ENTRE INTERET GENERAL ET INTERETS PARTICULIERS : LA FABRICATION DE LA VILLE PAR LOTISSEMENTS

aspects morphologiques: l'exemple de bordeaux

Les paysages, et les coûts induits par les lotissements de pavillons individuels qui occupent une grande partie du territoire des périphéries des villes françaises sont dénoncés depuis déjà longtemps par les professionnels de l'urbanisme. Les problèmes posés par ce type d'urbanisation touchent à la discontinuité des réseaux de voirie, à l'ampleur des différents aménagements techniques, aux coûts des déplacements, au manque d'équipements, au caractère mono-fonctionnel de ces quartiers¹. En outre se posent maintenant aux communes les questions liées à des pyramides des âges des populations très souvent en déséquilibre dans ces zones².

Pour autant, ces directives n'ont pour conséquences d'exclure ni le type d'habitat — la maison individuelle —, ni la procédure — le lotissement —. D'une part en effet, la densité chiffrée à elle seule n'est pas révélatrice d'une forme urbaine ou de la qualité d'un habitat, comme le montre l'étude publiée par l'Agence d'Urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine⁴: derrière un coefficient d'occupation des sols⁵ égal à 1 environ, on peut trouver un grand ensemble ou des maisons de ville cossues du XIX^e siècle. En revanche, la réduction des densités du centre vers la périphérie est confirmée et la très grande consommation d'espace des zones pavillonnaires des années 1960 et suivantes est mise en évidence.

D'autre part, les lotissements, qui désignent maintenant couramment les ensembles de pavillons isolés, ont été le principal mode de fabrication des grandes villes depuis le Moyen Age et "constituent encore une des

La récente loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbains³ remet en cause ce phénomène d'étalement urbain, en incitant les communes à adopter des mesures capables de favoriser à la fois densité bâtie et mixité fonctionnelle.

[&]quot;Par contre coup (au refus d'habiter les "grands ensembles") la maison individuelle est présentée comme la seule alternative sans que soient pris en compte réellement les coûts d'infrastructure et de gestion à long terme de ce type d'urbanisation. Nouveaux villages et groupements résidentiels s'organisent en cul-de-sac, parfois à l'intérieur d'un enclos dont l'entrée est contrôlée, loin des services et des équipements publics. L'extension des réseaux, l'augmentation des distances, la dilapidation progressive des meilleures terres agricoles à proximité des grandes villes sont ignorées comme sont souvent écartées les réflexions sur la vie urbaine, l'insertion des lieux de travail dans le tissu résidentiel, les logiques commerçantes et la réduction des déplacements. ", écrivent D. Mangin et Ph. Panerai en 1988, dans "Le temps de la ville, l'économie raisonnée des tracés urbains", rapport final de recherche pour le Secrétariat permanent du Plan Urbain, Ministère de l'Urbanisme, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports, Laboratoire de recherche « Histoire architecturale et urbaine - sociétés », Ecole d'Architecture de Versailles.

² Les acquisitions ont été faites à la même période par des habitants d'une même tranche d'âge, qui vieillissent donc en même temps, en induisant des modifications des besoins en équipements notamment.

³ Loi S. R. U., décembre 2000.

⁴ Fagard, L. (sous la direction de), Le Calvé C, Moser A., Bernard P., *Complex'cité, densités et formes urbaines dans l'agglomération bordelaise*, a'urba, n° 1, Bordeaux, janvier 2002.

⁵ Le coefficient d'occupation des sols (COS) indique le rapport entre la surface hors œuvre nette totale d'un bâtiment et la superficie du terrain sur lequel il est construit.

composantes les moins étudiées de la ville⁶". Aussi la ville construite par additions de lotissements présente-t-elle des caractères morphologiques, architecturaux et programmatiques très variés. La question posée est de comprendre dans quelles conditions l'usage de cette procédure est capable de participer à une constitution morphologique cohérente de la ville dans l'articulation formelle des espaces qui la composent.

La ville est un objet d'étude complexe, sur lequel s'articulent différentes lectures relevant de multiples disciplines. Celle que nous proposons a pour objectif de mettre en évidence la genèse des projets, les savoirs mis en œuvre dans la conception des espaces urbains et architecturaux dans leurs aspects matériels. Les conditions d'action d'ordre culturel, social et juridique des différents acteurs — concepteurs, habitants, responsables politiques et techniques — seront considérées non de façon globale, mais relativement à leurs références et aux outils qu'ils utilisent ou mettent en place spécifiquement en vue de contribuer à la construction de morceaux de ville.

L'analyse de la formation, entre la fin du XVIII^e siècle et la première moitié du XX^e siècle, des tissus urbains bordelais constitués de lotissements de maisons de ville est susceptible de contribuer à une connaissance plus fine de la fabrication de la ville "ordinaire". Elle est capable aussi de nourrir une réflexion sur le projet urbain contemporain et les questions d'urbanité dans les quartiers de maisons individuelles⁷.

En nous appuyant sur quelques exemples significatifs à Bordeaux, nous montrerons

comment l'usage de la procédure du lotissement, dans le cadre de projets urbains maîtrisés par l'autorité publique, ou dans le cadre de simples opérations privées, a permis de fabriquer la ville. Nous ne ferons qu'évoquer les projets monumentaux qui constituent l'ossature urbaine primaire, pour passer davantage de temps sur la fabrication de la ville "ordinaire" par les opérations de maisons individuelles.

Mais il faut d'abord définir le lotissement, mettre en évidence les potentiels de cette procédure et en montrer les limites.

Dans tous les cas, le mode de gestion de l'équilibre entre intérêt public et intérêts privés, qui se formalise notamment par le tracé et l'aménagement des rues et dans le rapport dialectique entre ville et architecture, a une importance primordiale. C'est de ce point de vue en particulier que l'évaluation des enjeux des différents acteurs, publics et privés, de leur rôle et de leur poids relatif dans chaque projet, présente un intérêt. La recherche de cet équilibre est l'objet constant des différentes lois ou règles d'urbanisme qui vont avoir pour objectif de maîtriser et de coordonner les actions des lotisseurs.

LA PROCEDURE DU LOTISSEMENT ET L'EQUILIBRE ENTRE INTERET GENERAL ET INTERETS PRIVES

Effectuer un lotissement consiste à diviser une propriété en plusieurs parcelles en vue de l'implantation de bâtiments. La loi sur l'urbanisme du 15 juin 1943⁸ en donne une

⁶ Comme le souligne Pierre Pinon, dans l'introduction de *Paris, formes urbaines et architectures, Les Cahiers de l'Ipraus*, éd. Recherches/lpraus, 1998.

Cette étude est en cours. Ce texte ne rend compte donc que d'une première approche.

⁸ Alors que des lois plus anciennes traitent des lotissements et des groupes d'habitations (1919 et 1924), ils sont clairement définis par la loi du 5 juin 1943, rassemblant et clarifiant les dispositions concernant l'urbanisme, établie par le gouvernement de Vichy par une "bizarrerie de l'histoire", comme l'écrit J. de Lanversin dans son introduction au *Code pratique de l'urbanisme*, Economica, Paris, 1984.

définition précise, comme à la fois la procédure et son résultat : "Constitue un lotissement, l'opération et le résultat de l'opération ayant pour objet ou ayant pour effet, la division volontaire en lots d'une ou plusieurs propriétés foncières par ventes ou locations simultanées ou successives en vue de la création d'habitations, de jardins ou d'établissements industriels ou commerciaux".

La procédure de lotissement laisse donc toute liberté concernant les caractéristiques formelles des projets urbains et architecturaux, n'imposant en soi aucune contrainte d'utilité publique au lotisseur, qui peut être public ou privé. On peut par ailleurs garder en tête que lotir un terrain implique presque toujours de faire une opération financièrement positive.

Jusqu'au XX^e siècle, si le lotisseur était privé, ce qui constituait la majorité des cas dans les quartiers ordinaires, cette liberté aboutissait souvent à la seule prise en compte de la rentabilité immédiate par le propriétaire; les raccords de voirie étaient alors aléatoires et les charges de travaux de la voirie laissées à la charge des acquéreurs conduisaient souvent à leur très mauvais entretien. Une première loi, du 22 juillet 1912, tente d'imposer aux riverains des voies privées leur assainissement. Mais les habitants "mal-lotis" sont trop pauvres et la loi reste sans effet.

C'est la III^e République qui promulgue une loi à caractère préventif sur la question, dans un contexte de reconstruction après la première guerre mondiale : devant le nombre très important de lotissements "défectueux" dans l'entre-deux guerres, la loi de 1919¹⁰, et

surtout son complément de 1924, affichent comme l'un de leurs objectifs la lutte contre ce mal en palliant les manques des réglementations privées par un contrôle des projets de lotissements par l'Etat.

Mais si cette loi est la première à prendre en compte les lotissements en les nommant, c'est beaucoup plus tôt que les responsables politiques et administratifs des villes se préoccupent de la situation catastrophique de certains quartiers et tentent d'imposer des obligations aux spéculateurs et un contrôle public sur la création de voies.

À Paris, entre 1820 et la crise de 1826, grande période de création de lotissements, le Préfet Chabrol¹¹ traite avec les sociétés financières afin de maîtriser la fièvre immobilière, tout en s'en servant pour contribuer à l'assainissement et l'embellissement de la ville¹². Il écrit dans son rapport du 24 octobre 1822 : "Il serait à souhaiter que les spéculateurs et l'intérêt des compagnies vinssent au secours de l'Administration¹³. " Au début du Second Empire¹⁴, le

connue sous le nom de "Loi Cornudet", de celui de son rapporteur, reprise et complétée par la loi du 19 juillet 1924. Voir l'étude de la mise en place de cette loi dans Claude V., Les projets d'aménagement, d'extension et d'embellissement des villes (1919-1940) — Sources et questions, Ministère de l'Equipement, du Logement, des Transports et de la Mer, Paris, 1990.

¹¹ Gilbert-Joseph-Gaspard Chabrol est préfet de la Seine entre 1812 et 1830. Ingénieur des Ponts et Chaussées de formation, il avait participé auparavant à la conception de Napoléonville (Pontivy), puis avait été préfet du département de Montenotte, à Savone (J. Des Cars, P. Pinon, *Paris. Haussmann*, Pavillon de l'Arsenal-Picard, Paris, 1991).

Pierre Pinon rappelle que, si l'on excepte quelques opérations limitées, il n'y a pas jusqu'à la seconde moitié du XIX^e siècle en France de tradition d'un urbanisme volontariste, mais qu'au contraire, on a toujours laissé faire la ville par initiatives privées (J. Des Cars, P. Pinon, op. cit.).

