

**POUR DÉCOUVRIR ET
COMPRENDRE COMMENT
BORDEAUX A ÉVOLUÉ ET
SU
CONCILIER PATRIMOINE
ANCIEN ET CONTEMPO-
RAIN.**

**POUR CE QUATRIÈME PARCOURS
DANS LA VILLE DE PIERRE, LA
MISSION « RECENSEMENT DU
PAYSAGE ARCHITECTURAL ET
URBAIN » VOUS PROPOSE DEUX
CIRCUITS DANS LE BORDEAUX
INDUSTRIEL DU XIX^e ET DU
XX^e SIÈCLE.**

**À BELCIER TOUT D'ABORD, AU
SUD DE LA GARE SAINT-JEAN, ET
À LA BASTIDE ENSUITE, SUR LA
RIVE DROITE ; DEUX TERRITOIRES
EN PROFONDE MUTATION INTÉ-
GRÉS**

**À LA ZONE D'ATTENTION
PATRIMONIALE DE L'UNESCO ET
LABELLISÉS « VILLE ET PAYS D'ART
ET D'HISTOIRE ».**

D'une rive à l'autre... L'histoire urbaine de la rive gauche remonte à l'Antiquité, celle de la rive droite au XIX^e siècle. Deux mille ans environ séparent ces deux territoires d'une seule et même ville, de part et d'autre du fleuve que l'on surnomme alors « la mer de Garonne ». Il faut attendre 1808, date à laquelle Napoléon I^{er} décide la construction du pont de pierre, afin de faciliter le passage de ses troupes vers l'Espagne, pour relier les deux rives : le pont n'est ouvert qu'en 1822.

La question du franchissement est cruciale pour Bordeaux, mais celle de son emplacement l'est aussi. La position du pont de pierre, en amont duquel les bateaux de gros tonnage ne peuvent pas naviguer, conditionne le développement urbain. Les activités du quartier Belcier, traditionnellement commerciales, s'adaptent à cette contrainte et se spécialisent avec l'implantation de la gare Saint-Jean. De l'autre côté du fleuve, la ville s'étend. Les établissements industriels et les gares se substituent aux vignobles et aux marais, et c'est tout un quartier d'habitat et d'équipements nouveaux qui se crée. Impossible alors de ne pas évoquer la passerelle Eiffel, qui, après le pont de pierre, joue un rôle déterminant en reliant les équipements ferroviaires des deux rives.

Forts de cette histoire, Belcier et La Bastide sont deux quartiers dont les friches industrielles traduisent un fort potentiel de requalification urbaine. Situés dans la périphérie directe du centre historique et au cœur de l'arc de développement bordelais, ces secteurs occupent aujourd'hui une position stratégique dans le projet urbain.

Espérons que, d'une rive à l'autre, ces deux balades se complètent bientôt en franchissant la Garonne par la passerelle Eiffel...

**BORDEAUX
Ma ville**



Conception : Pierre Perrollet, Sylvain Schoonbaert, Anaïs Peulet, Anne-Laure Moniot, Mission recensement du paysage architectural et urbain.
Illustration de couverture : Les premières traversées de la passerelle Eiffel, gravure, illustration, 1860.
Documents : sauf mention contraire, Archives municipales de Bordeaux.
Graphisme : Olympia Cazaux-Maleville, mairie de Bordeaux, direction de la communication.

