

Sous la direction de
Robert CARVAIS, André GUILLERME, Valérie NÈGRE et Joël SAKAROVITCH

Édifice & Artifice

HISTOIRES CONSTRUCTIVES



Bucarest, « le Petit Paris ».

Un siècle de voirie, réseaux, hydraulique 1831-1939

Bogdan Andrei Fezi

Après un siècle marqué par l'influence française, entre 1831 et 1939, Bucarest accomplit son rêve d'intégration européenne. En 1831, le *Règlement Organique*, la première constitution des Pays Roumains, affirme la volonté « d'embellir la Ville de Bucarest et d'en faire une Ville à l'instar de celles de l'Europe ». À la veille de la Seconde Guerre mondiale, en 1939, le statut de ville européenne de la capitale roumaine est reconnu à l'échelle du continent. À l'occasion de l'Exposition Internationale de l'Eau de Liège, les Usines communales de Bucarest reçoivent la Médaille d'Or pour leurs travaux sur les rivières, égouts, barrages et réservoirs et, également, le Grand Prix pour des travaux édilitaires et d'urbanisme.

Pour accomplir son renouvellement au XIX^e siècle, Bucarest choisit le modèle parisien : la législation du domaine, l'enseignement de spécialités, les plans de la rectification du cours de la Dâmbovița, les grandes percées haussmanniennes, les lotissements ont des sources françaises. Grâce au système mis en place, la capitale roumaine devance les transformations haussmanniennes des autres villes européennes et, dès le début du XX^e siècle, lance des concours internationaux et développe ses propres conceptions urbaines.

Malheureusement, après la Seconde Guerre mondiale, ces transformations sont interrompues et l'histoire de tous ces exploits ne passe plus à travers le Rideau de fer élevé par les Soviétiques. Le régime communiste interdit, même aux Roumains, l'accès au propre passé jugé trop démocratique, car les projets de transformations urbaines restent enfermés aux Archives nationales jusqu'en 1996. Aujourd'hui, les historiens tentent de com-

bler ce manque d'information et se penchent sur un des cas les plus heureux illustrant la pérennité de l'influence française au monde : la Roumanie.

1. Le contexte historique

Le XIX^e siècle voit le peuple roumain confronté à deux événements d'importance nationale : l'Union des Principautés Roumaines et la proclamation de l'Indépendance. Les Roumains veulent s'affranchir d'un double protectorat : turc (installé depuis 1711 en Moldavie et depuis 1716 en Valachie) et russe (depuis 1828). Pour échapper à un Orient considéré oppressif, ils se tournent résolument vers l'Occident. Ayant la même origine latine et des intérêts stratégiques communs, la France représentera le meilleur soutien pour la création de la Roumanie moderne.

Quant à l'intérêt français pour la Roumanie, celui-ci est surtout d'ordre stratégique. L'avènement d'une *Zentraleuropa* germanique pousse la France à se rechercher des alliés à l'Est de l'Europe. Après avoir été soutenue, au temps de François I^{er}, par le sultan ottoman Soliman le Magnifique contre Charles Quint, la France en appelle maintenant à la Russie. Plus tard, suite à la révolution bolchévique de 1917, l'alliance se fera avec les pays qui avaient gagné l'indépendance en 1918 : la Tchécoslovaquie, la Pologne et la Yougoslavie. Dans ce contexte géographique et historique, il est dans l'intérêt de la France que la Roumanie, qui allait devenir, après l'Union de 1918, son plus grand allié dans le Sud-Est européen, soit un pays puissant.

Outre les raisons stratégiques, l'influence française en Roumanie est depuis toujours et avant tout culturelle. La conscience d'une France-sœur, d'un espace symbolique latin en parfaite communion, est vivement exprimée au XIX^e siècle. La plupart des personnalités roumaines de la politique, du droit, des arts et des sciences du XIX^e et du début du XX^e siècle achèvent leur éducation en France. Quant à l'influence linguistique, c'est l'une des plus probantes réussites, fondée sur l'origine latine commune aux deux peuples, fait de nature à apporter une contribution décisive à leur rapprochement. Pratiquement toute la bourgeoisie et l'aristocratie parle le français et l'essentiel de la terminologie moderne est française.

La forte influence française est d'autant plus impressionnante que les troupes de l'Hexagone ne sont jamais arrivées en Roumanie, sauf l'éphémère mission militaire envoyée par Napoléon III à Alexandru Ioan Cuza et celle du général Berthelot, pendant la Première Guerre mondiale. On assiste, au moins culturellement, à une « colonisation » sans la présence du colonisateur¹.