¹³ Cité dans Callais Ch.., Jeanmonod Th.., Maurel C., « Les lotissements pré-haussmanniens », mémoire de séminaire manuscrit, sous la direction de Jean Castex, Ecole d'architecture de Versailles, 1975.

⁹ Définition citée par Joly R. et Campagnac E., dans Racines historiques du lotissement, G. A. A., Paris, 1976. Cette étude s'intéresse aux lotissements liés à l'idéologie du "retour à la nature".

¹⁰Loi du 14 mars 1919, sur les projets d'aménagement, d'embellissement et d'extension (PAEE),

décret-loi du 26 mars 1852 offre à l'autorité publique des possibilités d'action sur la ville plus importantes, notamment en élargissant les droits à exproprier et en instaurant le permis de bâtir.

Ce décret, extensible aux villes qui le demandent, est tout de suite adopté par Bordeaux, notre terrain d'étude, alors qu'un plan général d'alignement a été adopté en 1851, en remplacement d'une somme de plans partiels jusque-là difficilement exécutés. Mais les possibilités de règlements que la loi permet sont d'abord peu exploitées.

En effet, si les grands projets publics d'aménagement et de percées inscrits sur le plan de 1851 vont voir le jour surtout à la fin des années 1860, les règles destinées à maîtriser les initiatives privées d'urbanisation sont difficiles à mettre en place et à faire respecter.

Le 1^{er} mai 1864, Guillaume-Henry Brochon¹⁵, alors maire de Bordeaux, dénonce dans un rapport au Conseil Municipal les dysfonctionnements urbains produits par la spéculation privée : "Des rues s'ouvrent de toutes parts, sans plan préconçu, sans aucun souci de raccordement avec les rues préexistantes, ni même des pentes à ménager pour l'écoulement des eaux. Depuis quelques années, en ce moment surtout, une fièvre de spéculation s'est emparée des propriétaires de la banlieue. Ils divisent leurs terrains de la manière la plus profitable à la vente et trouvent des acquéreurs qui

s'empressent de bâtir dans l'espoir que la rue ouverte sans autorisation sera bientôt acceptée par la ville, qui se chargera de la paver, de l'éclairer, d'y distribuer l'eau... Il n'est qu'un moyen d'arrêter cet élan qui menace de compromettre l'avenir de la voirie : c'est de fermer impitoyablement les rues mal tracées, de les réduire à l'état de cours privées et d'exiger que les portes pratiquées dans les clôtures restent fermées à clef, comme celles des habitations, du coucher au lever du soleil¹⁶. "

Ce discours développe des préoccupations hygiénistes et économiques, mais montre également une culture urbaine "classique" à travers laquelle le réseau de voirie est considéré dans sa continuité comme lien nécessaire entre les différentes parties de la ville. Le 2 juillet 1864, un règlement municipal concernant les conditions d'ouverture des voies nouvelles et de classement des voies privées est voté.

Mais sa mise en application est difficile. En effet, en 1880, un nouveau rapport du maire, alors Albert Brandenbourg, n'est guère plus optimiste. Analysant les effets pervers de la mesure de fermeture des voies malsaines prônées par son prédécesseur, il préfère y substituer une plus grande fermeté dans la mise en application des normes: "...Sans compter les chemins ruraux, situés en dehors des boulevards, ni les cités qui sont encore simplement tracées, il existe dans l'intérieur de Bordeaux plus de 150 voies ouvertes à la circulation, qui sont de simples propriétés privées. L'entretien en est généralement à peu près nul : elles ne sont ni clôturées ni numérotées : les eaux n'ont pas d'écoulement, et les chaussées sont souvent vrais bourbiers, foyers permanents d'insalubrité. C'est une des plaies de Bor-

¹⁴ C'est avant le coup d'Etat de décembre 1851 que Louis-Napoléon Bonaparte annonce sa volonté d'embellir Paris. L'arsenal réglementaire mis en place avant l'arrivée d'Haussmann à la préfecture permettra les « Grands travaux ». Rambuteau, préfet de 1833 à 1848, écrit dans ses mémoires regretter n'avoir pas eu à sa disposition un outil d'action tel que ce décret-loi. (Voir pour les travaux pré-haussmanniens J. des Cars et P. Pinon, op. cit.).

¹⁵ Guillaume-Henry Brochon est maire de Bordeaux de 1863 à 1867.

Extrait du rapport du Maire cité dans Desgraves L., Dupeux G., Bordeaux au XIX° siècle, Bordeaux, 1969, p. 231.

deaux, une des sources de réclamations les plus fréquentes et les mieux fondées".

La plupart de ces voies sont, en outre, ouvertes dans de mauvaises conditions d'alignement et de nivellement... "On reproche quelquefois à l'Administration de ne pas appliquer une mesure parfaitement légale, quoique tombée en désuétude à Bordeaux, et de ne pas exiger la clôture de toutes les voies privées. Nous ne parlerons pas de la difficulté pratique, presqu'insurmontable, que Von éprouverait à remettre en vigueur cette exigence, abandonnée depuis tant d'années par les Administrations précédentes... Et lorsqu'on serait parvenu à en assurer l'exécution, quel effet en aurait-on obtenu ? Une certaine gêne pour la circulaaucune amélioration mais l'entretien des voies. L'action possible de l'Administration serait même diminuée, puisqu'elle n'aurait plus à s'appuyer sur la nécessité d'assurer la sécurité des passants, pour exiger l'exécution de quelques travaux utiles¹⁷..."

Le règlement du 6 juin 1880 reprend ainsi celui de 1864, en réduisant les libertés que celui-ci pouvait laisser et en y apportant quelques modifications dans le sens de l'analyse donnée par le maire¹⁸.

La largeur minimale des voies nouvelles est fixée à 10 mètres : la voie doit être nivelée, remblayée, équipée des aqueducs et égouts,

et la rue doit être cédée gratuitement à la ville avec son premier pavage et ses trottoirs aménagés. Dans le cas où le Conseil Municipal considérerait qu'une voie nouvelle proposée par des particuliers a un caractère d'utilité générale, il pourrait y avoir allégement d'une partie de ces charges, à l'exclusion du premier pavage et des trottoirs. Une voie privée ne peut être ouverte sans autorisation municipale et sa demande de classement est soumise aux mêmes exigences que les voies nouvelles. Obligation est faite aux propriétaires d'une voie privée de l'aménager selon les normes fixées par la municipalité, même si elle est clôturée.

Outre les questions d'aménagement de voirie, les lotissements peuvent faire l'objet d'un projet urbain plus ou moins élaboré, d'initiative publique ou privée.

Les grands projets imposés à la ville de Bordeaux par les intendants au XVIIF siècle¹⁹, par le dessin des espaces publics et l'obligation pour les acquéreurs des parcelles constructibles de respecter une composition définie des façades, constituent un exemple extrême de la domination de l'intérêt public sur l'autonomie de chaque demeure particulière. Ces embellissements urbains, voulus par les représentants du roi, sont rendus possibles par de lourds investissements de la ville et l'intérêt que trouvent les notables à s'installer sur les espaces publics majeurs de la ville devenus prestigieux ou à spéculer dans l'immobilier.

L'esthétique de l'unité architecturale séduit désormais pendant longtemps les Bordelais et elle est adoptée dans plusieurs opérations ensuite. Vers 1760, par exemple, l'architecte Laclotte, incite la bourgeoisie du négoce à se "mettre en scène" dans la ville à travers un

¹⁷ Rapport du maire dans "Situation des affaires municipales", Archives Municipales de Bordeaux, IX e 214.

Pour contrôler l'habitude française, qui n'est pas propre à Bordeaux, de laisser à l'initiative privée la majorité des opérations d'extensions urbaines, il était nécessaire que les villes se dotent des outils et du personnel capables de maîtriser ces projets. Depuis le début des années 1870, la Municipalité de Bordeaux augmente ses effectifs d'agents voyers pour se donner les moyens d'un contrôle plus efficace de la construction. La poursuite de cette recherche étudiera de façon plus approfondie l'ampleur de ces moyens.

¹⁹ Voir à ce sujet Harouel J. L., *L'embellissement des villes - L'urbanisme français au XVIIF siècle*, Picard, Paris, 1993, pp. 58 et sq.

ensemble de maisons identiques le long du Pavé des Chartrons²⁰. L'unité architecturale, d'habitude imposée par la volonté de la puissance publique, est ici exceptionnellement née d'une initiative privée. Plus tard, la Municipalité, lorsqu'elle lotit une portion du Jardin Public au milieu du XIX^e siècle prend la décision d'imposer le dessin des façades sur le jardin (voir plus loin).

Ailleurs, dans le cadre d'opérations plus modestes, un effet d'ensemble peut résulter de la spéculation d'un constructeur qui construit entièrement une rue, menant en cela une opération proche du "groupe d'habitations", variante de la procédure de lotissement²¹. Quelques lotissements des années 1930 présentent également des caractères architecturaux unitaires, pour les mêmes raisons, ou parce que l'opération s'est construite rapidement, obéissant parfois à une charte imposant à l'architecture une discipline formelle précise.

Excepté ces quelques ensembles singuliers, la plus grande partie de ces lotissements présentent un paysage de rues à l'épannelage irrégulier, où alternent des maisons à un et deux niveaux. Quelques entités sont repérables en plan, identifiables par la régularité du quadrillage d'une "maille" urbaine, mais souvent le lotissement d'une ou plusieurs

propriétés s'est inscrit dans la continuité d'un autre, participant ainsi à la création des réseaux de la ville sous l'autorité publique qui parvient à imposer son contrôle dans la dernière partie du XIX^e siècle. L'analyse des différents plans cadastraux permet souvent de repérer la trace de limites anciennes, chemins ou limites de propriétés.

Mis à part les rues, la pauvreté en espaces publics, tels des squares, des places, dans ces tissus urbains de maisons, met en évidence la dimension spéculative de ces opérations où tout "gaspillage" d'espace est évité.

LES STRUCTURES ET LES CONTI-NUITES URBAINES

La ville suppose un système d'irrigation complet et continu, hiérarchisé de l'échelle globale de l'agglomération jusqu'à la distribution locale en passant par un ou plusieurs niveaux intermédiaires²². Un "maillage" est ainsi constitué à chaque niveau, la taille des îlots variant du centre à la périphérie, des plus petits aux plus vastes. La participation d'une l'opération au système hiérarchisé des voies par sa liaison au réseau existant permet d'assurer la continuité du système d'irrigation en conférant à la rue la double mission de circulation et de distribution des édifices, à la différence de la voirie à vocation exclusivement distributrice de la majorité des lotissements pavillonnaires.

Les espaces majeurs de la ville structurent l'ensemble du territoire bâti, résultant d'un système de type "organique" ou imposés par

²⁰ Actuel cours Xavier Arnozan.

