

Bordeaux, ville basse

CHANTAL CALLAIS | THIERRY JEANMONOD

Lorsqu'il arrive à Bordeaux le 25 août 1787 en venant du sud, Arthur Young écrit dans son journal : « Arrivé à Bordeaux, à travers un village continu. » La large ceinture entre les cours du XVIII^e siècle et les boulevards du XIX^e reste encore aujourd'hui marquée par la prédominance des maisons à rez-de-chaussée ou un étage. La surprise de Young est encore celle des nouveaux arrivants à Bordeaux 232 ans plus tard ! Quelles sont les circonstances qui ont conduit à ce paysage de ville basse ? Il faut toutefois relativiser ce jugement au regard de la réalité des villes françaises, qui, en dehors de Paris, étaient grandement composées de maisons individuelles ou parfois plurifamiliales aux gabarits équivalents, ce qui explique le nombre d'étages limité. À Bordeaux, le velum particulièrement bas de la ville au-delà de son centre jusqu'à une période très récente peut trouver des explications dans différents facteurs. Certains sont le lot commun de toutes les villes françaises, d'autres circonstances sont plus locales.

En dehors de Paris et des centres historiques des grandes villes, ce sont donc des maisons familiales qui font leurs paysages. Paris et certaines métropoles échappent un tant soit peu à cette logique qui constitue pourtant le socle de l'urbanité française¹. Pourtant la contrainte foncière des villes closes de remparts conduit à la mise au point de types de maisons à étages, dont le nombre peut varier selon les régions, la topographie et la culture locale. Le recours à la maison unifamiliale se développera massivement au XIX^e siècle pendant lequel les théoriciens du logement social font de la maison un guide indispensable pour transformer l'ouvrier en citoyen : « Les ouvriers sont hors de la société politique, hors de la cité ; ce sont des barbares de la société moderne [...] qui doivent donc entrer dans cette société, mais qu'il faut admettre après qu'ils auront passé par le

noviciat de la propriété² » ou « [...] avec une maisonnette et un jardin, on fait de l'ouvrier un chef de famille vraiment digne de ce nom, c'est-à-dire moral et prévoyant, se sentant des racines et ayant autorité sur les siens. C'est bientôt sa maison qui le possède ; elle le moralise, l'assied et le transforme³. » La maison individuelle devient dès lors le moyen de loger le plus grand nombre, « ceux qui n'ont que leur labeur comme capital ».

Lorsque la ville débordera de ses remparts, les servitudes militaires vont parfois créer de nouvelles contraintes en imposant des zones *non aedificandi* ou *altius non tolendi*. Cette servitude existait à Bordeaux autour notamment du château Trompette. Les allées de Tourny ne furent d'abord construites que sur la rive occidentale et selon le dessin de Portier de 1746 à deux niveaux plus comble avant d'être autorisées à trois niveaux plus comble (Burguet, 1853), puis à quatre niveaux plus comble (Durand, 1883) tandis que la rive orientale attendit le déclassement du château Trompette pour donner aux allées de Tourny leur

2 | « Journal des Débats », 1832, cité par Youri Carbonnier, *Les premiers logements sociaux en France*, La Documentation française, 2008.

3 | Émile Cheysson, cité par Youri Carbonnier, *Les premiers logements sociaux en France*, La Documentation française, 2008.



La petite banlieue ne se densifie pas autant que le centre-ville et s'en distingue par des immeubles qui restent bas. Ici, entre cours et boulevards, les surhaussements aboutissent rarement à des maisons plus hautes que deux niveaux. La rue Jean-Dumas par exemple est bordée d'échoppes dont seules quelques-unes dépassent l'alignement.

1 | Jean-Claude Croizé, « L'habitat individuel dans les villes françaises. Une vue sur le temps long », dans Colette Vallat (dir.), *Pérennité urbaine ou la ville par-delà ses métamorphoses*, L'Harmattan, 2009, p. 209-220.