2. La Roumanie et le modèle français

Bucarest est une ville « spontanée² » qui doit être re-formée sur elle-même³. La conjoncture historique fait que, parmi les grandes puissances du monde occidental, c'est la France que la Roumanie choisit pour y chercher l'appui diplomatique et le modèle culturel dont elle avait besoin. Le fait que c'est toujours à Paris que la capitale roumaine trouve son modèle urbain est d'autant plus salubre. En effet, on peut affirmer que Paris est la seule ville européenne qui, à la moitié du XIX^e siècle, se restructure, et peut donc jouer le rôle de modèle de régularisation pour Bucarest. Avant l'arrivée d'Hausmann comme préfet de la Seine, en 1853, étaient déjà réalisés le boulevard de Strasbourg et la rue de Rivoli. En 1858 était achevé le « premier réseau », les boulevards de Sébastopol et Saint-Michel, de même que le prolongement de la rue de Rivoli. Les autres villes européennes importantes ne faisaient qu'entamer leurs grandes transformations : le Ring à Vienne, à partir de 1857, l'aménagement de Florence,

capitale de l'Italie entre 1864 et 1871, ou le plan d'extension de Barcelone, par Idelfonso Cerda, en 1859.

En Roumanie, après l'Union de 1859, sera adoptée toute une série de mesures législatives inspirées des lois, décrets et arrêtés français : il s'agit notamment de la *Loi pour l'adoption du système métrique*, du *Code pénal* (1865) ou du *Code civil* (1866), ayant pour modèle le *Code Napoléon*. À Bucarest, on réorganise l'administration de la ville par la *Loi Communale* (1864), inspirée du même modèle français. Pour assurer le financement de l'ouverture de nouvelles voies, la municipalité crée, en 1893, une Caisse des travaux de la ville de Bucarest, dont le règlement reproduit celui de la municipalité parisienne. En ce qui concerne la problématique urbaine bucarestoise, Paris sera le modèle pour la régularisation de la circulation et pour la réalisation de l'ordre urbain. À Bucarest, la procédure d'expropriation sera introduite en 1864 avec la *Loi d'expropriation pour cause d'utilité publique*, copiée sur la loi française similaire de 1841. La *Loi pour la création d'une Caisse des travaux de la ville de Bucarest* (1893) introduit la possibilité de réaliser des expropriations totales, procédure présente aussi dans le décret parisien du 26 mars 1852.

Les expropriations pour cause d'utilité publique sont demandées par toute la série de percées réalisées à partir de 1865. La première percée importante du XIX^e siècle est la rue Academiei, prolongée par d'autres boulevards et devenue l'axe Est-Ouest de la ville. La leçon française est bien apprise à Bucarest. Les percées se plient au contexte : parfois elles évitent les rues trop fréquentées en les doublant (comme l'axe Nord-Sud qui double la Calea Victoriei ou le boulevard Dacia qui double la rue Mihai Eminescu), parfois elles relient plusieurs segments de rues (C. A. Rosetti – Maria Rosetti ou le boulevard Dacia), souvent elles règlent des problèmes de convergence aux carrefours, comme la place Romană ou Foişorul de Foc.

La ville met tout en œuvre pour atteindre l'objectif de l'ordre urbain : elle crée des rues rectilignes ou prévoit des bâtiments rigoureusement alignés, ayant des hauteurs uniformes. Comme pour Paris, les boulevards en ligne droite seront longtemps une obsession bucares-

toise. La petite déviation de l'axe Est-Ouest devant l'hôtel Boulevard, au croisement avec la Calea Victoriei, sera critiquée même dans les journaux. La déviation de l'axe Nord-Sud de la ville à la hauteur de la place Romană fournira au conseil communal le prétexte de formuler la menace d'une éventuelle annulation du décret d'ouverture du boulevard.

Les immeubles alignés et de hauteur uniforme feront l'objet du *Règlement pour l'ouverture de nouvelles rues dans la capitale* de 1856, qui prévoit que « les bâtiments qui seront construits sur la nouvelle rue auront des façades et des hauteurs uniformes dans les mêmes conditions de distribution ». C'est ainsi que « la véritable réglementation haussmannienne » des contrats de vente parisiens⁴ acquiert à Bucarest le pouvoir d'une vraie loi. Elle est appliquée à la fois aux nouvelles percées et aux anciennes artères, telle la Calea Victoriei (fig. 1). Le *Règlement pour les constructions et alignements* (1878) introduit également, dans une première variante, des dispositions presque identiques à celles du décret parisien du 27 juillet 1859.

Dans le domaine architectural, les échanges avec la France sont toujours définitoires au XIX^e siècle. La plupart des architectes roumains font leurs études à Paris à l'École des Beaux-arts, tels Ion Mincu, I.D. Berindei, Alexandru Săvulescu, Dimitrie Maimarolu. Un nombre important de bâtiments représentatifs sont construits à Bucarest par des architectes français : le palais de la Banque Nationale (1883-1885) – Cassien Bernard et Albert Galleron ; l'Athénée roumain (1886-1888) – Albert Galleron (fig. 2) ; le ministère de l'Agriculture (1896) et la Faculté de médecine (1902) – Louis Blanc ; les Fondations royales Carol I^{er} (1891-1895), le palais de la Caisse des dépôts et consignations (1896-1900) et l'extension du palais de Cotroceni – Paul Gottereau ; le palais de Justice – Albert Ballu. Parmi les premiers architectes en chef de la ville se trouvent deux Français, Xavier Villacrosse et Michel Sanejouand.

