



HAL
open science

Un Grand Bordeaux ? La fabrique de la métropole dans l'Entre-deux-Guerres

Olivier Ratouis, Sylvain Schoonbaert

► **To cite this version:**

Olivier Ratouis, Sylvain Schoonbaert. Un Grand Bordeaux ? La fabrique de la métropole dans l'Entre-deux-Guerres. 2014, 10.25580/igp.2014.0007 . hal-04668827

HAL Id: hal-04668827

<https://enpc.hal.science/hal-04668827v1>

Submitted on 7 Aug 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Panorama(s) Historique(s)

1919 – 1944

Actes du colloque des 4 et 5 décembre 2014

Auditorium du Petit Palais

<https://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=12>

Un Grand Bordeaux ? La fabrique de la métropole dans l'Entre-deux-Guerres

par Olivier Ratouis et Sylvain Schoonbaert

Consultez l'article en ligne

<https://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=650>

DOI

10.25580/IGP.2014.0007

L'Entre-deux-Guerres apparaît en France comme le moment constitutif de l'urbanisme moderne avec la création de différentes institutions, de lieux d'enseignement, d'associations professionnelles, de revues, un mouvement engagé dans les années qui précèdent le premier conflit mondial. Envisager la question de la constitution des métropoles sur une période moyenne qui est celle de l'Entre-deux-Guerres, la durée d'une génération, prend ainsi sens. La loi Cornudet du 14 mars 1919 sur les plans d'aménagement, d'extension et d'embellissement, sert de cadre d'étude privilégié^[1], d'autant plus significatif qu'elle définit une période, depuis son vote jusqu'à son extinction, de 1919 à 1941 ou 1943, selon le terme choisi, autrement dit une chronologie. Cette loi Cornudet on le sait, offre peu de place à l'intercommunalité, et il faut attendre la loi sur les régions urbaines de 1935 pour trouver cette dimension plus centralement. Mais les choses sont-elles aussi séparées ? Et que désigne ici la métropole ? Le terme lui-même est-il prégnant ?

Il est ici engageant de voir ce qu'il en est, de la chronologie d'une part et des plans d'aménagement, d'extension et d'embellissement d'autre part, depuis un point de vue local qui est celui d'une des grandes villes françaises, Bordeaux. La ville connaît en effet une continuité exceptionnelle dans ses aménagements urbains depuis le xix^e siècle et les principaux acteurs sont à l'œuvre durant presque toute la période considérée.

Ainsi, se pencher sur la construction de la métropole bordelaise engage plusieurs interrogations, sur la périodisation et les temporalités, les outils et les acteurs, mais aussi la façon dont se formule le problème « métropole » dans les discours. La façon dont Bordeaux s'inscrit dans la perspective du municipalisme de l'Entre-deux-guerres questionne les formes d'apparition de l'objet métropole.

Bordeaux dans l'Entre-deux-Guerres : le municipalisme en action

Bordeaux fait avant tout acte de municipalisme, forme d'interventionnisme municipal. La Première Guerre mondiale, on le sait, voit le rôle des municipalités élargi, plusieurs municipalités socialistes engageant des politiques sociales^[2]. La loi Cornudet du 24 mars 1919 prend cadre dans cette montée en puissance des villes. D'autres lois peuvent être mentionnées : la loi du 31 décembre 1919 qui autorise les communes à intervenir dans le domaine du logement^[3], tout comme la législation du logement bon marché et la loi Loucheur du 17 juillet 1928^[4]. Le décret-loi du 5 novembre 1926 allège, de plus, la tutelle préfectorale et autorise les communes à développer certains services en régie, tandis que d'autres dispositions créent diverses taxes favorables aux communes pour compenser notamment la perte des octrois, en 1927 à Bordeaux.

Le recrutement d'architectes dans les équipes municipales vient donner une caution technique aux projets de rénovation urbaine^[5] en même temps que les nouveaux services urbains apparaissent comme des révélateurs et des vecteurs de la modernisation urbaine^[6].

À Bordeaux, l'action municipale gouvernée depuis l'Hôtel de Ville, installé dans le palais Rohan, est conduite selon un spectre large (éducation, sports, santé) qui se manifeste par une vaste politique de constructions. Elle est marquée par une continuité municipale exceptionnelle : Adrien Marquet est maire pendant 19 années, durant lesquelles il épuise toutes les possibilités offertes. L'action phare de ce municipalisme est sans doute la création de la régie municipale du gaz et de l'électricité (RMGE), exploitée directement par le maire sous le contrôle du conseil municipal, qui met fin à la maîtrise de l'électricité par les entreprises privées^[7]. Ce programme correspond exactement aux orientations politiques de la gauche socialiste de municipalisation des services publics. L'action de Marquet s'inscrit de fait dans une dynamique plus large dont Henri Sellier représente pour la région parisienne la figure exemplaire : intervention à l'échelon municipal à Suresnes dont il est maire et au sein du département de la Seine où il siège trois décennies durant comme conseiller puis président, mais aussi traitement du chômage, et renforcement des réseaux intercommunaux d'électricité, de gaz, d'eau et de traitement des déchets urbains^[8]. On pourrait faire alors l'hypothèse que la démonstration d'autorité municipale centralisée de Marquet ne va pas tant à l'encontre d'une politique intercommunale qu'elle ne constitue une étape potentielle, intermédiaire et nécessaire, à une gouvernance étendue au-delà de la commune centrale de l'agglomération urbaine comme on le voit tardivement.

Au début des années 1930, l'action municipale connaît de nouveaux développements avec la crise économique alors que Marquet s'engage dans le mouvement néo-socialiste en tentant de contrer un chômage persistant, de conserver un électorat populaire et de gagner celui des classes moyennes. La particularité ici réside dans l'ambiguïté entre plan économique et aménagement puisque celui-ci, sous forme de grands travaux, se voit confié à des architectes sans qu'il s'agisse à proprement parler d'urbanisme.

Le plan du géomètre municipal Chéroux

Dès avant l'élection d'un socialiste à la mairie, une première municipalité s'active au sortir de la guerre. La loi du 14 mars 1919 sur les plans d'aménagement, d'extension et d'embellissement est en effet très rapidement adoptée à Bordeaux par une délibération du conseil municipal du 27 mai 1919. Un programme en 64 articles est arrêté le 8 avril 1919 : ce ne sont que des travaux d'architecture. Le comité directeur de l'Union urbaniste suggère au maire Fernand Philippart, en juillet 1920, et en accord avec Léon Jaussely, membre fondateur de la Société française des architectes-urbanistes dont le comité est une émulation nationale ^[9], une zone d'étude dont la limite du plan d'extension correspondrait à un nouveau boulevard de ceinture englobant raisonnablement les territoires presque complets de Bègles, Talence, Caudéran, Le Bouscat et Bruges ainsi qu'une très faible partie de Villenave d'Ornon, Pessac et Mérignac sur la rive gauche. Sur la rive droite, ce tracé suivrait d'abord la route au pied des coteaux de Floirac pour rejoindre le plateau puis redescendre entre Carbon-Blanc et Bassens ^[10]. La mise en œuvre de cette recommandation n'a pas lieu.

