

**musée
du
design**

**musée
des arts
décoratifs**

**en trombe
cyprien alfred-duprat
(1876-1933)**

*une vision de la ville mobile
au début du 20^e siècle*

19.09

09.11.2015

10

En trombe
Cyprien Alfred-Duprat (1876-1933)
Une vision de la ville mobile au
début du 20^e siècle

Cyprien Alfred-Duprat, né à Arcachon le 21 avril 1876 et mort à Bordeaux le 18 juillet 1933, est un architecte bordelais. Formé par son père, Bertrand Alfred-Duprat (1841-1905), il réalise avec lui plusieurs hôtels particuliers rue du Bocage (1893), un palais de l'exposition internationale de Bordeaux de 1895 ou encore les décors du Chapon Fin (1901). Sa réalisation la plus célèbre, la maison cantonale de La Bastide, conçue à partir de 1913 mais construite en 1924-1925, ne doit pas faire oublier ses nombreux projets d'aménagement de Bordeaux, dont beaucoup sont aujourd'hui d'une grande actualité.

Grâce à la sélection d'une quinzaine d'aquarelles provenant du fonds des Archives municipales de Bordeaux, complétée par des documents généreusement confiés par différents prêteurs, le musée des Arts décoratifs et du Design présente aujourd'hui certains des projets que ce créateur hors-norme, utopiste et visionnaire souhaitait mettre en œuvre à Bordeaux. Membre de l'Automobile Club bordelais, créateur et premier président de l'Aéro-Club du Sud-Ouest en 1901, Cyprien Alfred-Duprat se passionne pour les transports modernes et anticipe les bouleversements que ceux-ci vont provoquer dans la vie urbaine. Il expose, dans l'ouvrage *Bordeaux... un jour !* (1929) et lors de la conférence «Bordeaux, visions d'avenir» (6 janvier 1930), ses propositions urbanistiques pour transformer la circulation et améliorer les modes de déplacement des citoyens, présageant ainsi du nouveau visage des villes modernes.

En parallèle, le visiteur est invité à découvrir un parcours complémentaire autour de l'artiste. Cette exposition prend, en effet, place en trois lieux : le MADD présente Cyprien Alfred-Duprat et la mobilité lorsque les Galeries Lafayette offrent un éclairage sur Cyprien Alfred-Duprat et le commerce. Cet événement est enfin l'occasion de redécouvrir le surprenant décor de rocailles du restaurant le Chapon Fin.



Ch. Chambon et Esquiro, *Portrait de Cyprien Alfred-Duprat*, 1909, Photographie, Archives municipales de Bordeaux, F1 Cyprien Alfred-Duprat 2 Rec 126

Cyprien Alfred-Duprat (1876-1933), l'homme pressé

Nous déclarons que la splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle, la beauté de la vitesse
Filippo Tomaso Marinetti, *Manifeste du futurisme*,
20 février 1909.

Cyprien Alfred-Duprat fut un homme pressé, habité comme le héros de Paul Morand¹ par « la hâte fébrile à précipiter le temps ». Les idées bouillonnaient dans sa tête, l'une chassant l'autre, les projets se multipliaient, sans cesse repris, modifiés, améliorés, les études et les constructions se succédaient pour sa chère ville de Bordeaux mais aussi pour Saint-Jean-de-Luz, pour Biarritz, Marseille, Le Caire, Sao-Paulo. Il mena de pair une carrière d'architecte et d'urbaniste, s'impliquant dans la vie municipale et celle de sa profession : architecte des Hospices, membre de la Commission des monuments historiques, Président de la Société des architectes de Bordeaux et du Sud-Ouest, membre fondateur de l'Automobile Club bordelais, président de l'Aéro-Club du Sud-Ouest, organisateur de congrès. Ceci sans négliger une honnête carrière d'artiste car, habile graveur et excellent aquarelliste, il exposa régulièrement à Paris au Salon national des beaux-arts, au Salon des artistes français et au Salon bordelais de l'Atelier. Avec cela, sportif et bon vivant, enfin toujours par routes, par chemins de fer et par air....

Cyprien Alfred-Duprat proclamait son admiration pour l'héritage monumental du XVIII^e siècle, assurait qu'il fallait le préserver mais il en disposait à sa fantaisie ; à titre d'exemple,

il envisagea de démolir la porte de Bourgogne, de rétablir les guichets de la porte d'Aquitaine et de transporter la porte Dijaux au centre du jardin de la place Gambetta ! En fait, son idéal architectural fut toujours en prise avec l'air du temps. D'où une constante évolution de son style, une acceptation naturelle des matériaux nouveaux, après la pierre, la brique et la céramique, le béton armé puis le verre. Adeptes du style des beaux-arts lorsqu'il dessine avec son ami Pierre Ferret des palais pour les Quinconces (un nouveau musée et une salle des fêtes) ou lorsqu'il propose un triomphal projet de monument aux morts sur la place de la Victoire, il n'hésite pas, à l'occasion, à pasticher le style de Gabriel pour des hôtels particuliers ou pour les hangars du port autonome face à la place de la Bourse. Il se laissa séduire par l'Art Nouveau pour les luxueuses maisons de la rue du Bocage construites en collaboration avec son père ou pour la maison cantonale de La Bastide, avant de se convertir au style Art déco qu'il adopta pour les magasins Thierry ou l'annexe des Dames de France ; les cliniques chirurgicales de l'hôpital Saint-André marquent son ralliement au brutalisme du béton et, en fin de parcours, l'aéroport de Mérignac avec ses terrasses en béton armé et ses murs de verre relève de la technologie et de l'esthétique du Style international. Cet éclectisme fait sa singularité et le distingue des authentiques créateurs de son temps. Il n'en imite directement aucun mais capte les courants si bien qu'en dépit

1. Pierre Nioxe, héros de *L'Homme pressé*, roman de Paul Morand paru en 1941.

de son originalité qui est indéniable, il ne fut ni un Charles Garnier, l'auteur de l'Opéra de Paris, ni un Hector Guimard, maître parisien de l'Art Nouveau, ni un Robert Mallet-Stevens, champion d'un Art déco à la française, ni moins encore un Le Corbusier.