Après une période dominée par influence de la stylistique architecturale française, c'est toujours grâce à la France que naît le style architectural roumain. Les travaux de Lecomte du Noüy pour la restauration de l'église de Curtea de



Fig. 1. Immeubles de hauteur constante sur une vieille rue, la Calea Victoriei.



Fig. 2. Le palais de la Banque Nationale (1883-1885), architectes Cassien Bernard et Albert Galleron.

Arges, selon le projet de Viollet-le-Duc, aboutissent à une prise de conscience de l'architecture roumaine. L'administration et la législation urbaines mises en place seront en grande partie inspirées du modèle français, de même que l'enseignement de spécialités et les organisations professionnelles. Ainsi, la section d'architecture est créée en 1865 à l'École des Beaux-arts de Bucarest. En 1891, est fondée la Société des architectes roumains. Le patrimoine roumain est préservé par la *Loi pour la protection des Monuments Historiques* de 1892.

La série de transformations administratives et législatives bucarestoises permettra, dès la seconde moitié du XIX^e siècle, la réforme de la voirie, qui culminera avec la réalisation d'un système de percées de type haussmannien.

3. L'aménagement de la Dâmbovița, une des plus longues percées haussmanniennes en Europe

Les travaux visant l'aménagement de la Dâmbovița (1878-1883) sont la plus vaste opération urbaine entreprise par l'administration de Bucarest au XIX^e siècle : l'abaissement de 6 mètres du lit de la rivière, la modification totale de son tracé, qui est simplifié par l'élimination des bras secondaires et des îles du milieu des eaux et la réalisation finale d'une percée longue de 7 kilomètres, accompagnée de remembrements parcellaires et de lotissements. Les travaux ne seront entièrement terminés qu'en 1901 et vont englober quatre fois le budget annuel de la ville de 1880.

Les premiers projets de canalisation datent de 1739-1740 et appartiennent à un Français, J. V. Flachet⁵. Celui-ci propose au prince Constantin Mavrocordat l'installation d'une pompe et de conduits d'eau. Les travaux d'assainissement de la Dâmbovița sont poursuivis par l'ingénieur français Jean-Baptiste Marsillon, invité à Bucarest par le Prince Știrbei. En 1847 il inaugure la distribution de l'eau et l'assèchement du parc Cișmigiu ainsi que la mise en fonction des fontaines publiques et l'adduction d'eau pour plusieurs maisons sur le Podul Mogoșoaiei (actuellement Calea Victoriei)⁶, avec des pompes amenées de Paris⁷. Après son départ en 1848, sa place sera occupée jusqu'en 1866 par le mécanicien français Gilbert. Entre 1866 et 1869, l'ingénieur français Eugène Lalbin assure la direction des fontaines. En 1862, l'ingénieur français Charles de Freycinet, de passage en Roumanie, soumet à la municipalité l'esquisse d'un projet pour l'alimentation en eau. En 1864, un envoyé du prince Alexandru Ioan Cuza à Paris fait savoir aux autorités administratives roumaines qu'un groupe de français propose la canalisation de la Dâmbovița et la création d'une compagnie de navigation⁸. On apprend aussi qu'Aristide Dumont, chef de la mission française des travaux publics, est appelé à Bucarest par le prince Cuza⁹.

Le premier projet de creusement du lit de la rivière date de 1870-1871¹⁰. Le plan se heurte, en effet, à un problème majeur : le tracé de la Dâmbovița est trop sinueux, trop long et avec une pente d'un mètre par kilomètre, jugée trop faible

pour le bon écoulement de l'eau. La solution radicale qui sera appliquée entre 1878 et 1883 est déjà analysée, en 1874, dans les pages du *Journal de Bucarest* : « Au lieu de baisser le niveau, il faudrait donc raccourcir le parcours en coupant les coudes les plus prononcés. Ceci, il est vrai, entraînerait des expropriations coûteuses : 40 à 50 maisons à abattre, terrains à acheter, dépenses d'environ 900 000 francs »¹¹. Il ne s'agit donc plus de l'aménagement d'une rivière mais de la modification de son cours en effectuant des opérations urbaines spécifiques aux ouvertures des nouvelles artères.

La mairie signe, en 1875, un contrat avec M. Guilloux, ingénieur des Ponts et Chaussées en France et ancien directeur des chemins de fer royaux roumains, pour « des études et des projets visant la construction des canaux et pour la distribution de l'eau dans la ville de Bucarest »¹². Les projets seront achevés en 1876.

