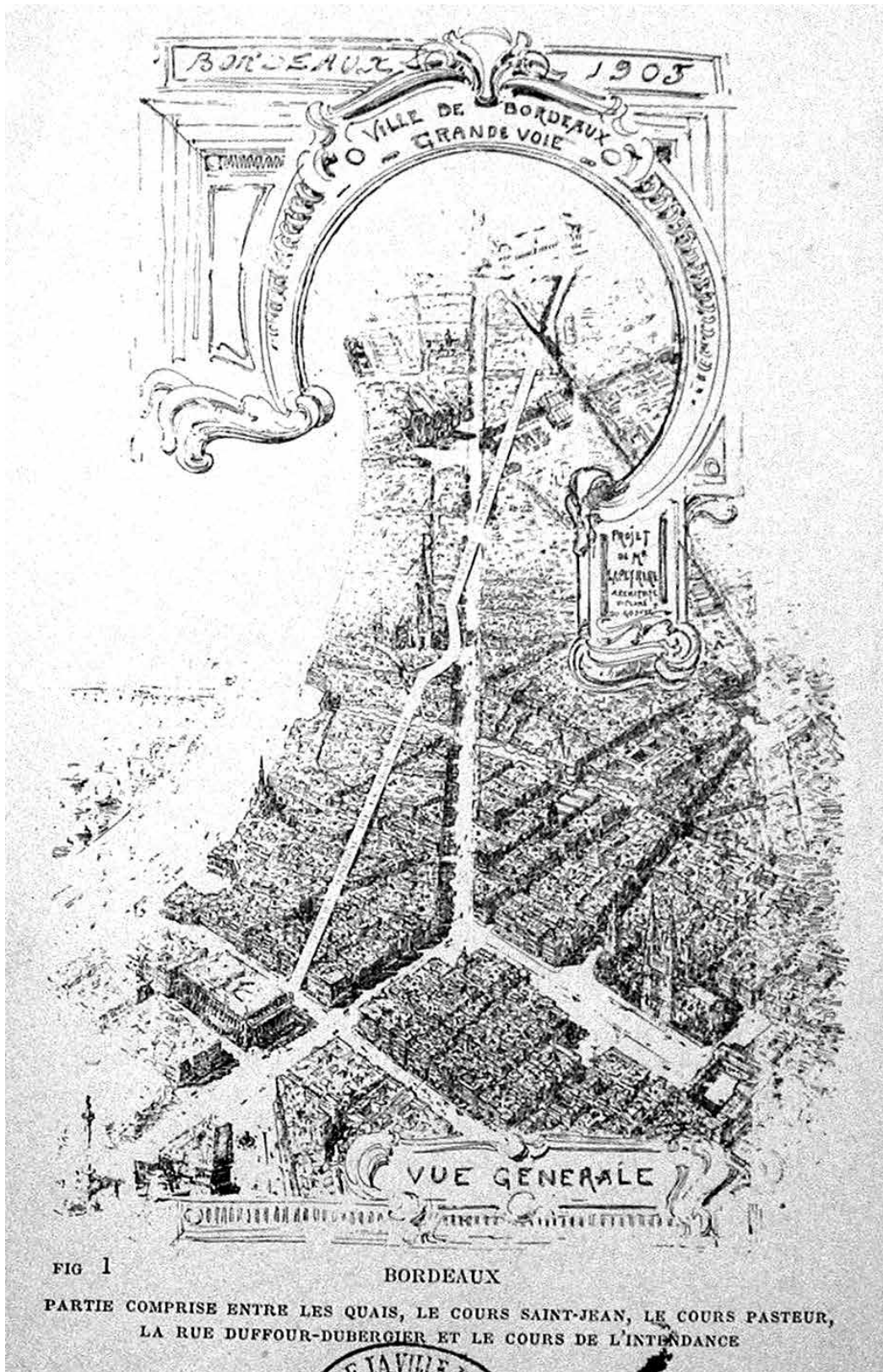


Fig. 1.- « Ville de Bordeaux, Grande voie, Vue générale - Partie comprise entre les quais, le cours Saint-Jean, le cours Pasteur, la rue Duffour-Dubergier, et le cours de l'Intendance » (Lapeyrère, 1905, fig. 1, p. 5).

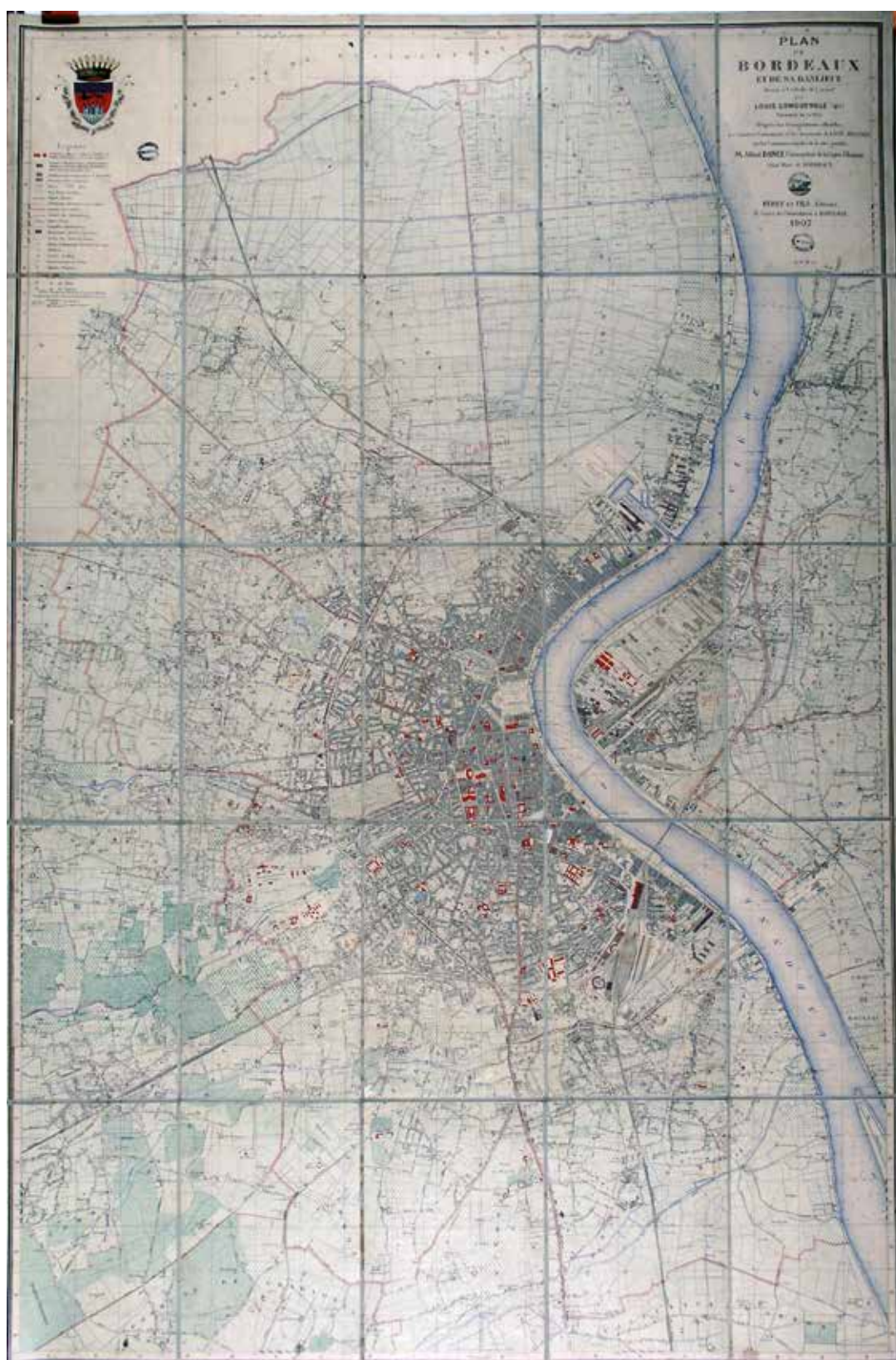


Fig. 2. - Plan de Bordeaux et de sa banlieue par Louis Longueville, 1907 (A.M.Bx XL A 243). En rouge, les établissements publics et les limites cantonales.

La médiocrité des équipements urbains et de la voirie bordelaise sous la Troisième République

Un chapitre entier de l'histoire de *Bordeaux au XIXe siècle* souligne la médiocrité de l'équipement urbain de la ville de 1870 à 1914⁵. De nombreux et d'anciens travaux de voirie et d'infrastructure sont alors poursuivis ; de nouveaux sont aussi entrepris. Cependant, les grands réseaux d'infrastructure peinent à se réaliser ou s'achever (pont transbordeur, gares et chemin de fer de ceinture, tramways, adduction d'eaux et égouts, bassins à flot, entrepôts...) La reprise des travaux de voirie est réelle mais inaboutie suite à la période faste du Second Empire, et notamment la décennie 1860. Programmes de travaux, emprunts et réalisations sont loin d'être alors en phase avec la croissance économique. Le développement de la propriété individuelle dans la décennie 1880 engendre l'ouverture de nombreuses rues nouvelles, mais la plupart secondaires ou de desserte, tant et si bien que la circulation au centre ville demeure limitée aux quelques axes préexistants : les cours, les quais, les allées de Tourny ; le cours d'Alsace-et-Lorraine, la rue Duffour-Dubergier plus récemment créés. Aucune voie ne permet en somme de traverser rapidement et directement la ville du nord au sud et d'est en ouest. La rue Sainte-Catherine, toujours insuffisamment large, est seulement alignée et juste élargie selon des plans voyers de la fin de l'Ancien Régime et des années 1840-1850. La rue du Pas-Saint-Georges subit le même sort mais ses prolongements et ses accès sont toujours étroits et sinueux. Quant aux *decumani* bordelais, les alignements des rues Porte-Dijeaux et Saint-Rémi, ou encore ceux des rues des Trois-Conils et Montbazou, ils sont loin de satisfaire aux besoins de la circulation de l'intérieur des terres vers les quais, le port et le fleuve.

Les projets de voirie municipaux ont donc depuis longtemps du mal à s'adapter à la structure de la ville ancienne. De plus, la révolution industrielle a sensiblement modifié la donne de l'ensemble des flux de circulation dans la ville entière.

L'implantation des gares et le développement du port et des bassins à flot à Bacalan, la colonisation de La Bastide, amorcée en 1822 et accentuée depuis 1865, ainsi que l'étalement de la périphérie, la ceinture des boulevards et ses barrières, drainent, à la fin du XIXe siècle, un territoire étendu et bien plus vaste que celui de la ville classique encore contenue dans la ceinture de ses cours. La géographie du territoire est modifiée et avec elle, ses points stratégiques d'accès, de franchissement et de contournement. La mise en relation de ces points avec ceux nombreux, et névralgiques, du centre, permet de dresser un tableau des travaux à entreprendre. Bordeaux n'a pas un centre, mais plusieurs (fig. 2) :

- le quartier de la cathédrale et sa place dégagée au Second Empire puis sous la Troisième République⁶ est un lieu central où se concentrent la mairie, la caisse d'épargne, le musée des Beaux-Arts, le quartier général, le tribunal, l'hôpital...
- le Grand Théâtre demeure le foyer d'un quartier central de plaisir et de loisir mais aussi de luxe et de finance, auprès des Quinconces, des allées de Tourny et de l'Intendance ;
- les grandes écoles et les universités s'éparpillent dans l'espace urbain, et l'on voit bien que les universités se répartissent au sud, ainsi que le lycée Gustave Eiffel, l'école de Santé navale, celle des Beaux-Arts ou le lycée National ; toutes les nouvelles écoles privées de la banlieue demeurent toutefois excentrées ;
- la multiplication des centres de quartier dans les faubourgs ou la petite banlieue est considérable. Les boulevards de ceinture contournent la petite banlieue mais les lotissements qu'elle renferme sont éloignés et excentrés, comme autour du jeune Parc bordelais ou encore des hôpitaux de Pellegrin et aussi du domaine Lescure.
- des casernes parsèment enfin dans toute cette périphérie qui a besoin d'accès rapides à la ville centre et à ses équipements majeurs : port, gares, maisons de commerce et banques, administrations, lieux de plaisirs, commerces, marchés...

En somme, l'ensemble du réseau de grande circulation dans la ville ancienne est remis en cause par son extension considérable en périphérie, et la parcimonie - ou le manque de cohérence - des aménagements intérieurs. On ne peut durablement espérer que le centre survive à ces bouleversements si des travaux de voirie ne sont pas engagés pour en pérenniser l'activité et le dynamisme. Ces travaux s'avèrent d'autant plus urgents qu'à Bordeaux l'on cultive la tradition de bâtir beaucoup, car la bâtisse est un secteur traditionnel d'investissement pour le monde du négoce, mais aussi pour toute la population, sans se soucier trop de savoir si la croissance démographique est suffisante pour remplir toutes ces maisons neuves, qui ne font plutôt que vider les anciennes. Les quartiers du centre de Bordeaux, les moins favorisés, souffrent de cette frénésie de construction dans les quartiers neufs, et notamment dans la petite banlieue. L'insalubrité des bourgs de Saint-Éloi, de Saint-Michel et de Sainte-Croix, sans compter Saint-Pierre, est patente à la fin du XIXe siècle. La dépréciation des valeurs locatives et des vacances dans les logements de ces quartiers est telle qu'elle contraste beaucoup avec les riches pôles marchands et portuaires, ainsi que les banlieues chics de Saint-Genès et de Saint-Seurin, ou bien celles, plus populaires en apparence, de Nansouty, Ornano, Bacalan ou La Bastide. Les

5. *Ibid.*, 1969, p. 397-414. Voir aussi Petit-Lafitte, 1865.

6. . Schoonbaert, 2003.

Fig. 3. -
Prolongement
de la rue Clare
jusqu'au square
Saint-Michel,
et projet
jusqu'à la place
de Bourgogne,
Lapierre, géomètre,
6 avril 1888
(A.M.Bx 62 O 16).

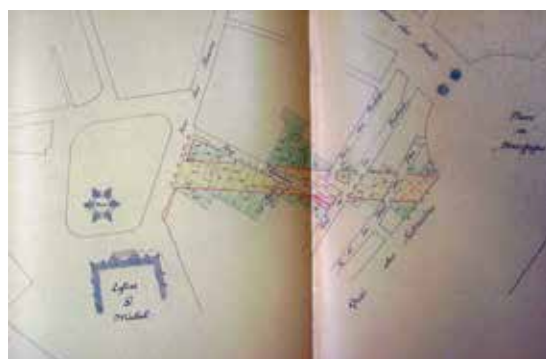
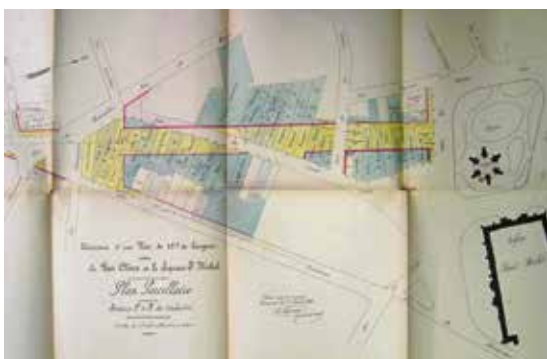


Fig. 4. -
Élargissement
à 14 m
des rues Doidy,
Plantey, Saint-Esprit
et prolongement
jusqu'à l'allée
de Boutaut,
Longueville, géomètre,
17 décembre 1897
(A.M.Bx 64 O 180).

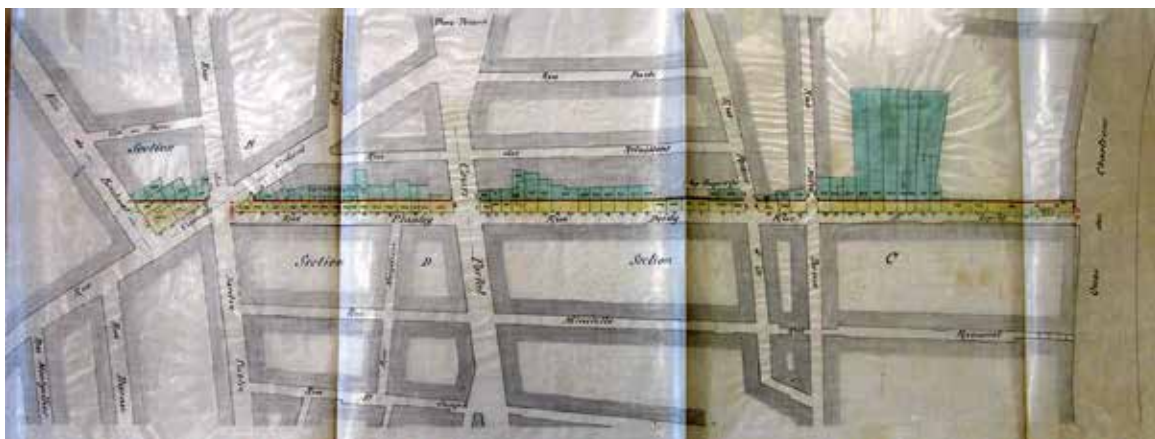


Fig. 5. - Plan pour
l'ouverture
de la rue de Tautzia,
Lapierre, géomètre,
18 août 1882
(A.M.Bx 64 O 295).

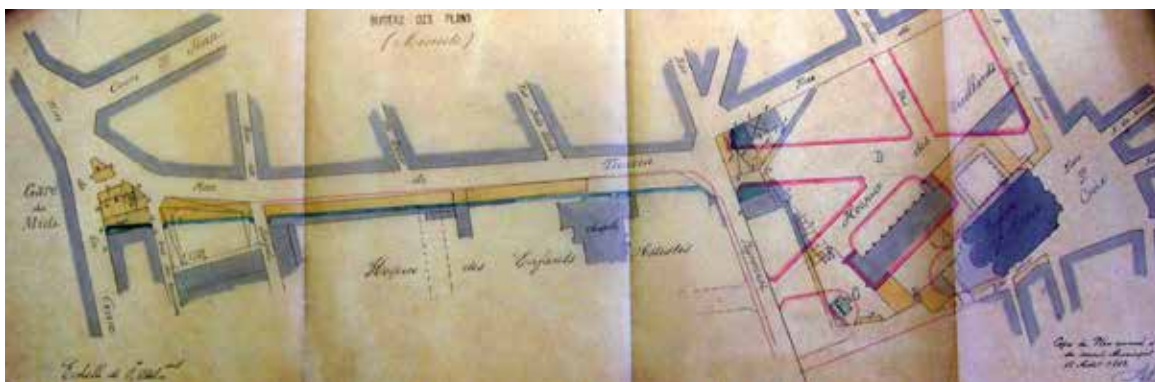


Fig. 6. - Projet de
perçement
d'une voie
dans la direction
de la rue Duffour-
Dubergier
(cours Pasteur),
P. Minvielle, arch.,
15 juin 1897
(A.M.Bx 62 O 21).



sources imprimées abondent en ces sujets ⁷. Calixte Camelle, adjoint au maire Camille Cousteau, s'en fait le porte-parole dans un éloquent rapport de 1902 :

« La vie économique se déplace doucement, mais sûrement, écrit-il. Elle quitte les vieux quartiers, et entraîne derrière elle la débâcle sous toutes ses formes. A Bordeaux, il y avait, en 1890, 37 093 maisons. Dans l'espace de dix ans, de 1890 à 1900, alors que la population est restée à peu de chose près stationnaire, le nombre de maisons passe de 37 093 à 40 189. C'est une augmentation de 3088, ce qui représente le moyen de loger environ 20 000 personnes.

