



Les Visites de Chantiers sont organisées par l'association renaissance des cités d'europe, en partenariat avec la Mairie de Bordeaux et avec le soutien de la Caisse d'Epargne Aquitaine Poitou-Charentes

Visite animée par Marc CAUTY, Manoël DORGET, Serge NOUËL et Violaine RAUZY sous la présidence d'Anne-Marie CIVILISE.

En passant sous le Pont de Pierre... ...du quai de la Grave au quai Richelieu

Présentée par :

Anne-Marie Civilise, présidente **renaissance des cités d'europe**

Stéphane Delaux, Adjoint au maire Chargé du tourisme, de la promotion touristique du patrimoine et de l'animation de la ville

Bertrand Arnauld-de-Sartre, Unité Quais, Communauté Urbaine de Bordeaux

Denis Boullanger, Architecte D.P.L.G., Diplômé d'études supérieures pour la connaissance et la conservation des monuments anciens

Jean-Pierre Esclair, Directeur des Espaces Verts et des Paysages, Mairie de Bordeaux



Mercredi 22 Octobre 2008

La dernière tranche du réaménagement des quais rive gauche réserve de nouveaux espaces et de nouveaux points de vue en parachevant la reconquête d'une rive longtemps abandonnée et inaccessible.

La limitation de la place de l'automobile a permis de redonner la première arche du Pont de Pierre aux piétons et aux cyclistes. Le départ de la batellerie et de la zone d'activités qui lui était attachée, offrira un secteur naturel non seulement aux quartiers voisins peu pourvus en espaces verts mais aussi à toute la ville qui y trouvera des zones d'évolution sportives et de repos quasi champêtre. La fin du terminus des bus du quai Richelieu permettra quant à elle la mise en valeur de l'ancien Bureau Central de la Main d'Œuvre (BCMO) qui connaîtra prochainement une nouvelle destinée au service de l'ensemble des Bordelais.

Sur quelques centaines de mètres prend donc place un programme très riche, achevé dans sa partie centrale et en voie d'achèvement pour le reste ; nous vous invitons le découvrir.

Le parcours débutera sur le chantier du Parc des Berges, en voie d'achèvement. Après une présentation du programme sur le terre-plein d'accès, nous pourrons parcourir une partie de la promenade en bord de Garonne, constituée d'un platelage en bois, et revenir par le cheminement aménagé en bordure du boulevard urbain; nous verrons ainsi comment l'espace est partagé entre ses différentes nouvelles fonctions.

Nous passerons ensuite sous la première arche du pont par le cheminement piéton végétalisé de façon originale, en profitant de vues inédites sur le vénérable ouvrage et monterons quai Richelieu pour nous arrêter un instant devant l'ancien BCMO, avant d'admirer les plates-bandes entre rivière et boulevard urbain.

renaissance des cités d'europe

6, rue Margaux - 33000 Bordeaux - Tel : 05 56 48 14 23 - Fax : 05 56 51 93 34
E-mail : visiteschantier@renaissancedescites.org - www.renaissancedescites.org

Quelques repères historiques

Denis Boullanger, Architecte du Patrimoine



Les quais des Salinières et de la Grave

A l'époque médiévale le port de Bordeaux est encore essentiellement concentré dans les «estey», rivières et fossés de la ville qui se jettent dans la Garonne. Mais ceux-ci sont de plus en plus encombrés et s'ensavent. Les métiers liés au port vont donc petit à petit se rapprocher du fleuve, où la place sur les berges est encore accessible.

La toponymie des noms de rue rappelle encore qu'au XIV^{ème} siècle les corporations s'établissent dans les voies proches de ce que l'on appelait « *le port de la mar* ». Près des rues *Carpenteyre* et de la *Fusterie* se concentre l'industrie du bois qui est prépondérante à Bordeaux, avec les charpentiers de marine et la tonnellerie. Et ces industries ne vont pas sans transformation du fer, c'est la rue des *Faures* pour les forgerons. Tous ces métiers ont besoins de déboucher sur les quais qui vont se structurer.