En 1878, la commune examine la possibilité d'un « creusement du lit de la rivière Dâmbovița, selon le plan et l'étude qui sont désormais prêts et à la disposition du Conseil, réalisés depuis deux ans déjà, avec l'argent d'un emprunt de 8 millions, creusement qui peut être commencé tout de suite »¹³. L'étude est approuvée par la décision de la commune et ratifiée par la *Loi pour la canalisation de la Dâmbovița*, du 10 juillet 1878. Les expropriations commencent la même année.

En 1879, on approuve « les plans pour le tracé de la canalisation de la Dâmbovița, présentés par l'ingénieur en chef », Grigore Cerchez¹⁴ (fig. 3). La circonspection de Cerchez avaient déjà poussé le conseil communal à demander de l'aide technique à la France, en la personne de « monsieur Fortia [Fortin], responsable des eaux à Paris, pour qu'il vérifie tous ces travaux »¹⁵. Par la suite sont appelés les ingénieurs Pierre Culmann et Arnold Bürkli-Ziegler de Zürich et l'ingénieur Léon Lalanne¹⁶, inspecteur général des Ponts et Chaussées de France, membre de l'Institut de France, directeur de l'École polytechnique¹⁷.

L'appel d'offres final pour les travaux de rectification de la Dâmbovița aura lieu en 1880, remporté par le français Albert Boisguerin¹⁸ (fig. 4). Le coup d'envoi officiel est donné le 2 novembre 1880 par le prince Carol. En 1882, suite à un supplément au cahier des charges, Boisguerin doit construire aussi les deux ponts prévus en béton,

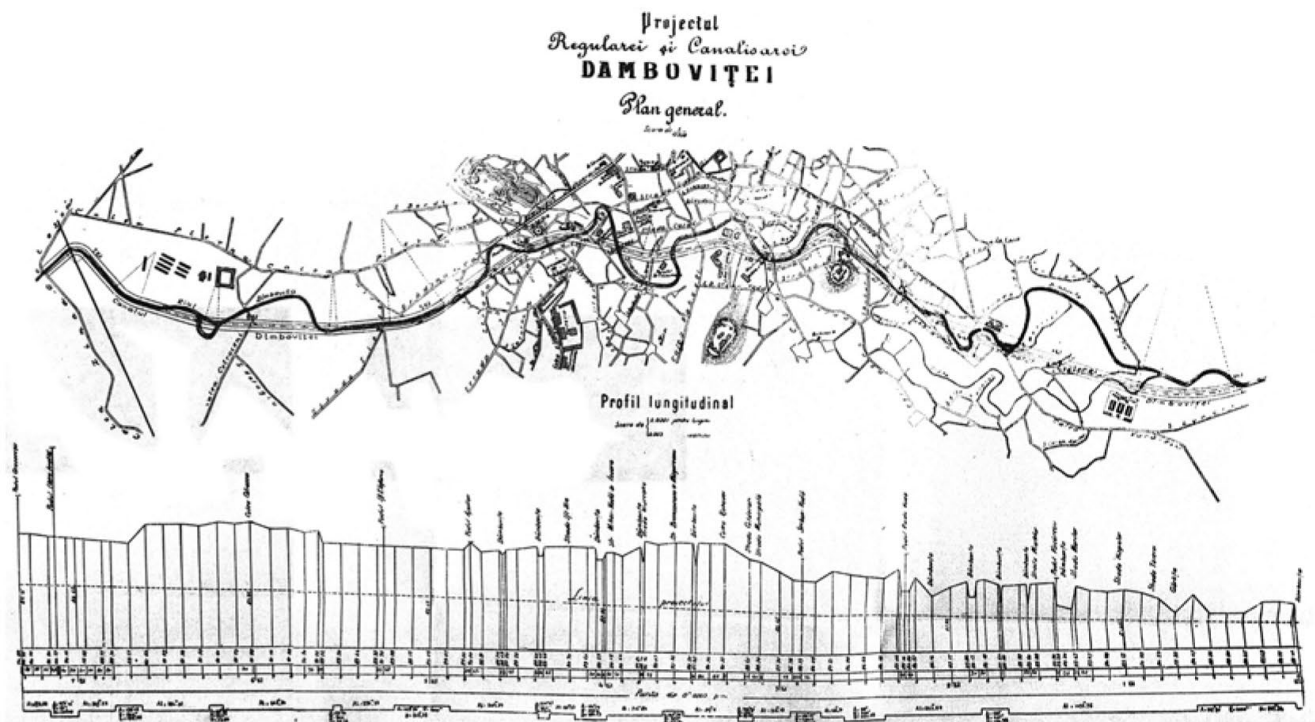


Fig. 3. Le plan de régularisation et de canalisation de la rivière Dâmbovița, 1878-1883.