Les 4/5e au moins de ces immeubles se sont construits dans les quartiers nouveaux et ils sont tous loués. Cela prouve que près de 1/15e de la population, dans dix années, a quitté les anciens quartiers pour aller habiter les nouveaux. Je dois ajouter, pour rester dans la vérité absolue, que l'accroissement du nombre de maisons a fait baisser le taux des loyers et que les propriétaires ne trouvant plus sans doute avec le taux actuel des loyers un revenu suffisant, ont arrêté dans ces dernières années, ou restreint tout au moins, la construction d'immeubles » ⁸.

Et, considérant les réformes à mener par l'administration municipale pour améliorer cette situation, l'adjoint au maire ajoute un peu plus loin :

« Si la Ville veut continuer son ancienne méthode [celle des alignements amiables doublés par prime de reconstruction], consistant à inscrire au budget un crédit à prendre sur ses ressources ordinaires, c'est plusieurs siècles qu'il faudra pour mener à bonne fin ces importants travaux. Et pendant ce temps, on continuera à abandonner les vieux quartiers pour aller s'établir dans les nouveaux. Il y aura des périodes où les constructions nouvelles se développeront par à-coups. On passera comme dans la période de 1890 à 1900, au cours de laquelle certaines années ont donné plus de 400 nouvelles maisons, à la période actuelle où malgré les efforts de la municipalité et nonobstant les travaux compris dans l'emprunt de 14 150 000 francs, on n'a eu à enregistrer, comme dans le courant de 1901, que 215 constructions d'immeubles » ⁹.

Cette dépréciation des vacances, des loyers, et de la construction en général, n'est pas compensée par le manque d'efficacité des procédures d'alignement amiable qui sont encore largement pratiquées pour les travaux de voirie. C'est pourquoi des chantiers de plus grande envergure sont envisagés à la fin du siècle. Et c'est donc dans ce contexte que de multiples projets de grande voie de la gare à la place de la Comédie, mais aussi depuis tous les points stratégiques de la ville, sont imaginés et très partiellement réalisés à Bordeaux, entre 1875 et 1905.

En réalité, la ceinture des cours et des promenades plantées du XVIIIe siècle bloque la circulation dans la ville contenue dans ses remparts du XIVe siècle. Ce n'est que lorsque la nouvelle gare Saint-Jean est finalement construite *extra-muros* que l'idée d'une grande voie de « pénétration » dans le centre historique de Bordeaux - le choix du terme est éloquent ¹⁰ -, réapparaît.

Les travaux réalisés à la fin du siècle sont insatisfaisants. L'élargissement et le prolongement de la rue Clare à Saint-Michel (1868-1890), prévu pour être prolongée jusqu'au pont de pierre (fig. 3) ; l'ouverture des rues de Tausia (fig. 4) et de Saint-Vincent-de-Paul (1882-1894), qui amorcent de meilleures communications depuis la gare Saint-Jean jusqu'au centre ville, mais butent toujours sur ce dernier ; l'ouverture du cours de la Martinique aux Chartrons (1896-1902) qui dédouble le cours du Médoc ouvert au Second Empire, plus au nord afin d'améliorer encore les communications des terres du Médoc et de la périphérie vers le port et les quais, et donc le pont et la gare (fig. 5) ; enfin, l'ouverture du cours Pasteur (1886-1903), largement critiqué on va le voir, bien qu'il permette depuis la gare et les cours, au sud, de rejoindre le centre administratif du quartier de la mairie, ne relie pas directement la gare au centre de Bordeaux ¹¹.

Ces travaux sont l'œuvre des géomètres et ingénieurs municipaux, qui ne considèrent pas, ou alors pas souvent, l'esthétique des directions qu'ils fixent aux nouveaux alignements, le paysage qu'elles engendreront, mais bien plutôt l'économie et la largeur des percements ou des élargissements, les recettes et les dépenses des travaux en fonction des valeurs locatives des immeubles touchés par les tracés, des coûts de nivellement et d'assainissement les plus faibles possibles. Et il n'y a guère qu'un architecte comme Paul Minvielle, par exemple, qui propose un projet satisfaisant pour l'ouverture du cours Pasteur, car il ne détruit ni les guichets de la porte d'Aquitaine, ni, surtout, les deux îlots qui la bordent et forment l'ancienne place intérieure d'Aquitaine, tout en améliorant la circulation, en permettant des liaisons de tramway, et en restreignant de surcroît les frais d'expropriation car il touche le moins possible aux maisons et à la composition de la place qu'il propose de reconfigurer (fig. 6).

7. Parmi l'abondante littérature locale, urbanistique et hygiéniste, disponible à ce sujet, voir notamment : Duguit, 1906 ; Lasserre, 1903 ; Monjou, 1911 ; Nabias, 1905.

8.. . Camelle, 1902, p. 5-6.

9.. . *Ibid.*, p. 11.

10. . C'est Lapeyrère qui l'emploie, le premier semble-t-il, dans le titre de son mémoire de 1903.

11. . Pour de plus amples détails sur ces projets, voir Schoonbaert, 2007, p. 603-616.

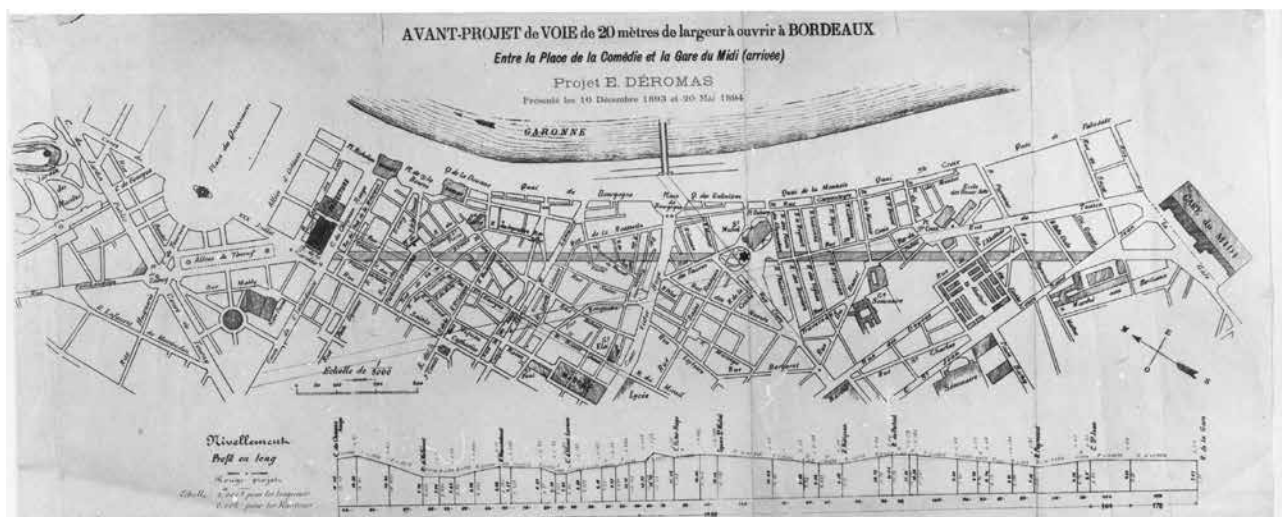


Fig. 7. - « Avant-projet de voie de 20 mètres de largeur à ouvrir à Bordeaux entre la place de la Comédie et la gare du Midi (arrivée) », projet Emile Déromas, plan et nivellement, 1893-1894 (Cliché A.M.Bx XL A 341).

Dans ces conditions, tout l'art de tracer une grande voie dans le centre ancien et constitué de Bordeaux, aux rues si étroites et aux maisons si resserrées, même si ses valeurs foncières se déprécient et que des travaux d'amélioration de la circulation sont nécessaires afin de les vivifier, consiste à équilibrer les projets avec leurs retombées économiques mais aussi esthétiques. C'est là que réside tout l'intérêt d'étudier les projets qui se succèdent de 1875 à 1904 pour éventrer - mais comment ? -, le centre de Bordeaux.

« L'arlésienne » de la grande voie (1875-1904)

Le projet d'une grande voie reliant la gare au théâtre remonte à 1875 où Bertrand Alfred-Duprat en présente l'esquisse : il s'agit alors d'une rue de 25 m de largeur partant de l'angle formé par la rue des Piliers-de-Tutelle avec le cours du Chapeau-Rouge, et se dirigeant vers la porte de Bourgogne (la place Bir-Hakeim), pour rejoindre la gare du Midi par le quai. La dépense inhérente à ces travaux s'estime à plus de 20 millions, ce qui est considérable ¹².

Après avoir été abandonnée pendant plusieurs années, la question d'une grande voie mettant directement en communication la gare au centre de la ville resurgit en 1882. Mais c'est surtout après l'installation définitive de la gare décidée lors d'une délibération du conseil municipal du 5 novembre 1886 par une convention passée avec Blagé, le directeur de la compagnie du Midi, que la nécessité d'une grande voie se fait sentir de nouveau. Néanmoins en 1896-1897, soit onze ans plus tard, rien n'est encore décidé. Entre-temps, seules les rues de

Tauzia et Saint-Vincent-de-Paul ont dégagé les accès à la gare, mais aucune voie nouvelle ne permet encore d'accéder directement à l'hôtel de ville ou au théâtre : il faut toujours passer par les quais encombrés.

Entre 1875 et 1892, l'affaire n'avance donc pas, les municipalités Albert Brandenburg (1878-1884), la première municipalité d'Alfred Daney (1884-1888), puis celle d'Adrien Baysselance (1888-1892) n'y portent visiblement pas attention. Pour quelles raisons ? le mal n'est peut-être pas encore connu, durant ces années de la Troisième République qui sont celles d'une croissance phénoménale, peut-être la plus singulière et la plus intense à Bordeaux, de la construction et de l'extension de la ville ¹³. En revanche, la seconde municipalité de Daney puis celles de Camille Cousteau et Paul-Louis Lande s'en préoccupent beaucoup (1892-1904), jusqu'à ce qu'Alfred Daney, maire pour la troisième fois, abandonne définitivement ce projet qui marque aigrement l'histoire de l'édilité locale.

Opération à cœur ouvert (1893-1895)

Trois projets particuliers sont soumis à un examen public : ce sont ceux de Déromas, de Goguel et de Brunet entre 1893 et 1895. Le premier engendre les deux autres, postérieurs.

12. Desgraves, Dupoux, 1969, p. 404. Nos recherches n'ont pas permis de trouver de plans de ce premier projet. Le plan publié par B. Alfred-Duprat en 1897 (*infra*, fig. 11), mentionne bien toutefois dans sa légende la date de 1875 comme celle du départ de ce projet.

13. . On l'a vu, tout à l'heure, avec le témoignage de Calixte Camelle, *supra*, n. 8 et 9.

Les travaux engagés rue Clare, rues de Tauzia et Saint-Vincent-de-Paul sont à l'origine de la réflexion et de la proposition de l'ingénieur Déromas¹⁴ qui est celle finalement retenue et étudiée par la municipalité pour engager ce grand œuvre en 1893 (fig. 7). La voie large de 20 m et longue de 1950 m est formée de deux portions avec, au centre, la flèche de la basilique Saint-Michel conçue comme une rotule. Elle part du péristyle du Grand Théâtre et rejoint le bâtiment des arrivées de la gare du Midi en reprenant le tracé de la rue Saint-Vincent-de-Paul, récemment ouverte. Ce projet semble le prolongement naturel des allées de Tourny et de la rue Fondaudège pour atteindre la gare via la flèche Saint-Michel. Dans une perspective apparemment peu diffusée qu'en grave G. Lafontaine le 9 novembre 1893, tandis que le plan de l'ingénieur est largement reproduit par ailleurs, l'on voit bien que l'intention est de magnifier et d'étendre les perspectives monumentales de la ville classique vers la vieille ville quelque peu abandonnée par les travaux de voirie et d'embellissement durant le XIX^e siècle (fig. 8). La flèche de Saint-Michel, dont le clocher reconstruit par Abadie réhabilite le souvenir de sa forme médiévale ; la nouvelle gare en construction et le portique du Grand Théâtre, sont les trois monuments urbains essentiels qui mettent en scène cette perspective, dans une vue oblique depuis les allées de Tourny.

Le « cours du Midi » d'Émile Goguel¹⁵, chef d'exploitation honoraire de la Compagnie des chemins de fer du Midi, est publié en 1894 et adopte un parti radicalement opposé à celui de Déromas, en ce sens qu'il rejette la ligne droite pour privilégier la courbe (fig. 9). Ce dernier projet n'est d'ailleurs pas éloigné, dans ses grandes lignes, de celui que l'agent voyer de la Gironde, Émile Brunet¹⁶, publié l'année suivante. Il propose un passage courbe par la rue du Pas-Saint-Georges élargie, et, de surcroît une percée de Saint-Pierre à la rue Sainte-Catherine, avec une bifurcation parallèle à cette dernière jusqu'au Chapeau-Rouge, ainsi que l'élargissement de trois voies aux Chartrons, perpendiculaires au fleuve (fig. 10).

Aucune vue perspective n'est, à notre connaissance, publiée de ces deux dernières propositions qui tranchent radicalement avec le projet en ligne droite, au paysage monumental. Les projets en ligne courbe n'offrent certainement pas l'esthétique de celui en ligne droite, mais ont l'avantage de suivre doucement le méandre de la Garonne et de reproduire, à l'intérieur de la vieille ville, la forme organique du fleuve et des quais. Toujours est-il que, fin 1895, le dessin de la grande voie se pose toujours en ces termes : quel tracé adopter ? droit ou courbe ? ou les deux ? Quels monuments mettre en valeur sur le passage de la voie nouvelle ? la gare, le théâtre, la flèche Saint-Michel, certes, mais pourquoi pas d'autres aussi ? Les propositions nouvelles vont donc affluer en ce sens après 1895.

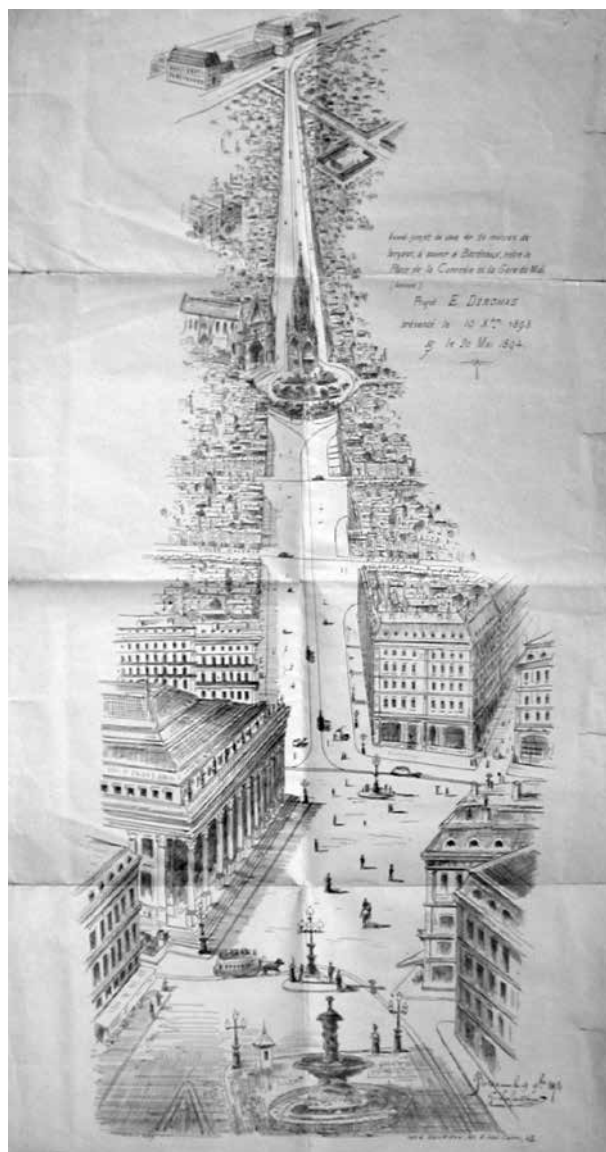


Fig. 8. - « Avant-projet de voie de 20 mètres de largeur à ouvrir à Bordeaux entre la place de la Comédie et la gare du Midi (arrivée) », projet Déromas présenté le 10 décembre 1893 & le 20 mai 1894, perspective. (Arch. Mun. Bordeaux, 88 O 2).

14. Déromas, 1893.

15. . Goguel, 1894.

16. . Brunet, 1895.

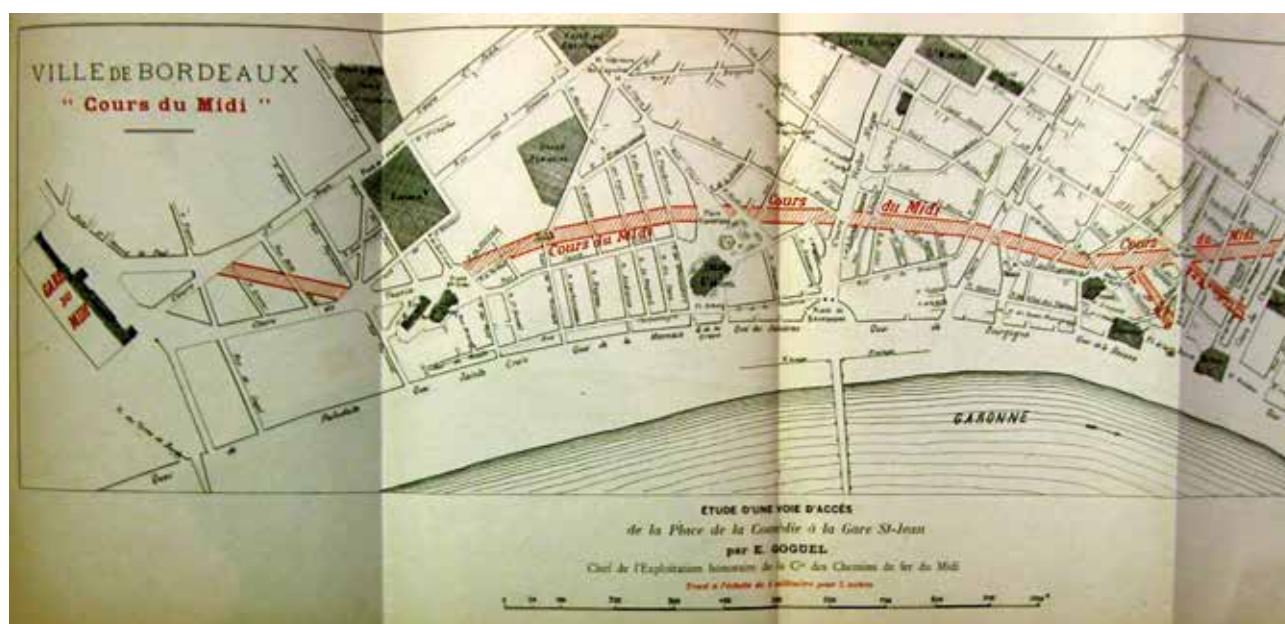


Fig. 9. - « Étude d'une voie d'accès de la place de la Comédie à la gare Saint-Jean », (Goguel, 1894, plan hors-texte).