Avec une modestie feinte, Cyprien Alfred-Duprat faisait semblant de ne voir dans ses projets d'urbanisme qu'un bric-à-brac d'élucubrations, fruit de ses rêveries « dans le dédale de Bordeaux ». En réalité, à partir de 1917, date de ses premières recherches pour l'aménagement des quais, sa démarche fut cohérente et ses nombreux projets se complètent sans se contredire pour aboutir au bilan impressionnant qu'il fit connaître en 1929 dans sa publication *Bordeaux... un jour !* puis l'année suivante dans la conférence mémorable prononcée à l'Athénée municipale en présence du maire Adrien Marquet. Un grand plan (aujourd'hui perdu mais connu par les photos) établit le bilan de ses recherches en ce qui concerne l'urbanisme. Afin d'éviter les désordres d'une croissance sauvage effectuée « au hasard, à l'aveuglette » il étend sa vision bien au-delà des limites municipales et prend en compte les communes suburbaines de façon à associer logiquement la cité et ses satellites de Caudéran (à ce moment-là encore autonome), Le Bouscat, Mérignac, Eysines, Bruges, Cenon, Floirac, préfiguration de ce qui sera la CUB qui, de fait, s'est construite, depuis, sans vision d'ensemble, chacun restant maître chez soi.

Les projets d'extensions, d'améliorations, d'embellissements, présentés grâce à des plans et des dessins aquarellés de séduisante qualité proposent une ville nouvelle avant tout adaptée à la vitesse et tout spécialement « au flot des véhicules automoteurs, ... [à]... leur torrentueux et affolant vertige ». Ce Bordeaux moderne offre aux automobilistes des voies qui permettent de rouler au plus vite et au plus direct. Sans état d'âme, il perce des avenues

larges et rectilignes qui éventrent les vieux quartiers et assurent des liaisons faciles entre les centres névralgiques de la ville, et aussi creuse des tunnels, construit des ponts, trace des jardins.

La pièce maîtresse de ce dispositif est le « Grand Rond », boulevard circulaire qui devrait former un nouveau cœur de ville. Ombragé d'arbres, bordé de jardins (en particulier celui de Gambetta totalement remodelé), il dessert les nouveaux équipements publics, une gare grandiose à laquelle les trains aboutissent en souterrain, un hôtel Terminus, un nouvel hôtel préfectoral. La cathédrale et le palais Rohan sortent seuls indemnes de cette saignée aussi sauvage qu'irréaliste. La place des Salinières (Bir-Hakeim), débarrassée de la porte de Bourgogne jugée, pour la circonstance, « sans caractère », devient le carrefour majeur à partir duquel rayonnent les avenues qui structurent le nouveau réseau urbain : une « grande voie » qui couperait les quartiers insalubres de la Rousselle et de Saint-Pierre pour joindre sans obstacle le pont de pierre au Grand-Théâtre et aux allées de Tourny, une « grande avenue nouvelle » qui conduirait tout droit à la place de la Victoire, une troisième vers le marché des Capucins, une autre encore à la gare Saint-Jean par la rue de Tauzia prolongée. Enfin, une plateforme faciliterait l'accès direct au pont de pierre élargi par des encorbellements et, en dessous, un souterrain dégagerait la circulation des quais. Les idées concernant la traversée de la Garonne et l'aménagement des quais ne sont pas moins ambitieuses. Des nouveaux ponts, au droit des Quinconces, du boulevard Brandenbourg, renforcent la liaison avec La Bastide. Les hangars des quais que le port autonome venait de confisquer et de fermer par des grilles sont couverts par des terrasses-jardins accessibles aux promeneurs.

Il n'est pas possible d'énumérer en quelques lignes le foisonnement d'idées de notre homme qui intervient dans tous les domaines,

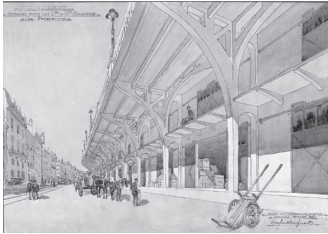
des plus ambitieux aux plus minces. Aménagement du territoire, édifices publics ou commerciaux, jardins, voirie, éclairage, mobilier urbain, signalétique... rien ne lui échappe. A titre d'exemple choisissons trois propositions concernant son domaine de prédilection, la circulation automobile: la première, ingénieuse, est une rampe qui permettrait aux voitures de déposer les passagers directement au niveau du péristyle du Grand-Théâtre ; la seconde, saugrenue, une plateforme accrochée à hauteur du premier étage des maisons du cours de l'Intendance : la chaussée est ainsi entièrement livrée aux autos et les piétons peuvent flâner en toute sécurité sur leur trottoir aérien ; la dernière est celle d'un garage souterrain creusé sous les Quinconces qui préfigure, en effet, nos parkings contemporains.