^{21 &}quot;Constituent un groupe d'habitations, les immeubles bâtis, destinés à l'habitation, situés soit sur un même terrain, soit sur des parcelles contiguës ou séparées par de courtes distances et édifiés simultanément ou successivement par un même propriétaire en vue de ventes ou de locations ultérieures. " (Définition rapportée par Joly R. et Campagnac E., op. cit.)

Dans les lois de 1919 et 1924, lotissement et groupe d'habitations sont traités en même temps.

Le facteur qui différencie les deux procédures est la prise en compte du seul foncier dans le cas du lotissement, du (ou des) bâtiment(s) sur leur parcelle pour le groupement d'habitations, ce qui implique un écart important d'investissement initial de la part du promoteur.

Nous nous référons aux caractères morphologiques connus par les travaux d'analyse de la morphogenèse des villes menés par des chercheurs des écoles d'architecture depuis une trentaine d'années, notamment autour de Jean Castex, Jean-Louis Cohen, Christian Devillers, Bernard Huet, Philippe Panerai, David Mangin.

un projet. À cette échelle, si un projet volontaire est mis en œuvre, il l'est par décision des responsables politiques. Il y a alors toujours domination de l'intérêt général sur l'intérêt particulier, domination aussi du projet savant, technique et (ou) esthétique sur l'existant : les traces du tissu en place, rural ou bâti, n'influent pas, ou peu, sur le projet. Les échanges de terrains, les expropriations, etc., sont les moyens de la mise en œuvre sous l'autorité publique. Les prescriptions architecturales peuvent appuver le projet des tracés, comme le fait Tourny²³ à Bordeaux dans les lotissements des places qui ponctuent les cours à chaque porte de ville.

La mise en place du niveau d'irrigation secondaire est la plus difficile à maîtriser. Investies encore de l'intérêt général, les voies qui le constituent doivent assurer la continuité, même irrégulière, des parcours dans la ville. Deux cas de figures sont alors possibles : soit le pouvoir politique et son administration, garants de l'intérêt public, se donnent les moyens du projet et (ou) de son contrôle, soit les acteurs privés agissent selon leur intérêt immédiat et l'on risque des dysfonctionnements. À cette échelle, s'imbriquent la géométrie du projet "savant" et l'influence des traces de la structure du territoire existant.

Les tracés de la maille secondaire autour du Jardin Public à Bordeaux, que nous étudierons plus loin, illustrent bien cette situation, entre rues dessinées selon la cohérence géométrique du projet global et la reprise d'anciens chemins et fossés. Le prolongement de la rue Eugène Ténot, deuxième analyse de cas, est exemplaire de la reprise en main par le contrôle municipal d'un territoire qui s'urbanise très rapidement au gré

des opérations spéculatives, de façon extrêmement discontinue.

Au dernier niveau enfin, la liberté individuelle et l'histoire de la répartition foncière rurale produisent les différences, les singularités et les exceptions. À partir du moment où le "maillage" secondaire fonctionne, la ville est capable d'accueillir la diversité des systèmes de distribution adaptés aux circonstances locales, impasses, places de quartier, passages, courées, parcelles profondes.

BORDEAUX AU XVffl®® SIECLE: LE LOTISSEMENT AU SERVICE DE PROJETS URBAINS MONUMENTAUX

Le schéma des structures urbaines majeures de Bordeaux (fig. i) met en évidence l'armature radioconcentrique de la ville qui s'enroule autour d'un méandre de la Garonne. La ville, organisée au centre selon un maillage issu des tracés des anciens remparts de la ville romaine et de celui du XIII^e siècle, s'appuie sur deux anneaux majeurs, les cours et les boulevards, reliés par un réseau de voies qui rayonnent des uns vers les autres qu'elles traversent pour sortir de la ville. La rive droite, longtemps délaissée, n'est accessible qu'en 1822 par le Pont de Pierre.

La ceinture des cours est le fruit des projets des intendants du roi au XVIII^e siècle. À peine arrivées à Bordeaux en 1743 pour succéder à l'intendant Boucher, le Marquis de Tourny proteste contre le laxisme des trésoriers de France qui laissent les particuliers construire à Bordeaux sans contrôle des alignements à rectifier ou à créer. Il impose que toute nouvelle construction dans la ville ou ses faubourgs soit soumise au dépôt d'un mémoire qu'il vise lui-même, indiquant le type d'édifice, son alignement et le proprié-

²³ Concernant Tourny, voir note 25.

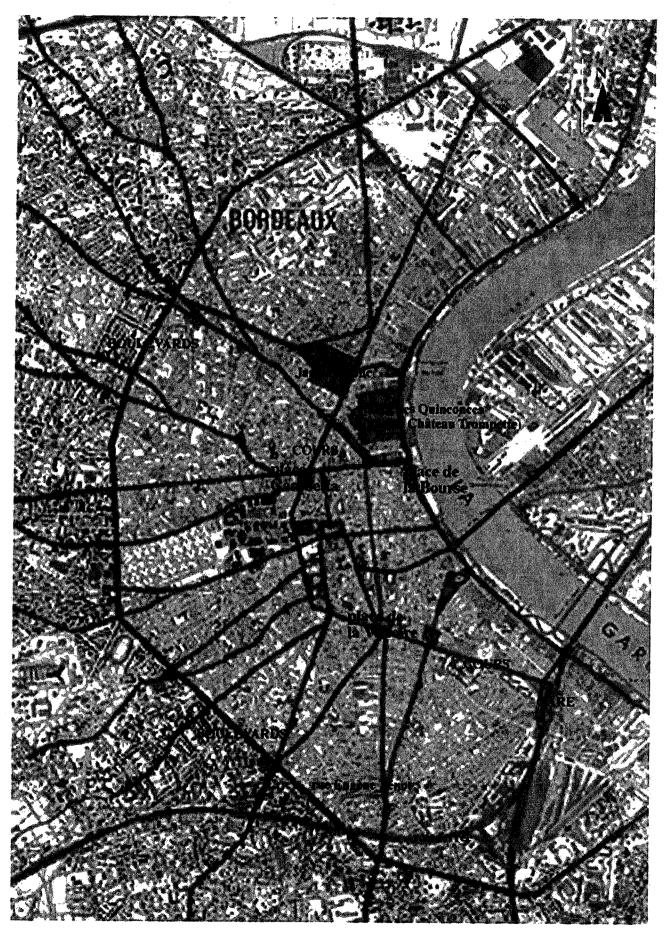


Fig. 1. BORDEAUX: STRUCTURE URBAINE PRINCIPALE (d'après la carte IGN n° 1536 ouest)

taire²⁴. L'intendant, qui a l'intention de poursuivre les travaux d'embellissement de la ville commencés par Boucher, met ainsi en place la première des conditions de réussite de ses projets.

Ces travaux, sous l'autorité de trois intendants²⁵, ont transformé Bordeaux, parfois contre son gré²⁶, en ville moderne, par un ensemble de projets urbains monumentaux qui ouvrent la ville sur son fleuve et ses faubourgs. La Place Royale²⁷, accompagnée de la façade des quais au sud, construite selon un dessin architectural uniforme, tourne Bordeaux vers la Garonne : au nord, la façade des Chartrons est régularisée peu à peu grâce à un plan d'alignement fixé par Tourny et complète l'ensemble. La ligne des cours ponctuée de places doubles à chaque porte d'octroi permet de relier les faubourgs existants à la ville intra muros. Le dispositif est complété par la création du Jardin Public et de l'aménagement des abords du glacis du château Trompette, avec les allées de Tourny et le pavage du cours Xavier Arnozan.

œuvre par la création de lotissements. Sur toutes les places des portes de la ville et sur les quais, les acquéreurs sont tenus de bâtir selon un dessin de façade imposé : dans quelques cas, les lots sont vendus avec la façade déjà construite. L'effet de monumentalité est ainsi atteint par la répétitivité d'un élément d'architecture assez modeste en soi. Quelquefois, la durée trop longue de "remplissage" du lotissement sur les quartiers les moins prestigieux a abouti à l'abandon de l'uniformité architecturale²⁸.

Partout les projets des intendants sont mis en

BORDEAUX AU XIX^e SIECLE: LES QUARTIERS DE MAISONS INDIVIDUELLES URBAINES

Les boulevards et les travaux duXDT aède

La ville s'étend rapidement et en 1815 la ceinture des cours des intendants est partout dépassée. La loi d'urbanisme du 11 septembre 1807 prescrit la préparation d'un projet d'embellissement de Bordeaux. L'idée de créer une nouvelle limite à la ville qui s'étend sans contraintes, déjà évoquée par Dupré de Saint-Maur, est reprise alors en 1815 par Pierrugues, ingénieur des Ponts et Chaussées. La décision d'établir de nouveaux boulevards est prise en 1853²⁹: leur construction est terminée vers 1900³⁰.

Dans le contexte de très forte activité de construction de la seconde partie du XIX^e

²⁴ Harouel J. L., op. cit., p. 55.

Louis-Urbain Aubert, marquis de Tourny, intendant de Guyenne entre 1743 et 1757, succède à Claude Boucher (intendant de 1720 à 1743). Le troisième intendant ayant marqué Bordeaux de grands travaux est Nicolas Dupré de Saint-Maur, entre 1776 et 1785. Les travaux des intendants à Bordeaux sont étudiés par Christian Taillard, dans Bordeaux classique, Eché, Toulouse, 1987.

Les intendants sont investis d'un pouvoir très important en matière de police, de justice et de finances. Ils ne relèvent que du roi et de son Conseil et ont souvent eu un rôle primordial dans les travaux de modernisation et d'embellissement des villes au XVIII^e siècle.

Les intendants mettent en oeuvre leurs projets en les faisant adopter par la jurade, qui constitue la municipalité de Bordeaux, puis entériner par le Conseil du roi. Il arrive souvent, à Bordeaux et ailleurs, que le pouvoir royal impose à la ville d'exécuter des travaux qu'elles ne veulent pas poursuivre ou entreprendre, (voir J. L. Harouel, op. cit., p. 60)

²⁷ Actuelle place de la Bourse.

²⁸ Par exemple, place du marché des Capucins, investie surtout par une population de commerçants.

²⁹ Haussmann, préfet de la Gironde entre 1851 et son départ pour Paris en 1853, revendique dans ses mémoires la paternité du projet des boulevards bordelais, mais il s'avère que, s'il a défendu la pertinence du projet, celui-ci existait bien avant son arrivée.