Parcours #4

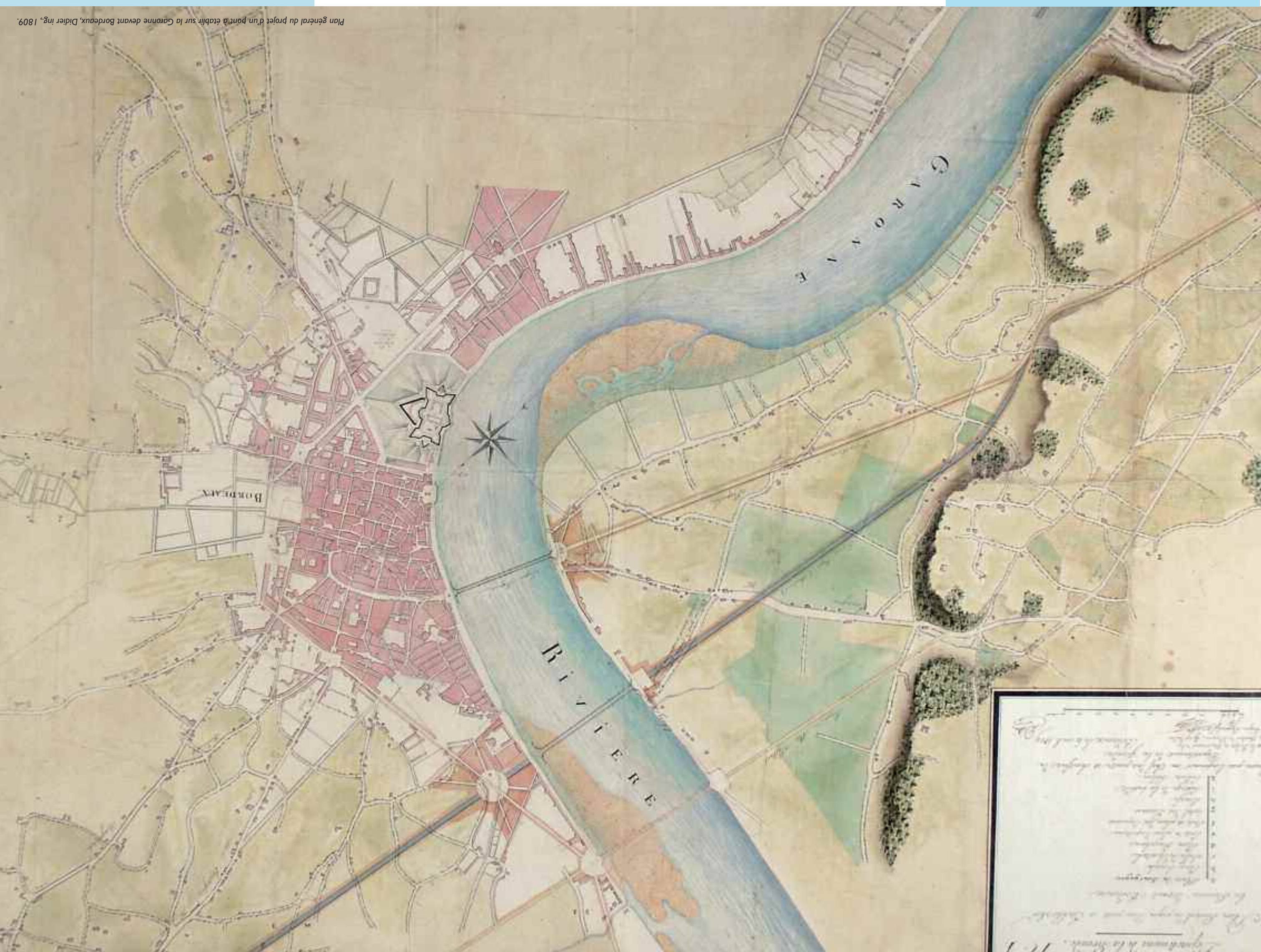


D'UNE RIVE À L'AUTRE...

bordeaux.fr



Plan général du projet d'un pont à établir sur la Garonne devant Bordeaux, Didier Ing., 1809.



