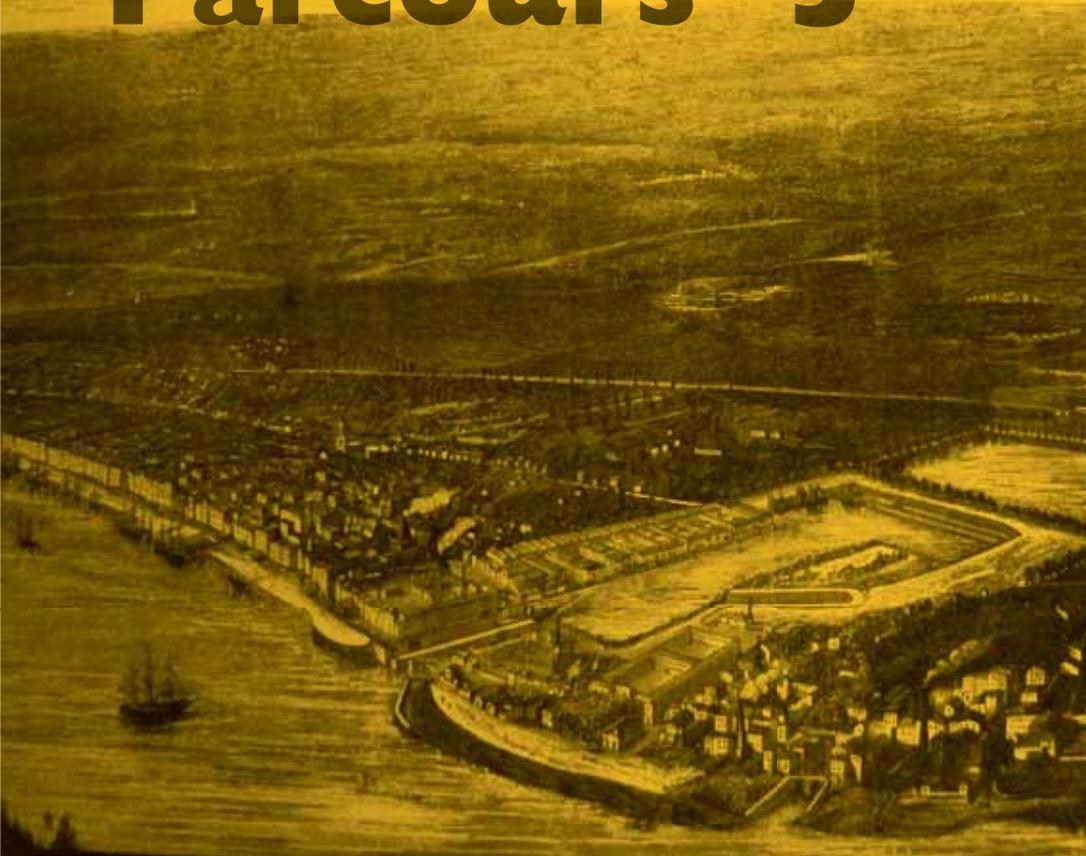


Parcours #5



BORDEAUX PORTE OCÉANE

POUR DÉCOUVRIR ET COMPRENDRE COMMENT BORDEAUX A ÉVOLUÉ ET SU CONCILIER PATRIMOINE ANCIEN ET CONTEMPORAIN.

POUR CE CINQUIÈME PARCOURS DANS LA VILLE DE PIERRE, LA MISSION RECENSEMENT DU PAYSAGE ARCHITECTURAL ET URBAIN (MIRPAU) VOUS PROPOSE UNE GRANDE BOUCLE DANS LE QUARTIER BORDEAUX MARITIME. LES BASSINS À FLOT ET BACALAN SONT RICHES DES TRACES DU PASSÉ DU GRAND PORT QUE FUT BORDEAUX JUSQU'À LA FIN DU XX^e SIÈCLE. CES TERRITOIRES À L'AVENIR PROMETTEUR APPARTIENNENT AU PATRIMOINE MONDIAL DE L'HUMANITÉ ET SONT LABELLISÉS « VILLE ET PAYS D'ART ET D'HISTOIRE ».