La « Cité industrielle » du lyonnais Tony Garnier (1901-1904, publiée en 1917), quasi contemporain de Cyprien Alfred-Duprat, présentait un projet global qui impliquait l'avènement d'un nouvel ordre social et politique et un nouveau style d'architecture. Alfred-Duprat l'a forcément connu et évidemment aussi le « plan Voisin » de Le Corbusier (1922-1925), solution radicale et normative pour reconstruire Paris en fonction du trafic automobile. Pourtant, rien de tel chez le Bordelais dont l'idéal reste, en fin de compte, la ville bourgeoise du XIX^e siècle, aérée, verdoyante et fleurie, monumentale, ornée de statues, moderne par ses décors mais restructurée pour s'adapter à la vitesse et, en particulier, au « tout automobile » (ce qui sera, en effet, la chimère des Trente Glorieuses avant d'être contesté puis rejeté). En fait, peu des solutions proposées sont novatrices : sa « grande voie » n'est que la reprise d'un vieux projet de son père (1876) et d'Alfred Jay (1896) ; les avenues accommodent au contexte local la politique haussmannienne des percées ; le « grand rond » s'inspire du *Ring* de Vienne cependant que l'éventail de pénétrantes

rayonnant face au pont de pierre est, depuis le « trident » de la place du Peuple de la Rome de Sixte Quint et la place d'Armes de Versailles, un poncif de l'urbanisme baroque et à Bordeaux même, la solution avait déjà été retenue par Tourny pour la place d'Aquitaine (de la Victoire). En revanche, les « visions d'avenir » fourmillent de détails ingénieux qui ne sont pas restés sans suite et le projet global de mise en valeur du territoire urbain propose bien des solutions qui *mutatis mutandis* seront reprises plus tard.

Lorsqu'en 1975, Cyprien Alfred-Duprat fut redécouvert, la singularité du personnage, sa faconde, la séduction de ses dessins et son imagination bouillonnante répondaient à l'optimisme des Trente Glorieuses. Dans ce contexte, l'influence des ouvrages de Françoise Choay, la promotion par la jeune génération d'historiens de l'art du néoclassicisme du trio Boullée-Ledoux-Lequeu, ne pouvaient qu'orienter le jugement du chercheur vers une interprétation « utopique » des propositions de l'architecte bordelais. Aujourd'hui, est-il toujours pertinent de les juger de ce point de vue ? Le temps passant, l'auteur de *Bordeaux... un jour !* ne peut plus apparaître comme un théoricien, l'ambiguïté de ses projets s'impose. Pourtant, il conserve son fort pouvoir de séduction même si son Bordeaux futuriste, à l'urbanisme rationnel, à l'architecture moderne, reste en fin de compte une ville de la Belle Epoque où ses belles amies avec leurs limousines Motobloc et ses confrères de l'Automobile Club avec leurs bolides peuvent vivre la frénésie des années folles, à toute vitesse.

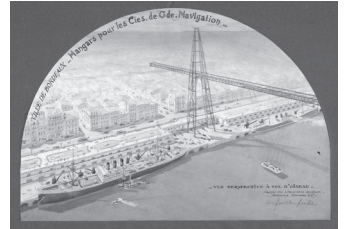
Robert Coustet



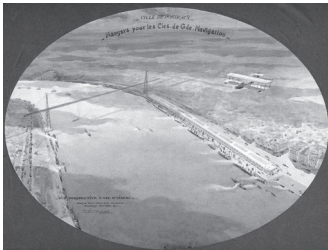
Hangars pour les compagnies de grande navigation. Vue perspective, projet, 1917
Aquarelle sur papier
Archives municipales de Bordeaux,
26 Fi 65



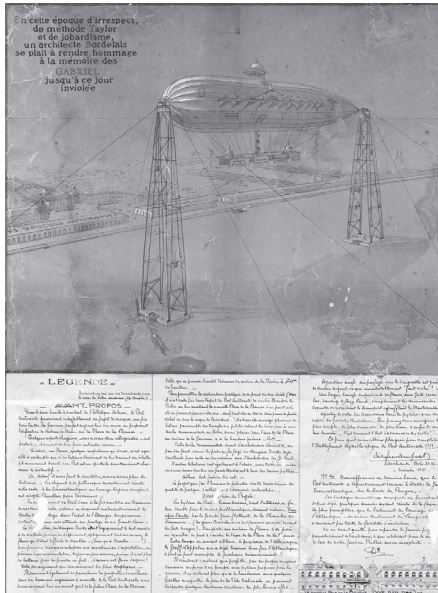
Hangars pour les compagnies de grande navigation. Perspective de la terrasse des Chartrons, projet, 1917
Aquarelle sur papier
Archives municipales de Bordeaux,
26 Fi 67



Hangars pour les compagnies de grande navigation. Vue perspective à vol d'oiseau, projet, 1917
Aquarelle sur papier
Archives municipales de Bordeaux,
26 Fi 68



Hangars pour les compagnies de grande navigation. Vue perspective à vol d'oiseau des hangars projetés le long du fleuve, 1917
Aquarelle sur papier
Archives municipales de Bordeaux,
26 Fi 64



Affiche canular proposant l'établissement d'un dirigeable suspendu aux deux pylônes inutilisés du pont transbordeur au droit de la place de la Bourse pour protester contre la construction de hangars sur les quais, avec texte explicatif, 1931
Aquarelle sur papier
Archives municipales de Bordeaux, 26 Fi 63

Les Hangars-terrasses

Le projet des hangars-terrasses dessiné en 1917 par Cyprien Alfred-Duprat à destination des compagnies de grande navigation, répond à la nécessité de doter la ville d'entrepôts maritimes. L'année où l'architecte élabore ce projet, le port de Bordeaux devient l'une des bases de l'armée américaine. Le trafic du port s'intensifie pour ce qui est du transport des marchandises et de la navigation des voyageurs. Cette question du réaménagement des quais et de la construction de nouveaux équipements destinés à développer les activités portuaires nourrit les débats. Fidèle à l'œuvre de Gabriel, Cyprien Alfred-Duprat n'envisage pas de priver les Bordelais de ces promenades qui font, depuis le milieu du XVIII^e siècle, à travers les récits de nombreux voyageurs, la renommée de la ville. Ainsi, il imagine des hangars-docks surmontés de terrasses-jardins qui « sans apporter aucun trouble à l'exploitation de ces constructions utilitaires [sauraient] donner au public une promenade de plus, originale et pleine d'agrément ».

