Sylvain Schoonbaert, *La voirie bordelaise au XIX^e siècle*

Paris, PUPS, 2007, 730 pages.

André Guillerme

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/dht/1090>

DOI : 10.4000/dht.1090

ISSN : 1775-4194

Éditeur :

Centre d'histoire des techniques et de l'environnement du Cnam (CDHTE-Cnam), Société des élèves du CDHTE-Cnam

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2008

Pagination : 244-246

ISBN : 978-2-95-30779-1-9

ISSN : 0417-8726

Référence électronique

André Guillerme, « Sylvain Schoonbaert, *La voirie bordelaise au XIX^e siècle* », *Documents pour l'histoire des techniques* [En ligne], 15 | 1^{er} semestre 2008, mis en ligne le 22 octobre 2010, consulté le 24 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/dht/1090> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/dht.1090>

Ce document a été généré automatiquement le 24 septembre 2020.

© Tous droits réservés

Sylvain Schoonbaert, *La voirie bordelaise au XIX^e siècle*

Paris, PUPS, 2007, 730 pages.

André Guillerme

RÉFÉRENCE

Sylvain Schoonbaert, *La voirie bordelaise au XIX^e siècle*, Paris, PUPS, 2007, 730 pages.

- 1 Cet épais travail comprend une soixantaine de plans et de figures auquel le texte se réfère, une bibliographie thématique et exhaustive. Une introduction d'une trentaine de pages campe le sujet face à l'historiographie urbaine récente, face à l'histoire urbaine générale de Bordeaux et face à la géographie historique ; état des lieux érudit, nécessaire et suffisant.
- 2 L'ouvrage se divise chronologiquement en trois parties. « Le plan général d'alignement (1810-1854) » commence par approcher la loi du 16 septembre 1807 relative à l'alignement des rues ; L'auteur en fait une analyse statistique et archivistique de premier ordre, montre ses degrés d'application et de diffusion – d'abord dans le quart nord-est, puis dans l'ensemble territorial après 1840. Bordeaux confie le projet à un ingénieur du Cadastre dès 1809. À son propos, l'auteur en profite pour faire une longue analyse historiographique de la capitale girondine et montrer la quasi-absence de ce plan de Pierrugues, ingénieur des Ponts et Chaussées, comme de la voirie et des travaux publics dans l'érudition urbaine, alors que ce projet, traversant les régimes politiques, s'élabore, mais avec difficulté, dans de nombreuses commissions ad hoc. Pour en saisir l'ampleur, le service « technique » de Bordeaux est présenté, avant et après la réforme de l'administration vicinale de 1805, la biographie et la culture savante de Pierrugues rétablie avec distinction, l'atlas de l'agglomération réalisé par le géomètre Béro (1818) redécouvert et explicité. La topométrie et la nomenclature viaire bordelaises sont analysées avec précision pour commenter le riche mémoire topographique de Pierrugues à l'appui de son plan et les réactions suscitées par l'enquête publique et par

les commissaires nommés en 1813, 1816 puis entre 1818 et 1821 qui ne parviennent pas à établir un plan d'ensemble. « Le second plan général d'alignement de Bordeaux : un renouveau technique (1838-1851) » : ce chapitre VI traite de l'efficacité administrative et de ses limites. Il aborde les infrastructures, notamment la question de la distribution en eau, résolue sans problème à Toulouse dès la Restauration. Sylvain Schoonbaert rétablit pour Bordeaux les nombreux projets de fontainerie du XVIII^e siècle et ceux des ingénieurs hydrauliciens, plus élaborés, de 1827 et 1835. Il montre pertinemment que la nouvelle hydraulique urbaine exige des relevés topographiques très précis, soit un nouveau plan cadastral incluant boulevards et faubourgs – qui se dessine dans les années 1840 pour être expédié à Paris en 1848 et légitimé en 1851 –, et, par conséquent, de nouveaux ingénieurs férus d'outils statistiques – assiette d'imposition, alignement, dimensionnement. Il tire parti des archives municipales pour établir une remarquable géographie des réclamations : un négatif du plan.