I. BELCIER : DANS LA VILLE ?

• Place F. Buisson / Gare Saint-Jean / Abattoirs / Armagnac

La création du quartier

Dès le XVIII^e siècle, les réflexions concernant l'urbanisation des quartiers sud de la ville se développent. Le projet d'un lotissement aux amorces de la rue Terres-de-Borde se concrétise à la fin du siècle, et son raccordement au quai de Paludate donne naissance au quartier Belcier au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle. À partir des années 1860, son urbanisation est conditionnée par l'ouverture du boulevard Jean-Jaques Bosc et de la rue de Bègles (les rues Léon-Pallière et Beck actuelles). L'aménagement d'un carrefour à l'embouchure des rues Belcier, Laffiteau, Gramont, et Roulet paraît difficile à construire et inopportun, c'est pourquoi la solution d'une place est retenue. Définitivement formée en 1867, la place F. Buisson marque la centralité du faubourg entre industries, commerces, équipements publics et habitat résidentiel. Son aménagement est comparable aux places Simiot ou Calixte-Camelle, également créées comme de nouveaux centres dans les quartiers de la petite banlieue à la même époque : un terre-plein central de graves, deux rangées d'arbres sur le pourtour entre lesquels sont placés des bancs.

La gare Saint-Jean



Perspective du projet de la gare du Midi en façade sur les quais, seconde moitié du XIX^e siècle.

Le premier site d'implantation pour la gare, proposé par la Ville, fut l'emprise de l'hôpital des enfants du quai de Paludate, que la Compagnie du Midi refusa fermement. En 1855, une gare provisoire est finalement établie dans le prolongement de la future passerelle, et, en 1863, le plan d'un bâtiment perpendiculaire au fleuve est déterminé. La gare Saint-Jean, monumentale, inaugurée en 1902, se distingue des immenses gares de la fin du XIX^e siècle par son décor retenu. L'ingénieur des Chemins de fer Coron et l'architecte Marius Toudoire (qui réalise également la gare de Lyon à Paris) en font un édifice imposant ne serait-ce que par les dimensions de sa verrière, qui demeure encore aujourd'hui la plus grande de France.

L'architecte compose les avancées de façades, la proportion des baies, ou la forme des toitures, afin d'accorder à chaque corps de bâtiment (aile d'arrivée, de départ, pavillon de l'administration) une importance qui soit conforme à son statut et à sa fonction. Son implantation géographique marque une coupure entre le quartier Belcier et la ville centre. Aujourd'hui encore, il faut améliorer son insertion dans le tissu urbain.

Le quai de Paludate



Photographie aérienne des abattoirs, quai de Paludate, 1960.

L'histoire et le paysage du quai de Paludate sont marqués par l'activité commerciale, les chais et les entrepôts, lesquels, encore au début du XX^e siècle, faisaient pendant au sud à l'activité fébrile du quai des Chartrons et de Bacalan. Le bâtiment des abattoirs municipaux, par son architecture, est un témoignage unique et des plus imposants. En 1925, la Ville envisage de déplacer l'abattoir de la place André-Meunier sur une portion du quai, cédée à cet usage par le port autonome. Le projet de l'architecte Maliquet est d'abord retenu, suite à quoi certaines modifications sont imposées par le nouveau maire Adrien Marquet. Jacques Debat-Ponsan, architecte des bâtiments civils, prend le relais, et le bâtiment est inauguré en 1938. Il parvient, selon Jacques d'Welles, l'architecte de la Ville, à donner l'« harmonie d'un véritable monument » à ce qui au départ n'est qu'une usine. Les sections commerciales, sanitaires et administratives occupent le centre de l'ensemble, marqué d'une tourelle surmontée d'une horloge. De part et d'autre se répartissent le hall d'abattage, les étables, les bouveries et les porcheries. La grande halle abritant le marché constitue le point d'orgue de la composition. L'ensemble est réputé fonctionnel. Sa modernisation a engendré la destruction de toute la partie nord.