UN PORT EN AVAL

● Nautilus - Ecluses - Bassins à flot

Ce hangar, où prendra bientôt place l'INSEEC, est un témoignage des anciens entrepôts qui longeaient tous les quais de Bordeaux. L'architecte Charles Brun a laissé plusieurs dessins de ces architectures métalliques assez sophistiquées, à l'appareillage de briques souvent colorées. Aujourd'hui, le « Nautilus » se situe à un endroit stratégique pour le développement de l'agglomération : au débouché du futur pont Bacalan-Bastide. En face, sur une partie du site des forges du Grand port maritime, s'implantera, d'ici 2014, le centre culturel et touristique du vin. Le port de Bordeaux retrouvera ainsi une nouvelle entrée monumentale dans le quartier des bassins à flot. Dès le XVIII^e siècle, les tentatives ont en effet été nombreuses pour créer des docks à Bordeaux. Le décret impérial du 26 juillet 1867 a finalement autorisé les travaux à Bacalan. Les plans, adoptés en



Le bassin à flot, carte postale ancienne (Mémoire de Bordeaux).

1868, prévoyaient d'abord un seul bassin complété d'un réservoir d'alimentation. D'une surface de 8 ha, présentant 1700 m de quais pour 70 navires, deux écluses de 13 et 22 mètres de large permettent encore le passage de bateaux de toutes sortes. Les ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées Joly de Boissel, La Roche-Tolay et Régnault élaborèrent ce projet dont les travaux débutèrent en 1868. Le premier bassin inauguré en 1879 fut achevé en 1882. Des docks furent construits auprès en deux séries de bâtiments parallèles : le magasin aux laines, en 1879, et la halle métallique (1881-1885), entre lesquels s'implanta un vaste dépôt de charbon. La capacité d'accueil du port de Bordeaux passa ainsi, à la fin du XIX^e siècle, de 4 à 6 kilomètres.

● Base sous-marine



La base sous-marine en construction, 1941 (Mémoire de Bordeaux).

Un des aspects les plus singuliers de l'occupation fut l'activité très particulière qu'elle donna au port de Bordeaux. La *Kriegsmarine* y installa, avec la collaboration de l'organisation *Todt*, une base de sous-marins à l'épreuve des plus gros bombardements. Début 1941, la construction de l'U-Bunker commença, sous la direction de l'amiral Angelo Parona. L'Organisation *Todt* employa 2500 prisonniers ou requis (Français, Russes, Espagnols, Portugais...) Achevé en 1943, le bunker occupe un parallélogramme de 235 par 162 mètres et 22 mètres de haut. La tour annexe de 58 par 73 mètres a 27 mètres de hauteur. Au nord-ouest, un autre bunker abrite des cuves à mazout. Mais c'est l'U-Bunker qui demeure le plus monumental, avec son toit de 7 mètres d'épaisseur reposant sur des poutrelles d'acier et ses onze alvéoles munies de deux ponts roulant, pouvant accueillir 15 vaisseaux. En octobre 1942, la B.S.M. put accueillir les premières flottilles. 197 missions furent accomplies, ce qui représente 97 navires coulés avec un total de 526.976 tonnes jusqu'à ce que la base soit abandonnée, fin août 1944.

● Pertuis

Tandis que le premier bassin à flot fut achevé en 1879, en 1906 la Chambre de commerce de Bordeaux entreprit la construction d'un nouveau bassin à flot achevé six ans plus tard. Un pertuis mit en relation les deux bassins. Paul Courteault, au cours d'une promenade sur les bassins à flots, s'exclama en 1913 : « On se croirait vraiment en Flandre ou en Hollande ; ce que l'on a sous les yeux, c'est Bordeaux, mais ce pourrait être Anvers ou Amsterdam. ».

Le pont du Pertuis est créé lors de la réalisation du second bassin à flot. Ce pont pivotant sur rail

a permis le passage de tout type de véhicules, y compris les trains. Logé dans un bassin de pierre de taille, il était réalisé en charpente métallique et doté d'une chaussée en bois. De chaque côté, une passerelle permettait la traversée des piétons. Ce pont long de 53 mètres tournait sur un pivot ; il couvrait un pertuis de 26 mètres. Mu par un système de câbles métalliques et de poulies, il était entraîné par une machine *Westinghouse*. D'une longueur de 53 mètres, il reposait sur un pivot installé dans un terrassement.