Le plan du géomètre municipal Chéroux, publié le 15 avril 1920, ignore totalement les questions d'agrandissement prescrites par la loi et se cantonne à une compilation de projets de percements et d'élargissements dans la vieille ville. Il reprend de nombreux projets de la fin du xix^e siècle, et notamment celui d'une « grande voie ^[11] » allant du théâtre à la gare du Midi complétée d'une autre de la place de la Victoire à la porte de Bourgogne agrandie. Il est d'ailleurs curieux d'observer que ce plan dédouble presque toutes les voies ouvertes avec parcimonie dans le centre ancien de Bordeaux au xix^e siècle ^[12] : le cours Alsace-Lorraine est ainsi doublé d'une voie monumentale de l'axe de l'Hôtel de Ville aux quais ; la rue Vital-Carles est doublée d'un élargissement considérable de la rue Bouffard dans la direction nord sud. Enfin, d'autres travaux qui n'avaient pu se réaliser au Second Empire ou sous la Troisième République sont poursuivis, comme le prolongement de la rue Ravez jusqu'au cours du Chapeau-Rouge ou la rue de Tausia de Sainte-Croix à Saint-Michel. C'est sans compter le cœur du quartier Saint-Éloi percé d'une vaste place rayonnante et d'une diagonale reliant l'église à la place du Palais. Un métro complète d'ailleurs ce dispositif de grandes voies en centre-ville qui témoigne des difficultés de circulation dans le centre ancien de Bordeaux et de l'inefficacité des travaux de voirie du xix^e siècle.

[Voir Fig. 1]

En somme, le plan Chéroux s'inscrit dans une vision post-haussmannienne et la question d'un agrandissement voire d'un recentrement de la ville ne se retrouve à Bordeaux de façon aigüe qu'après-guerre ^[13]. Ces deux préconisations contradictoires héritent en réalité des premières réflexions urbanistes menées depuis la loi du 16 septembre 1807 avec les travaux de l'ingénieur Pierrugues ^[14].

Mais ce plan n'a pas de suite, et c'est par deux autres figures qu'il convient de présenter, que se voit dominée la vie urbaine à Bordeaux de l'Entre-deux-Guerres : Adrien Marquet et Jacques d'Welles. Adrien Marquet est un homme de contradictions (socialiste puis néo-socialiste, démocrate puis partisan de régime autoritaire, nationaliste mais attaché à sa région, etc.), tandis que d'Welles fait preuve d'une grande constance de positions ^[15].

Adrien Marquet (1884-1955) ^[16], maire de Bordeaux

Adrien Marquet devient maire de Bordeaux en 1925 à 41 ans (après avoir été élu député l'année précédente), maire SFIO dans une ville gouvernée à droite depuis longtemps et qui le sera encore après. Ses positions sont affirmées. Ainsi de sa décision de rebaptiser des rues aux noms de révolutionnaires et de progressistes : rue Élisée-Reclus, cours Édouard-Vaillant, rue Émile-Zola etc. (35 en tout) ^[17]. Mais il sait faire preuve d'opportunisme et prôner le rassemblement.

Le 14 juillet 1933, Marquet prononce un long discours au Trentième congrès de la SFIO avec comme programme « Ordre, Autorité, Nation », au cours duquel Léon Blum se déclare « épouvanté ». Exclu la même année, il participe alors avec Marcel Déat et Renaudel à la création d'un nouveau parti, le parti socialiste de France, qui donne naissance au parti néo-socialiste dont il devient la figure tutélaire. Dans les années 1930, il affronte la SFIO et le parti socialiste de France plus républicain auquel il doit sa victoire grâce au soutien de la droite. *La Petite Gironde* le soutient désormais. En 1940, il s'engage dans la collaboration, et devient brièvement ministre de l'Intérieur de Pétain. Il est maintenu dans ses fonctions de maire par arrêté du 5 avril 1941, puis arrêté en août 1944.

En 1948, il sort libre de son procès (avec une peine de 10 ans d'indignité nationale). En 1953, inéligible, il soutient une liste municipale contre Chaban-Delmas. En 1955, ses obsèques sont très suivies à Bordeaux.

Son action sur le territoire étendu de la ville et les nouvelles constructions reste partagée entre une volonté d'afficher une politique architecturale et urbaine moderne et de ne pas heurter les sensibilités locales empruntées de classicisme alors même que de nombreux édiles (Chambre de commerce, Port autonome, universités, hôpitaux) sont aussi des représentants des communes de banlieue. Il trouve en la personnalité de Jacques Boistel d'Welles un collaborateur efficace qui saura ménager ces susceptibilités.

[Voir Fig. 2]

Jacques Boistel d'Welles, architecte de la ville

Jacques d'Welles (1883-1970), diplômé de l'École centrale de Paris et architecte DPLG, est recruté par le maire Philippart à Bordeaux en 1921. À l'arrivée d'Adrien Marquet en 1925, il n'a construit qu'une cité d'habitat social, la cité Galliéni, située à l'extérieur des boulevards de ceinture mais toujours sur le territoire de la commune de Bordeaux, dans le quartier Saint-Augustin. Cette période est celle de l'extension des cités d'habitat social que développe l'Office public d'habitations à bon marché de la ville de Bordeaux, officiellement créée le 16 juin 1920 ^[18]. Plusieurs programmes de ce type sont construits ultérieurement par d'Welles et alimentent la politique du logement social du maire.

Bien que lecteur de *l'Action française* et royaliste ^[19], d'Welles est conservé à la mairie par le nouveau maire socialiste. Ils restent très liés jusqu'en 1944 à la fois par leur amour de la ville et le souhait de vouloir la moderniser. De tempérament loyal, d'Welles est aussi zélé et très soucieux des finances publiques. Il aime les honneurs et trouve dans le poste qu'il occupe à Bordeaux et dans la société locale qu'il découvre en épousant une héritière des Chartrons, son plein épanouissement personnel et professionnel. Une véritable collaboration se met en place entre les deux hommes entre 1925 et 1929. Très vite, le maire qui n'a pas de compétence en matières artistique et architecturale lui fait confiance pour l'aménagement de la ville. La première commande qu'il lui confie est celle du monument aux morts de la Première Guerre, en 1927, suivie d'un autre bâtiment d'importance qui sera son chef-d'œuvre, la Bourse du travail. L'architecte a une culture classique et se méfie de Le Corbusier qui selon lui, a ruiné Henri Frugès. La cité qui porte le nom de cet industriel est construite entre 1924 et 1926 : elle demeure une expérience très marginale dans la production des HBM de cette époque. Sans s'attacher à ce type de constructions, d'Welles est un architecte moderne et comme ingénieur il est toujours à la recherche de nouvelles techniques et de matériaux innovants. La dimension urbaine des projets est importante, il rédige ainsi à la demande du maire un plan d'aménagement des quais de la rive gauche de la Garonne dès 1928. Il s'appuie sur le service technique d'architecture de la ville pour suivre de nombreux

chantiers, n'hésitant pas à critiquer de façon très sèche les entreprises ou les travaux qui lui déplaisent, comme les hangars terrasses de la Chambre de commerce sur les quais. Il obtient ainsi le renvoi de son confrère Raoul Jourde dans l'affaire du stade municipal. En 1929, le rôle de d'Welles à Bordeaux est consacré par sa nomination d'architecte en chef de la Ville ^[20].