³⁰ Sylvain Schoonbaert a étudié en détail cette opération dans "La formation des boulevards bordelais (1782-1902)", D. E. A. de l'Institut d'Urbanisme de Paris, Paris XII, Val-de-Marne, juin 1999.

siècle, les boulevards, destinés à "contenir" la vague d'urbanisation, deviennent rapidement une nouvelle ligne de croissance.

Outre l'extension des faubourgs, la période est marquée par la mise en application du plan d'alignement général adopté en 1851, par la construction de la ligne de chemin de fer Bordeaux-Paris, achevée en 1852. Après de nombreuses hésitations, la gare de Paris (gare d'Orléans) est d'abord installée sur la rive droite, puis la construction terminée en 1855 de celle du Midi à l'emplacement de la gare Saint-Jean actuelle induit celle de la passerelle de chemin de fer entre les deux rives en 1859-60. Sous l'Empire, les opérations d'assainissement des quartiers insalubres, en provoquant le renouvellement des constructions, font disparaître presque entièrement les immeubles médiévaux et renaissants du patrimoine de la ville. La rectification d'alignements de rues du centre de la ville et le percement de quelques voies nouvelles³¹ offrent l'opportunité, par leur largeur, de construire des immeubles plus hauts que les constructions des faubourgs³².

Lesquartio^demaisc^iridNiduelksuiiMines

À partir de la fin du XVIII^e siècle, avant la Révolution, les extensions de la ville, jusque-là limitées aux faubourgs installés autour des couvents et le long des axes, commencent à occuper les anciens vignobles de la périphérie proche. Ce temps d'occupation du territoire rural répond aux besoins d'une population en forte augmentation³³,

alors que le commerce avec les îles en diversifiant les ressources permet de sacrifier quelques vignes à l'urbanisation.

Pierre Barrère³⁴ situe à cette l'apparition de la maison de ville à un étage, bâtie dans des rues étroites dans lesquelles les règlements interdisent de construire en hauteur par des habitants qui ne peuvent prétendre aux hôtels particuliers³⁵. A partir de cette période, malgré la coupure de la Révolution, ce type architectural va, lotissement après lotissement, pendant tout le XIX^e siècle et jusqu'aux années 1940, occuper par zones concentriques successives le territoire depuis les cours jusqu'à une couronne au-delà des boulevards. Ainsi se constitue le paysage urbain de faible hauteur qui caractérise les entrées dans Bordeaux. Déjà, dans ses Voyages en France pendant les années 1787, 1788, 1789, Arthur Young écrit en août 1787 être surpris de cet étirement qui le fait "arriver à Bordeaux à travers un village continue?⁶. ".

Les maisons sont construites à l'alignement et en mitoyenneté, sur des parcelles en lanière, entre 6 mètres et 9 mètres de largeur, sur une profondeur très variable comprise entre 20 mètres et 50 mètres. Mais le développement de la maison dans son épaisseur, entre 12 mètres et 16 mètres, n'est pas relative à la longueur de la parcelle. Le niveau du jardin est souvent légèrement plus bas que celui de la rue, alors que la maison est construite sur un sous-sol se développant sous l'ensemble de la construction ou seulement sous la partie côté rue. Les habi-

³¹ Les percées en centre-ville apparaissent presque toutes au plan d'alignement de 1851, établi par Devanne, ingénieur de la ville.

³² Desgraves L., Dupeux G., op. cit., p. 211 et sq.

D'importants flux migratoires influent sur l'augmentation de la population bordelaise dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, notamment à cause des salaires des journaliers, beaucoup plus élevés à Bordeaux que dans les autres villes de la région. Le nombre d'habitants diminue pendant la

période révolutionnaire, pour reprendre une courbe ascendante dans la seconde moitié du XIX^e siècle, qui accompagne le développement des activités commerciales.

³⁴ Barrère P., Les quartiers de Bordeaux, Imp. Cocharaux, Auch, 1956, p. 42.

³⁵ Voir plus loin analyse du lotissement "Rochambeau".

³⁶ Cité par Barrère P., op. cit., p. 41.

tations comprennent deux niveaux, complétés parfois d'un second étage aménagé sous les combles. Assez fréquemment une seconde construction, annexe de service, nommée "chai" à Bordeaux, occupe le fond du jardin.

La maison de ville ouvrière, "l'échoppe ", est un type architectural plus modeste, mais chargé d'une forte valeur identitaire locale, et qui caractérise les paysages de la ville. Ces maisons bordelaises sont souvent construites par des entrepreneurs ou des industriels qui spéculent en lotissant quelquefois des rues entières d'échoppes qu'ils vendent, louent ou cèdent par locationvente³⁷. Cette maison basse fait partie intégrante de la culture urbaine de Bordeaux, au point que le terme d' "échoppe"³⁸ est employé couramment par les habitants de la ville pour désigner tout ce qui est maison de ville individuelle. Construites à rez-dechaussée, les échoppes occupent des rues entières ou se mêlent aux maisons à étage, accentuant encore l'impression d'étalement de ces quartiers. Présent, dès la fin du XVIII^e siècle, ce type d'habitation envahit les faubourgs essentiellement après 1850. avec un pic de construction entre 1865 et 1890.

Habitation populaire et économique à sa création, elle est maintenant appréciée par des couches sociales moyennes et supérieures, par sa situation urbaine et les volumes intérieurs qu'elle offre à la recomposition. Pourtant la différence "d'image sociale" entre maison à étage et échoppe est encore parfois perceptible dans l'esprit des habitants.

à voir avec l'échoppe vigneronne organisée tout en largeur. Comme les maisons à étage, les échoppes sont installées sur des parcelles en lanière plus ou moins profondes, mais qui peuvent être réduites de façon habituelle à cinq mètres seulement. Afin de gagner de la surface, la maison est profonde de deux à quatre fois sa largeur. Le principe distributif habituel est simple : un couloir latéral distribue une série de pièces, dont une "pièce noire" caractéristique de ce type de maison. Si la parcelle est suffisamment large, une "échoppe double" est alors construite et le couloir distribue deux séries de pièces. Presque toujours, la maison est construite sur une cave. Il arrive que le sous-sol soit en réalité à rez-de-jardin, à cause des remblais mis en place à la création de certaines rues. Le volume des échoppes est vaste, avec trois mètres au moins sous plafond. Cet espace, non interrompu par des structures porteuses³⁹, offre des possibilités multiples d'aménagement sur plusieurs niveaux, qui contribuent au succès immobilier que les échoppes ont atteint actuellement.

La disposition de l'échoppe urbaine n'a rien

L'échoppe partage avec la maison à étage le rapport de la maison au jardin, par l'installation d'une véranda encadrée de souillardes. Dans les deux cas, le décor de la façade sur rue peut être très réduit ou au contraire, par sa richesse, laisser transparaître l'investissement que son propriétaire a voulu et pu mettre dans son habitation.

³⁷ Barrère, *op. cit*, p. 57.

³⁸ Le terme apparaît pour la première fois en 1525, mais pour nommer des petites bâtisses adossées aux remparts de la ville. C'est au début du XVIir siècle que le mot désigne, par assimilation due à ses petites dimensions, la maison basse des faubourgs de la ville.

Je volume de la maison peut en effet techniquement être libéré facilement et réorganisé au gré de l'habitant. On peut par ailleurs observer que les dispositions contemporaines des maisons anciennes tendent à "inverser" les côtés rue et jardin, les pièces principales ou "nobles" s'orientant actuellement de façon privilégiée sur le jardin qui change de rôle : de jardin de service, il devient jardin d'agrément.

Les deux cartes 40 (fig. 2 et 3) montrant la situation des maisons à étage et des échoppes mettent en évidence la répartition géographique de ces deux types. Au milieu du XIX^e siècle, une première couronne derrière les cours se compose essentiellement de maisons à étage, tandis qu'une deuxième bande présente un mélange des deux types de maisons. Dans une même rue, on passe souvent progressivement, du centre vers la périphérie, d'un paysage composé de maisons à étage vers une plus grande densité de maisons à rez-de-chaussée. La carte de 1946 est très claire de ce point de vue : les échoppes sont largement majoritaires au-delà des boulevards, exception faite des quartiers sud intra-boulevards, qui se construisent plus tard et sous l'influence de la gare Saint-Jean.

C'est sur la base de ces deux types de maisons urbaines que sont édifiés pendant le XIX^e siècle la majorité les lotissements bordelais⁴¹

LOHSSEMENIS: GENESE ET MISE EN OEUVRE

Nous avons choisi d'étudier ici deux exemples représentatifs de la mise en œuvre de la procédure dans des contextes différents. Les quartiers nord du Jardin Public s'appuient sur l'ossature monumentale des voies et du jardin du XVIII^e siècle, offrant différentes

techniques formelles d'urbanisation de "mailles" urbaines. Ils montrent aussi la mise en oeuvre de la cohérence d'un morceau de ville sur une centaine d'années à travers plusieurs opérations de lotissements.

Le second exemple, la prolongation de la rue Eugène Ténot, au sud de la ville, est démonstratif de la reprise en main de la construction par l'autorité publique dans les dernières années du XIX^e siècle, à la suite des désordres induits par les opérations spéculatives privées.

L'urbanisation des quartiers nord du Jardin Public

L'armature du quartier du Jardin Public est mise en place au milieu du XVIII^e siècle sous l'autorité de l'intendant Tourny : le jardin s'appuie sur le cours de Verdun⁴² qui constitue la partie nord des cours. Tracé en 1744 à partir de la place Gambetta⁴³, ce cours a pour objectif de relier le faubourg des Chartrons, qui s'est développé au nord sur les quais de la Garonne, à la ville ancienne et au faubourg Saint-Seurin qui s'étend à l'ouest de Bordeaux. Il longe la partie ouest de l'immense glacis du château Trompette demeuré sous l'autorité militaire et qui constituait une rupture majeure entre les Chartrons et la ville.

L'emplacement que Tourny choisit pour y installer son projet de jardin en 1756 est un terrain marécageux, occupé par "de mauvaises vignes, des prés médiocres et quelques jardinages⁴⁴." Au premier projet de plan rectangulaire, Tourny ajoute rapidement une partie triangulaire à l'ouest afin de compléter le jardin d'un quinconce d'ormeaux, et

La première carte, datée de 1853 dans le texte de Barrère, indique de façon prématurée les boulevards dont l'édification vient d'être décidée, op. cit.
 p. 44.

⁴¹ Pierre Barrère rapporte quelques chiffres issus d'une enquête de 1942. À cette date ont été recensés 15 729 immeubles à un étage, dont 3513 ont été construits avant 1850, 5893 entre 1850 et 1881, 3812 entre 1881 et 1914. Les chiffres concernant les échoppes mettent en évidence que leur grande période de construction se situe entre 1850 et 1914 : sur 14 713 échoppes comptées en 1942, un huitième date d'avant 1850, tandis qu'un tiers a été bâti entre 1850 et 1880, et un autre tiers entre 1880 et 1914.