L'état actuel des allées de Tourny expose aujourd'hui une façade composée des différents modèles imposés par la ville au cours des années.



configuration actuelle. L'existence de la servitude de hauteur explique la faible dimension des constructions qui entouraient la place Saint-Germain (Tourny actuelle). Ce modèle, un corps de bâtiment d'un étage sur rez-de-chaussée surmonté d'un toit à brisis, servira pour les constructions de la place d'Aquitaine (Victoire actuelle) ou pour les différents essais autour de la place des Capucins. Toutefois, Bordeaux n'est pas place de guerre selon la liste de 1853 et le déclassement en 1791 des forteresses de la ville exclut la persistance des contraintes militaires pour expliquer le développement d'une ville aux constructions basses.

On a parfois évoqué la mauvaise qualité des sols à Bordeaux pour expliquer le recours si important aux constructions à rez-de-chaussée ou à un étage. Pourtant, si les secteurs proches de la Garonne en aval comme en amont, ou sur la rive droite, présentent des sols peu solides, les terrasses occidentales de la ville sont constituées de bons sols comme en atteste le nom de la rue des Sablières ou bien leur présence à Terre-Nègre à l'ouest. Selon Pierre Barrère, les premières constructions à un étage ont été édifiées à partir de 1775 dans le lotissement de Moncheuil à l'ouest du Jardin public sur un sol proche des terres marécageuses de Bordeaux Nord et ce n'est qu'ultérieurement que la « mode » de l'échoppe à rez-de-chaussée va se développer sur les territoires entre cours et boulevards sans discrimination entre bon et « mauvais » sols.

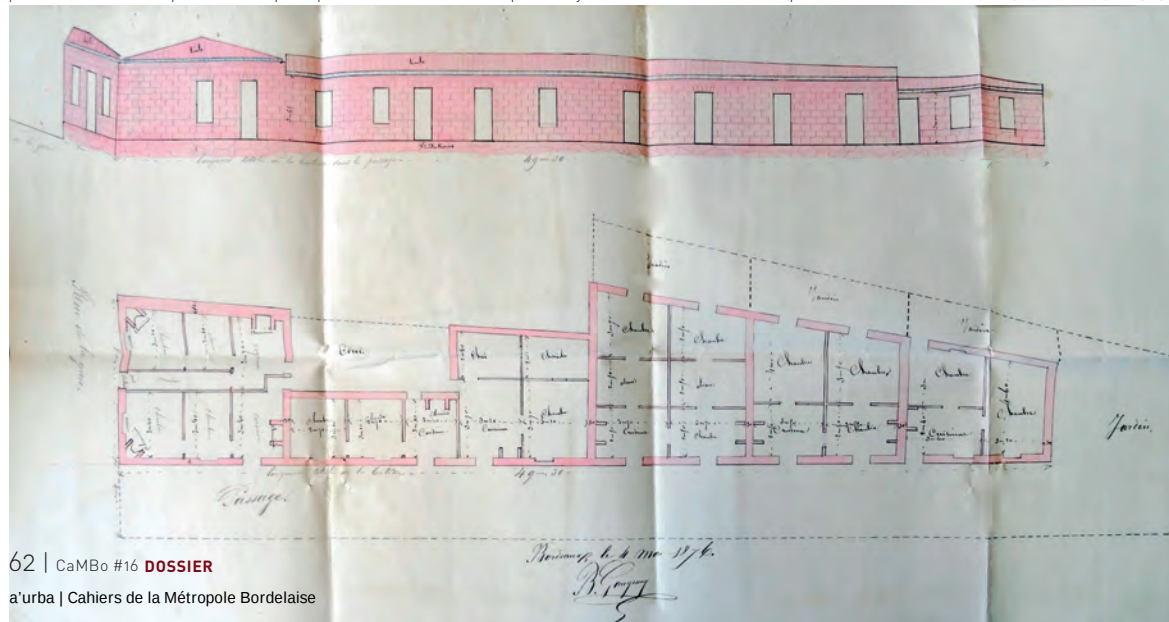
La crise phylloxérique, si elle permet en partie la multiplication des opérations de lotissements qui seront le support de cette ville basse par la réduction des valeurs foncières viticoles, ne peut expliquer le boom immobilier de la fin du XIX^e siècle ni ne peut