Le maire ne cesse de lui renouveler sa confiance en le nommant président du nouveau Comité des architectes conseils en 1931 ^[21] et urbaniste de la Ville en 1938. Peu enclin aux théories modernes, on l'a vu, d'Welles rejette l'Art déco et se rallie à un style « contemporain » raisonnable qu'il souhaite également éloigné d'un académisme dépassé et des avant-gardes utopiques. Sa famille professionnelle est celle de ses amis du comité des architectes conseils et tout particulièrement Roger Henri Expert (1882-1955) qui, s'il fait sa carrière à Paris, est considéré comme un enfant du pays à Bordeaux. D'Welles a l'occasion de travailler avec deux autres architectes d'envergure nationale à Bordeaux : Jacques Debat-Ponsan (1882-1942) pour les nouveaux abattoirs de Paludate et Louis Madeline (1882-1962) pour la piscine de la rue Judaïque. C'est ainsi qu'un « classicisme moderne » s'est emparé de tous les édifices et les projets mis en œuvre à Bordeaux dans l'Entre-deux-Guerres ^[22].

Les grands travaux d'architecture du plan Marquet (1930)

Ce n'est que lors du second mandat du maire Marquet qu'est adopté le 1^{er} août 1930 un ambitieux projet de grands travaux connu sous le nom de « plan Marquet ». Celui-ci s'inscrit dans la politique du maire de moderniser la ville ainsi que de contrer les effets de la crise économique. Il consiste en une politique de grands travaux urbains pour un montant total de 161 M de francs : « Sont groupés sous quatre rubriques :

1. Urbanisme ; Circulation ; Voirie ; Salubrité.
2. Assistance et Hygiène publiques.
3. Instruction publique et Beaux-Arts.
4. Établissements divers. » ^[23]

[Voir Fig. 3]

Le plan programme dressé alors, ne remet pas en cause la forme ou la structure de la ville même. La notion d'urbanisme y demeure très discutée puisque l'essentiel des crédits est affecté à la réfection des égouts, à la rénovation de l'éclairage public et à la macadamisation des voies : en somme, il s'agit davantage de réseaux que d'urbanisme. Aucun des projets étudiés durant les années 1930, comme le réaménagement du quartier de la gare en 1936, un parc public sur la colline de Cenon, une base aéronautique dans les marais de Bruges, la construction d'un pont suspendu, n'est alors mis en œuvre.

Quant au volet des constructions publiques et du logement, il apparaît plus innovant avec de nombreuses réalisations où s'expriment architecture néoclassique ou moderne. Les réalisations majeures illustrent le municipalisme de l'Entre-deux-Guerres : ainsi la régie municipale du gaz et de l'électricité, la bourse du travail, le stade municipal, les abattoirs municipaux ; enfin, l'aéroport.

Le 8 mars 1934, Jacques d'Welles écrit au directeur de la revue *Urbanisme*, Jean Royer, qui lui demande un article :

« ... le sujet que vous me proposez ne me convient guère : "Le programme d'urbanisme de la Ville". Ce programme n'a fait jusqu'ici l'objet d'aucune étude sérieuse, ni de la part de l'administration, ni de la part de ses services techniques [...] J'aimerais mieux traiter la question "les grands travaux" [...] En effet, les grands travaux exécutés jusqu'à ce jour et appelés ainsi à Bordeaux sont des travaux d'architecture pure [...] Ces travaux ne se rattachent pas à un plan d'urbanisme, d'extension ou d'embellissement. » ^[24]

Nulle dimension d'agglomération n'apparaît dans ces grands travaux d'architecture entrepris dans les années 1930. L'intérêt de plusieurs de ces édifices d'utilité publique porte pourtant au-delà des limites communales, et leur implantation en périphérie justifie une réflexion d'urbanisme sur leurs connections qui dépasse le territoire communal de Bordeaux, notamment à Mérignac, ou encore à Bassens où le Port autonome se transporte. Mais le plan Marquet demeure celui d'une modernisation de la cité qui ne modifie pas en profondeur ses grands équilibres urbanistiques ^[25].

Le Grand Bordeaux, un horizon flou

S'attacher à repérer et à décrire la fabrication d'un Grand Bordeaux – comme d'un Grand Paris – légitime que l'on s'arrête sur les dénominations diverses de celui-ci. Il s'agit là en effet autant de la construction d'un objet que de la construction d'un territoire.

Dans le vocabulaire des acteurs, différents termes apparaissent en effet qui sont en rivalité pour désigner cet objet. *Agglomération*, *métropole*, *Grand Bordeaux* sont les trois mots les plus fréquemment utilisés.

Quelle dénomination pour cet objet incertain ?

En mai 1919, le maire Charles Gruet appelle à dépasser les « limites étroites de l'organisation administrative actuelle » et évoque « l'intérêt commun des éléments d'un plus grand Bordeaux » ^[26]. Gruet, maire de 1912 à 1919, siège dans le même temps à la Chambre de commerce qui gère le port. C'est d'ailleurs, poursuit-il, l'intérêt également « des annexes d'un port qui s'étend sur le territoire de plusieurs communes ». Le plus grand Bordeaux renvoie à une échelle d'activité économique, l'industrie portuaire incluant des terrains sur la rive droite situés hors du périmètre communal bordelais – même après l'annexion de La Bastide en 1865. Le 1^{er} janvier 1925, le port devient Port autonome de Bordeaux (PAB) sous la forme d'un nouvel établissement public. Un enjeu territorial partage la Chambre de commerce : les partisans d'un développement portuaire inscrit dans les limites communales s'affaiblissent au profit des tenants d'un développement portuaire vers la mer. Ceux qui s'opposent au projet que « Bordeaux sorte de ses limites » perdent face aux promoteurs de « nouveaux ports extra-urbains », en l'occurrence sur le territoire de la commune de Bassens ^[27]. L'activité portuaire, d'échelle urbaine, devient régionale.

[Voir Fig. 4]

Le 6 avril 1937, *La Petite Gironde* annonce la première réunion du Syndicat intercommunal de l'agglomération bordelaise visant à l'examen du « plan directeur de développement et d'urbanisme régional » sous le titre « Pour le plus grand Bordeaux », et explique : « Un décret vient de créer la région bordelaise. “Le plus grand Bordeaux” doit devenir, enfin, une réalité vivante ». Ici, le Grand Bordeaux est assimilé aux nouvelles régions urbaines instituées par la législation ^[28]. Si l'emploi de « région urbaine » semble à Bordeaux postérieur à la Seconde Guerre mondiale ^[29], on peut rapprocher cette expression de celle de « région bordelaise » omniprésente dans le discours des édiles à la fin des années 1930. Jacques d'Welles, nommé président de la Commission technique instaurée par la Commission d'urbanisme des communes de l'agglomération bordelaise, se qualifie lui-même en 1939 d'« ouvrier [du] grand Bordeaux » ^[30].