Fig. 4. Les quais de la rivière Dâmbovița après les travaux de régularisation inaugurés en 1883.

car « les travaux réalisés par l'entrepreneur de la Dâmbovița sont bien faits »¹⁹.

L'ancien tracé de la Dâmbovița n'est presque plus reconnaissable aujourd'hui. On aurait pu profiter de l'ancien cours pour le transformer en boulevard sans avoir à recourir à des expropriations mais, comme l'ancien tracé était sinueux, ce choix a été probablement écarté. De tous les bâtiments qui bornaient la rivière avant la rectification, un seul est resté en place c'est l'auberge de Manuc. Le siège de la mairie même est touché par

les démolitions, car le bâtiment construit en 1843 par l'architecte en chef de la ville, Xavier Villacrosse, est démoli en 1882. En septembre 1881, suite à un appel d'offres, est choisie l'entreprise qui se chargera de la canalisation, la Compagnie Marseillaise de ciments du Midi²⁰.

Ainsi, en dépit de concurrence européenne et de l'apparition sur le marché de sociétés roumaines, les travaux liés à la rivière Dâmbovița au XIX^e siècle seront confiés exclusivement à des entrepreneurs français, à Marsillon en 1847, à Boisguerin en 1880 et à la Compagnie Marseillaise de ciments du Midi en 1881.

La rectification de la rivière pousse la commune à des opérations de lotissement. En 1886, on attribue déjà des terrains vendus aux enchères, situés au bord de « l'ancien cours de la Dâmbovița au pont Rahova »²¹. Les ventes se poursuivent et la mairie approuve un nouveau « projet de lotissement et de valorisation des terrains de la commune situés sur la rive droite de la Dâmbovița, au niveau des bains Mitrașevsky, et des terrains du ruisseau de Rahova », au niveau de l'actuelle place des Nations Unies. Même si ces travaux n'ont pas transformé la Dâmbovița en un axe de circulation majeur de la ville, l'ampleur des opérations a mis

Vu leur proximité, les travaux du boulevard sont traités de concert avec ceux de la rivière de Dâmbovița par les stipulations de la *Loi pour la création de quais et autres travaux sur la rivière de Dâmbovița*, (1865), de la *Loi pour la rectification du cours de la Dâmbovița de son détour de Bontesu jusqu'au pont Paliciu*, (1865)²⁴, c'est-à-dire parallèlement aux travaux d'aménagement de la Dâmbovița (1882-1883), qui vont modifier le cours de la rivière. Les expropriations, le tracement et les plantations d'arbres qui accompagnent le prolongement du boulevard avancent vers l'Ouest, par étapes. En 1884 on ouvre le boulevard [Regina] Elisabeta (fig. 7) et, en 1896, on réalise les dernières plantations et le pavage à l'extrémité ouest du boulevard, appelée Independentei [Eroii Sanitari]. Le prolongement de cet axe majeur de la ville dans le sens contraire, à l'Est du bâtiment de l'Académie [Université], envisagé dès 1865, est décrété en 1890 et à pour résultat les actuels boulevards Carol I^{er} et Pache Protopopescu. Le rythme des travaux est très soutenu car, dans les années 1890, les fonds alloués par l'administration aux travaux d'ouverture de nouvelles voies atteignent 33 % du budget de la commune, leur valeur maximale jusqu'à la période de l'entre-deux-guerres²⁵. Au terme de ces travaux, l'axe Est-Ouest traverse la capitale sur tout son diamètre, réalisation réunissant les fonds, l'expérience et la fierté bucarestoise : le Boulevard, cette « œuvre, la seule œuvre dont on fait parade »²⁶.

Le mensuel parisien illustré *Le Monde moderne* nous dévoile, en 1897, l'aspect de cette artère : « l'interminable boulevard Elisabeth, au milieu de plantureuses bâtisses qui profilent fièrement leurs quatre étages et des sifflements des tramways électriques à fil aérien, la rencontre inattendue d'un chariot attelé de quatre buffles, suivi d'un paysan aux pieds ficelés, jette une note pittoresque des plus puissantes »²⁷.

