

Quelle histoire pour quel avenir des boulevards ?

SYLVAIN SCHOONBAERT

Au fil des années, les boulevards de Bordeaux sont devenus une autoroute, la voie la plus polluée du centre-ville, à défaut d'être celle d'une métropole dont le bouclage en rive droite est toujours incertain et complexe, de pont à pont, du nord au sud. Voici sans doute le paradoxe de la création des boulevards de Bordeaux. Cette voie de ceinture n'était pas dimensionnée, dès son origine, ni prévue pour être avant tout une voie de liaison à la hauteur de son succès. La consultation lancée par Bordeaux Métropole et l'a-urba à l'automne 2019 replace les boulevards au cœur du débat. Retour sur leur histoire.

1853 : « La ville de Bordeaux, grâce à la création des voies rapides de communication dont elle vient d'être dotée, est appelée à un avenir de prospérité inespéré. »

Ainsi s'adresse l'ingénieur Adolphe Alphand le 27 juin 1853 au conseil municipal de Bordeaux lorsqu'il présente le projet d'annexion à Bordeaux de divers territoires des communes limitrophes et de création d'un vaste boulevard de ceinture. Cette commande lui a été passée par le baron Haussmann, qui a quitté la préfecture de la Gironde cinq jours auparavant pour gagner celle de la capitale. Si l'on peut voir dans ce rapport l'acte de naissance des boulevards extérieurs de Bordeaux, il ne faut jamais perdre de vue que ce monumental ouvrage de voirie vise à redéfinir le territoire communal afin de mieux en maîtriser la croissance et l'octroi, en rive gauche, face aux communes de Bègles, Talence, Caudéran et Le Bouscat. En rive droite, il marque – avec l'annexion le 1^{er} janvier 1865 de portions de territoires de Lormont, Cenon et La Bastide –, la conquête définitive de la ville centre sur ces trois communes rivales du port de Bordeaux. En réalité, cette idée n'est pas neuve, remontons un peu le temps.

1701 : « Je dirais que je voudrais pour augmenter Bordeaux autant qu'il faudrait pour une capitale d'Empire, commencer son agrandissement presque depuis Bacalan jusque près de Bègles qui sont les deux pointes ou espèces de promontoire qui forment le vaste croissant de son beau port, et c'est-à-dire que pour entrer dans un détail plus particulier, je voudrais conduire les murs de cette grande ville par un demi-cercle presque imperceptible depuis Bacalan jusque vers le Palais-Gallien, de là jusque vers la Tour de Lormes, près de Sainte-Eulalie, et de là, par un autre demi-cercle presque imperceptible, jusque vers la pointe de Bègles dont j'ai parlé. Là je voudrais essayer de faire un pont de pierres, fort élevé, fort large et fort magnifique qui traversast la Garonne et à la sortie de ce pont tirer un autre mur en demi-rond qui, en occupant presque tout le terrain de Quayries et en y renfermant une nouvelle ville qui ferait face sur le port, allast se rendre vis-à-vis de Bacalan. »

En effet cette prose du poète Élie de Bétoulaud, qui imagine Bordeaux capitale des royaumes de France et d'Espagne réunis en 1701, est saisissante tant elle préfigure le projet urbain « Du croissant de lune à la pleine lune » présenté par Alain Juppé en 2013. L'idée de réunir les deux rives dans une seule ville et de les circonscrire dans un cercle théorique entre ainsi dans la géographie et l'histoire urbaines contemporaines de Bordeaux. Les formes de modernité urbanistique qui traduisent cette idée au cours du temps, qu'il s'agisse des murailles et d'un pont évoqués ici, ou encore d'un canal de ceinture apparu en 1782 sous la plume de l'intendant Dupré de Saint-Maur et enfin celle de boulevards déjà envisagés par l'ingénieur Pierrugues dès 1815, offrent des images d'une évidence et d'une continuité topographique remarquables : écoutons-les, le dernier grand intendant de Guyenne en premier.

1782 : « Le canal de ceinture que nous proposons [...] dessècherait en totalité, non seulement le marais de l'Archevêché, mais même tous ceux qui avoisinent la Ville. [...] D'ailleurs, quels autres avantages inappréciables ne procurera-t-il pas ? La navigation qu'on sera dans le cas d'y établir, formera, de l'enceinte de la Ville, un second port de quatre à cinq mille toises d'étendue. [...] La perception même de la partie des octrois, qui tient aux entrées, sera d'une simplicité infinie ; elle se fera par tout ce qui sera dans le cas d'arriver par eau aux Bureaux ou Douanes établies aux deux portes du canal. »
Et Pierrugues d'enchérir ce projet.