Toutefois, l'expression « Grand Bordeaux » n'est pas si utilisée dans le temps plus long. Elle ne figure pas dans les *Mémoires* de Georges-Eugène Haussmann qui fut préfet de Bordeaux, rédigées à la fin des années 1880 et dans lesquelles il fait pourtant un abondant usage du qualificatif « agrandi » pour évoquer Paris. On la trouve peu dans les années intermédiaires. Haussmann évoque par contre la « banlieue » de Bordeaux ou encore les « communes suburbaines » (désignant les communes de Bègles, Le Bouscat, Bruges, Caudéran et Talence) ^[31]. À partir du milieu du siècle, le mot « banlieue » est acquis, comme en témoignent par exemple les communications dans les conseils municipaux. Il est présent dans le rapport d'Adolphe Alphand de 1853 ^[32]. L'emploi du mot « banlieue » se propage,

accompagnant la croissance démographique des communes périphériques tandis que s'ouvrent la longue stagnation et le déclin de celle de Bordeaux qui va durer plus d'un siècle. C'est toutefois la qualification récurrente de « grande » ville et l'évocation de l'espace urbain dans des perspectives « d'agrandissement », qui transparaissent. On en perçoit une résonance dans les propos du maire Adrien Marquet qui publie en 1935 dans le *Sud-Ouest économique* qu'il intitule « Bordeaux, grande cité moderne »^[33] : « Je me suis imposé de conserver à Bordeaux son avenir de grande cité » dit-il pour expliquer son plan. Résonance atténuée, puisqu'il n'y a pas ici d'intention ni d'annonce de projet d'annexion.

Au miroir des savants, parmi lesquels des universitaires encore en nombre modeste^[34], aux savoirs disciplinaires parfois éloignés du domaine, des spécialistes et des professions montantes de l'architecture et de l'urbanisme, Bordeaux connaît différentes qualifications mais des choix lexicaux paraissent faits dans l'Entre-deux-Guerres. Une illustration significative peut être trouvée dans la tenue d'un congrès d'urbanisme à Bordeaux du 1^{er} au 5 juin 1934. Organisé par la revue *Urbanisme* avec l'Union des villes et communes de France et la Société française des Urbanistes, le Congrès donne lieu à un numéro spécial de la revue. Jean Royer justifie le choix de Bordeaux et de l'Aquitaine :

« Est-il région qui résume plus complètement les formes si diverses que peuvent prendre les agglomérations urbaines, que cette partie de l'Aquitaine dont Bordeaux forme le centre et qui comprend les basses vallées de la Dordogne et de la Garonne ? » (p. 142).

Formule pour partie rhétorique que ces « agglomérations urbaines », mais qui en soulignant sa variété montre l'intérêt du territoire pour les urbanistes. Le volume mêle analyses urbanistiques et informations sur quelques dossiers d'actualité choisis : le port autonome de Bordeaux, la raffinerie des pétroles de Pauillac, la gare routière Citram, sans oublier donc les grands travaux, présentés par l'architecte Jacques d'Welles.

La « métropole bordelaise » apparaît peu utilisée, si ce n'est par les spécialistes de l'aménagement. Elle renvoie à l'idée d'une hiérarchie territoriale. La qualification de Bordeaux comme « métropole du Sud-Ouest » est surtout portée par les savants. Elle offre une clé d'entrée au 47^e Congrès de l'association française pour l'Avancement des sciences réunie en 1923 sous la houlette de Xavier Arnoz, professeur à la Faculté de médecine de Bordeaux et membre de l'équipe municipale de Fernand Philippart, chargé des questions d'hygiène. L'expression est reprise à l'occasion du Congrès d'urbanisme, mais il faut attendre les années 1960 et 1970 pour que ce terme, assez général jusque-là, se précise et se constitue comme vocabulaire technique.

Métropole et Grand Bordeaux restent par conséquent des termes d'usage circonscrit. Dans ces concurrences lexicales, qui montrent comment les acteurs inventent et s'approprient au fil du temps un vocabulaire nouveau, le mot « agglomération » apparaît plus utilisé et plus précis.

La politique intercommunale

À la suite de la loi sur l'aménagement de la région parisienne du 14 mai 1932, Adrien Marquet s'engage dans une union des maires à l'échelle de l'agglomération. Le Syndicat intercommunal de l'agglomération bordelaise est créé par arrêté préfectoral du 20 septembre 1932. Il est composé de douze communes : Bordeaux, Bègles, Talence, Pessac, Mérignac, Caudéran, Le Bouscat, Bruges, Bassens, Lormont, Cenon et Floirac.

Néanmoins la naissance de cette structure intercommunale ne peut se comprendre sans considérer les réflexions antérieures. Durant le xix^e siècle, plusieurs moments façonnent en effet l'évolution des relations entre les communes de l'agglomération de Bordeaux. Ils relèvent de considérations multiples : géographiques (la coupure entre les deux rives et la construction d'un pont en 1822), démographiques comme politiques et économiques (la rivalité économique entre les parties du territoire et l'affirmation conjointe du sentiment communal). En 1853, l'ingénieur Alphand placé sous l'autorité du préfet Haussmann, prépare un plan incluant de larges annexions – lequel ne trouve pas réalisation mais donne jalon à un redécoupage territorial. Bordeaux rencontre ici la chronologie parisienne : la ville annexe en 1865, cinq ans après Paris, certaines parties des communes périphériques pour étendre et redéfinir son territoire communal^[35].

Avant la Première Guerre mondiale, Bordeaux se contient donc dans les limites redéfinies en 1865, c'est-à-dire dans ses boulevards de ceinture en rive gauche (nul besoin ici d'une enceinte de Thiers) et, en rive droite, au long des voies de chemin de fer et d'un port agrandi sur les plaines de la palu de La Bastide. L'héritage de cette structure urbaine est donc particulièrement important pour comprendre les formes de développement ultérieures de l'agglomération.

Dans l'Entre-deux-Guerres, on peut relever la présence d'initiatives privées, en particulier celle de l'architecte Cyprien Alfred-Duprat. Il est d'abord architecte, président de la Société des architectes de Bordeaux et du Sud-Ouest, mais il a aussi des visées urbanistes, en plus de sa passion pour les automobiles (il est président de l'Automobile club du Sud-Ouest), l'aviation, la vitesse et le modernisme. En 1929, il publie un ouvrage *Bordeaux ... un jour !* qui présente un ensemble de transformations pour le Bordeaux du futur.

Sous le titre « Bordeaux, un programme de travaux pour un siècle », Alfred-Duprat expose un plan dont le sous-titre joue volontairement avec les termes de la Loi Cornudet : « Améliorations – Embellissements – Extension »^[36] – ce qui contraste avec l'action municipale qui pour sa part ne s'engage pas dans le Plan d'aménagement, d'extension et d'embellissement (PAEE). Alfred-Duprat imagine une extension de Bordeaux sur les communes de Talence, Pessac, Mérignac, Caudéran, Bruges, Cenon, Floirac, qui serait identifiée par une nouvelle limite marquée par un grand boulevard extérieur dont la largeur serait égale à celle de l'avenue de Breteuil.

Pour ce faire, cet amoureux de l'aviation opère des survols de la ville en ballon, en compagnie d'industriels comme Émile Dombret, le directeur de l'usine automobile Motobloc – dont Alfred-Duprat dessine l'usine sur la rive droite.