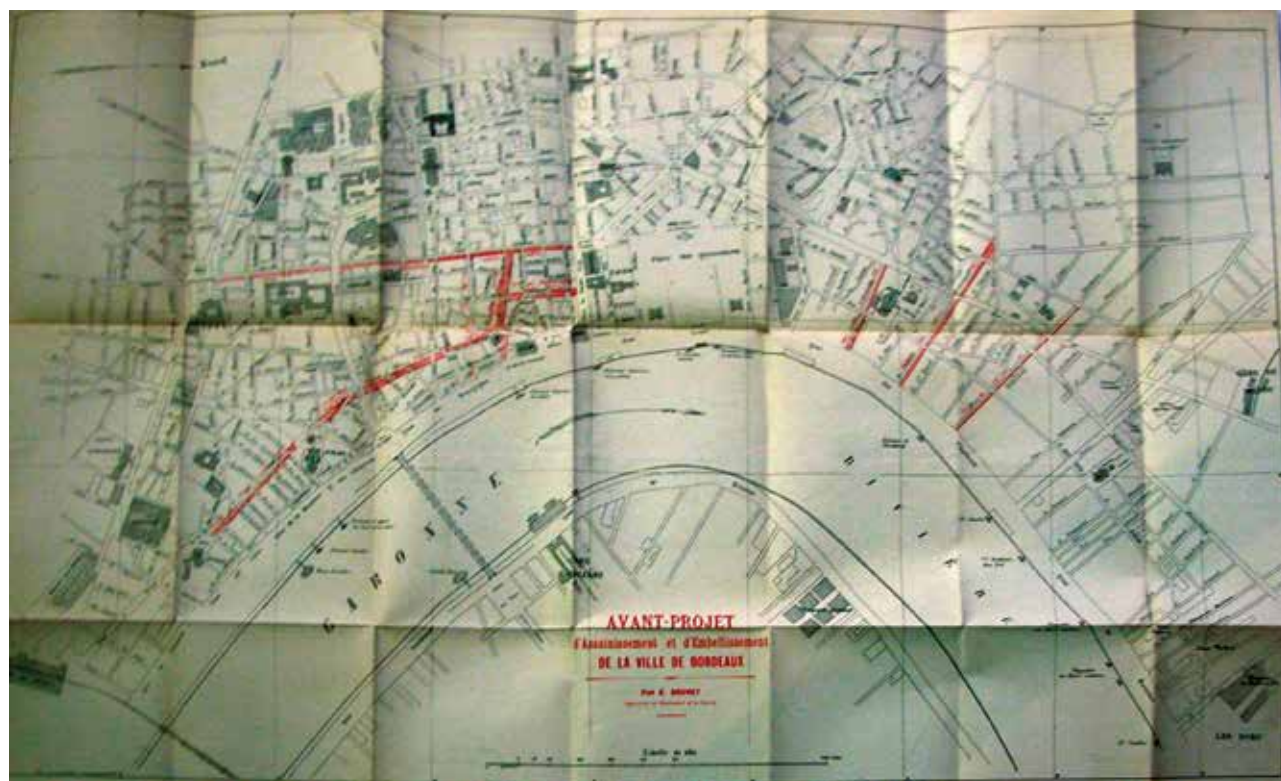


Fig. 10. - « Avant-projet d'assainissement et d'embellissement de la ville de Bordeaux », par E. Brunet, 1895. (A.M.Bx 88 O 2).

1896-1897 : bon millésime pour les projets de grande voie

Le contre-projet Darriet, présenté en 1896¹⁷, dénonce en particulier l'idée d'articuler la grande voie sur la mise en perspective frontale de la flèche Saint-Michel¹⁸.

En juin 1897, après un changement de municipalité en 1896 (C. Cousteau), qui n'a pas favorisé la progression de l'affaire de la grande voie, il n'y a pas moins de douze projets différents, sans compter les variantes que leurs auteurs ne manquent pas de proposer.

Alfred-Duprat présente alors un nouveau projet (fig. 11) qu'il a publié pour la première fois en 1890 et dont il a obtenu, en juin 1893, le patronage du syndicat des contribuables du 5^e arrondissement, principaux propriétaires concernés par l'opération. L'analyse urbaine préalable à sa proposition de tracé est fondée sur le constat des difficultés de communications entre La Bastide et la place de la Comédie. La place de Bourgogne est, selon lui, le centre névralgique de la ville car elle se situe au point de rencontre du pont entre les deux rives et à peu près au centre de la ville ancienne. Bien que cette place présente de nombreux inconvénients, comme la déclivité de son sol pour la raccorder au pont et aux quais avec des rampes, la porte qui l'obstrue, ou encore sa forme en demi-lune, l'architecte considère que cette place stratégique peut être aménagée pour satisfaire aux besoins de son époque. Il propose ainsi de l'élargir à un diamètre de 150 m, quitte à détruire l'ordonnance de ses façades uniformes dont il ne parle même pas mais dont il mentionne que les immeubles du côté sud sont en ruine. La porte de Bourgogne peut en revanche être conservée afin de créer un refuge pour les piétons, de 26 m de long sur 14 m de large. Enfin, un remblai de 1,5 m permet d'en corriger les vices de nivellement. Le « Cours National » que projette Alfred-Duprat comporte alors deux branches qui se dirigent l'une vers la place de la Comédie, l'autre vers la gare et non plus par le quai, mais par la rue de Tauzia récemment ouverte. Ce cours a l'avantage de relier les gares de la ville entre elles, notamment celles du Midi et d'Orléans, à la place de la Comédie. Il « met en façade et dégage les principaux monuments de Bordeaux », - obsession de cette époque sur laquelle nous reviendrons - le Grand Théâtre, la Galerie bordelaise, l'église Saint-Pierre, la porte du Palais, celle de Bourgogne, le pont, Saint-Michel, Sainte-Croix, Saint-Pierre. L'orientation nord-est du tracé de la voie nouvelle est réputée la meilleure, c'est la seule qui puisse offrir les plus belles perspectives, comme celle des allées de Tourny auxquelles le tracé nouveau se raccorde d'ailleurs. Ce tracé a aussi l'avantage, contrairement à ses concurrents, de ne pas altérer les nivellements des rues contiguës qu'il pourfend.

Son nivellement par paliers permet en particulier de bien se raccorder aux rues préexistantes. De plus, parmi les 20 000 m² de surface de ce cours, plus de 10 000 m² appartiennent déjà à l'espace public, ce qui est un argument notable pour l'architecte qui ne donne toutefois guère de détails financiers du projet, quoi qu'il estime que parmi le petit nombre d'immeubles touchés, la plupart ont de faibles revenus. Enfin, pour pallier le manque de promenade publique au sud de la ville, l'architecte agrmente son plan d'un vaste jardin soigneusement dessiné et occupant tout l'espace des quais, entre le pont de pierre et la passerelle métallique¹⁹.

C'est ainsi que Bertrand Alfred-Duprat propose un plan intelligent de rénovation de la voirie et donc de la ville ancienne entière qui, dès 1875 et jusqu'en 1897, pénètre la réflexion édilitaire au point de s'y nourrir durant trente ans. L'option d'articuler la voie nouvelle ouverte dans le centre ancien par la porte de Bourgogne va cependant se reporter, et définitivement, après qu'on envisageât un moment une alternative par la Grosse Cloche, sur la flèche Saint-Michel, comme l'avaient prévu les études municipales antérieures.

A. Labatut, conseiller de la nouvelle municipalité et architecte, propose, cette même année 1897, un projet de grande voie courbe partant de la gare Saint-Jean et se dirigeant, par le cours Saint-Jean (de la Marne), vers les abattoirs de la place André-Meunier où le tracé emprunte alors la place intérieure des Capucins pour se diriger vers la Grosse Cloche isolée au milieu d'une place circulaire puis, par la direction des rues Saint-James et du Pas-Saint-Georges, vers l'hôtel Saige, la préfecture, en évitant soigneusement la rencontre de la rue Sainte-Catherine avec le cours du Chapeau-Rouge. L'on remarque dans son plan (fig. 12) que la largeur de la Garonne est si minimisée, et la forme convexe de sa grande voie si exagérée pour améliorer la circulation urbaine par rapport à cette courbe concentrique à la Garonne, qu'elle ne peut guère convaincre. Pourtant, Labatut persiste :

*« De nombreux projets sont nés de tous côtés, écrit-il, mais leurs auteurs n'ont presque tous en vue que l'idée du luxe ; allant complètement à l'encontre de cette idée, je n'ai envisagé que le développement du commerce qui est le seul moyen d'augmenter la richesse d'une Ville comme Bordeaux, et par suite d'améliorer l'existence de ses habitants. C'est là le point capital vers lequel doivent tendre tous nos efforts »*²⁰.

17. Darriet, 1896.

18. . A.M.Bx, 88 O 16.

19. . A.M.Bx, 88 O 19, C. Besançon, ing., et B. Alfred-Duprat, arch., au maire de Bordeaux, 18 mai 1897, pour toutes les informations de ce paragraphe. On remarquera l'intuition de ce projet de parc, qui correspond, à l'exception de la partie des quais comprise entre le pont Saint-Jean et le pont ferroviaire, à l'aménagement tout récent du parc des Berges, en amont du pont de pierre.

20. . A.M.Bx, 88 O 20, G. Labatut au maire, 2 juin 1897.

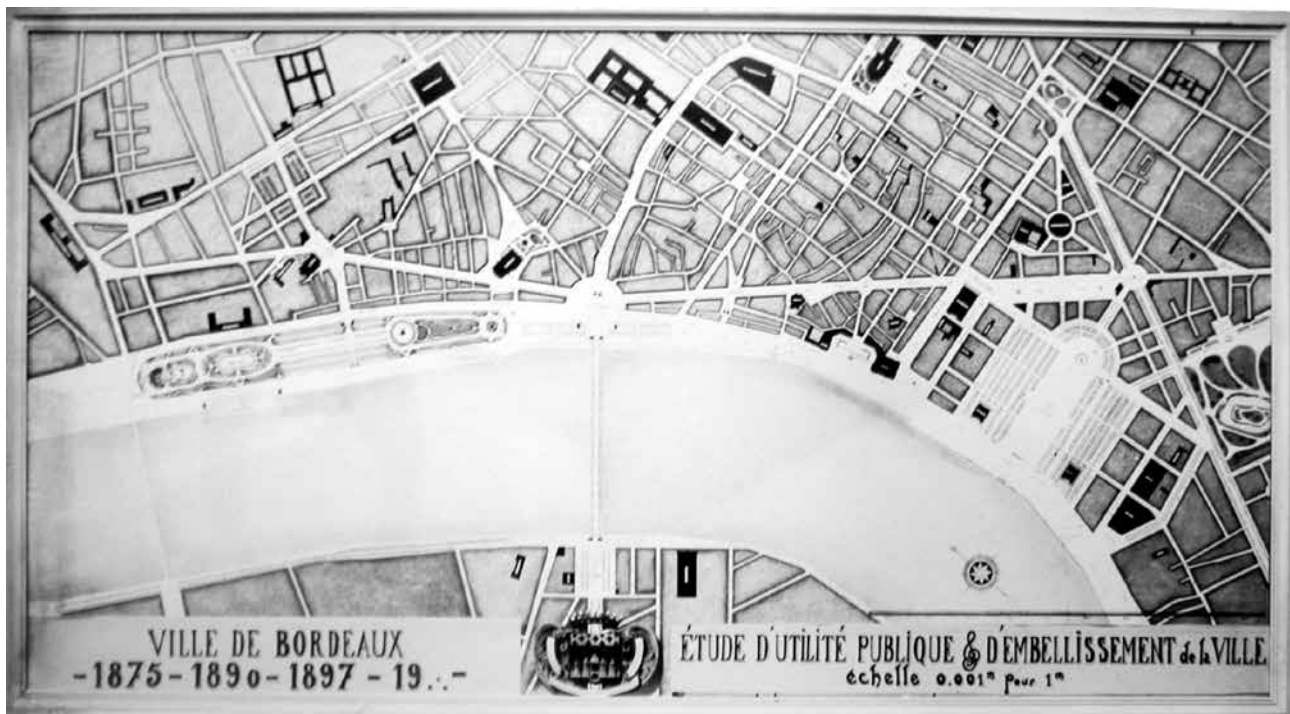


Fig. 11. - « Étude d'utilité publique & d'embellissement de la ville », plan, B. Alfred-Duprat, arch., 1897 (A.M.Bx 88 O 19).

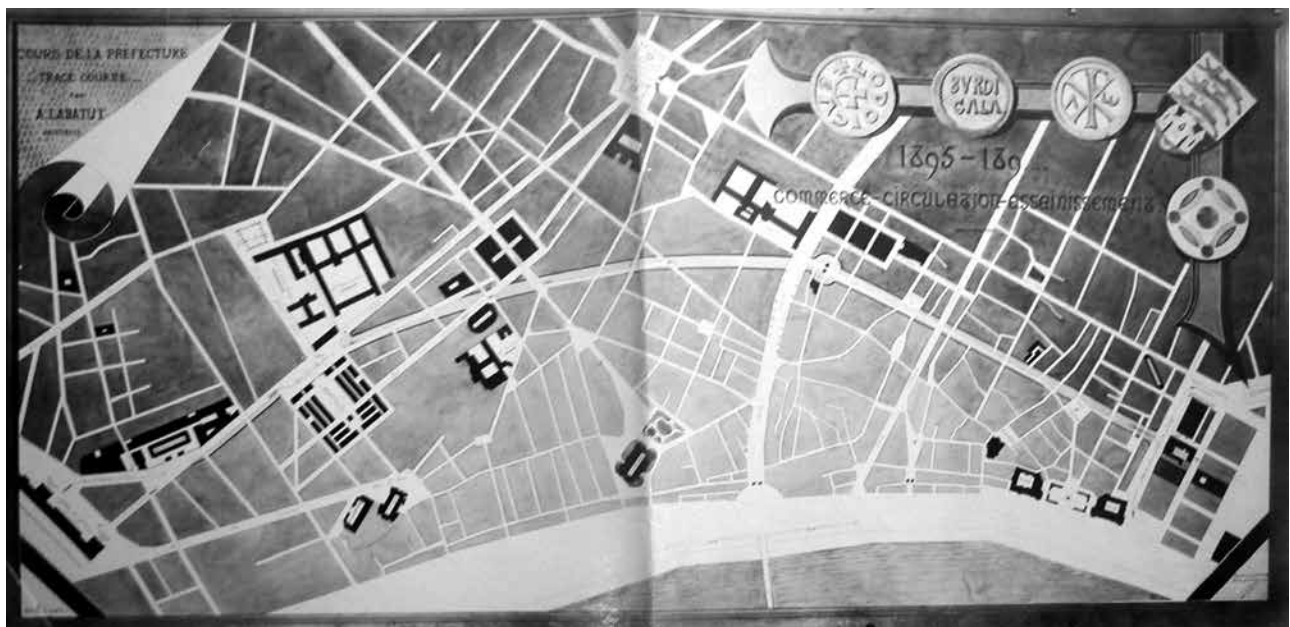


Fig. 12. - « Cours de la Préfecture. Tracé courbe par A. Labatut. 1895-1899... Commerce - circulation - assainissement », plan, 1897 (A.M.Bx 88 O 20).

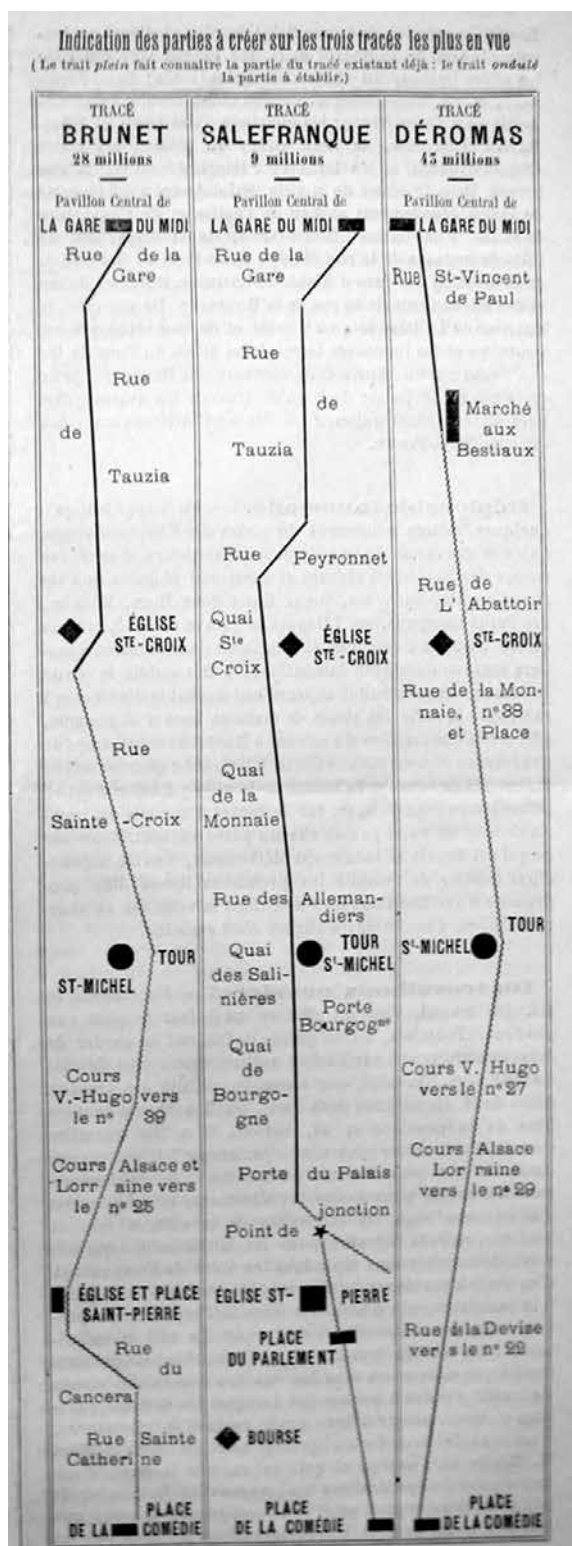


Fig. 13. - « Indication des parties à créer sur les trois tracés les plus en vue », projet Salefranque, 1895 (A.M.Bx 88 O 15).

L'arc de cercle de ce projet de voie nouvelle reprend la courbure du croissant du port de la Lune en divisant en deux parties le triangle formé par la courbe des quais, le cours Saint-Jean et le *cardo* mineur des alignements tortueux des rues Saint-James et du Pas-Saint-Georges. Labatut entend convaincre son auditoire en argumentant que cette voie nouvelle de 24 m de largeur est capable d'absorber la partie de la circulation la plus importante et saturée de la ville. Il faut en effet éviter d'emprunter la rue Sainte-Catherine et son débouché dangereux au cours du Chapeau-Rouge, afin de faire profiter ces deux quartiers du percement du « cours de la Préfecture » (c'est ainsi qu'il le baptise pour sa part), qui les traverse et bénéficie à tous leurs habitants, des commodités de la ville ancienne rénovée. Il convient de noter qu'une des qualités pragmatiques de ce projet est de mettre en liaison directe tout d'abord le marché aux bestiaux implanté alors dans l'actuel îlot Saint-Jean ²¹, avec l'abattoir de la place André-Meunier, ce dernier avec les halles des Capucins, celles-ci avec le Grand-Marché du cours Victor-Hugo enfin, sans compter le développement d'importants commerces déjà en place dans les rues Saint-James et du Pas-Saint-Georges, que la voie nouvelle est censée vivifier. Peu coûteux, et pourtant estimé à près de 30 millions de francs entre les frais d'expropriation et surtout ceux de nivellement ²², le projet de Labatut est associé à celui d'Alphonse Ricard, architecte et conseiller municipal lui aussi, qui en propose, sans vraisemblablement grand succès, une variante, en le faisant passer par la rue Saint-Charles, la place intérieure des Capucins puis, dans la direction de la rue Bergeret, vers la Grosse Cloche, mais en sections droites et non courbes ²³.

D'autres propositions émanent de ces années effervescentes. Et tout d'abord celle d'Eugène Salefranque, propriétaire et membre du syndicat de défense des intérêts du 5^e arrondissement, une proposition plus polémique et littéraire qu'urbanistique et architecturale. Tandis que les préférences publiques se portent sur les projets Duprat et Goguel dès 1894, Salefranque annonce que seule la section sud du premier suffirait, en passant ensuite par les quais pour rejoindre la gare, cette dernière même réduite de la place du Palais à celle de la Comédie, ce qui éviterait la disparition des façades de l'hémicycle de la porte de Bourgogne. Quant au projet Goguel, Salefranque estime que ce tracé en ligne brisée ne raccourcit que de 140 m l'accès à la gare et nécessite d'énormes dépenses. De simples alignements des quartiers Saint-Pierre, Saint-Michel et Sainte-Croix sont moins coûteux qu'une grande voie (fig. 13). Se défiant

21. C'est l'îlot compris entre le cours de la Marne et les rues Eugène-Le-Roy, Saint-Vincent-de-Paul et Malbec, qui fait présentement l'objet d'une restructuration urbaine de type ORU (Opération de Renouvellement Urbain).