L'îlot Armagnac



Armagnac, projet îlot E. N. Michelin, arch., 2008. (ING Real Estate)

L'îlot Armagnac se situe au débouché de la rue Sarette. Le projet d'aménagement en cours, sa desserte par le tramway et la proximité directe du futur pôle tertiaire Euratlantique contribueront certainement au désenclavement du quartier Belcier. Il s'agit, d'une part, d'établir un quartier dont les aménagements (résidences, bureaux, commerces, équipements de proximité) assurent des fonctions urbaines complémentaires, d'autre part de promouvoir la mixité sociale en proposant des logements de qualité en accession sociale. D'un aspect verdoyant en son cœur (jardins, murs végétaux) et visible depuis l'espace public, le projet architectural de l'îlot se veut d'une conception économe en énergie.

II. LE PONT, LA PLACE, L'AVENUE

• Place Stalingrad

Le pont de pierre

Le port de la Lune, qui fait l'identité de Bordeaux, symbolise l'essence de son développement, son ouverture au monde qui se fait par la « mer » de Garonne. Si la question du franchissement du fleuve se heurte pendant le XVIII^e siècle à l'activité du port, la construction du pont de pierre entre 1811 et 1822 symbolise quant à elle l'ouverture de la ville sur son propre territoire, voire celle du grand Sud-Ouest sur le pays entier.

Datant de 1809, les études préalables de l'ingénieur en chef Didier dévoilent les trois emplacements alors envisagés. La volonté d'accéder directement au cœur de la ville par la porte de Bourgogne va à l'encontre de l'idée d'un pont plus en amont, qui aurait préservé un espace plus vaste pour les grands navires. Le pont de pierre sépare alors définitivement la navigation fluviale et maritime. Sa construction amorce le développement de la rive droite.



Grand Alcazar de La Bastide-Bordeaux grav., Péchade, 1863.

La place Stalingrad A la fin des années 1820, le dessin de la place n'est pas encore arrêté. Au départ semi-circulaire, un tracé rectangulaire et perpendiculaire et perpendiculaire au fleuve est finalement retenu. En 1840, la place « du pont » est achevée sans que le plan élaboré par Billaud et Deschamps ne soit totalement respecté. Celui-ci prévoyait une façade uniforme de deux étages au-dessus d'une galerie d'arcades (à l'image de places prestigieuses comme celles des Quinconces ou des Grands-Hommes), dont seuls quelques bâtiments furent parés. Situé au numéro 13, le théâtre de l'Alcazar est inauguré le 30 mai 1861. Il témoigne de la capacité de reconversion des bâtiments anciens car il devient successivement un cinéma, un garage, une discothèque, enfin une résidence de logements. La mémoire de sa fonction d'origine est conservée dans le décor de sa façade, qui présente deux statues dans la travée centrale, allégories de la musique et de la danse. Dans le dernier quart du XIX^e siècle, le fort développement du quartier engendre une appropriation toujours plus forte de cet espace de la part des bordelais. De nouveaux aménagements sont alors engagés afin de lui donner sa grandeur méritée (gerbes d'eau, candélabres, bancs, massifs de fleurs). L'arrivée de l'actuel tramway renouvelle l'esthétique et l'ambiance de cet espace public, envahi par les voitures depuis les années 1950.

L'avenue Thiers

La nouvelle route, dite de Paris, est ouverte après le pont de pierre. Elle s'inscrit stratégiquement dans son prolongement, ce qui permet d'assurer la liaison directe entre l'ancien hôtel de ville situé cours Victor-Hugo, et le cœur de La Bastide. Elle est rebaptisée en

principales entreprises du quartier au début du XIX^e siècle.

La place centrale

Ce vaste espace public s'impose comme lieu de centralité nouvelle pour la rive droite à la fin du XIX^e siècle. Son aménagement en 1883 et 1884, d'une extrême simplicité, est confié à Samuel Wolff, ingénieur en chef. Les plans des archives publiques attestent d'une trame de plantations dont il ne reste que deux rangées d'arbres à la lisière de la place. En 1927, elle est agrémentée d'un monument en hommage à Calixte Camelle, socialiste girondin, avec lequel A. Marquet, alors maire de Bordeaux, avait fait ses premiers pas en politique. C'était la première fois qu'un monument était dressé en l'honneur d'un homme de Gauche, de surcroît dans un style nouveau.