Marquet donne son avis : M. Alfred-Duprat a l'idée « d'établir un plan d'ensemble » qu'il qualifie « d'excellent canevas »^[37] mais le maire conteste la place donnée aux espaces libres : Bordeaux ville peu dense, perd de la population, et c'est dans la construction de logements abordables qu'est la priorité. Marquet complète : « L'annexion des communes suburbaines à Bordeaux se fera sans doute, mais à une échéance indéterminée et sûrement lointaine. »^[38]

Un plan régional pour intégrer le développement des banlieues

Le plan Marquet de 1930 ne répond nullement aux exigences d'un PAEE telles que l'avait définies la loi Cornudet. Ce sont des travaux d'architecture selon les propres mots de D'Welles, et non pas d'urbanisme^[39]. Avec la loi sur l'aménagement de la région parisienne du 14 mai 1932, qui est destinée à « organiser et vertébrer l'agglomération parisienne », un plan régional est pour la première fois prescrit à Bordeaux. En effet, la loi du 8 juin 1935 et le décret-loi du 25 juillet de la même année, étendent les dispositions parisiennes à toute la France et c'est ainsi que Bordeaux devient juridiquement la première agglomération française à cette date. Le vendredi 20 décembre 1935, le maire demande à son conseil « d'émettre un avis favorable à la constitution [...] d'un centre régional d'urbanisme ne comprenant que les communes faisant partie du Syndicat intercommunal de l'agglomération bordelaise ». À la suite du décret-loi du 25 juillet 1935, un Groupement régional d'urbanisme de l'agglomération bordelaise est constitué en février 1937, appelé « Comité régional du centre d'urbanisme des communes de l'agglomération bordelaise ». Il est installé à la préfecture^[40]. Le programme des travaux du Syndicat intercommunal présente les attendus du plan :

« Le plan d'aménagement ne doit pas comprendre seulement les voies d'accès et les tracés de routes nouvelles, il doit renfermer toutes les améliorations exigées par l'équilibre d'une grande cité et de ses satellites [...] »

Le but à poursuivre est d'organiser le Grand Bordeaux et non l'étendre davantage. Il ne saurait être question d'appliquer les théories de l'urbanisme, pas de cités linéaires, pas de cités satellites ; uniquement perfectionner une agglomération qui [...] s'est développée d'une façon sporadique et désordonnée.

Il est nécessaire d'aménager l'agglomération et d'empêcher qu'une nouvelle banlieue se constitue au-delà, sans aucune autre règle que la convenance de chacun, au fur et à mesure que la région qui nous intéresse aura été aménagée et assainie [...] dans le but de vertébrer et d'améliorer, à tous points de vue, l'agglomération bordelaise de 1936. »^[41]

De fait, la période de l'Entre-deux-Guerres voit l'émergence de « nouvelles banlieues » selon la formule du géographe Pierre Barrère [42]. C'est l'apogée des lotissements de grande taille fondé sur des terrains bon marché, et de l'habitat dispersé, qui voit la dynamique de constructions se concentrer sur la banlieue. Barrère dénombre pour cette période dans une couronne large, située à environ deux kilomètres des boulevards bordelais, 173 opérations foncières couvrant un total de 800 ha dont presque la moitié sur les communes de Pessac et de Mérignac. La banlieue construit deux fois plus que Bordeaux.

En mai 1929, le Conseil général relève l'urgence à établir un plan « en raison des difficultés toujours plus grandes pour son exécution qui résultent des constructions qui s'édifient en grand nombre dans la banlieue bordelaise » [43]. Les communes périphériques peinent à suivre le rythme, engagées dans la macadamisation des voies (23 km au Bouscat) et l'installation des canalisations d'eau, la distribution du gaz et de l'électricité.

L'évolution démographique mérite d'être relevée. Le tableau suivant montre la banlieue entendue ici au sens des onze communes hors Bordeaux formant le Syndicat intercommunal en 1932 [44].

En nombre d'habitants	Bordeaux	Total banlieue « Syndicat 1932 »
1921	267 409	104 192
1926	256 026	111 866
1931	262 990	129 658
1936	258 348	138 276
1946	253 751	154 703

Tableau 1 : Évolution de la population de l'agglomération bordelaise (1921-1946), d'après Olivier Ratouis (sous la direction de), La construction d'une agglomération. Bordeaux et ses banlieues, Genève, MétisPresses, 2013.

On peut observer :

- en 1921 : le *maxima* historique de la population de Bordeaux (239 000 en 2010).
- entre 1921 et 1946 : la perte de 13 658 habitants, soit 5 % de la population de la commune,
- entre 1921 et 1946 : la population de la banlieue croît de 50 %,
- représentant en 1921 l'équivalent de 39 % de celle de Bordeaux, en 1931 : elle en représente 50 % et, en 1946, l'équivalent de 60 %.

Les ambitions du plan d'Welles (1936-1946)

C'est seulement en 1940, dans le contexte de la défaite, qu'un plan directeur est établi. Il se présente comme la préfiguration d'un schéma d'agglomération et concerne les communes du syndicat intercommunal créé en 1932. En 1935, des photographies aériennes sont commandées pour constituer le fond de plan qui doit être livré à la « commission d'aménagement et d'embellissement du plus grand Bordeaux ». Onze commissions techniques sont en réalité nommées, composées chacune d'un représentant élu de chaque commune du syndicat intercommunal. À l'issue d'études fort nombreuses, le plan est proposé au syndicat dont Marquet est président. Jacques d'Welles préside une commission qui permet de présenter en décembre 1940 le Plan d'urbanisme que son auteur fait lui-même appeler le « Plan d'Welles ».

[Voir Fig. 5]

En septembre 1941, l'architecte-urbaniste expose son plan au sous-secrétaire d'État à l'Équipement national, François Lehideux puis, le 15 octobre, aux autorités bordelaises. Présenté comme provisoire, le plan d'Welles recèle de nombreuses innovations. La plus spectaculaire est celle du site de Bordeaux nord susceptible d'accueillir les hydravions tandis que Mérignac prend tout son essor. Un second boulevard est tracé en rive droite qui rappelle les limites assignées à la ville par la commission de 1920 et proposée par l'Union urbaniste. Les nœuds et les rotules qui l'articulent avec les voies rayonnantes préfigurent la rocade qui sera construite dans la seconde moitié du siècle. Deux ponts nouveaux franchissent la Garonne : le premier boucle la ceinture des boulevards et arrive au sud de Lormont, le second est un transbordeur qui sera bombardé. Le pont de pierre doit être remplacé. Enfin, dans le quartier actuel du Grand Parc et dans celui de la Benauge en rive droite, d'Welles prévoit des « cités jardins ».

Les courriers et rapports rédigés par D'Welles dans la seconde moitié de l'année 1943 rendent compte des travaux alors engagés (les égouts, la suppression de tous les passages à niveau de La Bastide, la liaison routière Bordeaux-Lormont-Bassens, les déviations des routes nationales vers Bergerac et Arcachon, l'aménagement des barrières sur les boulevards, une grande percée de la porte de Bourgogne ou cours de l'Yser, l'amélioration des accès à l'aéroport) ou toujours en cours d'étude (le pont suspendu, le passage entre Bègles et Bordeaux, les gares d'autobus) ^[45]. Une vision régionale s'impose désormais aux urbanistes.