22. A.M.Bx, 88 O 20, G. Labatut au maire, 2 juin 1897 : près de 4 millions pour les nivellements, 16 millions pour les expropriations entre le cours Victor-Hugo et celui du Chapeau-Rouge, près de 10 millions entre le cours Victor-Hugo et la gare.

23. A.M.Bx, 88 O 21.



Fig. 14. - « Du Grand Théâtre à la gare du Midi »
(Dagail, 1899, plan hors-texte).

du modèle haussmannien, ce propriétaire s'en reporte surtout à la sagesse et à la légendaire économie des édiles de la Restauration et de la Monarchie de Juillet :

« On vous a donné M. Haussmann comme étant de bon exemple à suivre ; mais, Monsieur le Maire, gardien vigilant et avisé des finances municipales, vous voudrez certainement fermer l'oreille à cet insidieux conseil. M. Haussmann n'a, en définitive, embelli la ville de Paris qu'en l'accablant d'une effroyable dette avec impôts en conséquence ».

Et de poursuivre :

« Un meilleur exemple à suivre assurément que celui de M. Haussmann, c'est celui des municipalités qui, de 1816 à 1847, surent successivement donner à la ville, avec des budgets de moins de trois millions... [tous les grands embellissements de Bordeaux : le pont, l'esplanade des Quinconces, l'hôpital, le palais de justice, les quais, les eaux, les trottoirs...] »²⁴.

Pleine d'intérêt, la réflexion et le pragmatisme de ce propriétaire s'inspirent et rejoignent ici surtout les critiques adressées dès 1868 par Jules Ferry au préfet de la Seine²⁵ et dont l'exemple parisien a, sans doute, largement ralenti les projets et les travaux de rénovation urbaine sous la Troisième République à Bordeaux. Dans une brochure au titre alambiqué qu'il publie dès 1893, Salefranque propose toutefois une nouvelle solution. Il s'agit d'une « grande voie de raccourcissement vers les deux gares d'Orléans et du Midi - Seconde grande voie obtenue par surcroît, du seul fait de la première - 9 millions de dépenses seulement²⁶. » Sous ce titre énigmatique,

il propose surtout d'utiliser les voies existantes et de créer le moins possible de sections nouvelles et coûteuses, à l'inverse de ses collègues Brunet et Déromas. Mais, il s'avère que cette voie de 16 m de largeur seulement, au lieu de 20 m comme prévu, et qui part du 48, cours du Chapeau-Rouge pour atteindre l'aval de la porte Cailhau, présente un tracé compliqué qui engendre des perspectives désagréables et des raccordements inharmonieux et dispendieux avec les rues adjacentes²⁷. Les projets de Salefranque disparaissent vraisemblablement avec les critiques qu'il adresse au syndicat du 5^e arrondissement, lorsqu'il reproche aux membres présents à ses réunions d'être trop partiaux et favorables à de grands travaux en lignes larges et droites, afin de favoriser l'activité des métiers du bâtiment sur-représentés dans cette assemblée.

Clauzet propose, en 1896, un tracé de 24 m de large très destructeur de propriétés privées, car en ligne droite, depuis les arrivées de la gare jusqu'à la Grosse Cloche²⁸. L'architecte Henri Bayard y va du sien en 1897 : une ligne droite depuis Saint-Michel jusqu'au cours du Chapeau-Rouge, élargissant la place du Palais, le parvis de Saint-Pierre, et pourfendant en

24. A.M.Bx, 88 O 15, Lanefranque au maire, 12 septembre 1894.

25. . Ferry et Horn, 1868.

26. . Salefranque, 1893.

27. . A.M.Bx, 88 O 15, rapport de Longueville, géomètre municipal, sur le projet Salefranque, 8 septembre 1896.

28. . A.M.Bx, 88 O 12.

diagonale la place du Parlement²⁹. Ce sont autant de dérivatifs qui ne font qu'alimenter le manque de crédibilité des expertises et des projets municipaux par rapport à ceux proposés par des spéculateurs particuliers.

De 1899 à l'avant-projet de 1904

En 1899, l'architecte Louis Dagail propose d'autres solutions dans une brochure où il publie un plan élaboré en 1897 (fig. 14). Il ne retient pas moins de neuf des projets de ses concurrents pour les critiquer tour à tour et élaborer sa propre proposition. Sa voie, de 32 m de largeur, part du principe « que la voie nouvelle doit partager en deux parties égales l'espace compris entre le Chapeau-Rouge et la rue de la Gare (Charles-Domercq), les quais, la rue Sainte-Catherine et le cours Saint-Jean (de la Marne) ; que l'abattoir et les marchés aux bestiaux doivent être déplacés ; que l'îlot de maisons face à la gare doit disparaître ; que la voie doit être plantée ». Il transforme trois quartiers des rues des Chandeliers et Corcelles, des Boucheries, enfin des rues Pilet, Hugla, Dabadie et Cabillon, sans allonger sensiblement le parcours. Il arrive à la gare « de la seule façon rationnelle et digne de Bordeaux », et ne fait pas double emploi avec la rue Tauzia, se prêtant le mieux à la création d'un nouveau quartier entre Saint-Jean et Sainte-Croix³⁰. En effet, l'intelligence de ce projet réside dans le dédoublement, par deux lignes droites articulées sur un rond-point créé entre la place des Capucins et celle de Saint-Michel, place du Maucaillou - non plus à la flèche de la basilique ou encore à la Grosse Cloche - afin de rejoindre les points stratégiques des quartiers nord et sud de Bordeaux. Dagail a fait sien le projet de B. Alfred-Duprat, en le déplaçant à l'ouest de la porte de Bourgogne, en remembrant profondément le tissu des quartiers anciens et en conservant l'idée d'un grand parc entre le pont de pierre et celui de fer.

La municipalité tient ferme et élabore, en 1902, un avant-projet qu'elle va compléter par des études techniques poussées en estimant les immeubles de chaque partie de la voie jusqu'en 1903, où les plans des travaux de voirie à exécuter sont dressés, puis en 1904, où les plans parcellaires et les tableaux indicatifs des propriétés à exproprier sont prêts. Durant cet intervalle, les réclamations et protestations se multiplient. Nous reviendrons plus loin sur ces questions.

Le projet d'une grande voie qui a ainsi languì durant une trentaine d'années est prêt à voir le jour alors que la nouvelle gare Saint-Jean est quasiment achevée en 1902. C'est dans cette situation d'urgence qu'intervient l'architecte qui nous intéresse ici.

Le projet de Fernand-René Lapeyrère et ses innovations par rapport aux méthodes traditionnelles de l'alignement

Qui est F. R. Lapeyrère ?

Cet architecte originaire de Bordeaux, exerce à Paris où il fut pensionnaire à l'École nationale des Beaux-Arts et élève de Paulin³¹. Mais il est surtout intéressant de savoir qu'il est architecte voyer de la ville de Paris à l'époque où Louis Bonnier en renouvelle considérablement le règlement, en 1902, en introduisant de nouvelles possibilités de construction qui satisfont les exigences de l'art nouveau et qui caractérisent si bien les boulevards post haussmanniens de la capitale³². Dans les deux brochures qu'il publie de son projet pour Bordeaux, Lapeyrère se définit lui-même comme : architecte voyer adjoint de la ville de Paris, attaché au secrétariat de l'architecte voyer en chef, architecte diplômé par le gouvernement, lauréat de l'Institut, professeur à l'école spéciale d'architecture, membre de la société de médecine publique et de génie sanitaire, membre de la société des artistes français etc... En somme, c'est un maître d'œuvre très impliqué et reconnu dans le milieu effervescent, et essentiellement parisien, car c'est celui des grandes capitales européennes, occidentales et coloniales, de la réflexion architecturale et urbanistique des années 1900.

Il ne cache pas son attachement à Bordeaux, lorsqu'il déclare par exemple, en 1903, son « très vif désir de faire œuvre utile et belle dans notre Ville à laquelle nous sommes passionnément attaché »³³, ou encore, deux ans plus tard, lorsqu'il avoue à son auditoire : « je vous prie de ne voir devant vous qu'un de vos compatriotes, aimant passionnément sa ville natale, et s'intéressant à tout ce qui peut contribuer à sa prospérité, à sa bonne renommée et à son embellissement »³⁴.

29. A.M.Bx, 88 O 18.

30. . Commentaire du plan hors-texte publié ici ; Dagail, 1899.

31. . Il a sa notice dans le *Delaire* (édition 1907), gracieusement communiquée par Claude Laroche que nous remercions chaleureusement. F. R. Lapeyrère est né en 1870 à Bordeaux. Il entre à l'École des Beaux-Arts en 1896 (deuxième classe : promotion 1896-1). Il est élève de Paulin. Il obtient trois médailles en deuxième classe. Il obtient le prix Jean Leclaire en 1897. Il entre en première classe en 1897, y obtient trois médailles et son diplôme en 1900, ainsi qu'une médaille au salon de 1903. Il fait partie de la Société des Architectes Diplômés par le Gouvernement. Il est architecte voyer adjoint à la ville de Paris, professeur à l'École spéciale d'architecture et architecte à Paris au 74, boulevard Saint-Michel.

32. Marrey, 1988, ne mentionne pourtant pas l'architecte qui nous intéresse ici.

33. Lapeyrère, 1903, p. 30.

34. Lapeyrère, 1905, p.1.



Fig. 15. - « Projet de grande voie de pénétration reliant la gare du Midi au centre de la ville », (Lapeyrère, 1903, plan hors-texte p. 6-7)

Cet architecte a tout intérêt, par ailleurs, à imposer ses vues à la municipalité bordelaise pour obtenir la direction d'un chantier immense pour cette ville. Mais on se permettra d'ajouter que cet intérêt n'est pas seulement mercantile et personnel, ce grand professionnel tente en réalité d'importer son expérience parisienne en province, en ne se gênant pas pour critiquer les projets réalisés dans sa ville d'origine. C'est ce qui rend son propos d'autant plus intéressant. Lapeyrère sut convaincre les habitants de Bordeaux, et cette sensibilisation acquise participa, semble-t-il, à l'effondrement et l'achoppement du projet municipal, face à ses propositions innovantes - qui ne virent pas le jour non plus.

La critique des projets municipaux

Que critique donc notre architecte ? Tout d'abord, en 1903, le tracé dit « en ligne droite » de la grande voie :

« En considérant la topographie de la ville et les principales artères reliant actuellement les points que nous avons à joindre, on forme un polygone constitué par les quais, les cours Saint-Jean, le nouveau cours Pasteur, les cours de l'Intendance et du Chapeau-Rouge.

Il est indiscutable que la solution idéale pour la situation topographique d'une nouvelle voie, boulevard d'air, de lumière et de circulation dans cet ensemble, serait celle qui occuperait dans ce polygone la position de la diagonale joignant les sommets directement opposés dans le sens de la plus grande longueur. Il en résulte que la solution la plus acceptable sera celle qui s'en rapprochera le plus.

*Ainsi de l'examen du projet qui semble être préconisé, il ressort que la voie sensiblement parallèle aux quais et presque contiguë à l'artère la plus importante du polygone considéré, dont on devrait au contraire le plus s'éloigner, est mal placée »*²⁰.

Il ne faut pas que le soubassement rustique de la flèche Saint-Michel écrase la perspective de cette voie nouvelle, afin de mettre, au contraire, en valeur ses parties hautes et ajourées. Il faut contourner la flèche, mais pas de façon mesquine, par un virage. Il ne faut pas non plus arriver au Grand Théâtre par une perspective biaise sur son portique, mais au contraire par la rue Sainte-Catherine, en respectant sa découverte de façon parallèle au portique, dans la ligne de mire du monument des Girondins. Il n'y a pas de lois particulières, selon Lapeyrère, pour mettre en valeur un monument, de façon frontale ou latérale. L'hôtel de ville peut ainsi être mis en perspective frontale, en prolongeant jusqu'à la place Saint-Projet la rue établie dans l'axe du portail de l'archevêché qu'avait déjà imaginée Pierrugues au Premier Empire³⁶. La Grosse cloche aussi peut être mise en

35. Lapeyrère, *op.cit.*, 1903, p. 5-6.

36. C'est cet ingénieur qui avait, le premier, dans son mémoire de 1815 et son plan pour Bordeaux, imaginé une voie partant du portail du palais impérial (le palais Rohan) et se dirigeant, en ligne droite, jusqu'à la Garonne par la porte Cailhau. L'empereur Napoléon Ier aurait regretté, de ne pouvoir apercevoir, du seuil du palais municipal, la Garonne apportant au cœur de Bordeaux le commerce et la richesse, ce qui aurait justifié ce percement. La commission d'examen du plan de la ville refusa ce projet dès 1813 car Pierrugues l'avait arrêté à la place Saint-Projet. Ce projet resurgit toutefois en 1860, lorsqu'on étudia l'ouverture du cours d'Alsace-et-Lorraine dont le tracé fut finalement reporté au sud, pour assainir la vallée du Peugue. Voir Schoonbaert, 2003, p. 146-148.

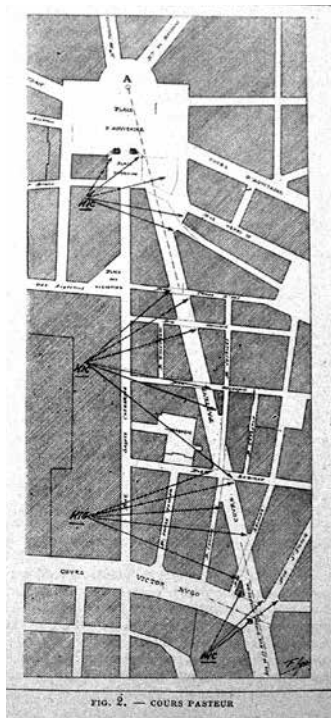


Fig. 16. - « Cours Pasteur », critique du tracé, plan (Lapeyrère, 1905, fig. 2, p. 7).

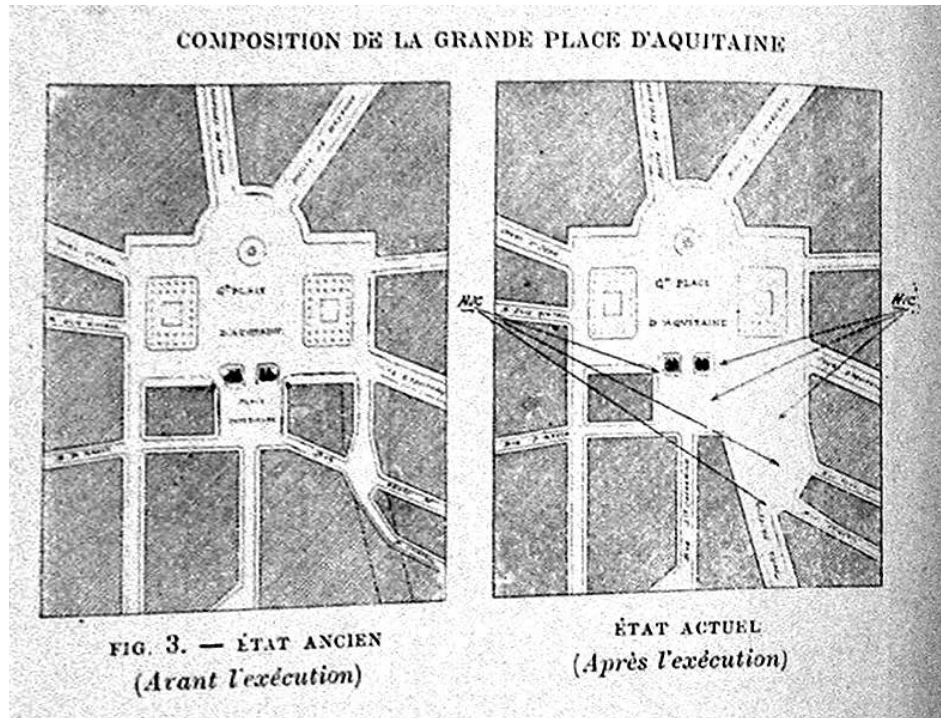


Fig. 17. - « Composition de la grande place d'Aquitaine. État ancien (avant l'exécution) ; État actuel (après l'exécution) », critique du tracé, plans (Lapeyrère, 1905, fig. 3, p. 8).

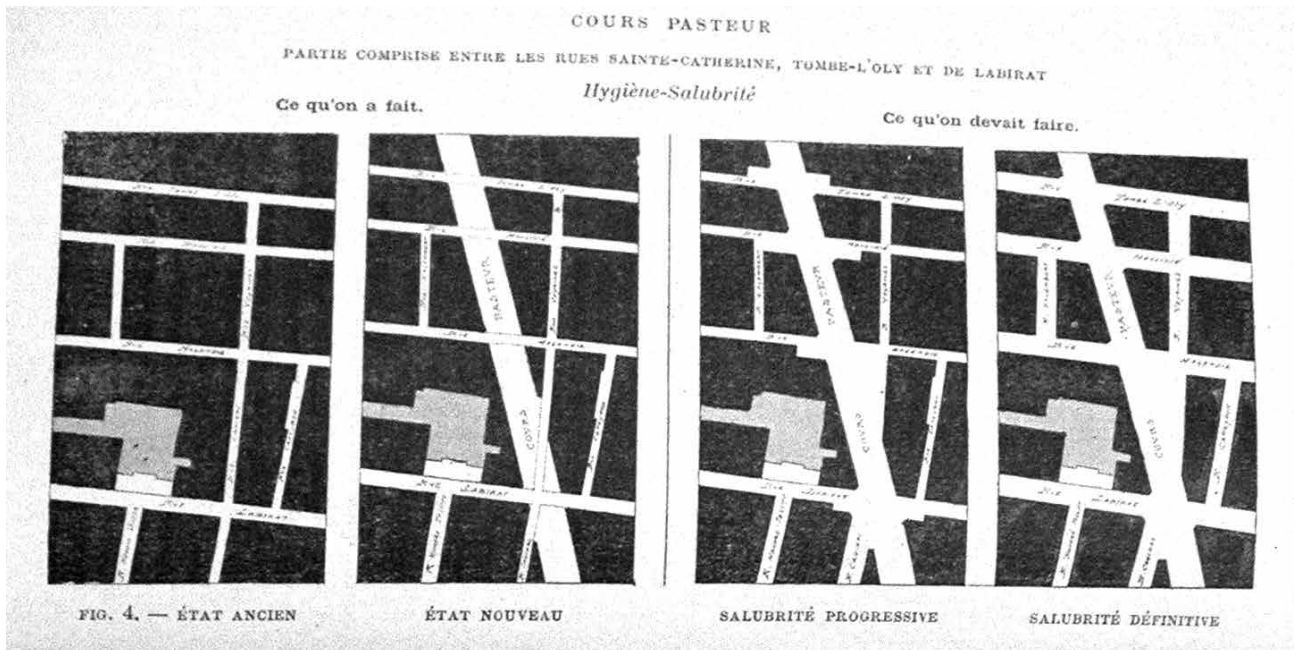


Fig. 18. - « Cours Pasteur ; Partie comprise entre les rues Sainte-Catherine, Tombe-L'Oly et de Labrat. Hygiène-Salubrité. Ce qu'on a fait. Ce qu'on devait faire », plans (Lapeyrère, 1905, fig. 4, p. 10).

valeur frontalement. Et quant à la façade de Sainte-Croix, par exemple, elle peut être contemplée de façon biaisée depuis la nouvelle voie, avec la gare dont le pignon de la halle se présente de biais.