⁴² Cours du Jardin Public et Saint-André à l'origine.

⁴³ Ancienne place Dauphine.

⁴⁴ Lettre du 2 juillet 1746 de Tourny au Ministre de la Guerre d'Argenson, citée par Taillard Ch., op. cit., p. 120.

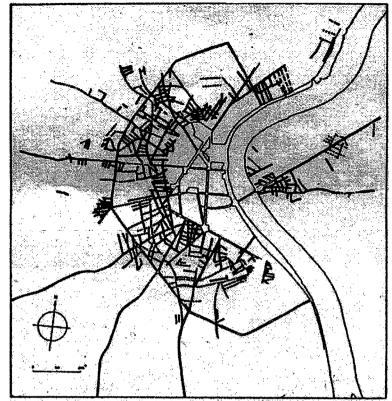


Fig. 2 - LA MAISON URBAINE A UN ETAGE (Barrère P., op. cit., p.41)
En traits pleins, les rues où les deux tiers des immeubles au moins sont des maisons à un étage; en pointifié, équilibre entre ces maisons et les échoppes.

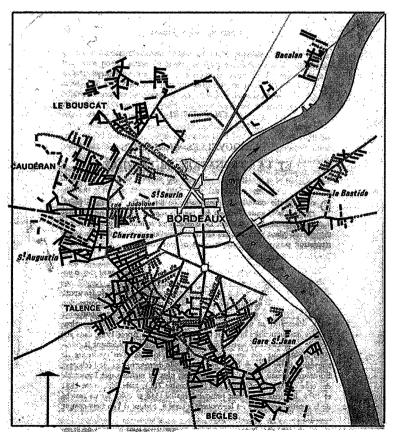


Fig. 3 - L'ECHOPPE BORDELAISE (état en 1946, laboratoire de cartographie historique-Bordeaux-(dans Lagugie J., *Bordeaux au XX''siède*, FédéraliOii historique dit Sud-Ouest, Bordeaux, 1972, p. 52)
En traits pleins, lés rues où fesdeuxtiers des immeubles ait moins sont des échoppes; en pointillés, équilibre entre ce type d'immenble etles maisons à un étage.

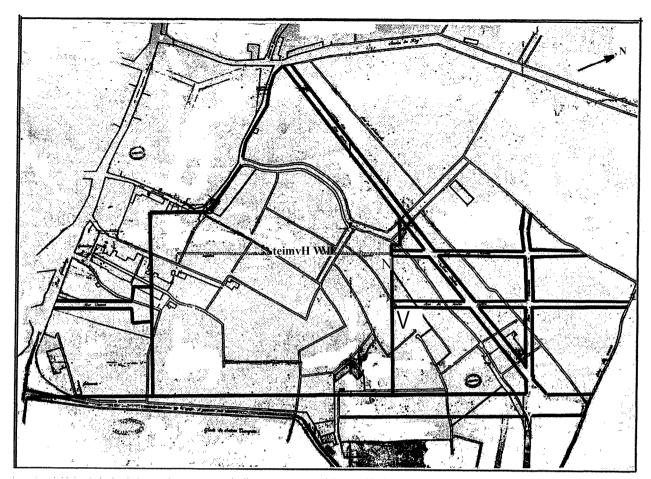


Fig. 4 - INSCRIPTION DU PROJET BU JARDÍN PUBLIC SUR LE TERRITOIRE EXISTANT Dessin d'après te relevéde l'étatdeslieux avantia créationdu jardin, XVm» siècle (Archives Municipales de Bordeaux) Les tracés nouveaux ont été soulignés en traits gras



Kg. 5 - SITUATION DES LOTISSEMENTS SITUÉS AU NORD DU JARDIN PUBLIC SUR LE CADASTRE ACTUEL

tracer une rue reliant le cours de Verdun au carrefour de Figuereau⁴⁵. Les transactions avec les propriétaires des terrains purent se passer à l'amiable pour la majorité d'entre elles. Seule la veuve Mitchell résiste et ne vend qu'en 1752 après de longues transactions⁴⁶. Les travaux ne débutent réellement qu'en 1751. Le jardin à la française est dessiné par Gabriel : une terrasse couverte au sud, terminée en 1755, assure la transition avec la ville de ce côté, tandis que Tourny complète l'ensemble au nord d'un manège, avec cours et écuries.

Le plan conservé aux Archives Municipales (fig. 4) permet de lire la logique d'inscription du projet de Tourny sur le territoire rural. Sauf sur la rue Fondaudège (au sud) qui accueille quelques constructions, le terrain est occupé par des propriétés limitées par des canaux ou fossés qui drainent ce site marécageux. Le projet de Tourny, tracé sur l'état existant à l'époque de sa création, répond à deux logiques géométriques. La première, dépendant du tracé du cours de Verdun, s'impose sur le site avec le rectangle de la partie orientale du jardin et les rues qui y aboutissent. Au contraire, la structure préexistante donne sa forme au sud et au nord à la partie triangulaire du jardin. Ce triangle est limité au sud par un chemin préexistant et au nord par la rue de la Course (ancienne rue Dufau) qui est installée suivant la direction donnée par le tracé d'anciens fossés. Cette voie mène du cours de Verdun à la place de Longchamp.

Le dispositif cours de Verdun-Jardin Public et l'ancienne rue Fondaudège structurent la ville à l'échelle globale. Le projet de Tourny prévoit également les accroches du jardin sur les quartiers qui le jouxtent. Au sud, la liaison avec la rue Fondaudège est assurée par une rue nouvelle (rue du Professeur Démons) menant à l'entrée principale du jardin par la place du Champ de Mars.

Au nord, l'intendant prépare les conditions de l'urbanisation future des terrains par la création de trois nouvelles rues. Deux d'entre elles la rue Ducau (ancienne rue des Marais) et la rue du Jardin Public, un peu plus large, conduisent au jardin. La rue Albert Pitres (ancienne rue Traversière) les croise à angle droit. Chacune s'arrête sur un estey, ruisseau des marais, dont on retrouvera la trace dans le tissu futur.

Ces voies, avec la rue Mandron (ancienne rue Frère) qui emprunte le tracé d'un ancien chemin et d'un fossé existants, et le Chemin du Roy rectifié (qui devient rue Le Chapelier et rue Lagrange), constituent le réseau de niveau "secondaire" des nouveaux quartiers qui vont se développer au cours du XIX^e siècle. À l'intérieur de chaque maille urbaine, un quadrillage de voies distribue les parcelles à bâtir, obéissant à la géométrie des rues nouvellement percées. Le plan actuel (fig. 5) laisse lire d'emblée différentes entités, lotissements que nous nommerons par commodité du nom d'un de leurs espaces publics :

- 1. le lotissement "Rochambeau", quadrillé selon la direction de la rue de la Course,
- 2. le lotissement "Mitchell", triangle s'appuyant sur le cours et le Jardin Public,
- 3. le lotissement de la rue d'Aviau, plus tardif, et qui mord sur le territoire du jardin, créant une relation savante entre la ville et la partie nord du jardin,
- 4. le lotissement "Doumer", quadrillé selon la direction des rues du Jardin Public et Ducau, perturbé dans sa partie orientale par une extension ancienne du quartier des Chartrons, puis par la percée en 1910 du cours Evrard de Fayolle.

⁴⁵ Actuelle place Longchamps.

⁴⁶ Taillard Ch., op. cit., p. 120.

Les schémas dessinés à partir des plans historiques de Bordeaux mettent en évidence l'évolution des tracés des voies destinées à irriguer le quartier (fig. 6).

La technique de la grille : le lotissement "Rochambeau"

Pierre Barrère prend précisément comme exemple de lotissement "ordinaire" du XVIII^e siècle le "triangle Rochambeau". Il le considère comme le prototype de ceux qui suivent, tant du point de vue du dimensionnement des îlots que de l'architecture des habitations qui s'y installent. Il écrit: "L'architecte Corcelles⁴⁷, un des plus actifs de cette période, trace les plans : il fixe, peut-être sans s'en douter, les normes qui inspireront l'architecture de toutes la ceinture des cours jusqu'au milieu du XIX^e siècle. ", et : "Là se crée le type de la maison urbaine à un étage : au rez-de-chaussée, le couloir central sépare les salons sur la façade, la salle à manger et la cuisine vers l'intérieur : à l'étage sont les chambres⁴⁸."

Le "triangle Rochambeau" est défini entre la rue de la Course, dessinée dès le projet de création du Jardin Public, les rues Le Chapelier et Lagrange, qui reprennent le tracé de l'ancien Chemin du Roy, et la rue Mandron qui emprunte le parcours d'un chemin encadré de fossés continué de la ligne d'un fossé. Comme le laisse penser le plan à la première lecture, ces tracés limitent une propriété, celle de M. de Marcheuil⁴⁹. Un quadrillage

très régulier constitué de quatre rues parallèles à la rue de la Course recoupées par deux autres perpendiculaires partage la "maille" triangulaire en îlots d'une même épaisseur correspondant à deux parcelles d'une vingtaine de mètres de profondeur destinées à accueillir deux maisons dos à dos.

Ces rues sont toutes d'égal gabarit (environ 8 mètres). La régularité de la grille est perturbée par la rue Danjou qui coupe en biais la grille pour aboutir à une entrée secondaire de la pépinière du jardin. Cette voie est plus large que les précédentes (9, 75 mètres) : sans répondre à une nécessité de distribution des îlots, elle permet un accès nouveau et plus direct au jardin à partir de l'ouest. Mais elle n'est en continuité vers l'ouest qu'avec une rue très courte et s'explique mal sauf par la permanence d'un tracé ancien. Il apparaîtrait sur le plan de la propriété Marcheuil qu'une haie entre deux parcelles pourrait expliquer la singularité du tracé de cette rue. Ensuite la rue Danjou n'a jamais être exploitée selon l'importance relative qui semble vouloir lui être donnée à sa création par sa largeur et son aboutissement sur l'entrée du jardin, ni par la géométrie du parcellaire, ni par l'implantation du bâti sur ses rives. Elle ne se distingue en effet absolument pas de ses voisines, mais induit des anomalies dans le découpage et le paysage qui en résulte, source parfois d'effets "pittoresques" par exception.

À partir de 1775, date des premières ventes de terrains, surtout à des artisans et petits commerçants⁵⁰, le quartier va se "remplir" lentement, puisqu'en 1920 il ne sera pas encore complètement occupé.