être invoquée comme origine de l'engouement pour l'échoppe et la maison à étage. Le XIX^e siècle bordelais est celui, surtout dans sa seconde moitié, du passage d'une économie uniquement liée au commerce du vin à une économie industrielle « classique ». La construction du pont de pierre qui entraîne le déplacement des constructions navales en aval de la ville et limite l'amplitude du port, l'arrivée du chemin de fer, l'exploitation de la forêt landaise pour les poteaux de mine ou le développement d'une industrie chimique et mécanique font passer Bordeaux dans une nouvelle ère. Les ouvriers affluent vers la ville pour travailler dans les usines qui se créent alors. La crise phylloxérique accélère cet exode rural. L'accroissement brutal et important de la population urbaine (la population de Bordeaux double entre 1850 et 1900) transforme les usages agricoles de la banlieue avec la mutation des terres abandonnées par la vigne vers le maraîchage et l'élevage, entraînant encore un exode des ouvriers de la viticulture¹. Les

1 | Pierre Barrère, *La banlieue maraîchère de Bordeaux, Problèmes d'alimentation d'un grand centre urbain*, Cahiers d'outre-mer, n° 6-2^e année, avril-juin 1949.

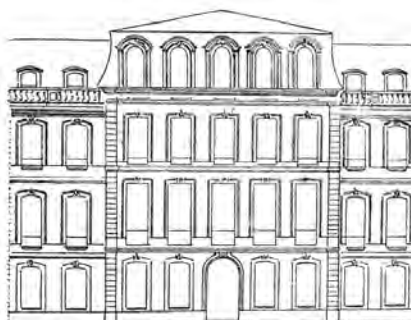
Pierre Barrère, *Le paysage girondin autour de Bordeaux*, Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest européen, tome 20, fascicules 3 et 4, 1949.

Représentatif des lotisseurs du XIX^e siècle, Barthélémy Gaugeacq à la tête d'une génération de bâtisseurs (entrepreneurs puis architectes) spéculé notamment dans le quartier populaire de la gare en construisant des séries de modestes échoppes. Le passage qui porte son nom aligne de très petites maisons aux plans archaïques qui ne bénéficient même pas du système distributif habituel par économie de surface (1876, ©ABM, 50 0 707).

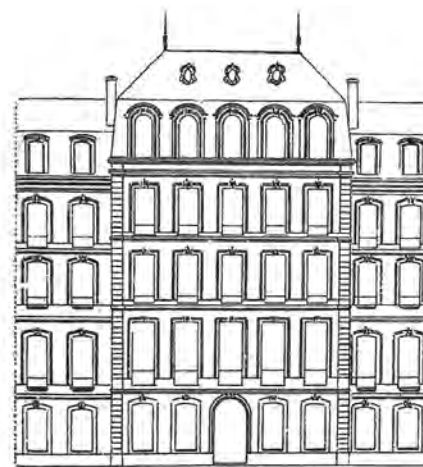




Dessin de la façade originelle par André Portier en 1846.



Surhaussement de la façade par Charles Burguet en 1853.



Surhaussement de la façade par Charles Durand en 1883.

Dessins des modèles de façades successifs pour les allées de Tourny [Xavier Védère, « Les allées de Tourny », *Revue historique de Bordeaux*, t. XXIII, 1930].

Les propriétaires des immeubles des allées de Tourny, soumises à l'origine à un modèle bas pour des raisons militaires, réclament à plusieurs reprises au cours du XIX^e siècle l'autorisation de surélever leurs propriétés, accordée à la condition de toujours souscrire à un modèle imposé.

populations qui arrivent dans la ville sont peu fortunées. Or, il n'existe pas avant 1893 d'organisme de logement social et il n'y a pas à Bordeaux de grandes compagnies financières capables de suppléer cette absence comme pouvaient l'être à Lyon les Hospices civils ou à Paris le Crédit mobilier des frères Pereire. Les spéculateurs bordelais restent tournés vers le port et les nouvelles activités qu'il génère avec sa liaison avec le chemin de fer. On a alors affaire sur le plan immobilier à une spéculation des propriétaires fonciers, petits ou grands : « Achetant à l'hectare et revendant au mètre, la spéculation trouve de larges bénéfices dans une opération aussi favorable à l'acheteur au détail. »