« Notre projet est la brillante continuité du cercle attractif et élégant de l'Intendance et de la Comédie et permet sa ramification avec les services administratifs, universitaires, artistiques et religieux »³⁷.

Lapeyrère souhaite, en bifurquant la grande voie par la place Saint-Projet et la rue Sainte-Catherine élargie, relier entre eux les centres épars de la ville. En 1905, il réitère ses propos dans une conférence qui fait aussi l'objet d'un mémoire imprimé. Il reprend l'idée d'une grande voie pénétrant davantage dans le centre de la ville que celle « en ligne droite ». Il représente à nouveau l'intérêt de percer une rue qui bifurque par la rue Sainte-Catherine et la place Saint-Projet, vers l'hôtel de ville (fig. 15).

Mais, il s'attaque surtout au cours Pasteur dont la réalisation est terminée. Le tracé de cette voie reliant la place de la Victoire au cours des Fossés (Victor Hugo) est des plus mal entendu. Il s'y forme des « sifflets », des îlots triangulaires et pointus que Lapeyrère marque de « hics » sur ses croquis (fig. 16). La place d'Aquitaine est défigurée par cette opération de voirie : la belle porte perd ses guichets ; l'îlot ouest est démoli et la symétrie de cette composition classique anéantie (fig. 17). Sur le parcours des rues Tombe-L'Oly et Labirat, le cours Pasteur a aussi l'inconvénient de créer des raccordements insuffisants avec les anciennes rues secondaires qu'il pourfend. Seuls les immeubles d'angle sont expropriés pour élargir les carrefours de ces rues avec le nouveau cours, et la salubrité définitive qui en est espérée, n'est pas atteinte. Lapeyrère propose de traiter plus profondément le raccordement de ces rues anciennes avec la voie nouvelle, afin qu'ils constituent des amorces à des prolongements futurs, qui permettent de les élargir enfin (fig. 18). Cette vision organiciste de la voirie est particulièrement intéressante. L'on y voit bien en effet l'artère qu'est cette « grande voie de pénétration » irriguer à l'avenir l'organisme urbain pour lui apporter un sang nouveau - un air, une lumière, des habitants, des valeurs foncières neuves... -, afin de vivifier les quartiers et leurs rues avoisinantes qu'elle traverse.

Le nivellement de la voie nouvelle n'est pas non plus satisfaisant³⁸. Entre le cours Victor-Hugo et le Grand Théâtre, les déblais ne suffisent pas à combler les parties en remblai et la voie nouvelle n'est pas suffisamment plane (fig. 19). Lapeyrère s'en explique ainsi :

« La voie brisée, soi-disant droite, n'est pas établie sur un plan horizontal, elle traverse la vallée du Peugeot et de la Devèze, non pas en suivant la direction des voies existantes,

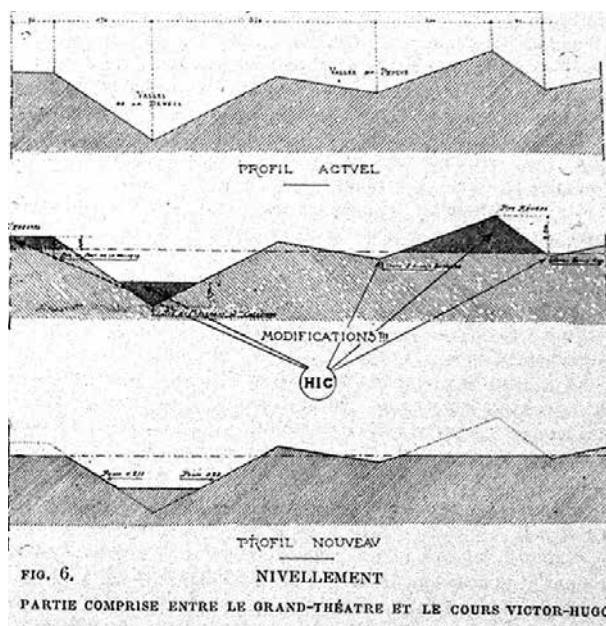


Fig. 19. - « Nivellement. Partie comprise entre le Grand Théâtre et le cours Victor-Hugo », coupes (Lapeyrère, 1905, fig. 6, p. 15).

c'est-à-dire l'établissement naturel, normal, la ligne de plus grande pente du terrain sur lequel elle est placée, mais obliquement. Il va donc falloir modifier non seulement le relief du sol sur lequel elle est établie, mais encore celui des voies transversales au tracé à sa droite et à sa gauche, afin de rejoindre le niveau actuel de ces voies.

D'où conséquences : travaux de déblais et de remblais considérables, non seulement pour la voie elle-même, mais encore pour toutes les voies y aboutissant.

Dans ces voies, quantités innombrables d'immeubles, par suite de ces travaux (remblais) seront enterrés (déblais) seront mis à découvert, déchaussés, beaucoup même seront entièrement enlevés, bon nombre de rues seront supprimées, il va donc falloir les exproprier »³⁹.

37. Lapeyrère, 1903, *op.cit.*, p. 21.

38. Contrairement aux apparences, Bordeaux est loin d'être une ville plate ; le géomètre Aladenize, en 1880, dresse un tableau de points topographiques qui permettent d'en apprécier toute la subtilité du relief et du modelé. Sur la rive gauche, la ville se présente comme un lutrin ou un éventail ouvert et incliné, posé devant la courbe du fleuve. Ses points hauts dans les faubourgs, à Saint-Seurin, Gambetta, Sainte-Eulalie, place d'Aquitaine..., forment les sommets d'un plateau en pente douce vers la rivière, pourfendu par les rues tracées dans le sens des « vallées » du Peugeot et de la Devèze, et dont les rues concentriques ou tangentes à la rivière, présentent, elles aussi, des profils de pentes douces et variées.

39. Lapeyrère, 1905, p. 14-15.

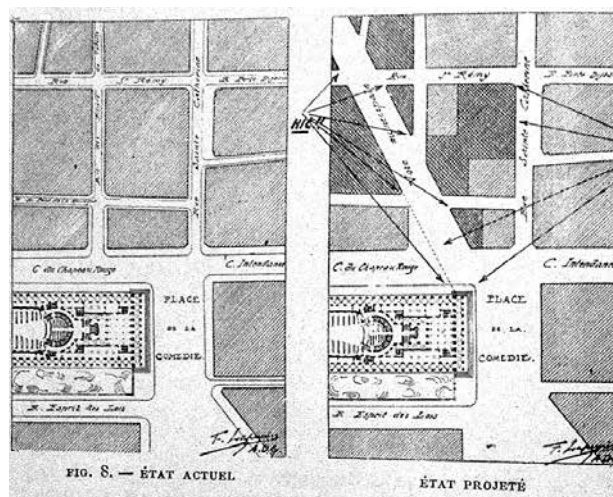


Fig. 20. - « Composition du Grand-Théâtre et de la place de la Comédie. État actuel. État projeté », plans (Lapeyrère, 1905, fig. 8, p. 18).

Le plateau principal du Grand Théâtre se retrouve écrêté, avec le tracé municipal, de 40 cm au-dessous de son niveau naturel, ce qui oblige à installer des marches supplémentaires au perron du monument. Le mouvement de circulation s'en trouve d'autant plus étranglé que le tracé municipal a déjà peu de rapport avec la solennité du chef-d'œuvre de Louis dont le portique apparaît saillant et biais au débouché de la nouvelle voie si peu large qu'elle ne met pas en valeur la solennité de ce décor qu'elle anéantit. La composition même du théâtre et son insertion urbaine ne sont donc plus justifiées après ces travaux. C'est un malheur analogue à celui de la place d'Aquitaine⁴⁰. Lapeyrère tire alors les leçons de Garnier pour l'Opéra de Paris. C'est dans cette partie d'esthétique édilitaire qu'il abonde dans le sens d'un maintien des traditions classiques des maîtres français, citant Garnier :

« Il est également important que la circulation qui se fait dans tous les abords ne vienne pas entraver la circulation particulière au théâtre. »

*Dans tous les cas, ce qu'il faut repousser tout de suite, ce sont des dispositions et des percées obliques qui font bien mauvais effet à côté de plantations droites, lorsque ces percées obliques n'ont pas elles-mêmes un côté pittoresque et imprévu qui leur fait pardonner cette déviation et lorsqu'elles sont tout aussi froides, tout aussi rigides que si elles étaient plus nettement et plus carrément dessinées »*⁴¹.

Les allées de Tourny ont beau offrir une perspective biaisée voulue par Victor Louis sur le portique de son théâtre, il n'en va pas de même dans l'axe de la rue Sainte-Catherine. L'effet de la grande voie municipale est de provoquer une découverte

du monument par une vue biaisée tandis que le prolongement dans l'axe de la rue Sainte-Catherine jusqu'aux Quinconces et à la maison Gobineau font partie intégrante du projet de Louis. Ce même prolongement est souligné, un siècle plus tard, par la mise en place de la colonne monumentale des Girondins. Cette perspective historique, latérale au théâtre, s'inscrit dans la continuité des réflexions de Lapeyrère. La place de la Comédie, la perspective biaisée des allées de Tourny, le débouché perpendiculaire aux fossés de l'Intendance font partie intégrante de la mise en scène du théâtre dans l'espace urbain⁴². Lapeyrère respecte cette composition et l'intègre à son projet tandis que le tracé municipal en ruine le génie (fig. 20).

On le voit donc bien, la réflexion de Lapeyrère s'inscrit, malgré tous les bouleversements qu'il propose, dans la continuité et le respect des qualités fondamentales du paysage urbain ordinaire et monumental bordelais. Notre architecte urbaniste se montre aussi paysagiste grâce aux dessins en perspective qu'il élabore pour expliquer ses vues. Sa démarche est alors à mille lieux de celle des géomètres ou ingénieurs municipaux qui n'envisagent pas la mise en scène des monuments qu'ils proposent de mettre en valeur pour elle-même, mais pour les effets de ce percement sur l'aspect du paysage urbain.

Les qualités du projet de Lapeyrère : la représentation du monument dans l'espace urbain

Le double tracé de la voie nouvelle, en ligne brisée, de Lapeyrère, suppose de mettre en valeur cinq monuments et non plus quatre, comme dans le projet municipal. En effet, la bifurcation de la grande voie, au niveau de la place Saint-Projet, embrasse une perspective sur l'hôtel de ville et ajoute à la composition urbaine du tracé général ce monument d'un grand intérêt. Mais un plan seul ne peut rendre compte de tous les impacts de l'intérêt de ce projet. Il faut représenter le paysage urbain en trois dimensions. Goujon en témoigne en 1903, lorsqu'il évoque que : « [...] les croquis, la gravure, les dessins, sont de plus en plus à la mode, et sont devenus des compléments presque aussi indispensables aux projections écrites qu'aux projections en conférence⁴³ [...] », afin de représenter les projets d'aménagement d'espaces publics.

40. *Ibid.*, p. 16.

41. *Ibid.*, p. 17. Sans doute cette référence vient-elle d'un des nombreux ouvrages de Charles Garnier consacrés au théâtre. Cependant elle ne figure pas, par exemple, dans *Le Nouvel Opéra de Paris*, 1878-1882.

42. . Taillard, 2009, voir particulièrement p. 167-248.

43. . Goujon, 1903b ; il plane là un parfum d'une grande modernité.



Fig. 21. - Ouverture du cours Pasteur, isolement de la porte d'Aquitaine, photographie d'une aquarelle, Artus et Lauriol, 1898 (A.M.Bx, 62 O 21).



Fig. 22. - Projet de dégagement de la Grosse Cloche [la rue du Mirail désaxée], aquarelle, Artus et Lauriol, 1898 (A.M.Bx IX B 44).



Fig. 23. - « Projet dit en ligne droite. Débouché sur la Place de la Comédie (Vue au-delà) » (Lapeyrère, 1903 p. 8-9).

La nouvelle mode de mise en scène des monuments en ville prend racine au début du XIX^e siècle et s'exprime pleinement au Second Empire où ils sont isolés de l'espace public afin de décorer ce dernier, plutôt que d'être mis en valeur pour eux-mêmes⁴⁴. Lapeyrère n'a pas le monopole de cette idée ; même des décorateurs de théâtre bordelais, comme Artus et Lauriol illustrent par exemple le dégagement de la porte d'Aquitaine et de la Grosse Cloche, désaxée de la rue du Mirail (fig. 21-22), sur une commande de la municipalité⁴⁵. L'intérêt pour la mise en scène des monuments dans l'espace urbain fait donc bien partie des préoccupations des édiles, mais ce sont ici des commandes de la Ville à des peintres qui ne sont pas à l'origine des projets de voirie, car ils ne font qu'illustrer ceux des géomètres et ingénieurs municipaux qui les ont tracés.

Les perspectives de Lapeyrère sont au contraire issues de ses propres projets de voirie et présentent de troublantes similitudes avec celles d'Artus et Lauriol. Les deux dessins du projet

municipal (fig. 23-24), qu'il prend la peine d'élaborer pour les comparer aux siennes, plus nombreuses, le démontrent. C'est le débouché de la voie sur le théâtre qui fait encore l'objet de toutes ses critiques. Et si un regard novice peut être séduit par ces deux dessins, une observation plus approfondie montre qu'ils n'ont pas l'élégance de ceux qu'il propose en comparaison. En effet, les traits sont accentués, les vues écrasées, dans les deux perspectives du débouché de la grande voie sur le portique du Grand Théâtre qu'il propose, sur des obliques, alors que la mise en scène de l'hôtel de ville et de la cathédrale (fig. 25), offre une vue frontale harmonieuse, dont la profondeur de champ est plus généreuse, grâce aux verticales du clocher, des flèches du portail, et même du dôme d'un immeuble nouveau (au premier

44. Schoonbaert, 2003, *op.cit.*

45. . Hanben, 2000.



Fig. 24. - « Projet dit en ligne droite. Débouché sur la Place de la Comédie (Vue en deçà) », (Lapeyrère, 1903 p. 10-11).

plan à droite). L'ensemble est mis en valeur par une remarquable proportion entre le plein et le vide, les bâtiments ou les monuments, et l'espace public.

La vue de la voie, au passage de Sainte-Croix (fig. 26), procède de la même intelligence. La façade de l'abbatiale rénovée par Paul Abadie y apparaît oblique, mais dynamique. L'église n'est plus perçue avec son parvis, mais dans la continuité et la succession des monuments que mettent en valeur la voie nouvelle qui permet de les découvrir en offrant un nouveau regard sur eux. L'École des Beaux-Arts récemment installée dans une aile du couvent par Alphonse Ricard ⁴⁶, à gauche, et son annexe, à droite, apparaissent, tout comme l'église, alignées sur la voie nouvelle seulement dans les angles. Les délaissés conséquents à ces alignements ne perturbent pas la composition de la vue, du paysage ; au contraire, ils lui donnent de la légèreté, de la profondeur, ce que la gare seulement esquissée en point de fuite accentue encore.

Dans la vue sur la rue Sainte-Catherine élargie (fig. 27), tous ces éléments sont aussi mis en valeur. On n'imagine pas que la colonne des Girondins se situe si loin du Grand Théâtre ou que ce dernier soit si éloigné de la maison Gobineau, et de la place de la Comédie, apparemment si vaste.

La perspective est curieusement différente, et dérangeante, car elle ne correspond pas aux canons esthétiques de ces représentations fuyantes, dans la vue sur la Grosse Cloche (fig. 28). Le monument apparaît ici lourd et écrasé par son environnement, tandis qu'il est un point de passage obligé de la grande voie. Cette vue, dont l'angle est pris à vol d'oiseau du haut de la rue Saint-James, doit en réalité tenir compte d'un immeuble d'angle déjà bâti à l'angle de cette dernière avec la porte. Il faut aussi tenir compte du lycée national du cours Victor-Hugo (Montaigne), aménagé depuis peu et qu'on aperçoit en arrière-plan sur la droite. La solution proposée ici est le miroir de celle

46. Beccia, 1996.



Fig. 25. - « Notre projet. L'Avenue de l'Hôtel-de-Ville »
(Lapeyrère, 1903 p. 22-23).



Fig. 26. - « Notre projet. Débouché sur l'Église Sainte-Croix »
(Lapeyrère, 1903 p. 24-25).



Fig. 27. - « Notre projet. La Rue Sainte-Catherine élargie »
(Lapeyrère, 1903 p. 28-29).

envisagée par Artus et Lauriol (fig. 22) : elle n'a pas plus de qualités que cette dernière qui envisageait aussi le dégagement de la cloche par un contournement de l'église Saint-Éloi et du beffroi municipal.

A Saint-Michel, en revanche (fig. 29), la flèche s'inscrit harmonieusement et dans les mêmes conditions de mise en scène qu'on a vues auprès de la cathédrale. La voie nouvelle ne bifurque plus par un virage disgracieux autour du monument. Les plantations du square compensent cet alignement. Un immeuble neuf dont le dôme d'angle est marqué d'un gros épi de faîtage, ponctue la perspective en contrepoint de la flèche tandis que le tracé du tramway demeure droit jusqu'à la gare pourtant lointaine et invisible, mais qui détermine bien toujours ce tracé et le paysage qu'il génère.

L'observation pragmatique des réalités foncières et morphologiques, mais surtout aussi esthétiques, paysagères et monumentales de la ville, fait donc de l'étude de Lapeyrère une exception pour Bordeaux dans le *corpus* des projets de grande voie à la fin du XIXe siècle. Il sait que les tracés des géomètres et les alignements trop rigoureusement calculés selon les valeurs foncières ne sont pas satisfaisants. Il sait sans doute tirer les leçons de son maître Paulin, de son directeur, Bonnier ; mais l'on pense surtout aux écrits et aux théories de Camillo Sitte et de John Ruskin, qui savent lire et comprendre le paysage urbain pour en tirer des leçons d'esthétique ⁴⁷. Lapeyrère se montre donc capable de mettre en valeur les monuments de la ville dans un espace public qu'il reconfigure entièrement car il sait tirer partie des leçons de l'histoire. C'est ainsi qu'il apporte, à travers ses grands dessins, une vision neuve, quoique, malgré tout, hypothétique, d'un paysage urbain post-haussmannien qu'il projette pour sa ville natale : Bordeaux.

L'intense, mais brève postérité du projet de Lapeyrère

La société centrale des architectes propose, dès la conférence de Lapeyrère donnée en 1903, de lui attribuer le prix Dejean. Son étude est d'ores et déjà reconnue comme un travail considérable d'intérêt général qui « protège et exalte les plus belles compositions artistiques et archéologiques de la ville contre un projet préconisé qui les désorganiserait ; ainsi qu'il fait œuvre d'architecte au premier chef pour l'étude d'un projet qui n'est ordinairement l'apanage que de spéculateurs

47. Bien que Lapeyrère n'y fasse pas directement référence, on ne peut douter que ces deux grands théoriciens et littérateurs n'influencent sa pensée. Voir Sitte, 1889, mais l'on pense aussi, et avant lui, à Ruskin, 1853, qui étudie les villes anciennes et théorise l'aménagement urbain avant l'apparition de l'urbanisme, en s'opposant aux démolitions inutiles et inesthétiques.



Fig. 28. - « Notre projet. Vue sur l'ancien Beffroi municipal » (Lapeyrère, 1903 p. 26-27).