En 1943, l'agglomération bordelaise est ainsi l'une des premières à présenter un plan achevé. Il répond au décret du 15 juin 1943 sur les plans d'aménagement et de reconstruction, dit « grande loi d'urbanisme ». Désormais, l'État prend en charge les études d'urbanisme et le comité régional est supprimé en 1944. Jacques d'Welles est nommé commissaire à la reconstruction par Raoul Dautry à la Libération ^[46]. C'est à ce titre qu'il présente en 1945 et 1946, le plan d'aménagement du groupement d'urbanisme de l'agglomération bordelaise.

L'élection en 1925 du socialiste Adrien Marquet ouvre une phase qui ne se clôt qu'avec l'éviction en 1944 de celui-ci qui était devenu ministre de Pétain ^[47]. Une figure domine alors les questions urbaines, celle de l'architecte de la ville de Bordeaux, Jacques Boistel d'Welles. Ces deux décennies se caractérisent dans les formes physiques, par une accumulation de projets ponctuels, qui entre en contradiction avec le nouveau plan général publié en 1930 et qui devient le premier plan directeur de l'agglomération bordelaise ^[48], et dans les formes de gouvernement, par la création d'un syndicat intercommunal à Bordeaux en 1932, qui entre en résonance avec le projet d'aménagement de la région parisienne, et qui nécessite une union des maires à l'échelle de l'agglomération, avant de céder la place à un urbanisme d'État.

Toutefois, la lente genèse de ce plan depuis la loi Cornudet ne doit pas tout au tandem d'Welles-Marquet. De nombreuses idées reprises dans ce plan circulent depuis les années 1920 dans le milieu professionnel de l'architecture et de l'urbanisme.

Par ailleurs, peut-être ne faut-il pas surestimer la création d'un syndicat intercommunal en 1932 et son rôle dans le passage du municipalisme à un urbanisme d'agglomération – puisqu'il semble bien que le terme métropole ne soit pas approprié à Bordeaux. En effet, la réunion des douze communes reste sous l'autorité du maire de Bordeaux et il s'assure ainsi des intérêts et de la mainmise de la ville centre dans la naissance d'un Grand Bordeaux.

Le périmètre du Syndicat est à comparer avec celui des dix communes défini par l'INSEE comme l'agglomération de Bordeaux en 1954 et porté à quatorze en 1962 ^[49]. La chronologie reprend alors son sens : les différents débats sur l'agglomération qui, par exemple, remontent avant 1919, conduisent à faire le lien au-delà de la période, ne serait-ce que parce que, comme le montre bien le cas certes singulier de d'Welles dans le contexte national ^[50], la suppression des PAEE et leur remplacement par un nouvel arsenal juridique, n'apporte pas de rupture de projet. Au contraire, dans un premier temps au moins. Le jugement sur la valeur anticipatrice du plan d'Welles par son successeur 40 ans plus tard, illustre même une volonté d'inscrire les perspectives du développement urbain dans une plus longue période ^[51].

Un passage de témoin a ainsi lieu avec l'architecte Pierre Mathieu, inspecteur général de la région de Bordeaux jusqu'en 1947, qui engage une importante carrière auprès de la ville. Le tandem qu'il forme avec le maire Jacques Chaban-Delmas (maire de 1947 à 1995) présente une nouvelle forme de coopération de longue durée, en faisant écho à celui qui liait auparavant Jacques d'Welles et Adrien Marquet (maire de 1925 à 1944).

Notes et références

- [1] Viviane Claude, Pierre-Yves Saunier, « L'urbanisme au début du siècle. De la réforme urbaine à la compétence technique », *Vingtième siècle, revue d'histoire*, 1999, vol. 64, p. 25-40.
- [2] Aude Chamouard, *Une autre histoire du socialisme*, Paris, CNRS Éditions, 2013, p. 30 *sqq.*
- [3] *Ibidem*, p. 32.
- [4] Elle prévoit la construction de 200 000 logements bon marché et 60 000 logements à prix modérés entre 1928 et 1933.
- [5] Aude Chamouard, *Une autre histoire du socialisme, op. cit.*, p. 129.
- [6] Viviane Claude, « Cultures techniques locales et circuits internationaux. Les techniciens municipaux français au début du xx^e siècle », dans Bruno Dumons, Gilles Pollet (sous la direction de), *Administrer la ville en Europe (xix^e-xx^e siècles)*, Paris, L'Harmattan, 2003, p. 143-162.
- [7] Alexandre Fernandez, « La création en 1919 de la régie municipale du gaz et de l'électricité de Bordeaux », *Revue historique de Bordeaux*, n° 595, 1995, p. 109-121.
- [8] Emmanuel Bellanger, « Du socialisme au Grand Paris solidaire. Henri Sellier ou la passion des villes », *Histoire urbaine*, n° 37, 2013, p. 31-52.
- [9] Laurent Delacourt, *Léon Jaussely (1875-1932) : un urbanisme éclectique*, thèse de doctorat en urbanisme sous la direction de Gilles Novarina, Université Grenoble Alpes 2, 2007.
- [10] Archives municipales de Bordeaux, désormais AMB.
- [11] Sylvain Schoonbaert, « La "grande voie" de Bordeaux et le projet de Fernand-René Lapeyrère (1875-1905) », *Revue archéologique de Bordeaux*, Société archéologique de Bordeaux, t. C, 2009, p. 143-177.
- [12] Sylvain Schoonbaert, *La voirie bordelaise au xix^e siècle*, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, collection du Centre Roland Mousnier, 2007.
- [13] Chantal Callais, Thierry Jeanmonod, *Bordeaux Patrimoine mondial, Tome 1 : La fabrication de la ville*, La Crèche, Geste édition, 2012, p. 253-254.
- [14] Sylvain Schoonbaert, *La voirie bordelaise...*, *op. cit.*, p. 63-144.
- [15] Marie-Françoise Bénech, « Moderniser Bordeaux, grand défi des années 1930 », dans Olivier Ratouis (sous la direction de), *La construction d'une agglomération. Bordeaux et ses banlieues*, Genève, MétisPresses, 2013, p. 229-232.
- [16] Hélène Sarrazin, *Bordeaux Adrien Marquet*, Montreuil-Bellay, CMD, 1999 ; Pierre Brana, Joëlle Dusseau, *Adrien Marquet : Du socialisme à la collaboration*, Biarritz, Atlantica, 2001.
- [17] *Ibidem*, p. 17.
- [18] Aurélie Hervouet, « L'office public des habitations à bon marché. Un outil en faveur du logement populaire », dans Olivier Ratouis (sous la direction de), *La construction d'une agglomération... op. cit.*, p. 211-214.
- [19] Pierre Brana, Joëlle Dusseau, *Adrien Marquet, op. cit.*, p. 63.