- 3 « Les règles de voirie et l'économie de la construction privée (1790-1902) », deuxième partie, revient sur la praxis technique, l'autorisation de voirie, procédure fondamentale de gestion urbaine dont Sylvain Schoonbaert cherche les origines et trace l'évolution dans le taillis réglementaire du premier XIX^e siècle. Un travail de miniaturiste qui laisse toutefois de côté la question de l'utilité publique. Un travail neuf qui analyse, pour le second XIX^e siècle, les expropriations – mais aussi leurs jurys composés d'abord de propriétaires rentiers – et les indemnités, « bricolage administratif et économique ». Il somme tous ces arrêtés pour mettre en valeur les « cycles d'alignements » saisonniers et annuels. Il introduit l'essor de la construction privée bordelaise avec ses cycles de prospérité concomitants des investissements viaires et dont l'auteur explicite les caractéristiques. À partir des données de l'octroi et des enregistrements cadastraux, on voit ainsi évoluer localement le marché de la construction notamment les entreprises et la main d'œuvre. Les matériaux de construction neufs et anciens sont appréciés sous l'angle quantitatif, statistique, soulignant bien la diversité des emplois et des réemplois. Le travail s'ouvre alors sur une très intéressante statistique géographique des démolitions et des constructions neuves dont Sylvain Schoonbaert situe la « belle époque » entre 1855 et 1890. Puis les règles de construction sont décortiquées – chantiers, fondations, emprises, épaisseurs, huisseries (devantures), balcons, cheminées (essor du chauffage), toitures (charpentes allégées) – pour mettre en valeur la lente mais constante « normalisation » des contraintes techniques, des matériaux et des règles constructives urbaines au long du XIX^e siècle notamment vis-à-vis des incendies et de l'humidité. La voirie – profils en travers et en long – et son service réorganisé en 1866 sont à nouveau interpellés pour approcher, au-delà des règlements, de l'économie et de la gestion du bâti, la question édilitaire, « les travaux de voiries haussmanniens de Bordeaux (1852-1914) : cas et modèle », objet de la dernière partie.
- 4 Le second Empire rénove les préfectures. Les chantiers ouverts – les « théâtres » – de travaux publics sont signes de puissance urbaine. Des centimes additionnels sont votés, des emprunts municipaux autorisés ; les services techniques sont étoffés et mécanisés, dotés de bureaux de dessinateurs et de topographes. Analysant le budget des travaux publics, Sylvain Schoonbaert décrit « l'opéra » du nouveau Bordeaux, les territoires annexés – les tentatives successives des conseillers municipaux (Simiot, 1847, Alphand 1853, Barreyre) – et les boulevards, symbole impérial de l'extension urbaine. La genèse de cette infrastructure lourde – elle couvre une trentaine d'années – est particulièrement bienvenue : les traités entre gros propriétaires fonciers et municipalité et les expropriations sont détaillés et bien analysés ; le dimensionnement

et l'équipement public – programmation, pavage, éclairage – de cette voirie sont intelligemment comparés à ceux de Paris. Les dotations communes – écoles communales, églises, placettes – et publiques – casernes, hôpitaux – sont mis en valeur ; les lotissements et la formation des « cités » dans les quartiers insalubres périphériques sont étudiés avec minutie : on insiste sur les valeurs spatiales, les paysages, qui qualifient ou déqualifient un quartier. Une attention particulière est donnée à la formation des banlieues industrielles issues du décret du 15 octobre 1810, le cours du Médoc, le drainage et la viabilisation des marais septentrionaux pour construire entrepôts et extensions portuaires nécessaires au négoce du port colonial en plein essor. Les cent dernières pages reviennent sur la voirie du vieux Bordeaux rénovée, réhabilitée, restaurée entre 1851 et 1914 : déploiement des infrastructures – notamment l'éclairage et le pavé –, développement de cours et des alignements. Une belle histoire des techniques, pleine d'urbanité.

AUTEURS

ANDRÉ GUILLERME

CDHTE-Cnam