Photographie aérienne de la cité de la Benauge, 1955.

L'urbanisme du XX^e siècle

En 1953, la Ville estime à 18 000 le nombre de logements supplémentaires nécessaires, dont la moitié doit être destinée aux ménages mal logés. En 1947, Jacques Chaban-Delmas, nouvellement élu à la mairie de Bordeaux, lance une opération d'une cité de 600 logements sociaux sur ce qui est encore un terrain de chasse de gibier d'eau. Paul Volette et Jean Royer élaborent un plan masse autour d'un vaste jardin public, inspiré du concept de « cité-jardin », qui implique également l'implantation d'équipements publics, en l'occurrence socioculturels et sportifs. Entre 1948 et 1951, dix immeubles sont construits dans le respect de la dimension humaine de l'ensemble. Le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme souhaitant avant tout densité, Jacques Carlu, architecte d'État, assure la suite de l'opération. De 1952 à 1955, deux immeubles de dix étages (inédits à Bordeaux) sont édifiés en bordure de parc, et huit bâtiments de trois à cinq niveaux sont disposés en peigne le long du boulevard Jules-Simon. Ces derniers, implantés dans l'axe des rues adjacentes, témoignent d'un effort de transition avec le tissu des logements, la première d'après guerre à Bordeaux, a acquis une réelle valeur patrimoniale grâce à la qualité de son urbanisme et de son architecture.



IV. ...ET DEVIENT VILLE

• Sainte-Marie / Maison cantonale



Élévation de la flèche « bulbeuse », Abadie, arch., 1867.

L'église Sainte-Marie de La Bastide

La capacité d'accueil de l'ancienne église de la rue Letellier, construite dans les années 1830, s'avère rapidement insuffisante. La nouvelle église, route de Paris, inaugurée en 1884, est le résultat d'une construction entamée plus de vingt ans auparavant, et rendue difficile par l'instabilité du sol. Au départ d'inspiration gothique, les plans de Paul Abadie, grande figure de l'architecture religieuse, évoluent vers l'art roman. À la flèche initiale ment prévue succède un bulbe élané couronné d'un lanternon sur colonnette, faisant écho à la cathédrale Saint-Front de Périgueux, et à la basilique du Sacré-Cœur de Montmartre dont il est l'architecte initial.

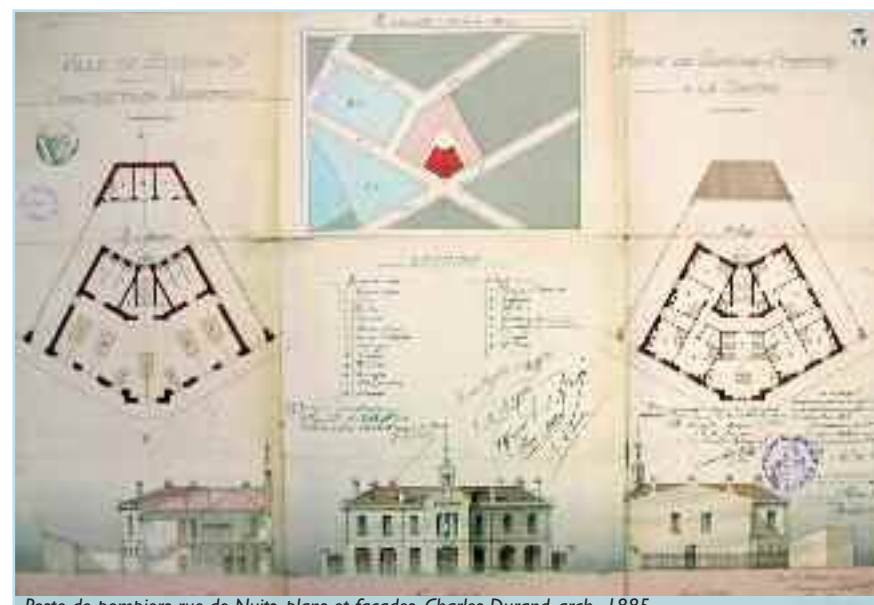
Un monument d'art civil

La maison cantonale comportait à son origine un commissariat de police, un prétoire de justice de paix, une bibliothèque, une salle de conférences et des bureaux municipaux.