- [20] Marie-Françoise Bénech, *L'architecture et l'urbanisme à Bordeaux sous la municipalité d'Adrien Marquet (1925-1944)*, thèse de doctorat, Université de Bordeaux 3, ex. dact., 2003, p. 67-82.
- [21] Voir la communication de Franck Delorme, « Jacques d'Welles et le comité des architectes conseils de la ville de Bordeaux. Un *triumvirat* à la tête de la politique architecturale dans les années 1930 », colloque *Les architectes et la fonction publique. xix^e-xxi^e siècles*, ENSA Paris-Belleville, mars 2013, à paraître.
- [22] Robert Coustet, Marc Saboya, *La conquête de la modernité Architecture et urbanisme à Bordeaux et dans l'agglomération de 1920 à 2003*, Bordeaux, Mollat, 2005, p. 22-31.
- [23] AMB, *Délibérations du Conseil municipal de la ville de Bordeaux*, 1^{er} août 1930.
- [24] Marie-Françoise Bénech, *L'architecture et l'urbanisme à Bordeaux...*, *op. cit.*, vol. II, p. 87.
- [25] Robert Coustet, Marc Saboya, *La conquête de la modernité...*, *op. cit.*, p. 62-65.
- [26] AMB, *Délibérations du conseil municipal*, 27 mai 1919, p. 148.
- [27] Olivier Ratouis, « Bordeaux, port autonome », dans Olivier Ratouis (sous la direction de), *La construction d'une agglomération*, *op. cit.*, p. 216.
- [28] Le Compte-rendu de la réunion évoque celle-ci comme « la première assemblée générale du plus grand Bordeaux » (AMD, 762 D1, Syndicat intercommunal de l'agglomération bordelaise, Réunion du 6 avril 1937).
- [29] On le trouve tardivement, au tournant du XXI^e siècle, dans les publications de l'Agence d'urbanisme par exemple.
- [30] AMB, 1 M 131 : année 1939.
- [31] George-Eugène Haussmann, *Mémoires*, tomes 1 & 2, 1890, Paris, Victor-Havard.
- [32] Jean-Charles Adolphe Alphand, *Rapport fait au Conseil municipal de Bordeaux au nom d'une commission spéciale sur le projet d'annexion à Bordeaux de divers territoires des communes limitrophes*, Conseil municipal de Bordeaux, Séance du 27 juin 1853.
- [33] Marie-Françoise Bénech, *L'architecture et l'urbanisme à Bordeaux...*, *op. cit.*, vol. II, p. 287-291.
- [34] François Cadilhon, Bernard Lachaise, Jean-Michel Lebigre, *Histoire d'une université bordelaise : Michel de Montaigne, faculté des arts, faculté des lettres, 1441-1999*, 1999, Talence, Presses universitaires de Bordeaux.
- [35] Sylvain Schoonbaert, *La voirie bordelaise...*, *op. cit.*, p. 443-458.
- [36] Cyprien Alfred-Duprat, *Bordeaux...un jour !*, Postface de Marc Saboya, Bordeaux, rééd. Le Festin, 2011, p. 13.
- [37] *Ibidem*, p. 113.
- [38] *Ibidem*, p. 121 : « Avant que le mot ne fût à la mode, M. Duprat s'occupait déjà de cette architecture des villes qu'on appelle "l'urbanisme". Les événements politiques et économiques furent, dans le passé, les seuls "urbanistes" écoutés. Les villes ont souvent été construites sans méthode ».
- [39] D'Welles montre constamment son attachement à l'« urbanisme ». Relevant qu'aucune maison de la cité Frugès bâtie par Le Corbusier à Pessac ne trouve acquéreur, il l'explique par le fait que celle-ci « témoigne d'une ignorance naïve de l'urbanisme » (*Courrier* du 26 novembre 1927 au rédacteur en chef de *L'architecte*). En 1937, il regrette que le plan de la ville de Bordeaux en préparation soit « trop fragmentaire. Il n'a pas le caractère général d'urbanisme que doit présenter le plan que la ville devra adopter » (*Courrier* du 22 février 1937 au maire adjoint en charge des travaux publics) ; AMB, 1 M 127.
- [40] Pierre Mathieu, « Le plan d'Welles », dans *Bordeaux et l'Aquitaine. 1920-1940. Urbanisme et architecture*, Paris, Techniques et Architecture, Régirex-France, 1988, p. 41-48 ; p. 41.
- [41] AMB, 762D1, Syndicat intercommunal de l'agglomération bordelaise, « Programme des travaux de la 1^{re} commission du plan d'aménagement », 20 octobre 1936. Souligné dans le texte.

- [42] Pierre Barrère, « Les nouvelles banlieues », dans Charles Higounet (sous la direction de), *Histoire de Bordeaux, Bordeaux au xx^e siècle*, t. 7 [sous la direction de Joseph Lajugie] Fédération historique du Sud-Ouest, 1972, p. 51-72. Voir aussi Pierre Barrère, *Les quartiers de Bordeaux*, Auch, impr. Cocharaux, 1956.
- [43] AMB, 724 D 3.
- [44] Le syndicat de 1932 comprend : Bordeaux, Bassens, Bègles, Bruges, Le Bouscat, Caudéran, Cenon, Floirac, Lormont, Mérignac, Pessac et Talence. Tableaux et chiffres dans Olivier Ratouis (sous la direction de), *La construction d'une agglomération*, *op. cit.*, p. 555.
- [45] Marie-Françoise Bénech, *L'architecture et l'urbanisme à Bordeaux*, *op. cit.*
- [46] Possiblement une relation ancienne de Jacques d'Welles. Il y a aujourd'hui à Bordeaux une rue Jacques d'Welles et une impasse Raoul Dautry. Aucune voie ni monument ne porte en revanche le patronyme d'Adrien Marquet.
- [47] Hubert Bonin, Bernard Lachaise, Françoise Taliano-des-Garets, *Adrien Marquet, les dérives d'une ambition. Bordeaux, Vichy, Paris (1924-1954)*, **Bordeaux, Confluences**, 2007.
- [48] Marie-Françoise Bénech, « Moderniser Bordeaux, grand défi des années 1930 », *op. cit.*
- [49] L'unité urbaine en compte 64 en 2007.
- [50] Bruno-Henri Vayssière souligne le « décalage entre un pragmatisme localement renforcé et les grands débats nationaux » (p. 17), *idem*, « Repenser l'urbanisme des années vingt-quarante : le cas exemplaire de l'Aquitaine », dans *Bordeaux et l'Aquitaine...*, *op. cit.*, p. 17-25.
- [51] « Si d'Welles a pu bénéficier d'une réelle continuité dans sa mission, il a su d'autre part acquérir une autorité et une stabilité nécessaire au travail de l'urbaniste et qu'on ne retrouve plus aujourd'hui [...] Il apparaît qu'après 40 ans, ce programme est toujours d'actualité » (Pierre Mathieu, « Le plan d'Welles », *op. cit.*, p. 47).

Figures et illustrations



Figure 1 :

Loi du 14 mars 1919 : Avant-projet d'amélioration des quartiers Saint-Pierre, Saint-Michel et la Rousselle dressé par le géomètre de la Ville, Chéroux, 15 avril 1920, Archives municipales de Bordeaux, 724 D 1.