La ressemblance de l'artère bucarestoise avec la création de l'axe Est-Ouest parisien est évidente mais accidentelle, car Bucarest copie uniquement les mécanismes français et non pas la forme des boulevards parisiens. Aucune des deux opérations n'avait été conçue dans l'idée de traverser la ville toute entière. Comme à Paris pour la rue de Rivoli, les travaux ultérieurs se font à Bucarest par étapes, en y rajoutant des prolongements jusqu'en



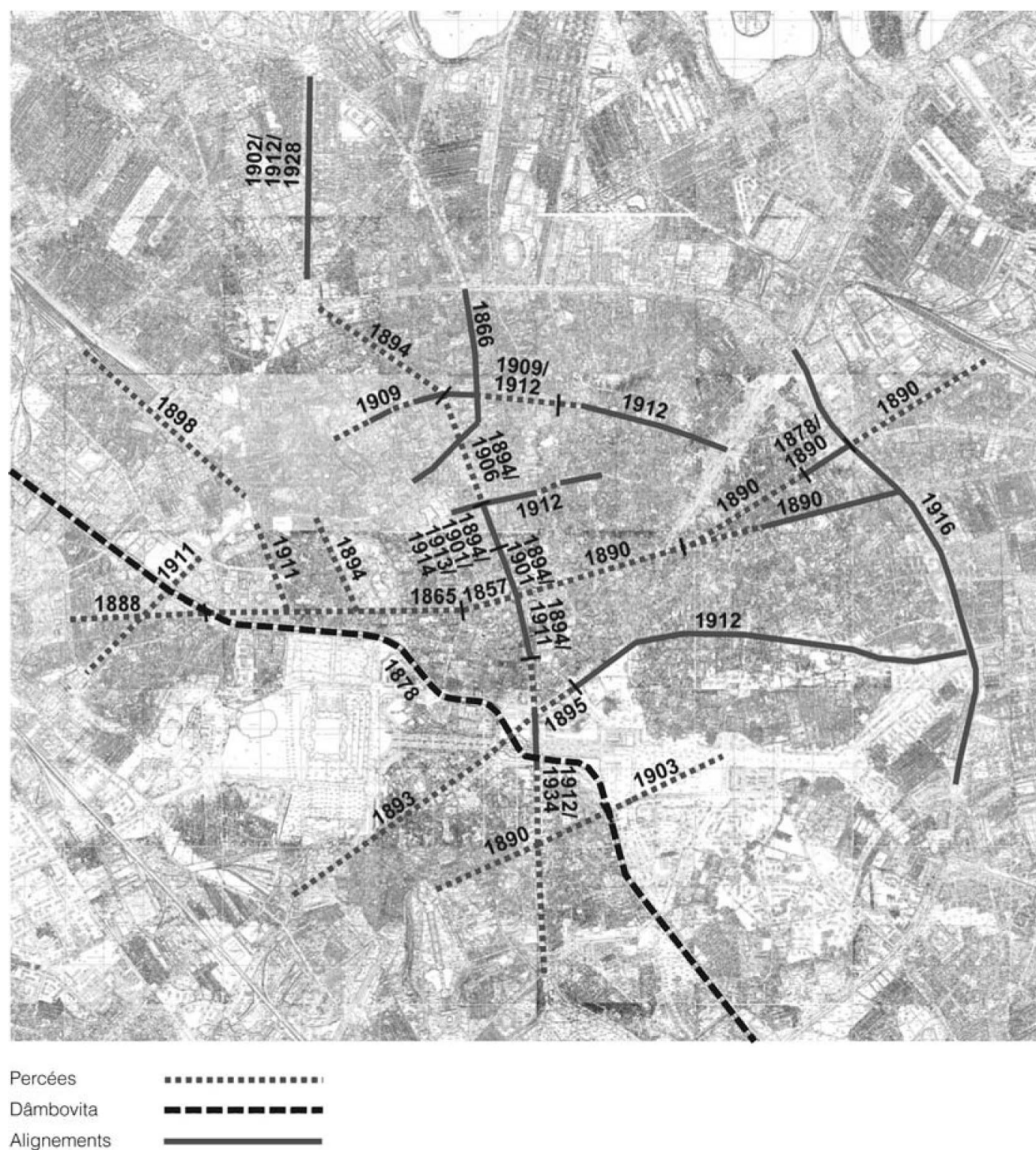
Fig. 7. Une percée haussmannienne, le boulevard Regina Elisabeta.

1890, l'objectif de traverser la ville sur tout son diamètre n'étant pas prévu lors de la création de la rue initiale en 1857-1858. Malgré les similitudes, la réalisation de l'axe Est-Ouest de Bucarest n'est pas la copie d'une forme parisienne, mais l'illustration d'un processus urbain récurrent.

Cette opération urbaine, le prolongement de la rue Academiei, qui devient ainsi l'axe Est-Ouest de la ville, représente aussi le test de maturité de l'administration bucarestoise qui commencera désormais des travaux à l'échelle de la ville entière (fig. 8). En recourant aux mêmes procédés urbains, l'axe Nord-Sud est réalisé, le système des radiales est amélioré, les anneaux sont renforcés ou percés, des diagonales sont ouvertes, des places sont créées. Le Bucarest de nos jours serait méconnaissable sans cette série d'opérations urbaines d'origine française appliquées à l'échelle de la ville entière.