Victime de l'usure, le pont du Pertuis a été remplacé par un pont moderne. Sa démolition a provoqué beaucoup d'émois mais elle a fait prendre conscience de la nécessité de porter plus d'attention au patrimoine industriel du port de la Lune.

● Formes de radoub

La première forme de radoub, destinée à assurer sur place la réparation et la maintenance des navires marchands hauturiers de plus en plus nombreux, fut construite dans le même temps que le premier bassin à flots. La création d'une seconde forme de radoub, plus petite, fut prescrite en 1892. Ces ouvrages sont de forme allongée, et présentent des longueurs de 110 et 150 mètres, pour une largeur de 15 mètres. La petite forme



Le quai de Bacalan devant le magasin des vivres, dessin de Séverin, lith. de Lége, XIX^e siècle (Mémoire de Bordeaux).

présente bien, en plan, la forme de la proue d'un navire. La grande, elle, se termine en demi-cercle prolongé par une pointe. Les parois des deux bassins sont construites en très épaisse maçonnerie ; des escaliers les desservent sur toute la hauteur pour que les ouvriers puissent travailler sur l'ensemble de la coque des navires. La machinerie des pompes est de type *Westinghouse*, le circuit hydraulique a été conservé et le

remplissage et la vidange se font toujours par un canal qui se déverse dans le bassin à flot. L'édifice abritant la machinerie, ainsi que sa remise, sont des constructions modulaires en pans de fer à hourdis de brique, typiques d'un modèle créé en 1881 par l'architecte du Port Pierre-Charles Brun. L'ensemble a été inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques en 2008. Une des formes sera bientôt remise en service.

D'UN MARAIS A UN MAGNIFIQUE PAYSAGE INDUSTRIEL

● Magasin des vivres



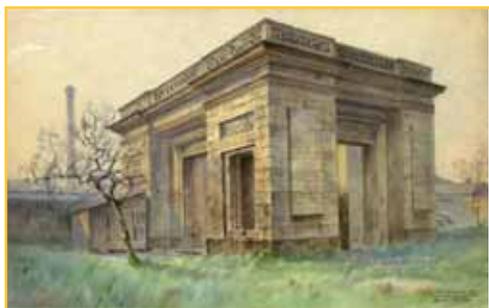
Les magasins vus de la place Raulin, dessin XIX^e siècle (XXVIII D cl 2636).

Pour la Marine, l'ingénieur Joseph Teulère a dessiné en 1785 le gigantesque établissement des vivres. Sa destination était la fabrication, le conditionnement et le stockage des denrées de la marine royale. Les locaux immenses (plus de 25 000 m²) étaient distribués autour de cinq grandes cours. La plupart, bâtis d'un matériau médiocre, ne présentait pas d'intérêt esthétique, si ce ne sont leurs extraordinaires charpentes. La partie centrale du bâtiment d'entrée sur la rue Achard formait, avec les deux pavillons au-devant, une cour ouverte sur le fleuve avant que les bords de Garonne ne soient colmatés et élargis, à cet endroit, de 150 m environ vers l'Est. L'avant-corps combine des baies en plein-cintre et rectangulaires surmontés d'un fronton triangulaire. L'ensemble marqué de profonds refends est sommé d'un attique où figure la vignette qui ornait les papiers de l'amirauté. Les pavillons aux murs à bossages alternent baies en plein-cintre et oculi. Ils servaient de tuerie pour le bétail et un atelier spécial fut affecté à la préparation des

viandes et des tablettes de bouillon pour les marins malades à bord des navires de l'État. Un projet de mise en valeur de ces bâtiments est en cours.

● Pavillon Richelieu

La fabrique de jardin qui subsiste aujourd'hui à l'état de vestiges dans les locaux de l'entreprise Decaux, est située sur l'ancien domaine de La Croix-Maron. Le pavillon aurait été construit vers 1780 et son nom de Richelieu vient peut-être de ce que M. de Pontet, grand seigneur, recevait dans sa maison de plaisance ce célèbre gouverneur. Le pavillon se situait à l'origine en bordure de Garonne, sa façade principale ouvrait sur le fleuve. Il est depuis, comme le magasin de vivres, éloigné de la rivière. Cette mutation du territoire du quai de Bacalan commença en mai 1837 où le domaine fut vendu pour être transformé en chantier naval.