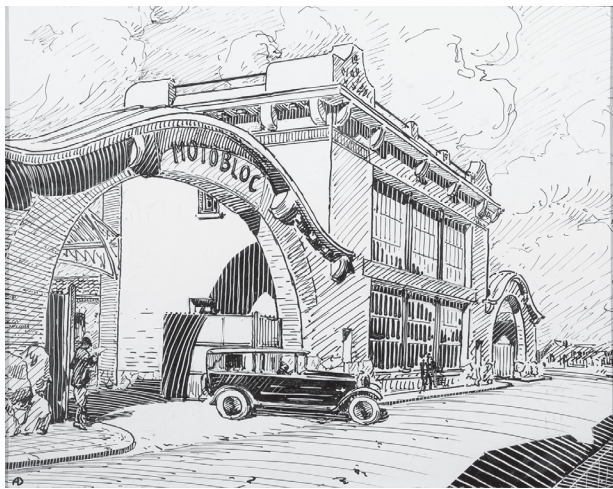
Ce n'est qu'en 1925 que le Port Autonome de Bordeaux entreprend la construction d'une série de hangars modernes le long des quais. Entrepôts en béton, grues sur rails, voies ferrées et barrières se dressent désormais entre la ville, ses habitants et le fleuve.

Dans sa conférence « Bordeaux Visions d'Avenir » tenue à l'Athénée municipale en 1930, Cyprien Alfred-Duprat déplore que la construction des « Hangars docks » ait ôté aux Bordelais et étrangers la jouissance « de notre admirable port ». « Bons Bordelais, on vous a privé du merveilleux panorama qui vous avait invité à bâtir votre ville ; réclamez au moins les terrasses ». En 1934, le Port Autonome

étend son projet d'aménagement des quais en édifiant deux gares maritimes au niveau de la place des Quinconces. Dessinés par l'architecte en chef de la ville Jacques d'Welles, ces deux hangars surmontés de terrasses publiques et séparés par un jardin-promenade, n'offrent qu'une maigre compensation à l'œuvre rêvée de Cyprien Alfred-Duprat. Il faudra attendre la fin des années 90 et la destruction d'une grande partie des hangars pour que les politiques urbaines manifestent leur intérêt pour la mobilité piétonne sur les bords de la Garonne. L'aménagement des quais jardinés par l'architecte paysagiste Michel Corajoud en 2009 a définitivement contribué à rendre le fleuve à la ville, les quais aux Bordelais.

Sur les deux *Vue perspective à vol d'oiseau* du projet de hangars-terrasses, Cyprien Alfred-Duprat intègre un pont transbordeur avec une nacelle suspendue à des câbles permettant de faire passer les véhicules et les personnes d'une rive à l'autre.

La construction de ce pont débute en 1909 au droit du cours du Médoc avant d'être interrompue dès le début de la guerre en 1914. Les deux piles métalliques restent en place jusqu'à la Seconde Guerre Mondiale. Ce sont d'ailleurs ces pylônes que Cyprien Alfred-Duprat propose, dans son affiche canular, de déplacer et d'associer à un dirigeable suspendu afin d'offrir un point de vue inédit sur la place de la Bourse. Ceux qui y prendront place pourront profiter de la « grille room », du bar, du « dancing » et d'un « jazz band », à plus de 70 m de haut ; un style de vie moderne inspiré de la culture américaine.



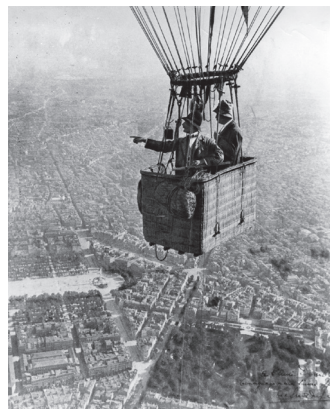
Entrée des usines Motobloc, 1929
Crayon et encre de Chine sur papier
Collection particulière



En trombe, 1907
Aquarelle sur papier
Automobile Club du Sud-Ouest

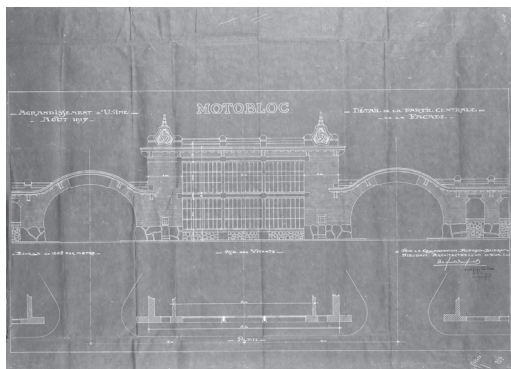
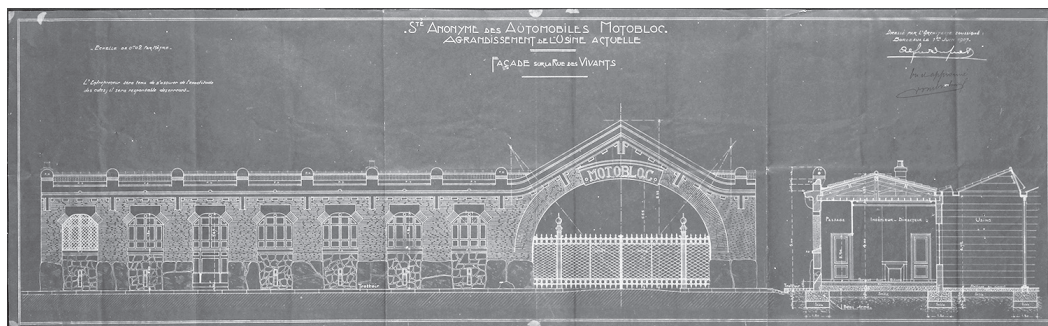


Motobloc
Sigle de voiture, s.d.
Laiton
Collection particulière, Bordeaux



Photographe anonyme
Les argonautes et les Quinconces,
vers 1910
Archives La Mémoire de Bordeaux
Métropole