Malgré les ressemblances, la réalisation des axes Est-Ouest et Nord-Sud de Bucarest n'est pas une copie de la forme parisienne, mais un exemple de processus urbain récurrent apparaissant comme suite à la mise en place d'un mécanisme administratif et législatif d'inspiration haussmannienne. Par cette création *ex nihilo* des deux axes majeurs, Nord-Sud et Est-Ouest, inscrits dans le contour circulaire de la ville, Bucarest ne copie plus le modèle parisien, mais un archétype de la ville, en forgeant sa propre identité.

Dès le début du XX^e siècle, Bucarest s'émancipe du modèle français pour entrer en synchronie ou même devancer la pratique urbaine européenne. Il se lance, à partir des *Conditions pour les constructions sur les boulevards et les quais*,



de 1897, dans un processus urbain de renforcement de sa propre image de cité-jardin et d'amélioration de sa structure urbaine selon le paradigme radioconcentrique.

5. Bucarest crée sa propre identité

Les transformations de Bucarest, inspirées du modèle parisien, prennent le pas, au XIX^e siècle,

sur d'autres villes européennes. La première percée bucarestoise du type haussmannien – le prolongement de la rue Academiei, qui allait devenir l'axe Est-Ouest de la ville – est commencée dès 1865, tandis que les autres villes où l'haussmannisme a engendré de grands travaux réagissent avec un certain retard. Bruxelles ouvre les boulevards Haïnaut, du Nord et Anspach entre 1867 et 1871. Prague réalise ses percées après 1893, Zagreb après 1896. En Italie, la loi d'expropriation pour cause d'utilité publique date de 1865, donc une année après la Roumanie, et le projet de percée de la Via Nazionale à Rome n'est adopté qu'en 1871.

Au tournant du siècle, Bucarest dépasse la phase d'assimilation pour entrer dans celle de la synchronisation avec le reste de l'Europe. La capitale roumaine s'oriente vers une production architecturale moderne de grande envergure. Ses travaux édilitaires reçoivent des grands prix internationaux. Rappelons également le *Concours pour la réalisation d'un projet général d'urbanisme de la ville de Bucarest* de 1906, treize ans avant Paris, et le *Plan général d'urbanisme* de 1921, comme preuves du degré de maturité atteint par l'administration bucarestoise de l'époque.

Se fondant sur les acquis d'une longue période d'influence française, Bucarest construit sa propre identité urbaine.

6. Le modèle français aujourd'hui

Secoué par les bouleversements politiques qui ont profondément marqué la Roumanie au cours du XX^e siècle, Bucarest renoue aujourd'hui avec son passé. Après l'effondrement du régime totalitaire communiste roumain, en 1989, la France et la Roumanie reprennent leur relation privilégiée commencée y a un siècle. Aujourd'hui, le modèle français est à nouveau d'actualité. La France cherche à faire valoir le rôle qu'elle a joué au XIX^e siècle. Le gouvernement français, « le premier d'Occident invité à Bucarest, fera tout pour aider à la reconstruction du pays », précise la délégation officielle en visite à Bucarest dès le

10 janvier 1990, un mois après la chute de Ceaușescu. En 2002, la France se place au premier rang des investisseurs étrangers en Roumanie et au troisième rang des partenaires commerciaux. À Bucarest, tout comme pour les travaux du XIX^e siècle, la concession du système d'alimentation en eau et de canalisation est attribuée en 2000 à une société majoritairement française, Apa Nova Bucuresti, filiale de Vivendi Water. Il en est de même pour le gaz du sud de la Roumanie qui, en 2005, est acheté par Gaz de France.

Les projets d'urbanisme actuels reprennent quelques-unes des idées du début du siècle passé empruntées à la France. Une étude commandée par la municipalité, en 2000, prévoit pour le développement de Bucarest une structure urbaine radio-concentrique et recommande comme solution momentanée, pour des raisons de coût et d'environnement, le renforcement de la structure concentrique²⁸. On rétablit ainsi le paradigme présent depuis le XIX^e siècle dans la structure urbaine bucarestoise. Le *Programme de développement de la Municipalité de Bucarest. 2005-2008* envisage « le développement de nouveaux couloirs de transport par la réalisation de percées et pénétrations dans le système de rues de Bucarest »²⁹. La mairie prévoit un boulevard reliant la place Victoriei, la rue Buzești, la rue Berzei et la rue Uranus, pour la création duquel on fera appel aux mêmes procédures héritées de Paris et appliquées au XIX^e siècle : expropriations, élargissements, percées. Une fois de plus, l'influence française remodèle la ville.

Un siècle après sa naissance, le mythe du « Bucarest, le Petit Paris » se voit ressuscité comme représentation idéalisée de la capitale roumaine à son Âge d'or. En effet, au-delà des ressemblances illusoires et passagères, les mécanismes mis en place sous l'influence de la France sont redevenus une réalité de nos jours, exprimant ainsi la volonté de la ville d'améliorer aussi bien sa fonctionnalité que son esthétique, de se remodeler à nouveau.