Le vocabulaire de l'hygiénisme, de la police et de l'utilité publique caractérise tout le langage de l'aménagement urbain avant l'apparition du mot urbanisme au début du XX^e siècle. Dans cette logique, les boulevards, d'abord ouvrages fortifiés bien souvent ceints de douves, forment la limite défensive et fiscale de la ville avant de devenir des promenades plantées qui n'en contiennent bientôt plus l'urbanisation tandis qu'ils étaient censés la contrôler. Le baron Haussmann en témoigne lui-même dans ses *Mémoires* si décriés par les contemporains et les historiens locaux.



Plan de la ville de Bordeaux avec le canal de ceinture et quelques autres embellissements, projetés par M. Dupré de Saint-Maur, intendant en Guyenne, 1782, © archives Bordeaux Métropole, BIB E 4/1.

1815 : « [La nouvelle enceinte] s'écartera peu de la ligne qui fut tracée par M. Dupré de Saint-Maur ; mais elle en différerait totalement par sa nature. Ce magistrat proposait un canal qui, fermant la ville en croissant, aurait abouti par ses deux extrémités aux eaux de la Garonne : c'est par ce fossé que les eaux des marais se seraient écoulées en le rendant navigable. Je n'ai pas cru pouvoir adopter ce projet [...] Loin de préparer à Bordeaux une semblable destinée, écartons de ses murs des eaux dormantes qui ne la ceindront que pour la détruire, entourons-la de boulevards élevés qui, lui servant de parure et d'abri, réuniront avec grandeur l'agréable et l'utile. »

1852 : « Je me consacrai donc avec ardeur à deux grosses questions que j'avais abordées depuis quelque temps et que je réussis à faire aboutir assez vite : l'agrandissement de Bordeaux, par l'annexion de la commune de La Bastide et de portions de territoire, plus ou moins importantes, détachées des communes suburbaines ; l'ouverture d'un boulevard encaissant la ville, dont jusqu'alors les limites semblaient incertaines, et mettant ses parties extrêmes en communication [...] »

Pas moins de quatorze phases de travaux sont nécessaires pour réaliser l'ouvrage bien après le départ et même la mort du célèbre préfet et de son ingénieur génial. Les travaux réalisés d'abord en opportunité grâce à des traités

amiabiles avec de grands propriétaires fonciers (Johnston & Héron en 1853 pour l'agrandissement du cimetière de la Chartreuse et la création du boulevard Antoine-Gautier, Lescure en 1855 pour le prolongement du boulevard entre le Peugue et le chemin du Tondu, Bosc en 1857 pour le boulevard éponyme au sud de la gare Saint-Jean) se poursuivent difficilement et par petites sections, par voie d'expropriations qui modifient et infléchissent sensiblement le tracé d'ensemble, barrière Saint-Genès (1865) ou Judaïque (1860) par exemple.



Boulevard de Cauderan (Président-Wilson), © archives Bordeaux Métropole, XIII B 62, Rec. 136.

1860 : « Le rang le plus voisin de la chaussée dans la plantation double correspondra au rang unique de la plantation simple affaiblissant ainsi, dans la perspective, l'effet de la différence de largeur entre les deux parties du boulevard. »

Un profil très généreux de 34 m de largeur complanté d'une double rangée d'arbres avait en effet été adopté sur la première portion ouverte. Rapidement, deux trottoirs de 6,5 m et une chaussée de 12 m, soit une largeur totale de 25 m avec une seule rangée d'arbres d'alignement, parurent plus raisonnable. Près de mille arbres furent plantés. À partir d'alors s'édifièrent les plus belles maisons des boulevards, des hôtels particuliers mais aussi de luxueuses échoppes qui parsèment encore les anciens boulevards de Talence, Antoine-Gautier, de Cauderan et du Bouscat. Le grand ouest de la banlieue commençait ainsi à se matérialiser et à se connoter d'une tonalité bourgeoise. Les belles allées plantées se dotaient de cafés, de restaurants, d'un parc d'attractions, plus tard d'un stade et d'une plaine des sports, de cinémas...