Motobloc

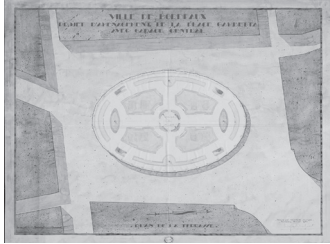


Autorisations de voirie pour l'agrandissement de l'usine Motobloc (deux dessins), 1907 et 1917

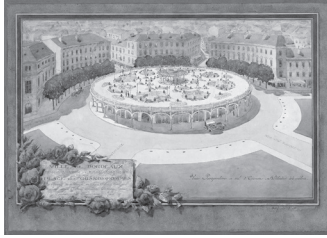
Dessins sur papier bleu

Archives municipales de Bordeaux, 50 O 1761

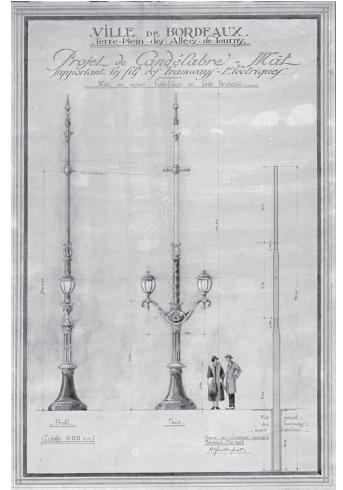
Homme de son temps, Cyprien Alfred-Duprat est fasciné par la vitesse. En 1901, il fonde, avec quelques «acrobates», l'Aéro-Club du Sud-Ouest, et manifeste également très rapidement un engouement pour les voitures. Il met son talent d'illustrateur au service de sa passion comme en témoigne son aquarelle *En trombe* (1907). Membre de l'Automobile Club bordelais, plusieurs documents attestent de sa collaboration avec le constructeur automobile Motobloc, dont la société est fondée en 1902 dans la capitale girondine et dont le logo figure les trois croissants entrelacés, symboles de Bordeaux. Proche d'Emile Dombret (1874-1934), directeur technique de l'usine, Cyprien Alfred-Duprat apparaît à ses côtés survolant en ballon la place des Quinconces dans une photographie prise aux alentours de 1910. Il signe également, en 1907 et 1917, les plans d'agrandissement et la double entrée monumentale de l'usine Motobloc, située rue des Vivants à Bordeaux-Bastide.



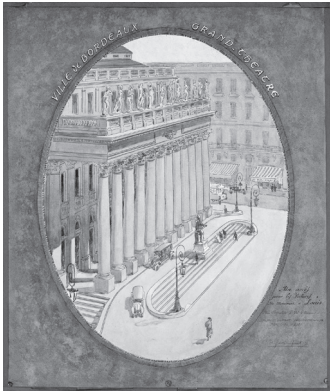
Projet d'aménagement de la place Gambetta avec garage central. Plan de la terrasse, 1930
Aquarelle sur papier
Archives municipales de Bordeaux,
26 Fi 51



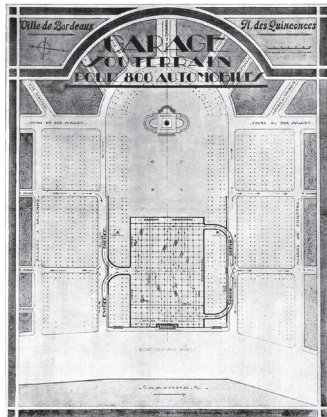
Place des Grands-Hommes. Projet de transformation et d'embellissement. Un marché de primeur en sous-sol, boutiques de luxe sous galerie couverte, Terrasse-jardin, ceinture de marronniers roses, 1920
Aquarelle sur papier
Archives municipales de Bordeaux,
26 Fi 89



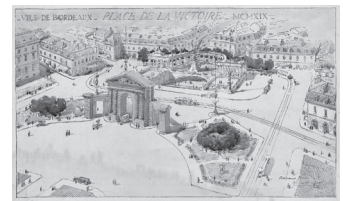
Projet de candélabre-mât supportant les fils des tramways électriques (mât en acier, habillage en fonte bronzée), terre-plein des allées de Tourny, 1922
Aquarelle sur papier
Archives municipales de Bordeaux,
26 Fi 94



Grand-Théâtre. Un accès pour les voitures. Un monument à Louis. Vue perspective à vol d'oiseau, 1920
Aquarelle sur papier
Archives municipales de Bordeaux,
26 Fi 81

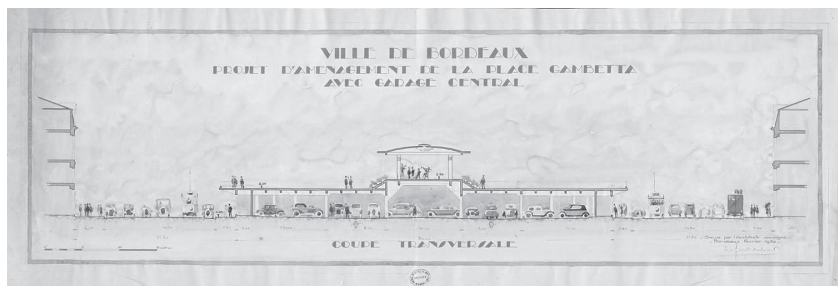


Bordeaux... un jour !, 1929
(ouvert à la planche 20 : Le Garage souterrain des Quinconces)
Musée d'Aquitaine



Place de la Victoire, 1919
Aquarelle sur papier
Archives municipales de Bordeaux,
26 Fi 71