NOTES

1. N. Djuvara, *Le Pays roumain entre Orient et Occident. Les Principautés danubiennes au début du XIX^e siècle*, Paris, 1989, p. 308.
2. Selon la classification de P. Landry et A. Lenoir, de 1854, en villes « spontanées » et villes « planifiées », reprise par P. Lavedan dans son *Histoire de l'urbanisme* de 1926.
3. Selon Pierre Pinon, la ville reformée correspond aux idées parisiennes du XIX^e siècle. Voir J. des Cars, P. Pinon, *Paris. Haussmann. « Le Pari d'Haussmann »*, Paris, Édition du Pavillon de l'Arsenal, Picard Éditeur, 1991, p. 44.
4. *Ibid.*, p. 97.
5. I. Cazan, « Préoccupations pour la modernisation de la ville de Bucarest », *B.MIM. Bucarest*, XI, 1992, p. 129.
6. *Monitorul Comunal al Primariei Bucuresti* [*Le Moniteur Communal de la Mairie de Bucarest*] (MCPB), Bucarest, n° 2, 11 janvier 1880, p. 20.
7. C. C. Giurescu, *Istoria Bucureștilor din cele mai vechi timpuri pînă în zilele noastre* [*Histoire de Bucarest des origines à nos jours*], Bucarest, 1966, p. 127.
8. A. D. Xenopol, *Domnia lui Cuza* [*Le règne de Cuza*], II, Iassy, 1903, p. 368.
9. « La Question de l'eau », *Le Journal de Bucarest*, Bucarest, n° 192, 1872, p. 2.
10. Mentionné dans l'exposé du maire D. Cariagdi, *MCPB, Bucarest*, n° 3, 21 janvier 1880, p. 30.
11. « La Dimboviza », *Le Journal de Bucarest*, Bucarest, n° 374, 1874, p. 1.
12. Mentionné dans la séance extraordinaire du conseil communal du 28 mai 1881, *MCPB*, n° 25, 4 juillet 1881, p. 231.
13. Séance du conseil communal du 25 octobre 1877, *MCPB*, Bucarest, n° 1, 11 jan. 1878, p. 477.
14. Séance ordinaire du conseil communal du 3 (15) mars 1879, *MCPB*, Bucarest, n° 12, 24 mars 1879, p. 190.
15. Séance ordinaire du conseil communal du 31 (12) mai 1879, *MCPB*, Bucarest, n° 23, 14 juillet 1879, p. 328.
16. Exposé du maire D. Cariagdi, *MCPB*, Bucarest, n° 3, 21 janvier 1880, p. 29.
17. Séance extraordinaire du conseil communal du 4 (16) septembre 1881, *MCPB*, Bucarest, n° 37, 26 septembre 1881, p. 334.
18. Séance extraordinaire du conseil communal du 20 (2) septembre 1880, *MCPB*, Bucarest, n° 44, 16 octobre 1880, p. 539.
19. Séance ordinaire du conseil communal du 7 (19) octobre 1882, *MCPB*, Bucarest, 30 octobre 1882, p. 470-471.
20. Séance extraordinaire du conseil communal du 21 (2) septembre 1881, *MCPB*, Bucarest, n° 38, 3 octobre 1881, p. 337.
21. Séance du conseil communal du 3 février 1886, *MCPB*, Bucarest, n° 9, 2 mars 1886, p. 82.
22. Archives nationales, Fonds du ministère des Travaux publics, 1830-1944, l'ordre n° 7794 du 19 décembre 1864, dos. 4/1864, f. 10 et 11, r/v.
23. *Ibid.*, f. 12, r/v et 13 r.
24. Arch. Nat., Fonds du ministère des Travaux publics, 1830-1944, dos. 4/1864, f. 14-15.
25. Cincinat Sfintescu, « Urbanistica speciala [L'Urbanisme spécial] », *Urbanismul. Monitor al uniunii oraselor din România* [*L'Urbanisme. Moniteur de l'union des villes de Roumanie*], XI (III), Bucarest, 1934, n° 9-10, sept.-oct., p. 396.
26. Séance du conseil communal du 22 juin 1893, *MCPB*, Bucarest, n° 31, 1893, p. 287-288.
27. J. Loverno, « Bucarest », *Le Monde moderne*, Paris, III, 1897, p. 1.
28. Japan International Cooperation Agency, *The Comprehensive Urban Transport Study of Bucharest City and Its Metropolitan Area*, 2000, p. 19.
29. G. Udriste (coord.), *Le Programme de développement de la Municipalité de Bucarest. 2005-2008* [*Programul de dezvoltare a Municipiului Bucuresti. 2005-2008*], Primaria Municipiului Bucuresti, 2005, p. 12.