Le premier découpage parcellaire du quartier (cadastre de 1820) répond dans sa

⁴⁷ D'après le petit dictionnaire biographique dans Maffre Ph. et Bériac J. P. , *Le Bordelais néoclassi-que*, IACA, Bordeaux, 1983, p. 134, Corcelles (Armand ou Arnaud) est né en 1765 et mort en 1843, second prix de l'école Royale des beaux-Arts en 1783.

⁴⁸ Barrère, *op. cit.*, p. 42.

⁴⁹ Barrère se réfère à un plan des possessions de M. de Marcheuil, dépendances de la maison noble appelée de Labatut, paroisse de Saint-Seurin, conservé aux Archives départementales, et que nous n'avons pas pu consulter.

⁵⁰ A. Rèche, *Dix siècles de vie quotidienne à Bordeaux*, Seghers, Rais, 1983, p. 203.

géométrie à l'orthogonalité de la grille. Chaque îlot est divisé en plusieurs parcelles nord-sud, de largeurs très inégales. Quelques ensembles de parcelles, souvent peu profondes, permettent un retournement sur les rues nord-sud et les rues cernant le lotissement, mais en obéissant toujours au système orthogonal. En effet, les directions données par les rues majeures formant la maille initiale et par la césure de la rue d'Anjou influent peu sur la géométrie parcellaire. L'ensemble est alors peu construit, le "remplissage" s'effectuant logiquement de la ville vers les faubourgs, et d'abord en face du Jardin Public. Les parcelles y ont une profondeur égale à la moitié de l'îlot. Outre la rue de la Course, des maisons commencent à investir les rues principales délimitant le lotissement (rue Mandron et rue Le Chapelier) et quelques parcelles d'angle, lieux urbains stratégiques, qui se détachent sur des îlots par ailleurs non occupés de la rue Le Chapelier. Ailleurs, les surfaces des propriétés foncières sont très différentes; souvent les parcelles sont traversantes d'une rue à l'autre.

Le plan cadastral de 1866 montre que les propriétaires des parcelles les plus vastes ont entrepris de lotir leurs terrains. D'après les matrices cadastrales de 1870 le quartier est alors majoritairement occupé par des habitations à un étage. La rue de la Course, faisant face au Jardin Public, est limitée par des immeubles de deux ou trois étages. Quelques entrepôts, chais, écuries et artisans sont également installés dans le quartier. Les commerces occupent de façon privilégiée la rue Mandron.

Le processus de densification se poursuit au XX° siècle. De nouveaux découpages des propriétés les plus importantes apparaissent sur le plan de 1920 pour aboutir à l'urbanisation complète du quartier. On observe quelquefois, en parcourant les rues,

des "opérations groupées", lotissements dans le lotissement, quand un même propriétaire, spéculant à petite échelle, a construit plusieurs maisons aux façades identiques, pour revendre ou louer. Le principe parcellaire reste le même, bien que quelques îlots présentent partiellement la singularité de parcelles plus larges et parfois encore traversantes, qui s'explique par une occupation encore présente d'activités artisanales ou d'entrepôts.

La grille, technique de lotissement très ancienne et efficace adoptée ici, est capable de gérer économiquement et spatialement un territoire assez vaste : elle est strictement adaptée au dimensionnement des parcelles de maisons dont on a alors besoin. L'accident formel provoqué par la rue Danjou, l'angle triple qu'elle forme à son origine sur la rue le Chapelier, ou encore le triangle vide entre la rue Le Chapelier et la rue Lagrange, qui auraient pu être les lieux de création de "différences" ou "d'événements" architecturaux, n'ont aucune incidence sur le traitement formel des constructions. La dimension du "projet" esthétique, de la "voluptas", est ici absente, relativement à la seule "commoditas" clairement privilégiée. Seules les pratiques urbaines, à travers les stratégies d'implantation commerciales, ne s'y trompent pas, puisque les magasins se sont installés sur la "place" triangulaire de la rue Lagrange.

La figure urbaine du lotissement Mitchell : impasses autour d'une place

Comme nous l'avons évoqué plus haut, une partie du territoire nécessaire à la mise en œuvre du projet de Tourny appartenait à la veuve de Pierre Mitchell. Ce verrier irlandais avait installé sa première manufacture en 1723 aux Chartrons, sur le chemin longeant la lisière nord du glacis du château Trompette et possédait des terrains qui

s'étendaient de part et d'autre de l'actuel cours de Verdun. À partir du projet de l'intendant, la Ville et la veuve Mitchell procédèrent à des échanges de terrains, avec pour conséquence la division en deux de la propriété Mitchell.

François-Patrice Mitchell, fils de Pierre, entreprend quelques années plus tard de lotir successivement les deux terrains dont il a hérité, en dirigeant deux opérations, la première sur la rive orientale du cours Xavier Arnozan, la seconde le long du Jardin Public. En 1771, ce propriétaire s'appuie sur l'architecte Laclotte pour lotir avec succès la partie orientale de son terrain en terminant la célèbre façade du cours Xavier Arnozan dont le premier tronçon a été bâti par le lotissement des terrains du conseiller au parlement de Bordeaux Pierre-Henry Dumas de Laroque à partir de 1764 sur les dessins du même architecte. Ainsi l'ambition d'un groupe social, accompagnée de celle d'un architecte, a mis en œuvre un ensemble architectural que l'autorité publique a souvent eu des difficultés à imposer, à Bordeaux ou ailleurs. La chronologie des deux lotissements qui se suivent dans le temps et mis en œuvre par deux propriétaires différents fait la démonstration d'un cas exceptionnel où les liens entre opérations sont non seulement assurés par une voirie commune, mais enpar l'unité architecturale constructions qui la bordent.

À l'ouest, sur le cours de Verdun, il reste à la famille Mitchell une portion de territoire de forme approximativement triangulaire, longée au sud par le Jardin Public et traversée par la rue du Jardin Public. Au nord, l'ensemble est isolé du réseau de voirie par la rive à bâtir de la rue de la Course. Mitchell y organise une seconde opération immobilière en traçant deux rues perpendiculaires destinées à distribuer des parcelles à bâtir. La première relie la rue du Jardin Pu-

blic au Cours de Verdun dans le sens estouest. La seconde est en réalité formée de deux impasses, bloquées sur l'arrière de la rangée de maisons de la rue de la Course vers le nord et sur le manège du Jardin Public vers le sud. Elle trouvera de ce côté un débouché sur la future rue d'Aviau lors de sa création (voir plus loin). La croix formée par les deux voies n'est pas centrée sur le terrain, laissant la place à une plus grande épaisseur sur le cours de Verdun.

Mais les parcelles se vendent moins bien que sur le Pavé des Chartrons et Mitchell propose à la Ville d'installer une place de marché à l'intersection des deux rues, comptant sur "l'effet moteur" d'une telle réalisation. Ce projet n'intéresse pas la ville qui a déjà le projet d'installer un marché sur la place Picard, plus au nord sur le cours de Verdun. Mitchell fait pourtant tracer une place ovale⁵¹. Après les emplacements les plus prestigieux⁵², les lots se vendent lentement, mais le cadastre de 1820 montre le quartier construit. Le lotissement Mitchell se fond dans l'urbanisation du front de la rue de la Course.

La lecture des plans cadastraux, outre quelques opérations de densification par redécoupage de grandes parcelles, met en évidence les transformations du quartier par l'ouverture de la rue d'Aviau. En effet, malgré l'effort de composition mis en œuvre par le dessin de la place ovale marquant le centre du lotissement, le terrain n'avait pas, dans son état initial, les capacités formelles de se relier solidement aux espaces publics voisins autrement que par sa façade sur le cours de Verdun. Seule l'ouverture de l'impasse sur le Jardin Public accompagnant presqu'un siècle plus tard la percée de la rue

⁵¹ Un plan du lotissement avec la place de 1785 est conservé aux Archives Départementales.

⁵² Sur le cours de Verdun et l'impasse Godard, le long du Jardin Public.

d'Aviau permettra d'intégrer l'opération au reste de la ville, en remplaçant une juxtaposition imperméable entre le jardin et le lotissement par une interface savante entre le jardin et la ville. Mais les dimensions modestes de la place, son architecture irrégulière, et ses accès étroits lui conservent son caractère local de "cour urbaine" d'un quartier résidentiel qu'elle identifie et caractérise.

Embellissement et spéculation : le programme architectural de la rue d'Aviau

Le Jardin Public, trop coûteux à entretenir dans un site encore mal assaini, est assez rapidement délaissé. Il sert de lieu de réunions populaires pendant la Révolution, puis de champ de manœuvres. Depuis le début du XIX^e siècle, la bourgeoisie réclame la réhabilitation du jardin. Après quelques projets qui n'aboutissent pas, le maire Guillaume-Henry Brochon confie la mission à Charles Burguet, architecte de la ville. À la recherche de fonds pour financer le projet, la Ville commence par vendre les arbres abattus pour mettre en œuvre le nouveau jardin, dessiné à l'Anglaise. En 1848, la décision est prise d'en vendre une partie pour la lotir, une lanière de 35 mètres au nord correspondant à la lisière la plus irrégulière du jardin. Une ordonnance suit le Conseil Municipal du 19 mai 1848. Plusieurs arguments appuient la décision : une rue nouvelle permettra d'irriguer mieux le quartier, sans que le jardin ne soit réduit de façon importante : en outre, " il n'est pas douteux que les emplacements bordant le Jardin Public où pourront être élevées de délicieuses habitations seront recherchés et qu'il en sera offert un prix supérieur à celui d'estimation établi sur les ventes qui se consomment maintenant dans le voisinage⁵³".

53 Conseil municipal du 19 mai 1848 (Archives Municipales de Bordeaux).

Plusieurs projets se succèdent. Tous ont en commun de proposer une rue nouvelle bordée d'un côté par la grille du Jardin Public, de l'autre par des immeubles. Les différences portent sur la question du programme architectural ou de l'implantation avec ou sans jardins sur la rue. Ce n'est qu'après 1855 qu'il est décidé de rentabiliser davantage l'opération tout en mettant en œuvre une relation formellement nouvelle entre le jardin et la ville (voir fig. 5). En même temps que l'opération immobilière se met alors en place un véritable projet d'embellissement urbain établissant un lien étroit entre la réhabilitation du jardin et le lotissement, dont l'objectif est de construire un fond de scène au jardin. La rue nouvelle est déplacée vers le nord, dans l'intention de bâtir ses deux rives. Côté ville, une bande à bâtir à l'alignement de la rue nouvelle, contre le quartier Mitchell, permet de désenclaver ce lotissement jusque-là simplement juxtaposé au manège. Cet équipement est démoli et déplacé suivant les arguments de la commission municipale des travaux publics qui met en évidence tout l'intérêt qu'il v a à "vivifier" le quartier par l'ouverture de l'impasse Mitchell jusqu'à la nouvelle rue. Le lotissement Mitchell est ainsi désenclavé, presque cent ans après sa création.