1888 : « Il n'y a aucun plan approuvé pour le tracé du boulevard entre le chemin de La Barde et la Garonne. Plusieurs études ont été soumises, je ne sais celle qui a été admise par les administrateurs ni celle que M. le Maire désire faire figurer. »

Interrompus par la guerre de 1870 au niveau de l'actuelle rue Rivière au Bouscat, les travaux se poursuivirent péniblement jusqu'en 1902 où les boulevards Daney et Brandenburg furent enfin achevés jusqu'au

bac de Lormont. Si le tracé d'ensemble avait été relativement suivi à l'ouest et au sud de la ville, il s'avéra plus délicat à mettre en œuvre pour contourner les bassins à flot. La réflexion commençait à s'engager, à cette époque, pour un franchissement de la Garonne au nord du port de la Lune : ce sera l'écueil du fameux pont transbordeur, construit dans l'axe du cours du Médoc, qui laisse encore un peu en retrait toute la partie nord des boulevards au-delà de la place Ravezies : elle aboutit en effet, en contournant Bacalan, au « port de la Lune », un lieu prisé des pêcheurs vis-à-vis du bac de Lormont.

1890 : « Quels sont donc les moyens de communication commodes et rapides qui réunissent la banlieue au centre de la ville ? Il n'en est pas. [...] La diligence est, en effet, son seul trait d'union avec elle ; [...] Plus d'un étranger serait étonné, à qui on apprendrait que cette patache transporte journellement 2000 voyageurs entre la ville et les quartiers suburbains. [...] Les diligences ont leur point de départ naturel sur les boulevards extérieurs, où aboutissent toutes les lignes de tramways, parties du centre de Bordeaux. Chargées d'acheminer sur les différents points de la banlieue les voyageurs venus par rail, elles rayonnent autour de la ville sur une quinzaine de routes groupées par faisceaux ramifiant les artères centrales. Ces faisceaux, au nombre de six, résument donc les itinéraires des diligences [...] l'ensemble de ces véhicules lourds et peu confortables a transporté 636 743 voyageurs en 1888. »

Cette voie de ceinture fut conçue à l'économie comme une limite entre le centre et la banlieue tandis qu'elle devint un axe de communication majeur très vite saturé. Les réflexions menées à la fin du XIX^e siècle pour étendre le réseau des tramways et omnibus en six faisceaux rayonnant dans la banlieue en témoignent. Et la congestion qui apparut alors n'a pas disparu ; au contraire, elle s'est accentuée avec la circulation automobile, au détriment des qualités spatiales et sociales initiales de cet espace urbain monumental.

2007 : Inscription du port de la Lune sur la liste du patrimoine mondial. La limite du site inscrit est fixée en rive gauche aux boulevards extérieurs, à l'exception du boulevard Jean-Jacques-Bosc où l'on sait que l'opération d'intérêt national Euratlantique n'entrera pas dans les critères de l'UNESCO. Au nord, au contraire, le site inscrit va jusqu'au boulevard Brandenburg et inclut les bassins à flot, un territoire toutefois en profondes transformations lui aussi. Dans les discussions pour en déterminer le contour, le dessin de cette infrastructure est d'une lisibilité cartographique et géographique si évidente qu'il servira de limite au site inscrit. Il apparaît donc que ce territoire des boulevards et de leurs barrières devient patrimonial. Comment alors le mettre en valeur ? Comment réécrire aujourd'hui l'histoire de cet objet urbanistique si singulier ? Enceinte, limite, franchissement, barrière...

Barrière Saint-Genès, place Louis-Barthou, dans les années 1970, © Archives Sud Ouest.

Automne 2019 : Les boulevards comme projet urbain et métropolitain. La concertation lancée vise à engager une mutation profonde de la pratique des boulevards, les faisant passer d'espace routier à espace urbain. Elle vise aussi à faire des barrières des lieux majeurs de revitalisation urbaine entre centre et périphéries et à développer un projet d'aménagement assurant un meilleur partage de l'espace public en redéployant différents modes de déplacement. Enfin, la concertation a pour objectif de valoriser le patrimoine architectural, urbain et paysager tout en renforçant les fonctions d'habitat, les activités économiques, les emplois et les loisirs qui structurent les usages de cette grande voie.

POUR ALLER PLUS LOIN

- O. Ratouis (dir.), *La construction d'une agglomération Bordeaux et ses banlieues*, Métis Presses, 2013, voir particulièrement les notices p. 33, 57, 91, 123, 127, 135, 141, 177, 185.
- S. Schoonbaert, *La voirie bordelaise au XIX^e siècle*, PUPS, 2007, voir particulièrement p. 94-99, 443-488.
<https://whc.unesco.org/fr/list/1256>