Le vieux Bordeaux, pavillon Louis XVI rue Achard, aquarelle, E. Fontan, 1913 (XXVIII E 2 rec 40).

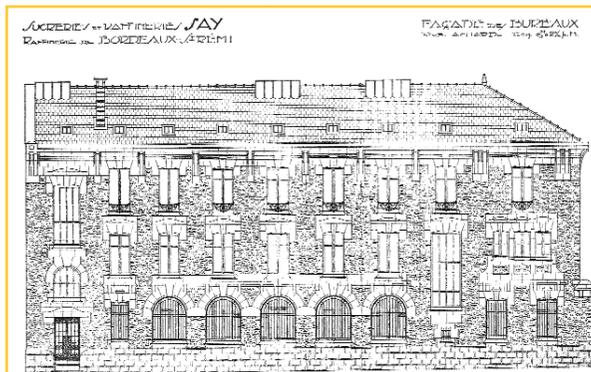
Le pavillon se composait d'un seul rez-de-chaussée ouvert sur trois façades par de grandes embrasures au fond desquelles s'inscrit une haute porte rectangulaire avec chambranle, moulure, corniche et frise sculptée. De chaque côté de la façade principale, les fenêtres latérales étaient surmontées d'un bas-relief représentant à droite une nymphe à demie-couchée, à gauche un berger assis sur un tronc d'arbre et jouant de la flûte. Ces sculptures, encore visibles au début du XX^e siècle, ont disparu. L'édifice est encore couronné d'une balustrade. L'intérieur comprenait un grand salon ovale dont il ne reste que le mur de ceinture. Ce pavillon en ruine est le seul témoignage de l'architecture des jardins des maisons de plaisance de Bacalan, au XVIII^e siècle.

● Chais Mestrezat

Les chais Mestrezat s'implantent à Bacalan au début du XX^e siècle à l'emplacement de l'ancien entrepôt de tabacs, fondé en 1843, et reconverti en écuries impériales sous Napoléon III. Originaire de Vérone, la famille Mestrezat s'affirme depuis 1815 comme l'une des principales maisons de négoce en vin à Bordeaux. En 2000, la fusion de la société Mestrezat et de la Maison Cordier (fondée en 1886) donne naissance au groupe Cordier Mestrezat Grands Crus qui constitue aujourd'hui le premier négociant en vin de Bordeaux. Situé au numéro 109 de la rue Achard, l'ensemble architectural des chais fait actuellement l'objet d'une vaste opération immobilière prévoyant la réalisation d'environ 250 logements, à partir du patrimoine bâti existant. Les chais Mestrezat constituent à l'évidence l'un des plus beaux vestiges de la tradition négociante et portuaire du quartier de Bacalan.

● Raffinerie Say

A l'image des grandes industries qui peuplent les berges de Bacalan et caractérisent le paysage de la rue Achard, les sucreries et raffineries Say occupaient de vastes terrains au nord des emprises des aciéries de Longwy. Le développement de la raffinerie Say est assez considérable dans l'entre-deux-guerres. Au n° 176, l'architecte Louis Augereau construit les bureaux et logements pour le personnel de la raffinerie, en 1925. Ce bâtiment et son portail intégré s'alignent sur la rue et représentent la modernité de l'entreprise. L'aspect organique de l'architecture se lit le mieux dans la façade principale. Chaque travée correspond à la fonction des espaces intérieurs : haute



Élévation principale des bureaux de la raffinerie, rue Achard, L. Augereau, arch., 1925 (Autorisations de voirie, série 50 O).

travée assemblant linteaux droits, en arc segmentaire et en plein-cintre pour l'entrée et l'escalier côté rue ; larges baies en plein-cintre du rez-de-chaussée jeux sur les baies simples, doubles ou triples pour les bureaux, les archives... Les logements sont tous éclairés de baies en arc segmentaire identiques. Les contrastes de texture des matériaux entre le soubassement, les épais encadrements en pierre de taille et l'appareillage rustique de remplissage accentuent cet aspect organique du bâtiment.