Aménagement des places

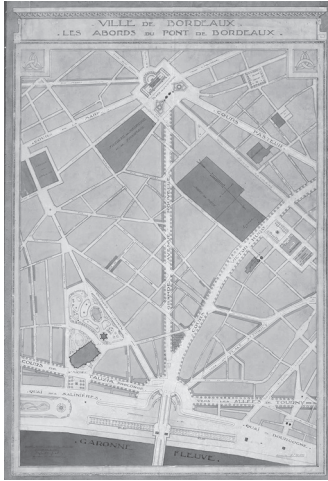


Projet d'aménagement
de la place Gambetta
avec garage central.
Coupe transversale,
1930
Aquarelle sur papier
Archives municipales
de Bordeaux, 26 Fi 52

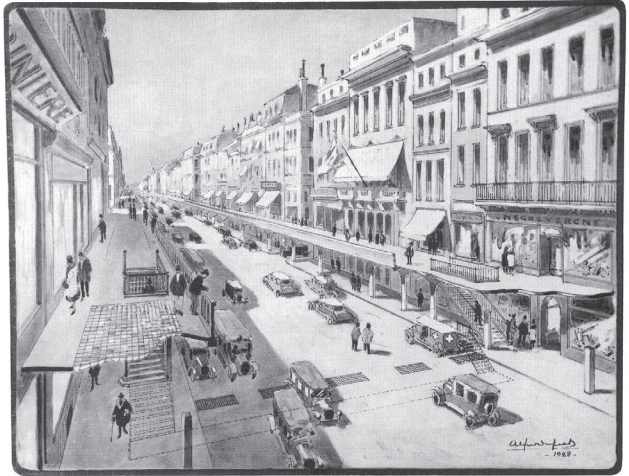
Cyprien Alfred-Duprat est un touche-à-tout. Il ose proposer, en 1920, un aménagement permettant aux voitures d'accéder directement au péristyle du Grand-Théâtre de Bordeaux, redonnant, en quelque sorte, sa hauteur d'origine à la façade, flanquée d'un escalier en 1848. L'ingénieux concept de chaussée en «fer à cheval», proche de celui imaginé par Charles Garnier pour le pavillon de l'Empereur à l'Opéra de Paris, permet également à l'architecte de rendre hommage au génie de Victor Louis, créateur du monument, par l'installation d'une statue au centre d'un emmarchement.

En effet, comme le fait remarquer Roger Pourcin-Tournefeuille en 1929, rien n'échappe à Cyprien Alfred-Duprat : «[...] la question des statues et celle des jardins ; et l'embellissement des promenades, les améliorations de la circulation - les garages, les facilités touristiques ; les commodités souterraines ; les marchés [...]», tout cela se retrouve dans les projets de réaménagement des places de Bordeaux. La place des Grands-Hommes, tout d'abord, se transforme en un complexe commercial composé d'un marché des primeurs en sous-sol, de boutiques de luxe en rez-de chaussée et d'un jardin en terrasse. Ce dernier élément se retrouve également dans les dessins

représentant la place Gambetta, mais cette fois-ci au dessus d'un grand garage central éclairé par huit verrières habillage dissimulées dans les parterres de fleurs. Un kiosque à musique, au centre du square, accueille un «jazz band», clin d'œil à l'Amérique vers laquelle tous les regards innovants se tournent. La place des Quinconces, enfin, dans un plan non localisé mais reproduit dans *Bordeaux... un jour !*, abrite en sous-sol un immense garage pour huit cents voitures, chiffre prospectif car considérable au regard des besoins de l'époque. Le tramway, moyen de transport déjà vieux à Bordeaux (la première ligne électrique est inaugurée en 1900), passionne moins Cyprien Alfred-Duprat que l'automobile. Il réalise tout de même, en 1922, un élégant projet de candélabres-mâts pour supporter les fils électriques, élément que l'on retrouve, entre la porte d'Aquitaine déplacée (et encadrée de deux nouveaux guichets) et un tout nouveau monument à la Victoire, dans un dessin représentant la place du même nom.



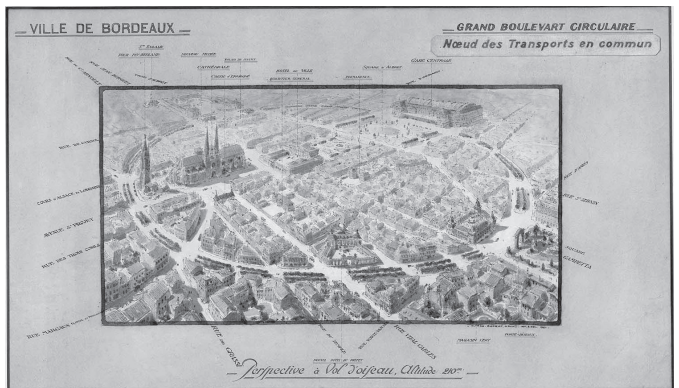
Les abords du pont de Bordeaux, 1921
Aquarelle sur papier
Archives municipales de Bordeaux,
26 Fi 91



Le nouveau cours de l'Intendance - les Trottoirs aériens
Reproduction de la planche 21 de *Bordeaux... un jour !*, 1929



Ville de Bordeaux. Abords de la nouvelle gare centrale, 1920
Aquarelle sur papier
Archives municipales de Bordeaux,
26 Fi 76



Grand boulevard circulaire. Nœud des transports en commun.
Prospective à vol d'oiseau, altitude 210 m, projet, 1921
Aquarelle sur papier
Archives municipales de Bordeaux, 26 Fi 90