Côté jardin se met en place une opération de prestige : une rangée d'hôtels particuliers doit se construire sur une épaisseur de 17 mètres à partir de la rue : ils ordonnent leur façade régulière sur le Jardin Public, dont ils sont séparés par un jardin privé de 8 mètres de profondeur clos d'une grille. Dans le même temps, sont réservés aux nord et au sud du jardin, sur le cours de Verdun, deux emplacements, afin de construire deux pavillons symétriques reliés par une grille sur le cours. Les lots à bâtir sont vendus aux enchères à des acquéreurs qui s'engagent à construire dans les deux années qui suivent l'achat du terrain, sous menace d'amende.

En 1856, la vente a déjà rapporté un excédent sur le budget prévisionnel.

Les prescriptions architecturales, fixées par ordonnance du 10 mars 1856⁵⁴, sont très précises. La façade sur le jardin doit être construite selon une modénature imposée, ainsi que les retournements des immeubles implantés aux angles. Les dessins des grilles des jardins et celles qui doivent clore les fenêtres du soubassement des pavillons terminaux sont aussi donnés. Du côté rue d'Aviau, il est possible de construire au goût de chacun, mais sans qu'aucun élément ne dépasse du faîtage de la toiture en ardoise.

Véritable projet urbain, la construction de la rue d'Aviau achève d'organiser le site par une opération équilibrant aspects urbains et architecturaux, intérêts publics et privés en attirant l'investissement. Le lotissement agit à la fois au niveau global de la ville en dessinant une façade monumentale au Jardin Public, et au niveau local, en désenclavant le quartier Mitchell.

La rue Eugène Ténot : la maîtrise de la spéculation privée

La rue Eugène Ténot, tracée entre 1867 et 1890 entre le cours de la Somme et la rue Bertrand de Goth, attire d'abord la curiosité par son paysage singulier. Son premier tronçon présente un profil irrégulier, alternant échoppes à rez-de-chaussée et maisons à un étage, habituel aux rues de maisons de ville bordelaises. Mais sa deuxième partie est bâtie de maisons à étage, qui, dessinées chacune selon des compositions autonomes, donnent pourtant un caractère unitaire à la rue. Si on consulte les archives, ce site peut être considéré comme exemplaire de la formation des tissus de lotissements qui se constituent dans la seconde partie du XIX^e

Ce site, entre le faubourg Sainte-Eulalie et le faubourg Saint-Julien, n'est pas urbanisé à la fin du XVIIIe siècle, sauf dans sa pointe touchant la place de la Victoire. Quelques constructions restent sporadiquement installées sur les chemins ruraux jusque dans les années 1860, où la construction de la gare et des boulevards terminés vers 1868 pour ce troncon vont donner un nouvel essor à l'urbanisation des quartiers sud de Bordeaux. L'évolution est en effet remarquable entre 1861 et 1877. Sur le plan établi par Fayard⁵⁷ (fig. 7), la zone a complètement changé : de multiples rues ont été percées. La partie ouest rend compte d'une urbanisation au coup par coup, caractérisée par un grand nombre de rues en impasses, fruit du lotissement de leurs parcelles par les propriétaires fonciers, sans projet global préalable et sans souci de constituer des continuités urbaines. Les effets de cette spéculation débridée rendent compte de la situation qui inquiète les maires successifs de Bordeaux et les incite à établir de nouveaux règlements.

Dans la partie orientale de la maille urbaine "primaire", la structure du découpage parcellaire rural a induit une certaine logique de l'urbanisation. Plusieurs rues parallèles irri-

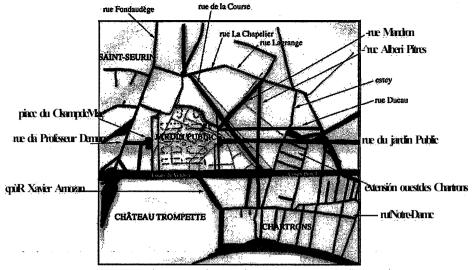
siècle, dans le contexte de l'incohérence des nouveaux quartiers, issue de la spéculation privée et dénoncée par la Municipalité, et des résultats du contrôle public instauré après ce constat. La rue est située dans une portion de territoire urbain compris entre deux voies majeures de l'agglomération⁵⁵ rayonnant depuis la place de la Victoire⁵⁶, et les Boulevards du XIX^e siècle au sud.

⁵⁴ Archives municipales de Bordeaux.

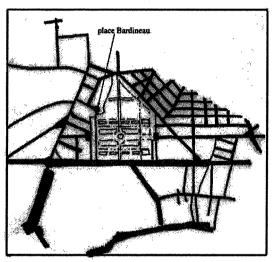
⁵⁵ Le cours de l'Argonne à l'ouest et le cours de la Somme, continué par la route de Toulouse, à l'est

⁵⁶ Ancienne place d'Aquitaine, sur la ceinture des cours installés par Tourny.

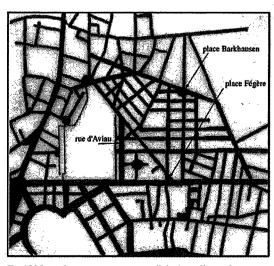
⁵⁷ Plan de Bordeaux en 1877, Archives Municipales, XL-A 153.



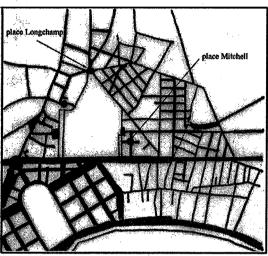
Le plan représentant la ville après lés grands travaux en 1755 montre, outre les tracés du cours de Verdun, du Jardin Public et des rues qui accompagnent sa création, la transformation d'un ancien chemin et d'un fossé d'où résulte le rue Mandron. Une ancienne extension ouest des Chartrons est perturbée par les nouvelles rues du jardin Public et Ducau.



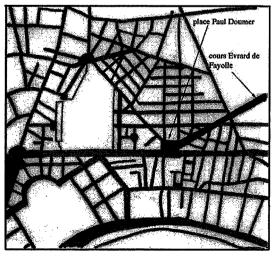
Le plan de 1808, s'il ne fait pas un état des lieux précis, a l'intérêt de montrer les quadrillages systématiques des deux mailles des lotissements "Rochambeau" et "Doumer", qui ne seront finalement que paitiellment exécutés.



En 1895, quelques rues sont poursuivies* tandis que la rue d'Aviso a créé une nouvelle relation entre la ville et le jardin du côté nord.

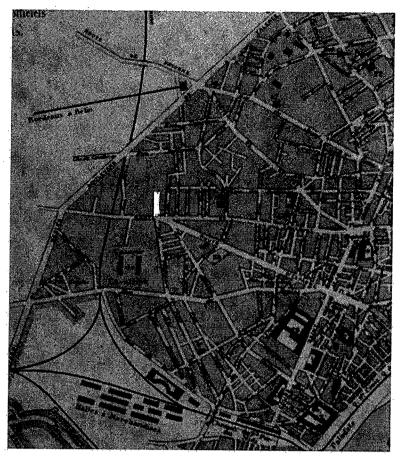


En 1819, le plan de Bordeaux établi par Pierrugues donne un relevé plus juste du site : quadrillage amorcé du quartier Doumer qui se dessine peu à peu, tandis que la grille du lotissement Rochambeau est entièrement tracée; La place Mitchell est installée et le lotissement du terrain du Château Trompette est engagé selon son plan définitif.:



En 1920, l'état actuel du réseau est atteint, avec la percée du cours Evrard de Fayolie en 1910 pour relier les extensions nord de Bordeaux au centre ville.

Fig. 6 - SCHEMAS ÉTABLIS D'APRÈS LES REPRÉSENTATIONS EN FLAN DE BORDEAUX (Archives Municipales de Bordeaux, série XL, A) - En gris : rues existantes; en noir : rues nouvelles.



Rg.7 - BORDEAUX EN 1877, extrait da plan de Fayard (A. M..XL-A153) (Le premier tronçon del arue Ténot en blanc)



ïïg, 8- BORDEAUX EN 1891, extrait du plan de Delpech (A. M., XL-A372) (rve Ténot en blanc)

guent les nouveaux quartiers jusqu'à la ligne d'un ancien chemin. Au sud de cette zone apparaît le premier tronçon de la rue Eugène Ténot, alors nommée cité Saint-Henri, qui prend son départ sur le cours de la Somme, dans le prolongement de la longue rue Pelleport qui mène à la gare. Sur un plan de 1888, elle est prolongée, mais toujours en impasse. Enfin, en 1891 (fig. 8), la rue Ténot participe à la liaison gare-boulevards par son prolongement qui la relie aux boulevards en la mettant en continuité de la rue Gustave Régis.

L'étude comparative des cadastres de 1851. avant l'urbanisation du site, et du plan parcellaire actuel confirme la lecture des plans généraux de Bordeaux. Nous avons souligné en noir sur le cadastre actuel (fig. 9) les tracés ruraux qui sont parfaitement repérables dans la structure urbaine. Les limites des anciennes parcelles cultivées dessinent les limites des rangées de parcelles à l'intérieur des îlots. La logique d'urbanisation est très lisible : un propriétaire après l'autre a percé au milieu de sa propriété une rue distribuant des rangées de parcelles. L'épaisseur des îlots dépend directement de la largeur du domaine loti et, si la largeur des parcelles est adaptée aux types des maisons bordelaises, leur profondeur est très variable. Sans concertation entre différents propriétaires, sans projet ni contrôle public, il est facile d'imaginer les dysfonctionnements qui peuvent résulter du manque de continuité du réseau de voirie. La prise en considération de l'intérêt général par des règlements établis par la ville, même tardivement, conduit finalement à des quartiers dont l'armature urbaine "secondaire" est suffisamment cohérente et continue pour pouvoir "supporter" des modes de distribution locale en villas ou en impasses.

Le classement de la rue Eugène Ténot et l'intérêt général

Les conditions mises à l'autorisation de prolongation et à son classement illustrent la volonté de la Municipalité de maîtriser la mise en place du réseau de voies au nom de l'intérêt général.