LA FORMATION D'UN QUARTIER NOUVEAU

● Eglise Saint-Rémi



Le Vieux Bordeaux, église Saint-Rémi, rue Achard, aquarelle, E. Fontan, 1901

Saint-Dominique, Saint-Louis des Chartrons, Saint-Martial et Saint-Rémi de Bacalan proviennent du démembrement de l'ancienne paroisse Saint-Rémi de Bordeaux qui couvrait au Moyen Âge toutes les parties nord de la ville et des marais. La reconstruction de Saint-Rémi, sous sa forme visible actuelle, remonterait à 1867. Modeste, l'édifice présente un plan basilical. Sa façade très sobre, en léger retrait, présente un fronton massif seulement supporté par deux pilastres doriques. Une seule porte monumentale s'y ouvre, coiffée d'un fronton triangulaire dont la croix sommitale se retrouve sur le grand fronton. L'édifice est cantonné de deux pavillons où s'ouvrent des niches vides en cul de four. Le clocher, de faible hauteur, est rejeté sur le flanc sud.

Bien qu'un projet de 1903 dressé par Henri le Rille en décide la reconstruction,

en version monumentale, Saint-Rémi est restée la modeste église qu'elle était au Second Empire. Ainsi le quartier de Bacalan n'a-t-il jamais disposé d'une église monumentale qui eût pu marquer son paysage à l'instar du Sacré-Cœur ou de Saint-Louis des Chartrons.

● Place Buscaillet



Les bains-douches, photo industrielle du Sud-Ouest, v. 1930 (XXVIII N 4)

L'aménagement de la place Adolphe-Buscaillet permit l'implantation d'un complexe comprenant une crèche, un dispensaire et des bains-douches. Cette opération fut décidée par la municipalité d'Adrien Marquet. Pierre Ferret fut chargé du projet en 1930. Le bâtiment fut inauguré en 1937. Que de changements avec les premières esquisses ! Au fond de la place, Ferret disposa deux pavillons. L'esthétique moderne l'a emporté : lignes droites, courbes des entrées, les seuls éléments décoratifs sont les grilles de fer forgé et le médaillon réalisé par sculpteur Binquet, présentant dans un style Art déco les armes de Bordeaux, ainsi que les bas-reliefs représentant des jouets. En 1939, comparés aux établissements de même type, les bains-douches de Bacalan étaient les plus grands et les plus beaux de la ville. La municipalité Marquet avait ainsi affiché la modernité et l'hygiénisme qu'elle souhaitait insuffler dans les quartiers populaires.

● Boulevards

Le quartier de Bacalan prend surtout forme avec l'achèvement des boulevards de ceinture, au nord, en 1902. Ces derniers sont conçus pour contourner les bassins à flot, connecter entre eux le rail (la gare du Médoc, le chemin de fer des quais), la route (les cours Dupré de Saint-Maur et du raccordement, du Médoc, de la Martinique, Edouard-Vaillant...) et le fleuve nourricier.

À l'extrémité nord de la plaque portuaire ainsi armaturée depuis Ravezies, l'urbanisation se structure à l'intérieur grâce à l'ouverture des rues Blanqui et Arago qui permettent la construction d'un lotissement de maisons et de pavillons représentatifs de l'entre-deux-guerres et de l'après-guerre. Ces rues présentent des retraits d'alignements et des variations de hauteur qui donnent toute sa singularité au paysage urbain de ce quartier.

• Les jardins de la rue Bougainville

On n'est plus vraiment à Bacalan ici ; on se sent d'ailleurs nulle part, mais quel plaisir de découvrir ce jardin au milieu de ce paysage industriel ! Fondée en 1986, l'association Les jardins d'aujourd'hui a pour objectif de créer du lien social par le biais du jardinage et de l'apprentissage de techniques écologiques. Le jardin de Bougainville existe depuis 10 ans sur une parcelle appartenant au grand port maritime. De friche urbaine, il est devenu au fil du temps et du travail des jardiniers, un lieu atypique et magique dans le paysage de Bordeaux nord. Il accueille des formations au compostage et les ateliers pédagogiques « du jardin à l'assiette », « découverte », ainsi que de nombreuses manifestations, grâce à ses animateurs et à ses bénévoles.