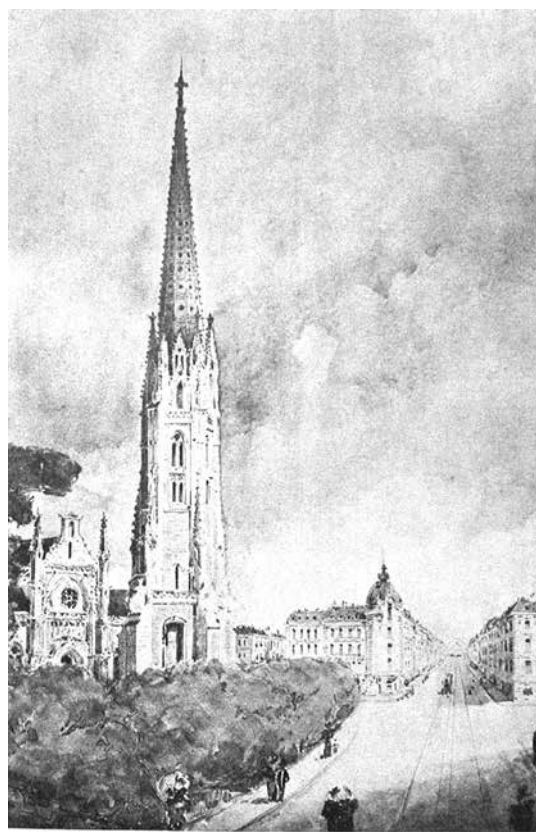


Fig. 29. - « Notre projet. Débouché sur l'Église et la Tour Saint-Michel » (Lapeyrère, 1903 p. 30).

avides d'intérêt »⁴⁸. Nombre d'architectes célèbres appuient cette demande. Ainsi Émile Trélat, Émile Vaudremer, Louis Bonnier...

Les neuf gravures de la brochure de 1903 sont en réalité issues de grands dessins sur châssis encadrés⁴⁹, qui sont exposés au salon des artistes français, récompensés d'une première médaille de 2e classe, dont rend compte L. C. Boileau, l'architecte rapporteur de la société centrale, dans un article de l'*Architecture* du 3 mai 1903. *La Construction moderne* rend hommage à cette initiative dans son numéro du 13 juin 1903. On y loue les qualités artistiques des images offertes par l'architecte, « pour la gloire », aux Bordelais et aux Parisiens ; mais on y loue surtout le savoir-faire du professionnel parce que, dans ce projet :

« [...] tous les beaux monuments trouvent leur place comme il convient, en bordure du tracé, ou plus ou moins au-delà, tenant à des squares plantés d'arbres ou à des places de dégagement, tantôt à droite, tantôt à gauche, en des emprises

*interrompant les maisons et provoquant des échappées de vues, d'air et de lumière ainsi, par exemple, que cela s'est trouvé à Paris dans les parties les plus heureuses de notre boulevard Saint-Germain »*⁵⁰.

Quant au projet municipal en ligne droite, avec la flèche en son axe, il n'est pas inutile d'exposer le sort que lui réserve la critique nationale : « Le tracé de la voie banale n'a pas dû coûter beaucoup à ceux qui l'ont trouvé [...] Le résultat est loin d'être heureux [...] Figurez-vous la tour Saint-Jacques de Paris, ainsi placée dans l'axe de la rue de Rivoli, au lieu d'être encadrée sur le côté, par les verdure du square »⁵¹. Le journal *La France* se

48. Comité de défense..., 1903, p. 7.

49. Nous ne connaissons pas l'existence de ces originaux dont le format devait sûrement impressionner davantage que les gravures qui en furent faites.

50. *Ibid.*, p. 9.

51. *Ibid.*, p. 8-9. À Bordeaux, l'ouverture du cours d'Alsace-et-Lorraine, dès 1865, avait été appréciée car la tour Pey-Berland n'était pas dans son axe, mais décalée, à l'instar de la tour Saint-Jacques.

rallie aussi à notre architecte dans d'élogieux articles de juin 1903, ainsi que la *République nouvelle* et *Le Nouvelliste* ⁵².

Lapeyrère a donc su convaincre son auditoire bordelais - tout au moins une partie essentielle de celui-ci - ainsi que ses collègues parisiens, de l'évidence et de l'heureuse solution qu'il proposa pour aménager sa ville natale. Les règles de l'art de percer une rue nouvelle en plein centre ville, semblent bien avoir convaincu les artistes et les esthètes, mais pas les politiques et les financiers qui se pressaient pour réaliser le projet municipal. Ce projet, Lapeyrère le critiquait toujours fermement :

« Ce sont des fantaisies de barbares qui s'imaginent qu'on peut faire quelque chose de bien en dehors des règles que tu as tracées à tes inspirés, ô Raison. » Ainsi s'exprime Renan dans son immortelle Prière sur l'Acropole.

« Fantaisies de barbares », hélas ! c'est plus que cela ! » rappelle t'il ⁵³.

Il déplore que cette marche de la voirie ne soit pas appliquée à Bordeaux. Décidément, cette ville ne sait pas s'adapter à la modernité que Paris entend lui imposer.

« Quelque entraînement que subisse une cité, elle n'abandonne pas tout à coup et sans retour ses voies anciennes, surtout lorsqu'elle est aussi fortement attachée à ses traditions que la ville de Bordeaux et alors qu'elle possède avec un si haut sentiment de dignité personnelle tant de souvenirs glorieux et de si beaux exemples légués par les ancêtres » ⁵⁴.

La revue locale de la Société des architectes, *l'Architecture du Sud-Ouest*, se montre défavorable, à de multiples reprises, au projet municipal, sous la plume de V-N Goujon qui publie aussi les propositions d'Eugène Hénard (fig. 30), pour ses boulevards à redents ⁵⁵. Ces dernières sont plus innovantes que celles de Lapeyrère, mais elles reçoivent à Bordeaux un accueil encore moins favorable qu'à Paris (fig. 31). La modernité parisienne consistait alors à imaginer de reconquérir la ceinture des fermiers généraux, annexée en 1860, pour créer de nouveaux types de grands boulevards qui dépassaient, en alternant des cours et des retraits d'alignement, les systèmes classiques d'immeubles en front à rue, avec les promenades plantées déjà si géniales de l'ingénieur Alphand ⁵⁶, qui font toute la beauté de Paris. Louis Bonnier avait, pour sa part, proposé dès 1899, dans un mémoire imprimé, en réaction aux gabarits trop uniformes des rues parisiennes, et dans la tradition du règlement de voirie de 1884 de la capitale, un nouveau décret d'alignement qui permit davantage de saillies et de retraits latéraux sur les voies, des expressions décoratives, des édicules, des bow-windows qui animassent le paysage des rues, afin de laisser s'exprimer le talent des architectes de son époque (fig. 32) ⁵⁷.

La grande voie municipale, au contraire, « taillait en plein drap » ⁵⁸ dans le tissu ancien, selon la leçon d'Hausmann ⁵⁹, en apportant peu, voire aucune amélioration fonctionnelle, financière et esthétique, aux habitants, à la circulation et au paysage de Bordeaux. Dans ces conditions, il fallait un projet qui apportât une plus-value certaine aux immenses efforts financiers qu'il aurait fallu faire pour la mettre en œuvre. Si la pauvreté esthétique et économique du projet municipal sont des facteurs d'explication, d'autres arguments, et notamment celui de la Raison invoquée par Renan ⁶⁰, plaident en faveur de l'abandon de ces travaux titanesques, quels qu'ils fussent.

L'abandon du projet de grande voie : ses motifs et ses raisons avouées ou cachées

Des changements de municipalité, des querelles d'intérêt, des frasques de presse, expliquent certainement pourquoi aucune grande voie ne fut jamais réalisée à Bordeaux pour relier la gare à la place de la Comédie. Dès juillet 1897, on pouvait lire dans *Le Nouvelliste* :

Signalons la reprise de la scie patriotique et municipale de la grande voie. Elle revient sur le tapis édilitaire, cette prestigieuse artère, source de tant d'intrigues et d'espérances.

Combien y a-t-il de projets et de projeteurs ? Chacun possède son idée qu'il cherche à faire prévaloir, bien entendu dans l'intérêt exclusif du public.

Avoir et colporter un plan de grande voie, cela constitue presque une profession, à coup sûr une posture, un état dans le monde. L'auteur de l'un de ces projets est salué, reçu, conseillé, considéré parfois. Il rase ses petits camarades en toute liberté. On le reconnaît entre mille à sa serviette sous-bracchiale gonflée de dossiers, à sa mine à la fois importante et agitée, à ses arrêts subits, à ses gestes d'incantateur en face des pâtés d'immeubles qu'il se propose de pulvériser, moyennant large indemnité.

52. Voir les nombreux articles consacrés à cette affaire dans la liasse des A.M.Bx, 88 O 7.

53. . Lapeyrère, 1905, p. 29.

54. . *Ibid.*

55. . Goujon, 1902, 1903a et 1903b.

56. . Alphand, 1867, 1886.

57. . Bonnier, 1899.

58. . *La Petite Gironde*, 9 mars 1895.

59. . Hausmann, 1890.

60. . *Supra*, n. 53.



Fig. 30. - « Nouveau type de boulevard à redans. Alternance des arbres et des maisons », publication des dessins d'E. Hénard, *L'architecture du Sud-Ouest*, n° 10, avril 1903.

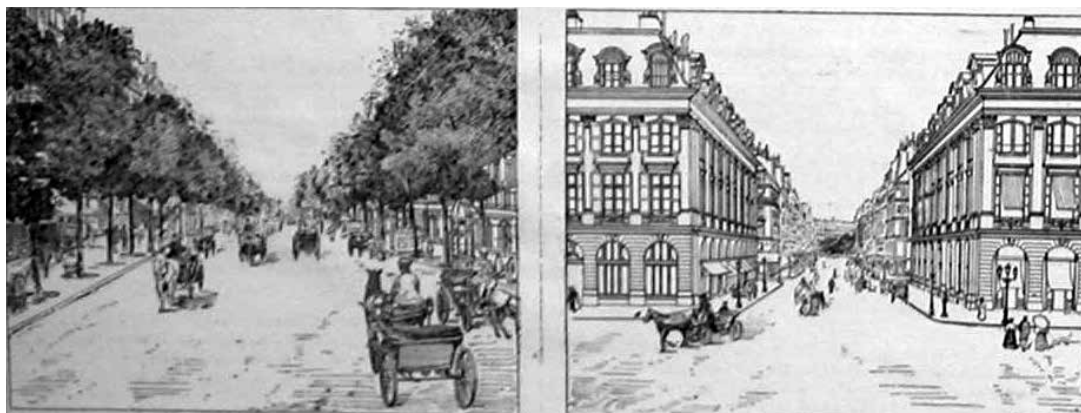


Fig. 31. - « Vues comparées. Type de boulevard avec arbres d'alignement. Type de rue à alignement droit », publication des dessins d'E. Hénard, *L'architecture du Sud-Ouest*, n° 10, avril 1903.

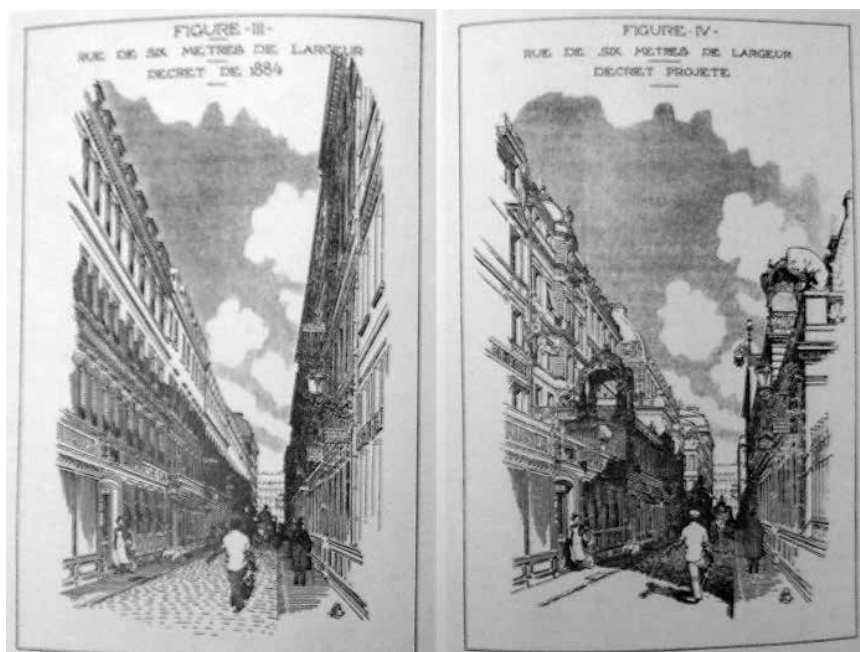


Fig. 32. - À gauche, les gabarits imposés par le décret de 1884 pour une rue parisienne de six mètres de largeur. À droite, l'aspect d'une rue de même largeur tel qu'il pourrait résulter par l'application du nouveau décret d'alignement proposé par L. Bonnier. (Dessins illustrant le *Rapport général...*, 1899, publiés par Marrey, 1988, p. 218-219).

La nature des plans est multiple et variée ; l'un respecte tous les monuments, l'autre les supprime tous. On me cite un convaincu qui, dans son projet, trouve moyen d'écorner le Grand-Théâtre, de faire sauter la Grosse-Cloche et de couper en deux l'église Saint-Michel. Il n'y aurait que demi-mal si l'audacieux trouvait, par la même occasion, le moyen d'abattre le tube des Girondins [la colonne des Quinconces].

Pour bien caractériser l'importance locale des perceurs honoraires dont je parle, je ne puis mieux faire que de rapporter ce bout d'une conversation tenue en ma présence :

«Mlle X... se marie.

- Son futur est-il riche ?

- Pas le premier sou !

- Il est beau ?

- C'est un singe !

- Il a du moins une bonne place ?

- C'est l'auteur d'un projet de grande voie !»⁶¹

Et pourtant, les réflexions menées alors par les administrations et les architectes particuliers, qui tous dénoncent les insuffisances du réseau de circulation dans Bordeaux, sont d'une grande importance et appellent de leurs vœux des réformes légitimes. Le projet de Lapeyrère connaît d'ailleurs beaucoup de succès, ce qui peut expliquer pourquoi celui de la municipalité ne voit pas le jour.

La dure réalité économique et foncière

Le projet municipal est tenu dur comme fer sous la municipalité de Paul-Louis Lande (20 mai 1900-14 mai 1904). Cependant, il achoppe dès la troisième élection d'Alfred Daney le 15 mai 1904.

Le 15 février 1902, l'adjoint au maire au Contentieux, Henri Dérivaud, demande au géomètre de la Ville, Louis Longueville, un dossier technique complet mais encore estimatif, sans aucune autre mesure que celles prises sur le terrain et dont disposent déjà ses services. Le plan a peu changé (fig. 33), tout comme le profil de la voie d'une largeur de 24 m : c'est celui du projet de 1896, avec quelques améliorations qui portent le nombre d'immeubles à exproprier de 312 à 342, en comptant sur les imprécisions du plan cadastral. Cependant, le plan est définitivement en ligne droite et laisse de côté la flèche Saint-Michel qui lui servait de rotule pour toujours emprunter, par la place de la Monnaie qu'il détruit entièrement, un chemin direct vers la gare en évitant la rue de Tauzia et en écornant les abattoirs. Cependant, l'équilibre financier de l'opération préoccupe aussi les édiles. Les évictions des locataires, calculées d'après celles de l'ouverture de la rue Duffour-Dubergier (opération datant pourtant d'une cinquantaine d'années), sont estimées par le géomètre à 1,5 % de la valeur vénale des immeubles avec une indemnité de déménagement variant de 50 à 150 f., ce qui

fait pour la grande voie, 328 000 f. Les frais d'expropriation estimés eux aussi selon d'anciennes opérations, représentent 2,4 % des allocations accordées par les jurys, soient 645 000 f. Les terrains délaissés, sur lesquels l'on escompte de grands profits, peuvent rapporter près de neuf millions de francs, selon que les 37 850 m² de terrains à céder sont estimés 1000 f/m², aux emplacements exceptionnels de la place de la Comédie, ou 100 f/m², dans les rues les plus étroites des quartiers insalubres. On estime la valeur des matériaux de démolition, qui est toujours importante dans le solde de ces opérations, à 610 740 f. pour 70 080 m² d'immeubles démolis. L'octroi perçu sur les matériaux de construction neufs est estimé d'après un tableau récapitulant les frais inhérents à l'élévation d'un immeuble de 150 m² de trois étages dont les quelques centaines de m³ de pierre, brique, tuile, bois ainsi que quelques kilogrammes de fers, verres, zincs et matériaux divers représentent la somme de 43 645 f., soit 2600 f. par unité architecturale. Appliqué en moyenne aux immeubles neufs à élever sur la grande voie, c'est une somme de 580 000 f. qu'il faut considérer à l'actif de l'opération, ce qui n'est pas une petite économie. Il en va de même des droits de voirie conséquents aux constructions nouvelles : pour 2870 mètres linéaires de façades de quatre niveaux en moyenne, les taxes sur les chantiers, balcons, devantures, décrotoirs... s'élèvent à 72 770 f.⁶².

Depuis les estimations de 1896, où les recettes n'ont pas été toutes prises sérieusement en compte dans le bilan financier, la balance de l'opération s'estime en 1902 à près de 19 millions d'excédent de dépenses, avec les raccords de nivellement aux carrefours des voies anciennes et de la nouvelle, qui comptent pour 220 000 f. environ. Selon le recensement de 1901, le taux moyen de dépréciation des valeurs locatives constaté à 6 % en moyenne, pour l'ensemble de la ville, est plus important et bien supérieur aux estimations anciennes dans les quartiers de Sainte-Croix et de Saint-Michel, qui ont beaucoup perdu en valeur foncière et sont touchés par la voie nouvelle. Ce ne sont pas moins de deux millions qu'il faut alors déduire au passif de l'opération.

Quoiqu'il en soit, la collectivité allait toujours supporter *grosso modo* 20 millions de francs d'emprunt pour s'offrir cette grande voie dont l'esthétique et le bénéfice économique ont été largement mis en cause depuis des années et le sont encore jusqu'à la fin du mandat de Lande. Les plans parcellaires donnés par Lapière fin mars 1904, à l'échelle d'un millième et d'un cinq centième⁶³, après des mesures précises de terrain

61. *Le Nouvelliste*, 10 juillet 1897.

62. . A.M.Bx, 88 O 25, pour toutes les données de ce paragraphe.

63. . A.M.Bx, 88 O 35.

semble-t-il, ainsi que les tableaux indicatifs des propriétés dressés minutieusement en 1904 ⁶⁴, montrent toutefois la ferme intention de la municipalité d'alors, de faire aboutir son projet. En lui-même, ce dernier n'a pas varié et demeure brutal et agressif vis-à-vis du tissu urbain ancien. On remarquera toutefois que, parmi les plans dressés par la municipalité, le plan de rénovation du quartier de la Rousselle (fig. 33 c) et, dans une moindre mesure, celui de Saint-Pierre (fig. 33 b), sont particulièrement intéressants. C'est en effet dans ces seules parties de la grande voie que ce projet propose de remanier certes brutalement, mais en profondeur, le tissu urbain préexistant, en comprimant et compressant les anciens îlots, en prolongeant aussi des rues secondaires jusqu'au quai, au cours d'Alsace-et-Lorraine, à la rue Neuve..., afin d'assainir ces quartiers.

La raison l'emporte

L'affaire de la grande voie s'achève lors de la longue enquête publique qui lui est consacrée, entre 1903 et 1905. Le 2 avril 1903, la Ville souhaitant bénéficier du plus généreux financeur qui se présentera, passe, sans autre forme de procès, un traité avec Albert Soula, administrateur de la Banque de Bordeaux, afin de créer une société au capital de 3 millions pour revendre les délaissés conséquents à l'opération, et ce dès que la municipalité l'aura engagée. Ce contrat de vente en bloc des terrains soulève une opposition virulente des habitants et des professionnels du bâtiment, qui voient dans ce monopole une insulte au développement de l'économie locale et individuelle, d'autant que l'enquête publique n'est pas achevée et que les tracés ne sont approuvés par aucun décret. Parmi les 1800 professionnels représentant l'industrie du bâtiment dans la ville ; architectes et entrepreneurs, dont nombre de ceux qui ont proposé des projets différents de ceux du tracé municipal, pétitionnent à foison, représentés par leurs organismes syndicaux, la Bourse du travail, le Syndicat général du bâtiment, la Société des architectes du Sud-Ouest, tous les syndicats de défense des quartiers, réunis en un seul Syndicat de protestation contre le projet de la grande voie, en 1905.