Le rapport du 6 mai 1890⁵⁸ établi par M. Picard au nom de la Commission des Travaux Publics à l'intention du Conseil Municipal rappelle l'historique de la création de la rue. Le rapporteur insiste sur l'intention de M"¹⁶ Veuve Solles de créer à l'avenir une communication directe entre la gare et le boulevard de Talence, quand elle fait tracer en 1867 sur sa propriété la cité Saint-Henri à partir de la route de Toulouse (actuel cours de la Somme), entre les numéros 271 et 273. Il est précisé que la rue est alors ouverte sur une longueur de 244 mètres. Si l'on en croit les plans de la ville (1877 et 1888), il est possible que cette longueur ait été tracée en deux phases, qui correspondraient aux lotissements successifs de deux parcelles rurales (voir fig. 9). Le classement de la voie, sollicité en 1879, n'aboutit pas à cause de plusieurs riverains refusant de se plier aux exigences du règlement. En 1883, les riverains, sauf six d'entre eux, réitèrent leur demande après avoir été sommés par arrêté municipal d'effectuer les travaux d'assainissement de la cité. La Ville refuse encore une fois car il manque six signataires et parce que "surtout la cité en question constituant une impasse ne présentait pas alors le caractère d'utilité générale pouvant seul justifier son incorpodans le domaine public l'acceptation par la Ville des lourdes charges devant résulter de son entretien et de son éclairage".

Extrait des délibérations du Conseil Municipal, conservé aux Archives Municipales de Bordeaux.

Au début de 1885, sous la pression du Conseil Municipal, l'Administration se fait plus rigoureuse relativement aux problèmes d'assainissement de la voirie privée par application du règlement de 1880. Les propriétaires de la Cité Henri n'échappent pas aux poursuites de la Ville qui exige qu'ils se conforment aux articles 183 et 184 du règlement de 1880. Ces articles concernent l'obligation de respecter une largeur de 10 mètres au moins pour la voie, d'y effectuer les travaux de nivellement et d'assainissement, le premier pavage et les trottoirs, que ce soit dans le cadre de l'ouverture d'une voie nouvelle ou d'une demande de classement. Mais certains des propriétaires en conflit obtiennent de la Ville qu'elle sursoit à sa décision sur leur promesse de régulariser la situation dès la clôture du procès. Dès ce moment, à la fin de 1889, ces propriétaires, tenant leur engagement, demandent peu après le classement de la totalité de la rue, prolongement compris. Le tracé brisé de la rue, qui peut être considéré comme défectueux, est justifié par son raccord avec la cité Gustave Régis, ce qui permet de créer un tracé direct jusqu'aux boulevards. La ville a fait établir le projet de nivellement et les plans d'alignement, ainsi que le devis du pavage et de l'installation des trottoirs et publie neuf articles rappelant les obligations liées au classement. Le Conseil Municipal donne son accord, en acceptant que l'ancienne cité adopte désormais le nom de rue Eugène Ténot.

La partie prolongée de la rue est bâtie entièrement entre 1890 et 1896 par un seul entrepreneur, du nom de Jamet, qui a acquis le terrain et entreprend la construction de l'ensemble de cette partie de la rue^{S9} parcelle

après parcelle, pour revendre ensuite les maisons.

Ainsi, sans avoir fait l'objet d'un projet d'ensemble, la partie ouest de la rue offre pourtant un effet d'unité architecturale remarquable dans la ville, par l'action d'un seul homme qui mène à bien son projet immobilier, à travers une procédure juridiquement plus proche de l'opération groupée que du simple lotissement. Bien que chaque maison reste singulière, l'usage fait dans la composition des façades d'un même registre architectural de vocabulaire et de décor assez riche aboutit à un paysage cohérent, sans rechercher la monumentalité des opérations à programme architectural.

CONCLUSION

À travers l'analyse de quelques lotissements de maisons à Bordeaux de la fin du XVIIIe siècle à la fin du XIX^e siècle, nous avons pu mettre en évidence plusieurs modes de fabrication de la ville, plusieurs types de projets, mis en œuvre par la procédure du lotissement. Sur les propriétés loties les plus vastes, "Rochambeau" et "Mitchell", les tracés de rues ont fait l'objet d'un projet, l'un privilégiant l'efficacité fonctionnelle en adoptant un quadrillage, l'autre en mettant en œuvre une figure rayonnante plus savante. Il n'y a pas dans ces opérations d'autres exigences architecturales que celles de l'alignement et du respect des hauteurs relativement aux largeurs des rues. Ainsi, un front bâti d'immeubles sur les voies principales qui les bordent, (le cours de Verdun pour l'un, la rue de la Course pour l'autre), forme en quelque sorte la façade de chaque ensemble sur la ville. Derrière peuvent s'installer les lieux ordinaires dont les qua-

La succession des demandes d''¹ autorisations de voirie" (qui précèdent les permis de construire depuis 1852) déposées par Jamet, conservées aux Archives Municipales de Bordeaux, permet de suivre précisément l'évolution de la construction des parcelles. L'entrepreneur dépose sa première de-

mande en septembre 1890. Dans l'autorisation, il est précisé que la façade, en construction au moment du classement, est alignée.

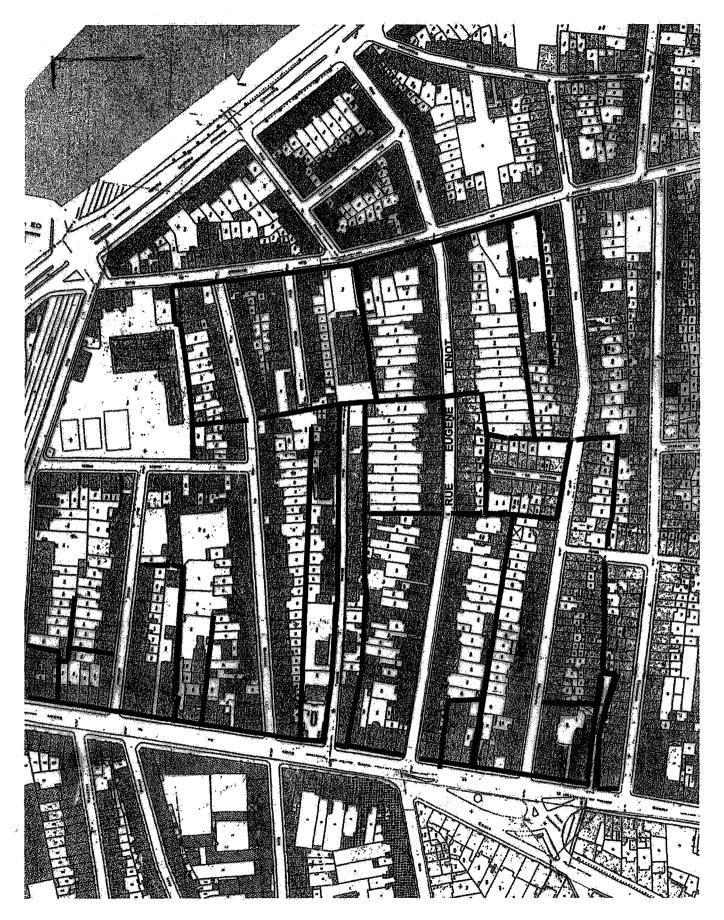


Fig. 9 - CADASTRE ACTUEL DU QUARTIER DE LA RUE EUGÈNE TENOT (en traits gras sont marquées les traces du parcellaire rural lisibles dans le tissu urbain, d'après la cadastre de 1851)

lités sont adaptées à la vie quotidienne, mêlant encore maintenant à l'habitat quelques lieux de travail. Le dessin en plan de la place Mitchell et les accès étroits qui y mènent suffisent à l'identifier dans sa singularité, comme place de quartier. Il n'est pas besoin à cette échelle d'exiger une composition architecturale particulière.

Sur un territoire moins vaste, mais dessinée frontalement à un lieu public majeur de la ville que l'on souhaite réhabiliter, la rue d'Aviau, après une première phase de lotissement simple à objectif purement spéculatif, est l'occasion d'un véritable projet urbain, où sont pris en compte tant l'aspect pragmatique, fonctionnel et financier du lotissement que sa capacité à embellir la ville. Dans le troncon occidental de la rue Eugène Ténot s'exprime un type architectural socialement reconnu et qui permet par sa multiplication de mettre en scène un paysage urbain cohérent. Sans intervention ni volonté publiques a priori, mais par un "consensus" culturel implicite, "l'embellissement urbain" se met en œuvre par la mise en coïncidence des intérêts privés et l'intérêt collectif ou public. Le succès financier de ces deux dernières opérations, finalité première d'une opération de lotissement couronnent deux attitudes initiales opposées : la recherche savante de l'excellence dans un cas, le savoir technique, social et commercial d'un constructeur dans l'autre cas. Le principal point commun à ces opérations urbaines pourtant très différentes est le partage d'une culture urbaine "traditionnelle", commune aux concepteurs, architectes, administrateurs, constructeurs et aux usagers de la période. D'abord le principe de la rue comme système distributif des immeubles qui la définissent et comme espace de liaison entre eux n'est pas remis en question, même si le respect des alignements par chacun exige un contrôle de l'autorité publique. Ensuite, le rapport dialectique entre ville et architecture

est assuré par le système opérationnel des types architecturaux. Ce mode de conception, d'abord transmis directement de bâtisseur à bâtisseur, acquiert une dimension "savante" depuis les traités de la Renaisssance avec Palladio, Serlio, ou plus tard le Muet et les suivants, pour afficher un objectif clairement opérationnel au XIXe siècle avec J.N.L. Durand, notamment pour ce qui concerne les nouveaux programmes d'équipements. Mais pour ce qui concerne l'habitat "ordinaire", ce mode opérationnel conserve son caractère "vernaculaire" au moins jusqu'à la fin du XIX^e siècle. Investi de valeurs d'usage et de symbolique sociale, il les concrétise dans sa disposition spatiale et formelle et dans la relation qu'entretient le bâtiment (ici la maison) avec la rue⁶⁰.

Alors que depuis les années 1880 les opérations de maisons isolées ont commencé à investir les communes limitrophes de Bordeaux, quelques lotissements de maisons des quarante premières années du XX^e siècle conservent le rapport "traditionnel" entre la maison et la rue par la continuité du front bâti. Cependant, tandis que les "échoppes" conservent leur disposition et limitent leur "modernisation" au décor "Art Déco" de leurs facades, les années 1930 marquent un tournant dans la composition des maisons de ville à étage. Nous faisons l'hypothèse que ce type d'habitation passe alors d'une architecture "régionale", liée à une culture locale de l'habiter et construite par savoir de type "vernaculaire", à une architecture "universelle", de type "savant", pour laquelle les architectes remplacent de plus en plus souvent les entrepreneurs pour la construction de maisons que l'on trouve aussi bien à Bordeaux que dans d'autres villes françaises.

Voir à ce sujet Devillers Ch., "Typologie de l'habitat et morphologie urbaine", dans Architecture d'aujourd'hui, n°174, juillet 1974 et Panerai Ph., avec Demorgon M. et Depaule J. Ch., Analyse urbaine, Parenthèses, 2° édition, Marseille, 1999, pp. 105 et sq.