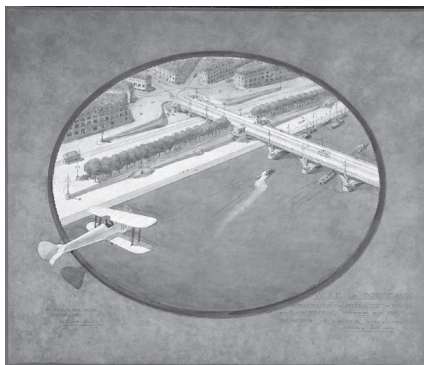
Aménagement des voies

N'hésitant pas, à l'image du préfet Haussmann à Paris, soixante ans avant lui, à sacrifier certains témoins du passé pour mieux faire place aux aménagements de la modernité, Cyprien Alfred-Duprat fait parfois preuve de beaucoup d'audace. Que ce soit dans son plan de grand boulevard circulaire, où l'on constate notamment la disparition des deux hôtels particuliers du XVIII^e siècle situés à l'arrière du palais Rohan (dont il détruit également les deux galeries), ou dans son projet d'amélioration des accès du pont de pierre, dans lequel il supprime tout bonnement la porte de Bourgogne, il n'est jamais loin du vandalisme et l'on peut légitimement se réjouir qu'il n'ait pas concrétisé ses idées. Mais cela pose aussi la question de la place accordée en France au patrimoine historique dans la pensée urbaine : faut-il détruire pour construire contemporain ou se figer dans le passé ? Ces démolitions sont en tout cas, chez Cyprien Alfred-Duprat, toujours justifiées par des créations joignant l'utile à l'agréable : un grand square et une gare centrale desservie par des voies souterraines dans un cas, un carrefour de larges avenues plantées d'arbres dans l'autre.

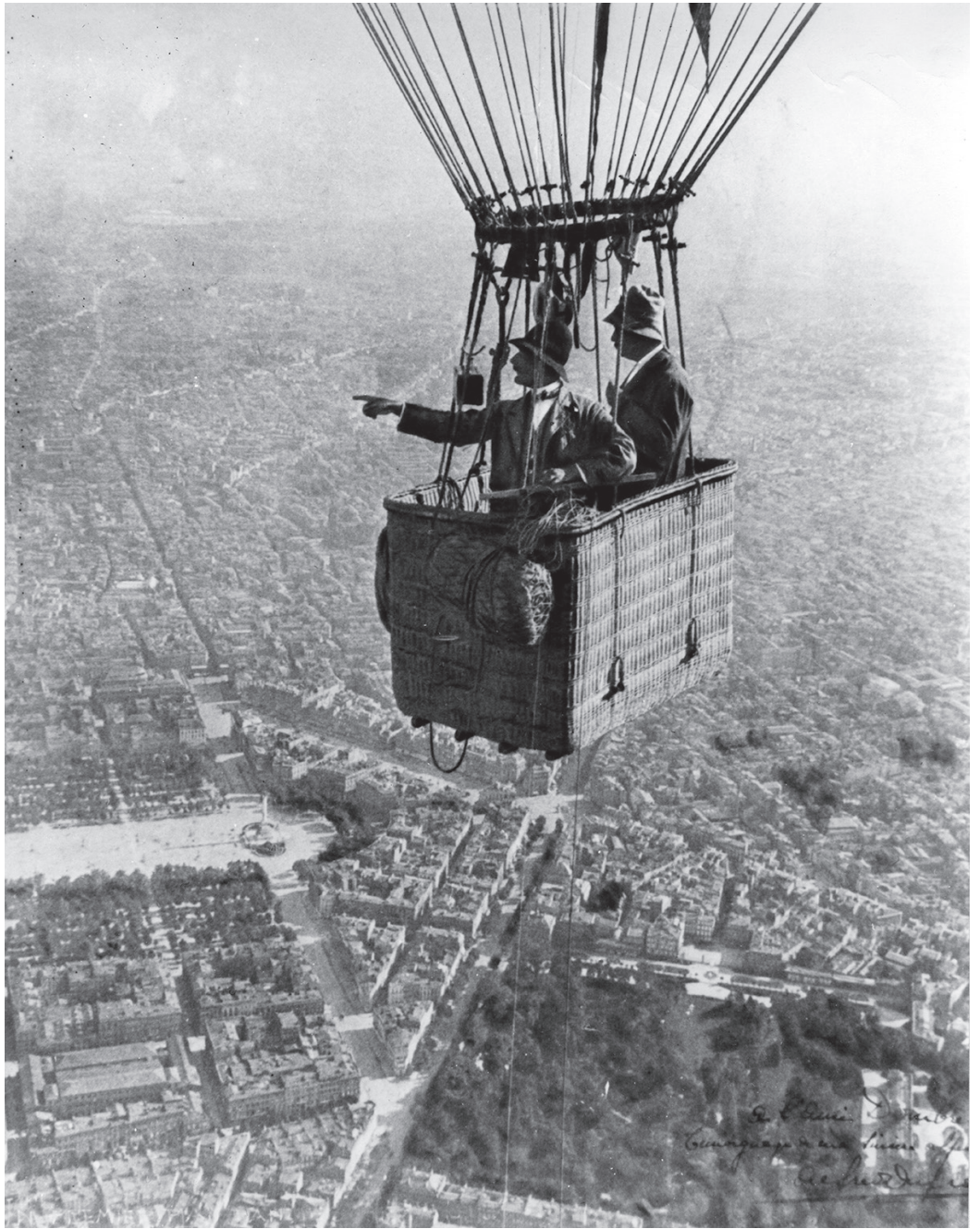
S'inscrivant dans le sillon de la modernité - on pense aux *Cités radieuses* de Le Corbusier, surélevées pour permettre le passage des voitures - son souci de faciliter la circulation automobile est toujours prépondérant. Mais les piétons trouvent également grâce à ses yeux comme dans son projet de trottoirs aériens pour le cours de l'Intendance, dessin malheureusement non localisé, dans lequel il imagine un second niveau de commerces au premier étage des immeubles. Ainsi, Cyprien Alfred-Duprat ne sacrifie pas la flânerie au progrès car il ne renie pas, comme il l'écrit lui-même, l'époque ou « le piéton était encore

le roi de la chaussée et les poètes pouvaient marcher les yeux au ciel, à la poursuite de leur rêve, sans risquer le fatal écrasement ». Moins radical que le mouvement faisant la part belle aux voies rapides qui se développera en France dans les années 50-60, c'est peut-être en cela, dans son attention donnée à la promenade, qu'il est le plus visionnaire. Nos années 2000 le montrent : c'est le piéton qui est aujourd'hui le roi en ville.