L'HABITAT SOCIAL EN QUÊTE DE MODÈLES

• Cité lumineuse

Grâce au financement Logeco (logements économiques et familiaux), le plan du ministre Pierre Courant insuffle un nouvel élan à la reconstruction. Dès 1953 on envisage, à Bacalan, la création d'une nouvelle cité. Jusqu'en 1956, cinq projets au moins sont étudiés. On s'éloigne peu à peu de l'idée d'un quartier d'habitation pour se diriger vers un monument phare. En effet, le dernier projet, en mai 1956, ne comporte plus qu'un seul immeuble de quinze étages accueillant 360 logements. Les polémiques vont bon train sur l'intérêt d'édifier à Bordeaux des immeubles de grande hauteur. Le maire, Jacques-Chaban Delmas, convaincu par les théories de Le Corbusier sur la ville moderne, peut alors affirmer : « Je vous demande de tourner vos yeux vers l'avenir et de ne pas regretter l'échoppe qui restera, bien sûr encore, longtemps dans Bordeaux, pour la raison que l'on ne peut pas tout démolir d'un seul coup,

mais je vous donne rendez-vous dans un siècle, nous verrons cela d'un peu plus haut et d'un peu plus loin. Et vous pouvez être assuré qu'alors il n'y aura plus beaucoup d'échoppes dans Bordeaux. » Que de changements depuis cette époque !

L'immense immeuble conçu par Jean-Jacques Prévot, André Conte et Paul Daurel s'inclinait en bordure de Garonne. La face convexe, à l'est, dégageait des vues magnifiques sur le fleuve et recevait les premiers rayons du soleil tandis que l'ouest captait les lueurs du couchant. Presque tous les appartements étaient traversants et ainsi fort bien éclairés. Mais, derrière ces théories hygiénistes, « la Lumineuse » c'était surtout le moyen de loger quelques 1800 personnes ailleurs que dans des taudis, dans des logements d'un confort relatif. L'édifice fut détruit en 1997 en raison du coût exorbitant de son éventuelle requalification.



Construction de la cité Lumineuse en 1959 (Mémoire de Bordeaux).

• Cité Claveau

La crise du logement frappa durement Bordeaux après-guerre. La reconstruction de cités nouvelles fut nécessaire, d'autant que le quartier Mériadeck, déclaré insalubre en 1950, fut

progressivement détruit, ce qui accentua encore le besoin de logements neufs. Le premier projet de d'Welles et Royer, en 1950, prévoyait 594 logements et huit boutiques. La réalisation fut fort différente. La municipalité récupéra la salle des fêtes et la piscine laissée par les Allemands. Deux groupes scolaires sinistrés pendant la guerre furent restaurés et complétés d'une école maternelle ; l'ancien domaine du château Claveau



Les maisons du « village Claveau » en 1953 (Mémoire de Bordeaux).

transformé en crèche. Finalement, face à l'expérience concluante de la cité Carreire, on opta pour un ensemble de maisons individuelles. La deuxième tranche de travaux (1952-1955 ; Jacques Carlu, Maurice Barbin, Jean-Jacques Prévot, Paul Daurel, Michel Joly, architectes), vit donc la construction de maisons à étage, de trois à six pièces, organisées en bandes de deux à six unités réparties le long d'étroites voies de desserte. Ce parti fut poursuivi avec la formule Logéco et, en 1959, 360 maisons formaient ce que Jean Royer appelait alors le « village de Claveau », avec ses équipements de proximité. Economique, cet ensemble témoigne des expériences de mixité de logements collectifs et de maisons individuelles sous la Reconstruction.

> Durée du parcours

- En vélo, compter une heure.
- A pied, deux heures et demi pour les plus flâneurs.

Accès tram ligne B : départ du parcours à l'arrêt Bassins à flot.

> Alternatives

On peut aussi contourner les bassins à flot par le sud.

Le parcours peut s'interrompre tout au long de la rue Achard, en suivant le tram.

Variante : quitter les boulevards place René-Maran pour emprunter la rue Arago puis la rue Achard jusqu'à Buscaillet.

Conception : Sylvain Schoonbaert, Anne-Laure Moniot, Anaïs Peulet, Mission recensement du paysage architectural et urbain, direction générale de l'aménagement.

Illustration de couverture : Le nouveau bassin à flot inauguré le 18 octobre 1879, d'après un dessin de M. Terpereau, AMB XXVII C 6.

Documents : sauf mention contraire, Archives municipales de Bordeaux (AMB).

Graphisme : Olympia Mélin, mairie de Bordeaux, direction de la communication.

Ministère

Culture

Direction régionale des affaires culturelles Aquitaine