Figure 2 :

Adrien Marquet, Jacques d'Welles et vraisemblablement les membres du Comité régional du centre d'urbanisme de l'agglomération bordelaise, nd, Archives municipales de Bordeaux, 762D1

Un bilan sincère et éloquent

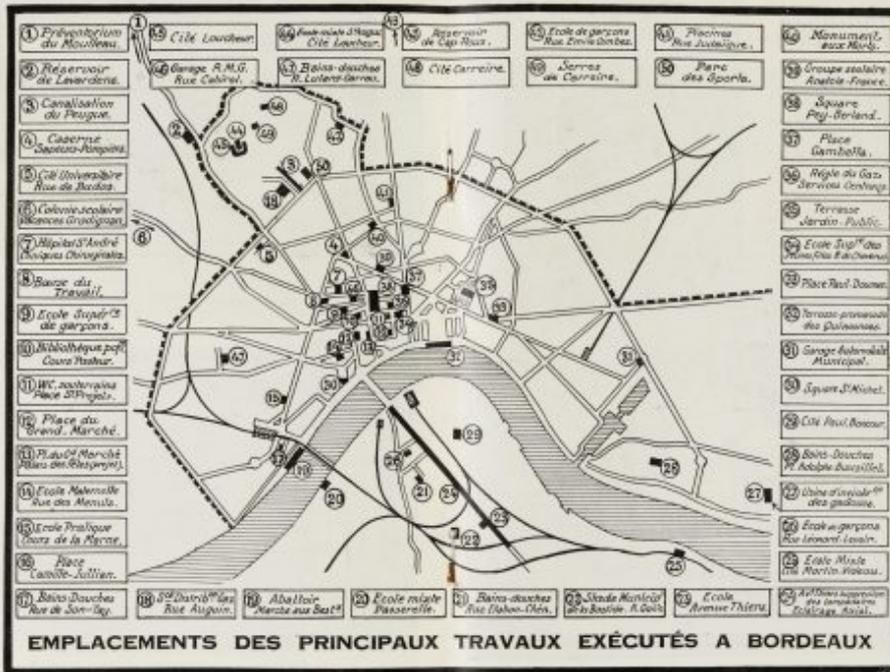


Figure 3 :

Plaquette d'Adrien Marquet pour les élections municipales du 5 mai 1935, Archives municipales de Bordeaux, 360 K 25.

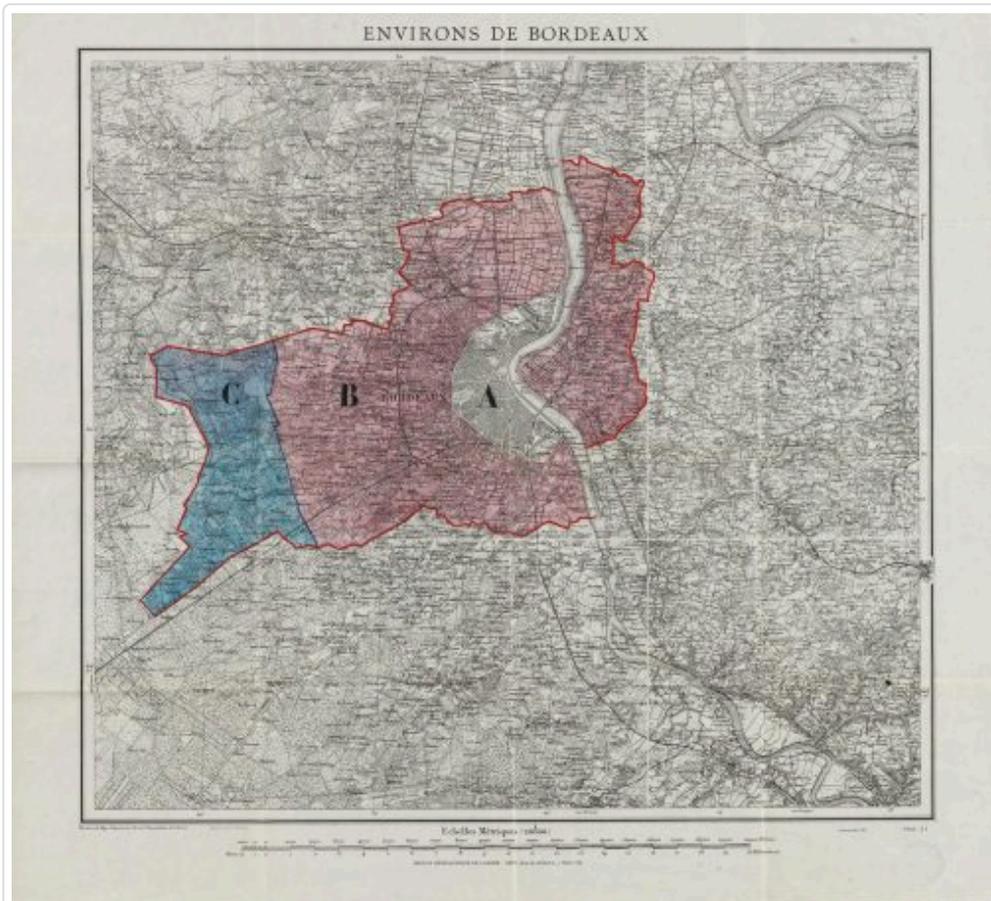


Figure 4 :

Environs de Bordeaux. Périmètre du Syndicat intercommunal de l'agglomération bordelaise, Archives municipales de Bordeaux, 724D1.

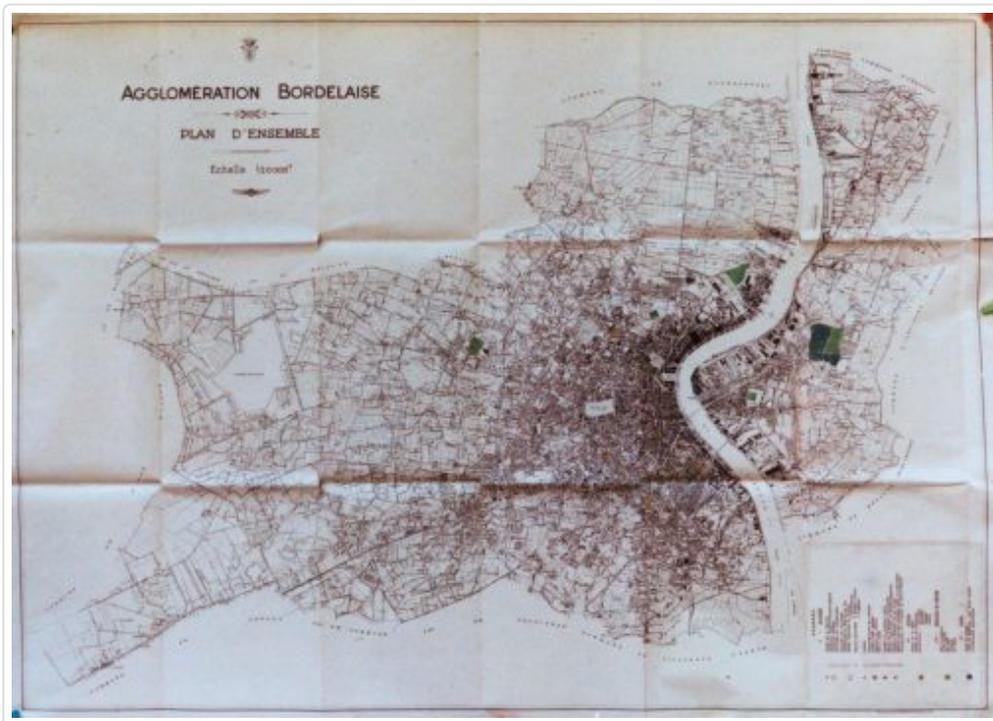


Figure 5:

Agglomération bordelaise : Plan d'ensemble échelle 1/20 000^e Dressé par J. d'Welles, président du comité technique du CRUCAB, nd [c. 1941], Archives municipales de Bordeaux, XL A 489.