À la spéculation foncière succède une spéculation immobilière où un petit propriétaire d'un lot construit deux ou trois échoppes pour sa famille et/ou pour les mettre en location ou location-vente. Ni le constructeur ni le futur occupant n'ont la capacité financière d'une opération d'envergure. Venant de la campagne, les néo-Bordelais ont la culture de la maison rurale basse accompagnée d'un jardin : « Aux yeux des nouveaux arrivants, c'est le jardin qui fait l'agrément de l'échoppe », dit Pierre Barrère, « chacun y recrée un coin tranquille où s'assourdissent les bruits de la ville ; mais on garde la possibilité d'interpeller les voisins dont on n'est séparé que par la fragile "barrière de Gironde" à claire-voie [...] L'intimité de la maison individuelle n'est pas l'isolement [...]. Chaque fragment de rue est une unité de vie sociale¹. » Pour le petit peuple de Bordeaux, l'échoppe constitue donc la médiation entre la vie rurale et la vie dans la grande ville. Les commerçants et les artisans se partageront entre échoppe, parfois améliorée, et maison à étage.

Il est rare que la forme d'une ville ait une explication univoque. Si la géographie, l'histoire, l'économie et les techniques y ont une part, c'est toujours la culture locale des habitants qui avalise les choix spatiaux qui

sont proposés ou imposés. C'est aussi cette culture locale de l'habiter qui détermine à une période donnée le ou les types de demeures qui conviennent. Bordeaux est une ville historiquement basse car son peuple a choisi d'habiter dans des maisons avec un jardin, le plus souvent possible sous une forme unifamiliale. Les règlements sur les constructions privées qui se succèdent au XIX^e siècle entre 1817 et 1880 au moins proposent une hauteur de bâtiment nettement supérieure aux réalisations. Celui de 1865 suit les prescriptions de la société des architectes qui préconisent une hauteur de 12,66 m dans les rues de moins de 6 m de largeur, 16 m dans les rues de 6 à 9 m, 19,66 m dans les rues de 9 à 12 m et 21 m dans les rues au-delà de 12 m². La lettre du 22 février 1865 qui accompagne l'envoi au maire de Bordeaux précise : « Les hauteurs que nous proposons sont supérieures à celles qu'admet le décret du 27 juillet 1859 pour la ville de Paris. Elles nous semblent donc suffisantes et nous croyons qu'on ne peut aller plus haut dans l'intérêt de la salubrité³. » La chambre syndicale des constructeurs de bâtisses et de maçonnerie proposait en effet des hauteurs supérieures (15 m pour les rues jusqu'à 6 m, 18 m pour celles de 6 à 12 m, 21 m au-delà). La pratique de la densification par surhaussement très habituelle n'a pas abouti à un changement de typologie, sauf dans le cas des changements d'affectation de grandes parcelles fonctionnelles qui ont laissé place à des « résidences » au cours du XX^e siècle.

Ce n'est donc ni la technique, ni la tenue des sols, ni les contraintes de servitude militaire, ni les règlements qui expliquent que Bordeaux soit jusqu'au milieu du XX^e siècle une ville basse, mais la culture et les capacités financières de ses habitants, son modèle économique de spéculation foncière, servis par la très vaste disponibilité de terrains à bâtir aux XVIII^e et XIX^e siècles. —

1 | Pierre Barrère, *Les quartiers de l'agglomération bordelaise*, Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest européen, tome 27, fascicules 1, 2 et 3, 1956.

2 | Chantal Callais, *L'échoppe de Bordeaux*, La Crèche, éditions La geste, 2018, d'après la Publication des arrêtés des années 1864-1865 sur la voirie municipale, Imprimerie Nouvelle A. Bellier.

3 | Archives Bordeaux Métropole, 11-0-1.