Sa construction (1925-1926) est tardive face aux besoins liés à la forte croissance démographique et industrielle de La Bastide dès la fin du XIX^e siècle. Elle n'en est pas moins le symbole fort de son développement, face à la ville structurée de la rive gauche. Malgré les multiples offres de cession de terrain de particuliers, sa genèse fut lente, divers projets furent abandonnés durant la Première Guerre mondiale. Les plans audacieux de Cyprien-Alfred Duprat sont finalement retenus. Il en résulte un édifice unique et inédit à Bordeaux, à l'image des matériaux employés (brique, bandeaux de grès turquoise, pierre blanche). Inspiré de l'architecture des maisons communes médiévales, la maison cantonale suit peu ou prou le mouvement de l'art nouveau, marquant à sa mesure la transition avec l'art déco, tout en mêlant géométrisation et symétrie.

L'architecture du feu

Le poste de pompiers rue de Nuits, construit entre 1886 et 1888 selon les plans de Charles Durand, constitue un des premiers témoignages de l'« architecture du feu » rive droite. Cet équipement est indispensable face à l'essor industriel de La Bastide, dont la sécurité repose sur les pompiers de l'autre rive. Dans les années 1950, l'expansion de la rive droite justifie la construction de la caserne de la Benauge, achevée en 1954. Le bâtiment principal abrite les logements de fonction et cache une cour autour de laquelle s'organisent les équipements de la caserne. Si l'allure et l'intégration paysagère de cet édifice demeurent controversées, l'ensemble témoigne avec panache de l'architecture et de l'urbanisme bordelais de cette époque.



Poste de pompiers rue de Nuits, plans et façades, Charles Durand, arch., 1885.

vers la reconquête de la rive droite. La caserne présente indéniablement un intérêt historique. Claude Ferret mêle, dans cette intelligence de conception, les leçons d'un Le Corbusier, du fonctionnalisme français et de l'architecture contemporaine brésilienne. La façade polychrome de couleurs primaires accroche le regard depuis l'autre rive, qui s'étonne de ses reflets au soleil couchant. J. Chaban-Delmas parlera de « l'affirmation du XX^e siècle face à l'admirable XVIII^e ».

V. LES BORDS DE GARONNE : DES FRICHES EN PROJET

• Caserne Niel / Parc aux angéliques

La Halle aux farines

La construction de cette halle en plein vignoble des Queyries débute en 1852, date à laquelle la gare d'Orléans est achevée. Les plans de 1862 font également mention du bâtiment militaire des magasins généraux et de l'embarcadere. Ces grands équipements sont connectés par un faisceau de voies ferrées toujours visible, et reliés à la nouvelle ligne Bordeaux-Paris, mise en place par la Compagnie d'Orléans. En 1917, cette halle ferroviaire devient centre de détention des prisonniers de guerre allemands, c'est alors qu'elle prend son nom actuel. Ces façades ont résisté à l'incendie de juin 2008 et témoignent des premiers architectures industrielles : hautes fenêtres en plein cintre aux persiennes jumelées, hauts contreforts disposés symétriquement dans l'axe des pignons et entre les travées latérales. La Halle renaitra de ses cendres pour accueillir les Archives municipales de Bordeaux.