Dans ses projets, la multitude de modifications de Bordeaux et d'inventions est telle qu'il est presque impossible de tout relever ; et l'œil de l'amateur est tenté de s'attarder longuement sur ces aquarelles dans lesquelles la rigueur de l'architecte côtoie les facéties de l'illustrateur, comme l'ombre de la queue de l'avion projetée sur le pourtour d'un dessin.



Ville de Bordeaux. Amélioration des accès du pont de pierre, son élargissement, suppression de la porte des Salinières. Vue perspective à vol d'oiseau, altitude 200 m, 1920 Aquarelle sur papier Archives municipales de Bordeaux, 26 Fi 77



*Edwin D. ...
Cambridge ...
...*

Bibliographie

1929

C. Alfred-Duprat et R. Pourcin-Tournefeuille, *Bordeaux ... un jour !* Bordeaux, Marcel Mounastre-Picamilh

1930

C. Alfred-Duprat, *Bordeaux visions d'avenir ...*, Bordeaux, J. Bière

1932

C. Alfred-Duprat, « La Conquête du Ciel bordelais », *Essor mondain, artistique, sportif*, décembre 1932, Bordeaux

1957

J. et B. Guérin, *Des hommes et des activités autour d'un demi-siècle*, Bordeaux, S.E.B.

1975

R. Coustet, « Bordeaux utopique de Cyprien Alfred-Duprat », *L'urbanisation de l'Aquitaine*, Bordeaux, Fédération Historique du Sud-Ouest

1981

R. Coustet, « La maison cantonale de La Bastide », *Revue Historique de Bordeaux et du département de la Gironde*, Bordeaux

1997

M. Suffran, *Le rêve est une seconde ville. Trois urbanistes et visionnaires bordelais*, Bordeaux, Les Dossiers d'Aquitaine

2005

R. Coustet et M. Saboya, *Bordeaux, la conquête de la modernité*, Bordeaux, Mollat

2007

H. Bonin, B. Lachaise et F. Taliano-Des Garets, *Adrien Marquet, les dérives d'une ambition. Bordeaux, Vichy, Paris (1924-1954)*, Bordeaux, Confluences

2008

Ch. Callais et Th. Jeanmonod, « Cyprien Alfred-Duprat et l'urbanisme utopique classique », *Bordeaux années 20-30, portrait d'une ville*, Bordeaux, Le Festin

2011

M. Saboya, « Bordeaux...un jour ! Délices et dérives d'une utopie urbaine », postface de la réédition de *Bordeaux...un jour !*, Bordeaux, Le Festin

2015

J.-L. Fournier, *Automobiles Motobloc, La Marque Bordelaise*, Bordeaux, ALBD

CD-Rom

Cyprien Alfred-Duprat architecte (1876-1933). Bordeaux, des projets pour un siècle...

CD-Rom édité en novembre 2007 par les Archives municipales de Bordeaux, avec le soutien du ministère de la Culture - Drac Aquitaine, et réalisé par Franck Tallon et Marc Saboya dans le cadre d'un travail de valorisation des documents du fonds Alfred-Duprat numérisé par les Archives.

Crédits photographiques :
Archives municipales de Bordeaux,
Automobile Club du Sud-Ouest,
Franck Tallon,
Archives La Mémoire de Bordeaux Métropole,
musée des Arts décoratifs et du Design, Bordeaux.

Informations pratiques

Musée des Arts décoratifs et du Design

39 rue Bouffard
33000 Bordeaux
+ 33 (0)5 56 10 14 00
musad@mairie-bordeaux.fr
bordeaux.fr

Exposition présentée du
19 septembre au 9 novembre 2015,
de 14h à 18h, sauf le mardi et
le 1^{er} novembre

Exposition gratuite

Tarifs du musée :

Plein tarif 4 € / 2 € tarif réduit
Tarif réduit à destination des demandeurs d'emploi,
étudiants et groupes de plus de 10 personnes.
Gratuité pour les Amis de l'hôtel de Lalande,
les titulaires de la Carte Jeune (moins de 16 ans)
et leur accompagnateur, et les titulaires du
Pass Musées Bordeaux.

Visites

Pour les individuels :

Visite commentée des expositions tous les samedis
et dimanches à 15h (billet d'entrée + 3 euros).

Pour les groupes :

Visites sur rendez-vous. Contacter le service des
publics au 05 56 10 14 05 ou par email à l'adresse
suivante : artdeco.publics@mairie-bordeaux.fr

Suivez le musée sur Facebook, Twitter,
Instagram, Pinterest :

@MADD_Bordeaux #MADD_Bordeaux
#EnTrombe #CyprienAlfredDuprat

**Le musée des Arts décoratifs et du Design
adresse tous ses remerciements aux partenaires
spécifiques du projet**

Les Galeries Lafayette Bordeaux
Le Chapon Fin

**Il souhaite également vivement remercier
les prêteurs pour leur générosité**

Les Archives municipales de Bordeaux
L'Automobile Club du Sud-Ouest
La Mémoire de Bordeaux Métropole
Le musée d'Aquitaine

Robert Coustet, Jean-Luc Fournier, Marc Saboya et
Franck Tallon pour leurs contributions scientifiques

**Il souhaite enfin remercier les mécènes
qui l'accompagnent**

Château Haut-Bailly
mécène d'honneur

Frayssé & Associés
partenaire fidèle

Habitat, au Village du Meuble à Mérignac,
partenaire des Jeudis du design
Les Crus bourgeois du Médoc,
mécène des Jeudis du musée

Les Amis de l'hôtel de Lalande
Air France
Château Nairac
Château Launay
Société de négoce DIVA
et Station Ausone,
partenaire média