Le Comité girondin d'art public recueille à lui seul 3491 signatures, sans compter les protestataires qui pétitionnent plusieurs fois à titre individuel ou collectif. Même un hygiéniste convaincu comme le docteur Émile Mauriac affirme et déplore que la voie nouvelle n'améliorera pas la salubrité des quartiers traversés, tout comme il proteste contre la dégradation « du caractère et du cadre esthétique » des monuments de Bordeaux.

La tradition pèse encore de tout son poids, dans un sens que l'on attend pas, lorsque Louis Dagail demande, lors de l'enquête publique, que la voie nouvelle fasse 43 m de large.

Sa réclamation individuelle peut bien être considérée comme infime parmi le nombre de celles reçues alors, elle n'en est pas moins représentative :

« [...] il a plus d'un siècle, Tourny créait des voies de 30 m, alors qu'il n'y avait guère que des chaises à porteur. A notre époque il faut compter avec les tramways, les voitures, les automobiles etc. ; et il est bizarre, pour ne pas dire plus, de projeter de longues voies de 20 à 25 m de largeur seulement » ⁶⁵.

Le 8 mai 1903, le problème de la grande voie est à nouveau posé devant l'assemblée municipale qui se prononce favorablement. Transmis à Paris, le projet reçoit un accueil favorable et le décret d'application est même mis au point. Mais les élections de 1904 ne renouvèlent pas la municipalité sortante. À tel point, que le Conseil d'État écarte définitivement la proposition bordelaise le 8 mai 1906, car elle ne réunit pas l'assentiment de la plus grande partie de l'opinion publique ⁶⁶.

Jamais l'on a vu, à Bordeaux, un projet de voirie soulever de telles oppositions. Il faut dire que le gigantisme, tout relatif, de cette opération, n'y a jamais été expérimenté. C'est sans doute la première et la seule fois au cours du XIXe et du XXe siècle, que, même jusqu'à nos jours, la population civile s'est émue dans son ensemble contre ce projet, et surtout contre le bénéfice de cette œuvre présentée d'intérêt public, mais dont les retombées fiscales, à coup sûr lourdes, ainsi que les dépenses, immenses elles aussi, apparaissaient sans bénéfices ou retours financiers certains ⁶⁷. Les Bordelais ne semblaient pas hostiles à ces travaux qu'ils estimaient nécessaires en eux mêmes. Mais, la largeur ridicule de la voie (20 m), et le coût exorbitant de sa réalisation, étaient toujours dénoncés, à l'appui de sa pauvreté esthétique et économique. Mieux valait alors ne rien faire que de mal faire : voilà comment s'exprima, en somme, la sagesse collective. Et Camille Jullian de conclure, à regret, sur le projet de Lapeyrère :

« Vraiment, c'était très simple et très juste ; car c'était cette voie, le chemin de bordure géologique qui séparait les hautes terres du sol bordelais et ses bas-fonds marécageux. Le passé portait l'avenir. Ah ! le beau rêve que nous fîmes alors ! » ⁶⁸.

64. A.M.Bx, 88 O 36.

65. . A.M.Bx, 88 O 34, ainsi que pour toutes les sources de ce paragraphe.

66. . Desgraves, Dupeux, 1969, p. 407.

67. . Schoonbaert, 2004, p. 685-688 et 2007, 622-625.

68. . Jullian, préface à Alfred-Duprat, 1929. Cité aussi par Desgraves, Dupeux, 1969, p. 407.



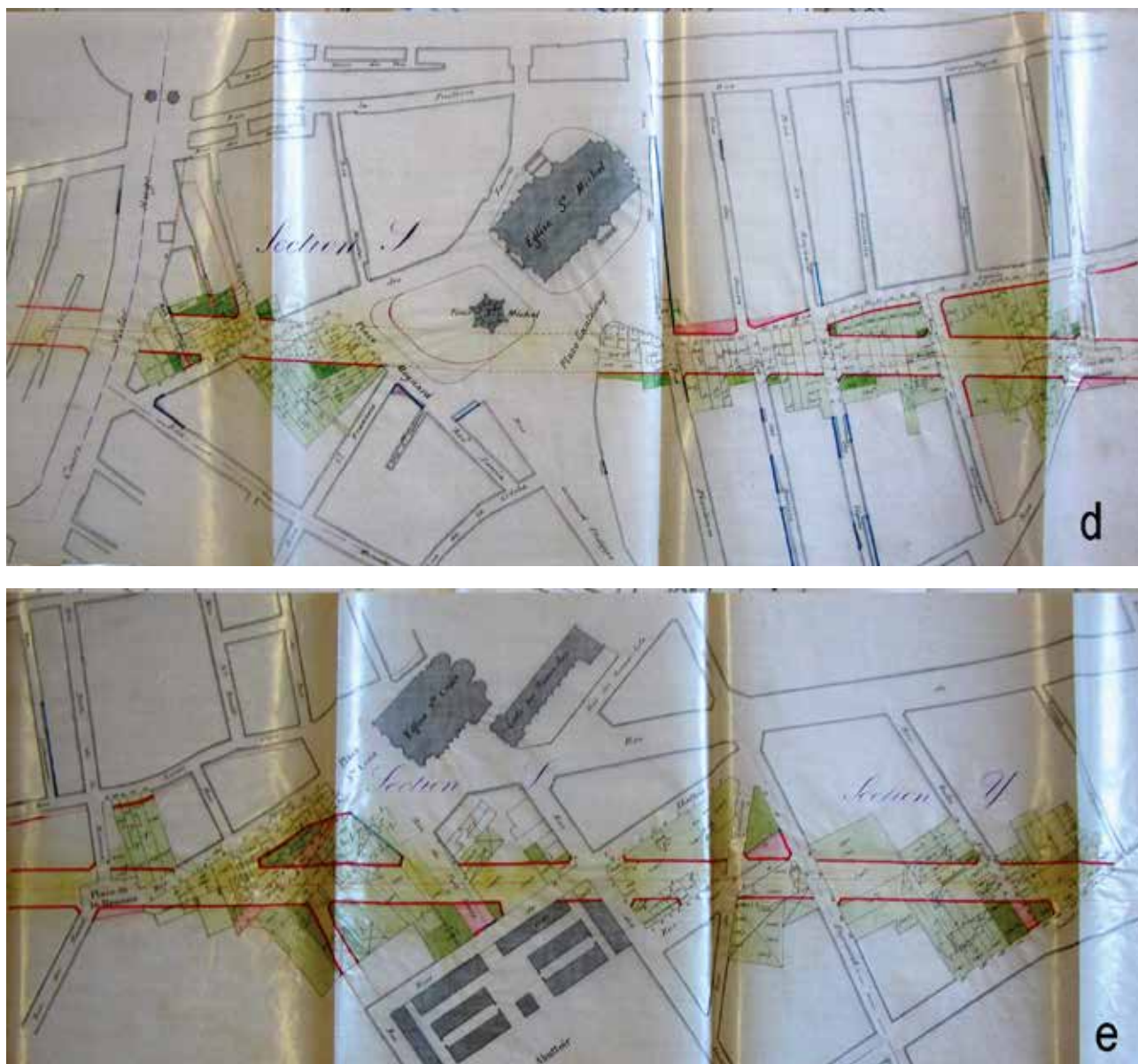


Fig. 33. - Plans parcellaires du projet du 31 mars 1904,
échelle de 0.005 pm,
Louis Longueville, géomètre
(A.M.Bx 88 O 35).

- a- de la place de la Comédie à la rue de la Devise
- b- de la rue de la Devise au cours Alsace-Lorraine
- c- du cours Alsace-Lorraine au cours Victor-Hugo
- d- du cours Victor-Hugo à la place de la Monnaie
- e- de la place de la Monnaie au cours Saint-Jean

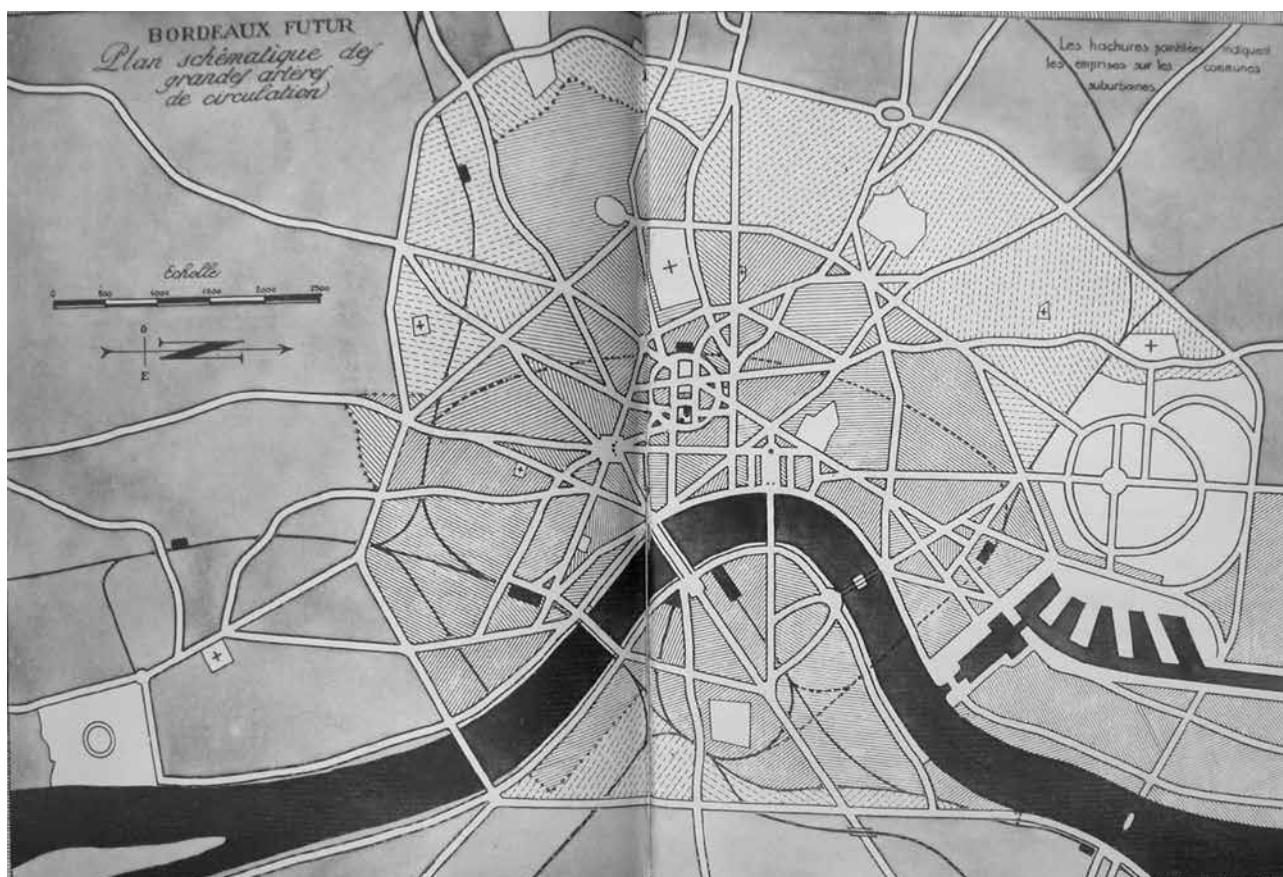


Fig. 34. - « Bordeaux futur, plan schématique des grandes artères de circulation », (Alfred-Duprat, 1929).

Conclusion

On ne peut s'empêcher de rappeler, pour conclure, que tous ces projets de grande voie tirent la leçon du prolongement de l'axe nord-sud de la rue Saint-Catherine, imaginé par l'ingénieur Pierrugues qui le voyait comme « une superbe ligne à peu près parallèle à la tangente de la courbe du fleuve ⁶⁹ », séparant le Bordeaux maritime et commercial de celui des plaisirs, de l'habitat et de l'administration, à l'intérieur des terres, avant même que la gare ne soit construite et que le quartier des Quinconces ou le port de Bacalan ne fussent sortis de terre. Les projets de la fin du XIXe siècle déclinent cette idée sous toutes les formes imaginables : Bordeaux a bien manqué d'une rénovation de son centre ancien adaptée aux besoins de la circulation à l'époque de l'industrie, du commerce et de la vitesse.

Face à tous ces projets, la permanence et la résistance des formes urbaines anciennes sont remarquables. Cela peut s'expliquer par le fait qu'aucune grande voie ne trouve sa place dans

le paysage préexistant, malgré toute l'ingéniosité des solutions proposées. Il importe de souligner le passage d'un projet en plan géométral, à la gestion d'un paysage en trois dimensions, et même plus. La ligne et le point définissent d'abord la grande voie : on parle d'abord des points de départ et d'arrivée, gare et théâtre, entre lesquels on tire une ligne droite. Puis des rotules apparaissent ou disparaissent devant les difficultés soulevées par un tel tracé : la flèche Saint-Michel est la principale, mais aussi la porte de Bourgogne, la Grosse cloche, la porte Cailhau. Et même un petit lieu apparemment insignifiant comme la place du Maucaillou devient, dans le projet Dagail de 1899, le lieu central d'articulation de la grande voie.

Il faut enfin nommer la « grande voie » et même cela, on n'y parvient pas autrement qu'avec ce nom abstrait, devant la multitude de tracés et d'orientations qu'elle prend. Peu de

69. Pierrugues, *op.cit.*, p. 23.

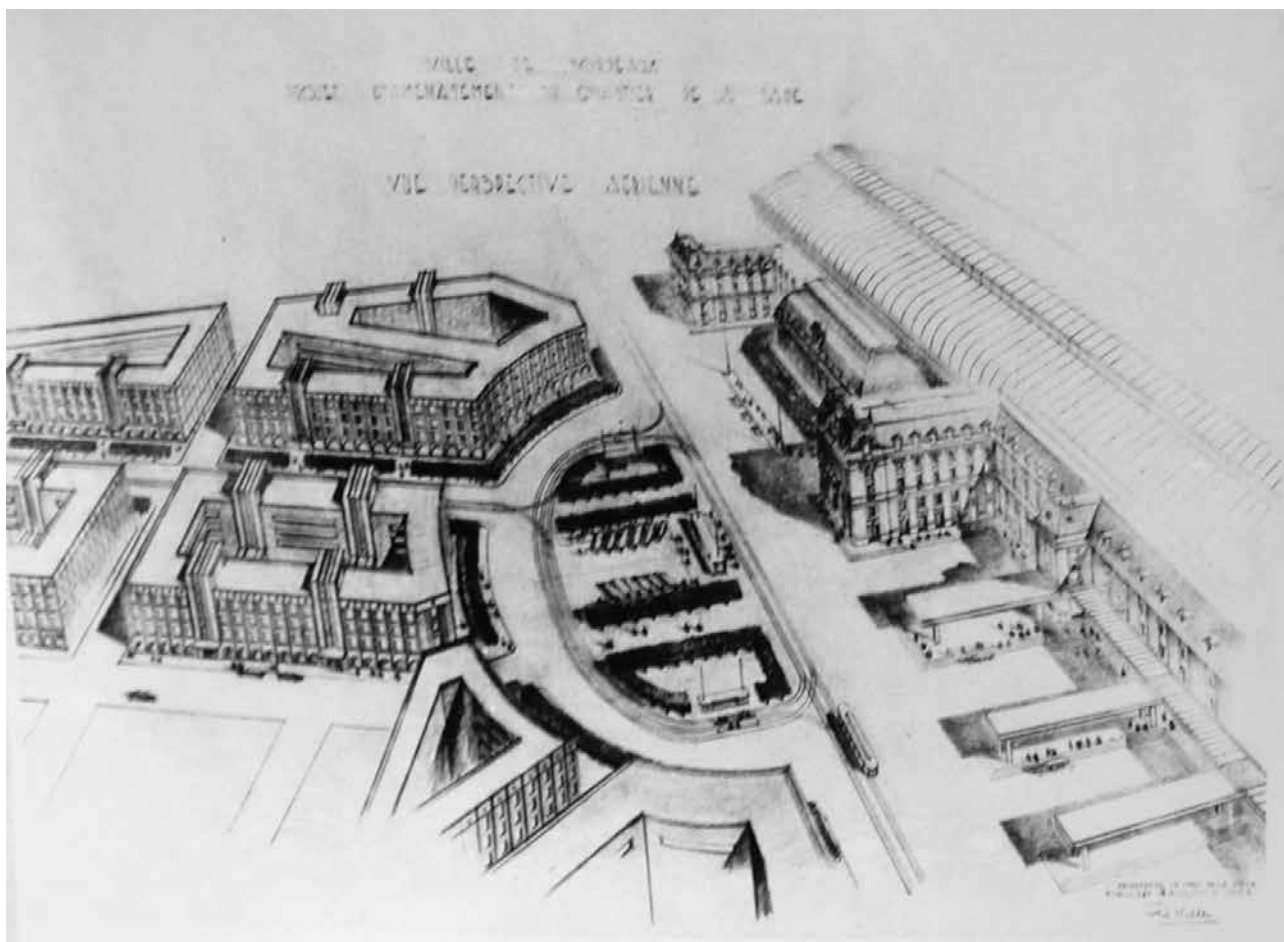


Fig. 35. - Projet d'aménagement du quartier de la gare, vue perspective aérienne, Jacques d'Welles, arch., 1936 (A.M.Bx II A 2).

maîtres d'œuvre lui attribuent finalement un nom ayant un sens, sinon géographique et politique, vaguement unitaire, comme le « cours du Midi », le « cours National », le « cours de la Préfecture », face à la multiplication des projets et des noms qui viennent avec eux.

Toute la structure de la ville ancienne est donc remise en question, à la fin du XIXe siècle, avec ce projet dont il est bien difficile de déterminer l'origine, si ce n'est celui d'un besoin inhérent à la société et à la forme même de la ville, ainsi qu'à son évolution séculaire, celui de traverser son centre dense et devenu presque intouchable. Ce projet en engendre de nombreux à sa suite, en plein sur son passage, à côté, au-delà. Mais son utilité sociale avérée ne rencontre pourtant aucun succès et ne trouve aucune forme de réalisation consensuelle : la « grande voie » agite beaucoup d'esprits, fait couler beaucoup d'encre et consomme beaucoup de papier, pour les experts comme pour les élus ou les habitants de la ville. Mais,

au fond, à quoi sert-elle ? Nous sommes loin de penser qu'elle ne sert à rien, car elle révèle les contradictions qui travaillent la société édilitaire.

Dans ce contexte, le projet de F. R. Lapeyrère prend une tournure particulière, il sonne comme le chant du cygne de cette intention collective, il arrive à point nommé pour mettre à jour les véritables contradictions qui travaillent Bordeaux pour modifier sa vieille ville, que le siècle de l'industrialisation n'a pas profondément bouleversé, et dont l'urbanisme s'est davantage développé sur un modèle extensif et périphérique, que sur un plan de rénovation profonde de la ville centre ⁷⁰.