La Caserne Niel / Les Magasins Généraux

Ce site fut ainsi baptisé à la mémoire d'Adolphe Niel, Maréchal de France mort en 1869. Le quartier militaire du 8^{ème} escadron du Train, les magasins administratifs (habillage et campement) et l'établissement de l'artillerie sont rapidement construits, à partir de 1876, entre l'embarcadere et la gare d'Orléans. L'activité de la caserne s'avère particulièrement structurante pour le développement et la croissance démographique de la rive



Photographie du groupe de travail, caserne Niel, 2008 (photo Inaxia).

droite. Au départ voué à la démolition totale, la charge historique du site et sa morphologie, calquée sur les traités d'architecture militaire de la fin du XIX^e siècle, ont finalement imposé une réflexion plus approfondie sur son devenir. La trame viaire, les bâtiments, dont certains disparaîtront ou ne conserveront que leur assise, conditionneront l'aménagement du futur quartier et l'agencement des espaces publics. Abandonnée un temps aux grappeurs, la Caserne Niel revit désormais grâce au développement du projet DARWIN qui a investi les magasins généraux après leur restauration par les architectes O. Martin et V. Gravière.

Les Grands moulins

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, le port de Bordeaux accueille les plus importantes cargaisons de céréales depuis les Amériques. Or, les moulins du territoire bordelais n'assurent pas le quart de la consommation du département.



Grands moulins de Bordeaux, Huile sur toile, G. Warner, 1920 (GMP).

Face à ce paradoxe structurel, l'édification de la minoterie est impulsée par la société des Grands Moulins de Bordeaux et s'achève en 1921. Les collaborations entre ingénieurs et architectes lui confèrent une monumentalité qui s'exprime non seulement par son aspect imposant, mais également par une puissance de production parmi les plus redoutables d'Europe. Sa position stratégique entre le port et la voie ferrée en fait également un repère incontournable dans le paysage industriel bordelais. La tour du château d'eau culminant à 48 mètres de hauteur, l'établissement est notamment visible depuis les quais de Bacalan jusqu'à la porte des Salières. Aujourd'hui, l'usine alimente le Sud-Ouest (boulangers, biscuiteries, biscotteries), près de la moitié du volume étant exportée vers les DOM-TOM et l'Algérie. L'inscription « GMP », encore visible sur la façade ouest, rappelle la participation majoritaire des Grand Moulins de Paris avant son rachat par le groupe Bouygues en 1989.

Les berges de La Bastide

M. Desvigne, paysagiste, positionne l'intégration paysagère des berges et leur aménagement en parc selon certains principes simples. La ligne d'horizon, depuis les quais, doit être verte et continue, marquant de fait une rupture avec la rive gauche de ligne minérale. Elle s'ajoute à celle des coteaux de Cenon, accentuant le caractère naturel et central du fleuve dans le paysage urbain. Les ramifications et l'agencement des végétaux doivent reprendre les dimensions du parcellaire industriel, afin de porter l'histoire de ces espaces et ainsi créer une ambiance qui leur est propre. Le long du quai de Brazza, une grande portion de l'emprise du parc aux Angéliques est occupée par des entreprises disposant d'autorisations temporaires. Le parc progresse donc d'ouest en est sur la rive, suivant l'expiration des baux échelonnés jusqu'en 2025. Le futur parc du quai Deschamps, quant à lui, se situe au cœur de l'opération d'intérêt national Bordeaux Euratlantique, en vis-à-vis du futur pôle tertiaire Saint-Jean-Belcier. Il fera l'objet d'aménagements privés intégrés à l'espace public (logements, bureaux et commerces) et reliés par des cheminements doux.

> Durée du parcours

- Belcier : compter 1h grand maximum (accès : ligne tram C).
- Rive droite : compter 2h à 2h30 pour les plus curieux (accès : ligne tram A).

> Alternatives

Parcours rive droite : coupez chemin à votre guise, vous n'êtes jamais loin des stations de tram.
Itinéraire conseillé :

- depuis la Maison cantonale : rue de Nuits
- depuis la place Calixte Camelle : cours le Rouzic, rue Paul-Camelle, rue de Nuits
- depuis la cité Benauge : rue Tranchère, rue Laville-Fatin.