Sans doute faut-il voir dans les propositions postérieures, inconnues comme celles d'Octave Audebert, ou célèbres au contraire comme celles de Cyprien Alfred-Duprat et de Jacques

70. Schoonbaert, *op.cit.*, 2007, p. 631-635.

d'Welles qui ont, comme Lapeyrère, l'intelligence du paysage urbain en trois dimensions, des prolongements logiques et sans ruptures avec les projets de grande voie au tournant des XIXe et XXe siècles. Car les difficultés de circulation dans le centre ville sont toujours les mêmes dans l'entre-deux-guerres et sont à l'origine de ces projets. Dès 1919, le président de la Société d'agriculture de la Gironde, Audebert, qui est loin d'être urbaniste, présente à la municipalité le projet de n'ouvrir pas moins de quatre grands cours à percer dans le centre ville. Le « cours de la République » part de celui de l'Intendance, près de la rue de la Vieille-Tour, jusqu'à la gare. Le « cours de la Comédie », prenant naissance cours du Chapeau-Rouge, près de la rue des Piliers-de-Tutelle, rejoint les Capucins. Le « cours de la Paix » éventre le bourg Saint-Éloi du quai à la place de la Victoire. Enfin, le « cours de l'Hotel-de-Ville » rejoint la mairie à la place Gambetta. C'est sans compter d'autres travaux en banlieue ainsi qu'un tunnel sous le fleuve, pour le chemin de fer et les camions ⁷¹.

Tous ces travaux reviennent à l'ordre du jour tout au long du XXe siècle, car ils apparaissent toujours plus que nécessaires. Le « grand rond » autour de la cathédrale, inscrit dans le plan général et utopique de rénovation de la circulation dans l'agglomération que publie Cyprien Alfred-Duprat en 1929 ⁷² (fig. 34), n'est pourtant pas plus réalisé que le dégagement d'un parvis devant la gare imaginé par d'Welles en 1936 (fig. 35), ou encore son projet d'hydravions dans le quartier du Lac actuel ⁷³. La fascination pour les nouveaux moyens de communication, réelle à Bordeaux, n'a donc que peu d'impacts, ou alors des effets timides sur la transformation physique de la ville. Chacun a beau dénoncer les difficultés de circulation dans la vieille ville, chacun a beau y aller de son propre projet, les hypothèses catastrophiques annoncées par les rénovateurs et les « perceurs honoraires de grande voie » ne se réalisent pas, et, finalement, l'on se passe à Bordeaux d'un tel ouvrage. Le coût de l'opération (20 millions de francs environ), peut être avancé comme un facteur explicatif, mais, au bout du compte, il n'est pas suffisant et satisfaisant. C'est bien plutôt le manque de coalition des intérêts privés autour d'un projet consensuel qui en explique l'échec. Tous les exercices auxquels les édiles et les maîtres d'œuvre se sont livrés avec obsession durant des années a alors une valeur pédagogique certaine.

N'est-ce pas parce que Bordeaux n'a bel et bien pas subi de transformations et d'aménagements suffisants de son espace public, au Second Empire notamment, pour qu'apparaissent très vite, sous la Troisième République, de nouvelles réformes indispensables ? À notre connaissance, aucune ville française n'en montre d'exemple comparable, si ce n'est dans la poursuite ou l'abandon des projets haussmanniens, ainsi à Paris, Lyon, Marseille, Toulouse, Montpellier, Nantes ⁷⁴...

En somme, même si l'utilité d'une telle voie ne semblait faire aucun doute, la ville s'en est passée et l'histoire a suivi son cours. Il n'est plus question aujourd'hui de détruire ou d'éventrer une bonne partie du centre historique et du secteur sauvegardé de Bordeaux afin d'y créer une « grande voie ». Pourtant, nos aïeux ont imaginé de nombreuses possibilités de le faire, il y a à peine un siècle, sans succès aucun.

Nous héritons donc largement de l'absence de travaux de modernisation de voirie dans le centre de Bordeaux à la fin du XIXe et au début du XXe siècle. Ces projets irréalisés – qui font partie à présent de la mémoire et du patrimoine édilitaire de Bordeaux – participent aussi à maintenir la structure du paysage de la ville ancienne, très peu transformé au siècle de l'industrialisation, telle qu'elle se présente encore aujourd'hui à nos yeux. L'histoire de la grande voie cache tous les travaux que la Ville n'a jamais eu l'audace de réaliser. Ces formes du passé demeurent-elles pour autant dans la mémoire collective ⁷⁵ ? Il semble bien que oui, en quelque sorte. C'est pourquoi il nous a semblé nécessaire de les remettre à jour.

71. Audebert, 1919. Aucun plan n'existe, à notre connaissance, de ce projet original.

72. . Alfred-Duprat, 1929.

73. . D'Welles, 1939.

74. . On citera notamment pour Paris, Des Cars, Pinon, 1991 ; à Marseille, Roncayolo, 1996 ; à Lyon, Bertin, Mathian, 2008 ; pour Nantes, Montpellier et Toulouse, Darin, 1988.

75. . Robert, 2003.

Sources manuscrites et figurées

Archives municipales de Bordeaux

- Série 88 O : projets de voies
- 88 O 1 : grande voie (gare Saint-Jean / place de la Comédie) tracé Déromas - 1893-1894
- 88 O 2 : grande voie - projets divers (brochures) - 1893-1905
- 88 O 3 : grande voie (gare Saint-Jean / place de la Comédie) plans d'ensemble - 1893-1906
- 88 O 4 : grande voie - projet Goguel - 1894
- 88 O 5 : estimation de la dépense - 1894-1895
- 88 O 6 : tracé municipal - 1894-1896
- 88 O 7 : grande voie (gare Saint-Jean / place de la Comédie) coupures de journaux - 1894-1897
- 88 O 8 : tracé à travers la Galerie bordelaise et le couvent des Ursulines - 1895
- 88 O 9 : projet de raccordement avec le cours de Tauzia - 1895
- 88 O 10 : traversée du square Saint-Michel - évaluation des immeubles - 1895
- 88 O 11 : partie entre la tour Saint-Michel et le cours Saint-Jean - 1895
- 88 O 12 : projet Clouzet - 1896
- 88 O 13 : projet Gérard - 1896
- 88 O 14 : étude d'un projet - mémoire présenté par M. Lapeyrère - 1896
- 88 O 15 : projet Salefranque - 1896
- 88 O 16 : projet Darriet - 1896-1897
- 88 O 17 : tracé passant par la Grosse Cloche - 1896-1897
- 88 O 18 : projet Bayard - 1897
- 88 O 19 : projet Alfred-Duprat - 1897
- 88 O 20 : tracé présenté par M. Labatut - 1897
- 88 O 21 : tracé présenté par M. Ricard - 1897
- 88 O 22 : projet Bonnamy - 1897-1898
- 88 O 23 : projet Dagail - 1899
- 88 O 24 : projet Déromas - 1899
- 88 O 25 : avant-projet de grande voie - 1902
- 88 O 26 : partie entre la tour Saint-Michel et la place de la Comédie - évaluation des immeubles - 1902
- 88 O 27 : vente des délaissés - 1903
- 88 O 28 : partie entre le cours du Chapeau-Rouge et la rue de la Devise - estimation des immeubles - 1903
- 88 O 29 : partie entre la rue de la Devise et la rue de la Rousselle - estimation des immeubles - 1903
- 88 O 30 : partie entre la rue de la Rousselle et le cours Victor-Hugo - estimation des immeubles - 1903
- 88 O 31 : partie entre le cours Victor-Hugo et la place de la Monnaie - estimation des immeubles - 1903
- 88 O 32 : partie entre la place de la Monnaie et le cours Saint-Jean - estimation des immeubles - 1903
- 88 O 33 : travaux de voirie à exécuter - plans - 1903
- 88 O 34 : protestations, dépositions, enquêtes - 1903-1905
- 88 O 35 : plans parcellaires - 1904
- 88 O 36 : tableaux indicatifs des parcelles à exproprier - 1904

Sources imprimées

- Aladenize, 1880 : Aladenize, Henri, *Nivellement général de la ville de Bordeaux*, Bordeaux, Cusset, Arloing-Barchet, 1880.
- Audebert, 1919 : Audebert, Octave, *Projet d'embellissement de la ville de Bordeaux et d'amélioration dans la circulation par l'ouverture de nouvelles voies*, Bordeaux, F. Pech et Cie, 28 février 1919.
- Brunet, 1895 : Brunet, Émile, *Avant-projet d'assainissement et d'embellissement de la ville de Bordeaux*, par E. Brunet, Bordeaux, impr. E. Laborie, 1895.
- Camelle, 1902 : Camelle, Calixte, *La Rénovation du vieux Bordeaux et la question ouvrière*, Bordeaux, Delmas, 1902.
- Chaillolaud, 1878 : Chaillolaud, F., *Travaux d'édilité et de voirie. Etudes sur différents emplacements propres à la construction des édifices que la ville de Bordeaux fait élever en ce moment*, Bordeaux, Bellier, 1878.
- Comité des intérêts commerciaux..., 1896 : Comité des intérêts commerciaux du centre de Bordeaux, *La Grande Voie par le Centre de Bordeaux et la Grosse-Cloche*, Bordeaux, G. Gonouilhau, 1896.
- Comité de défense des intérêts généraux..., 1903 : Comité de défense des intérêts généraux de Bordeaux, *Notes à l'appui de la grande voie de pénétration reliant la gare du Midi au centre de la ville et à la place de la Comédie. Projet de M. F.-R. Lapeyrère*, Bordeaux, impr. Delalain., 1903.
- Dagail, 1899 : Dagail, Louis, *Deux grandes voies, de la Place de la Comédie à la gare du Midi, de la Place Tourny au boulevard*, Bordeaux, Féret, 1899.
- Darriet, 1896 : Darriet, J., *À propos de la grande voie devant relier le centre de la Ville à la Gare du Midi. Contre projet par J. Darriet*, Bordeaux, G. Delmay, 1896.
- Déromas, 1893 : Déromas, Émile, *Avant-projet de voie de vingt mètres de largeur à ouvrir à Bordeaux entre la place de la Comédie et la Gare du Midi (arrivée)*, Bordeaux, C. Canizieux, 1893.
- Duguit, 1906 : Duguit, Léon, *IXe congrès national de la propriété bâtie en France...juin 1905...sous la direction de Léon Duguit*, Bordeaux, impr. Commerciale et Industrielle, 1906.
- Gérard, 1893 : Gérard, Émile, *Étude sur les projets de grande voie allant de la place de la Comédie à la Gare du Midi*, par E. Gérard, Bordeaux, Durand, 1893.
- Gervais et al., 1896 : Gervais, E., AKA, Alb., *Mémoire sur un projet d'avenue reliant la Place de l'Hôtel de Ville à la Place de la Comédie... par MM. E. Gervais et A. Aka*, Bordeaux, G. Gonouilhau, 1896.
- Goguel, 1893 : Goguel, Émile, *Étude d'une voie d'accès à la gare Saint-Jean de Bordeaux*, par E. Goguel, Bordeaux, Taillebourg et Cie, 1893.
- Goujon, 1902 : Goujon, N.-V., « La grande voie », *L'Architecture du Sud-Ouest*, n° 5, novembre 1902.
- Goujon, 1903 a : Goujon, N.-V., « A propos de la future grande voie de Bordeaux », *L'Architecture du Sud-Ouest*, n° 10, avril 1903.
- Goujon, 1903 b : Goujon, N.-V., « La future grande voie », *L'Architecture du Sud-Ouest*, n° 11, mai 1903.
- Lapeyrère, 1903 a : Lapeyrère, Fernand-René, *Notes à l'appui de la grande voie de pénétration reliant la Gare du Midi au centre de la Ville et à la Place de la Comédie. Projet de M. F.R. Lapeyrère*, Bordeaux, impr. Delalain, 1903.

- Lapeyrère, 1903 b : Lapeyrère, Fernand-René, *Étude d'un projet de grande voie de pénétration reliant la gare du Midi au centre de la ville et à la place de la Comédie. Mémoire présenté par M. F. R. Lapeyrère...*, Bordeaux, impr. Delalain, 1903.
- Lapeyrère, 1905 : Lapeyrère, Fernand-René, *Ville de Bordeaux - Conférence du 11 février 1905. Les grands travaux exécutés... Travaux projetés... Conclusions*, Paris, impr. J. Dumoulin, 1905.
- Lasserre, 1902 : Lasserre, Gilbert, *Topographie ancienne et moderne de la ville de Bordeaux, son influence sur l'état sanitaire par M. G. Lasserre*, Paris, impr. Nationale, extrait du compte-rendu du Congrès des Sociétés Savantes, 1902.
- Longueville, 1910 : Longueville, Louis, *Nomenclature alphabétique des voies de la ville de Bordeaux*, Bordeaux, Delmas, 1910.
- Monjou, 1911 : Monjou, Fernand, *La nouvelle Evaluation foncière et la réforme de l'impôt foncier non bâti, par F. Monjou*, Bordeaux, Y. Cadoret, 1911.
- Nabias, 1905 : Nabias, Barthélémy de, « L'hygiène sociale à Bordeaux. Discours prononcé à l'inauguration du comité girondin de l'Alliance d'Hygiène Sociale », *Revue Philomatique de Bordeaux et du Sud-Ouest*, 8e année, n° 3, 1905.
- Petit-Lafitte, 1865 : Petit-Lafitte, Auguste, *Les Promenades publiques de la Ville de Bordeaux*, Bordeaux, impr. E. Bissel, 1865.
- Pierrugues, 1815 : Pierrugues, Pierre-Emmanuel, *Mémoire explicatif des projets d'alignement et d'embellissement proposés pour la ville de Bordeaux, en exécution de la loi du 11 Septembre 1807, avec quelques vues générales sur l'art de bâtir les villes, lu par Mr Pierrugues, Chevalier de l'Ordre de la Légion d'Honneur, ex-Ingénieur des Ponts et Chaussées, Ingénieur Vérificateur du Cadastre*, Bordeaux, A.Racle, 1815.
- Salefranque, 1893 : Salefranque, Eug., *Grande voie de raccourcissement entre les deux gares d'Orléans et du Midi. Seconde grande voie obtenue par surcroît, du seul fait de la première. 9 millions de dépenses seulement*, Bordeaux, impr. G. Delmas., 1893.

Bibliographie

- Alfred-Duprat, 1929 : Alfred-Duprat, Cyprien, *Bordeaux, un jour !*, Bordeaux, Mounastre-Picamilh, 1929.
- Alphand, 1867 : Alphand, Jean-Charles Adolphe, *Les Promenades de Paris*, Paris, Rotschild, 1867.
- Alphand, 1886 : Alphand, Jean-Charles Adolphe, *Parcs, jardins, promenades : étude historique, principes de la composition des jardins, plantations, décoration pittoresque et artistique des parcs et jardins : traité pratique et didactique*, Paris, Rotschild, 3e éd., 1886.
- Beccia, 1996 : Beccia, Isabelle, *Recherches sur l'architecte de l'École des Beaux-Arts de Bordeaux [Alphonse Ricard]*, Université de Bordeaux III, maîtrise d'histoire de l'art, 1996.
- Bertin, Mathian, 2008 : Bertin, Dominique, Mathian, Nathalie, *Lyon. Silhouettes d'une ville recomposée. Architecture et urbanisme 1789-1914*, Lyon, éditions lyonnaises d'Art et d'Histoire, 2008.
- Bonnier, 1899 : Bonnier, Louis, *Rapport présenté au nom de la Sous-Commission technique de révision du décret du 23 juillet 1884*, Paris, imprimerie Prissette, 1899.
- Coustet, Saboya, 1999 : Coustet, Robert, Saboya, Marc, *Bordeaux. Le temps de l'histoire. Architecture et urbanisme au XIXe siècle (1800-1914)*, Bordeaux, Mollat, 1999.
- Darin, 1988 : Darin, Michaël, « Les grandes percées urbaines du XIXe siècle : quatre villes de province », *Annales Économie Société Civilisation*, n° 43, 1988, p. 477-505.
- Delaire, 1907 : Delaire, Edmond, *1793-1907 Les Architectes élèves de l'École des Beaux-Arts*, Paris, Librairie de la construction moderne, 2e éd., 1907.
- Des Cars, Pinon, 1991 : Des Cars, Jean, Pinon, Pierre, et al., *Paris-Haussmann. Le pari d'Haussmann*, Paris, Picard, Pavillon de l'Arsenal, 1991.
- Desgraves, 1991 : Desgraves, Louis, *Voyageurs à Bordeaux du dix-septième siècle à 1914*, Bordeaux, Mollat, 1991.
- Desgraves, Dupeux, 1969 : Desgraves, Louis, Dupeux, Georges, *Bordeaux au XIXe siècle, Histoire de Bordeaux*, ss. la dir. de Charles Higounet, t. VII, Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, Delmas, 1969.
- D'Welles, 1939 : D'Welles, Jacques Boistel, *Bordeaux dans la nation française. Une grande cité française, par M. J. d'Welles*, Bordeaux, Delmas, 1939.
- Ferry et Horn, 1868 : Ferry, Jules, *Les Comptes fantastiques d'Hausmann suivi de les Finances de l'Hôtel de Ville par J. E. Horn*, Paris, Guy Durier, rééd. 1979.
- Garnier, 1878-1882 : Garnier, Charles, *Le nouvel Opéra de Paris*, Paris, Ducher & Cie, 1878-1882.
- Hanben, 2000 : Hanben, Sanna, « L'espace théâtral à Bordeaux : Artus et Lauriol, deux peintres décorateurs bordelais, 1873-1913 », *Revue archéologique de Bordeaux*, t. XCI, 2000, p. 281-292.
- Haussmann, 1890 : Haussmann, Georges-Eugène, *Mémoires du baron Haussmann, 1853-1870, Grands travaux de Paris*, Paris, Seuil, rééd. 2002, ss. la dir. de Françoise Choay.
- Hugo, [1890] : Hugo, Victor, *Œuvres complètes de Victor Hugo. En voyage. Alpes et Pyrénées*, Paris, Hetzel et Cie, 3e éd., 1890.
- Marrey, 1988 : Marrey, Bernard, *Louis Bonnier 1856-1946*, Paris, Mardaga, Institut français d'architecture, coll. Architectes, 1988.
- Robert, 2003 : Robert, Sandrine, « Comment les formes du passé se transmettent-elles ? », *Études rurales*, n° 167-168, 2003/3-4, p. 115-131.
- Roncayolo, 1996 : Roncayolo, Marcel, *Les Grammaires d'un ville. Essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*, Paris, éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 1996.
- Ruskin, 1853 : Ruskin, John, *Les Pierres de Venise*, Paris, Hermann, 2005, éd. abrégée présenté par J.-C. Garcia, 1ère éd. 1853.
- Schoonbaert, 2007 : Schoonbaert, Sylvain, *La voirie bordelaise au XIXe siècle*, Paris, Presses universitaires de Paris Sorbonne, 2007.
- Schoonbaert, 2005 : Schoonbaert, Sylvain, « Voirie et circulation à Bordeaux au XIXe siècle », *Revue historique de Bordeaux et du département de la Gironde. Voirie et circulation à Bordeaux du Moyen Age à nos jours*, troisième série, n° 7-8, 2005, p. 47-78.
- Schoonbaert, 2004 : Schoonbaert, Sylvain, *La voirie bordelaise au XIXe siècle. L'administration et les pratiques municipales d'aménagement urbain (1807-1886)*, Université de Paris XII Val-de-Marne, Institut d'urbanisme de Paris, thèse de doctorat en urbanisme ss. la dir. de Jean-Pierre Frey et Laurent Coudroy de Lille, 2004.
- Schoonbaert, 2003 : Schoonbaert, Sylvain, « Une place pour la cathédrale de Bordeaux. L'isolement de Saint-André (1807-1888) », *Histoire urbaine*, n°7, juin 2003, p.141-162.
- Sitte, 1889 : Sitte, Camillo, *Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Vienne, Graeser, 1889, traduit en français par *L'art de bâtir les villes. L'urbanisme selon ses fondements artistiques*, D. Wiczorek, Paris, D. Vincent, L'Équerre, 1980.
- Taillard, Christian, *Victor Louis (1731-1800). Le triomphe du goût français à l'époque néo-classique*, Paris, Presses universitaires de la Sorbonne, collection art'hist, 2009.