Le quai des *Salinières* se dessine ainsi en 1675, de la *Porte de la Grave*, située au bout de la rue des *Faures* à la place *Bir-Hakeim*: « *Le 27 juillet au dit an, il fut pris une délibération dans l'Hôtel de Ville, qu'on ferait des proclamats de la place qui est entre la Tour-Dupin et la Porte de la Grave, afin d'y construire des Choppes, et de faire un quay au-devant d'icelles* », afin de servir « *d'ornement à la Ville et de commodité pour le port qui estoit inaccessible dans cet endroit avant ladicte réparation.* » Louis Desgraves rappelle également dans son « *Evocation du vieux Bordeaux* » (1960 éd. De Minuit) : « *qu'au moment de la formation de la place Bourgogne, il s'élevait au centre de son emplacement un gros poteau en bois d'environ quatre mètres de hauteur, couronné d'une toiture circulaire et dans lequel se trouvait une petite statue. Les marins de Bordeaux vénéraient ce poteau et l'appelaient « lou paü de santa Catalina ». Les jurats ordonnèrent de la transférer quai des Salinières où il resta jusqu'à la Révolution. Il dépendait d'une chapelle fondée dans l'église Saint Michel.* ».

Outre ces traditions, les quais s'organisent commercialement de façon précise. Au début du XVIII^{ème} siècle un arpentage est ainsi réalisé pour que chacun occupe une partie de l'approche à la Garonne.

Plus en aval, on peut lire que du *Chapeau Rouge* à la *Porte de Paux* le quai est dédié au commerce avec le Médoc et la Saintonge, ensuite sur 40 toises jusqu'aux ports *des Anguilles* au commerce du bois, puis sur 20 toises au commerce des pierres, puis au commerce du bois de Dordogne (noyer...) jusqu'à la *Porte Cailhau*, enfin en amont à la navigation fluviale et son commerce.

Le bois se développe et les chantiers navals sont florissants sur le quai de *Paludate*, les bateliers également qui proposent la traversée au droit du quai *de la Grave* et rameutent leur clientèle à grands cris à l'heure de la marée haute.

Par ailleurs les péages et les droits divers de port s'organisent. On rapporte qu'à l'époque médiévale le bourreau levait un droit d'ancrage sur les bateaux chargés de bois à brûler qui abordaient le *quai des Salinières*. A mesure qu'ils arrivaient, il jetait à bord de chaque bateau un petit balai, appelé *geneste*, parce qu'il était fait de genêt. Le batelier était tenu de venir à terre porter au bourreau un *faissonnat*, c'est-à-dire trois bûches de la cargaison du bateau.

Les bûches n'étaient peut être pas toutes pour un usage domestique...

L'intendant Tourny va heureusement transformer ces lieux grouillants en dotant la ville de la façade sur le fleuve que l'on connaît.

La porte et la place en demi cercle au débouché de l'ancien fossé des Salinières seront même son « enfant chéri ».

En septembre 1751 elle est dédiée au Duc de Bourgogne fils du Dauphin, mais le programme sculpté qui devait couvrir l'édifice est finalement abandonné en 1755, par peur de la surcharge.

En 1753, par décision des jurats, la façade de l'intendant est prolongée jusqu'à la rue *de la Monnaie* qui est créée entre l'hôtel du même nom et la porte construite par l'architecte Portier.

Pour embellir ces quais et pour satisfaire l'approvisionnement en eau des navires, la *fontaine de la Grave* est dessinée en 1788 par l'architecte bordelais François Bonfin.

Le début du XIX^{ème} sera dominé par la construction du *Pont de Pierre*.

Les quais s'en trouvent coupés en deux : en amont les chantiers navals laissent la place au marché aux pierres, puis au XX^{ème} siècle à la navigation fluviale.

Dans les années 80 les mariniers prenaient encore leur cargaison dans une bourse qui se tenait dans un petit bâtiment en face de *la Monnaie*, avant de remonter vers le canal du Midi.



Extrait de Jean Misségué « *Langage de pierre* »

Le Pont de Pierre

Traverser la Garonne sur un pont préoccupe les bordelais dès le XVIIIème siècle.



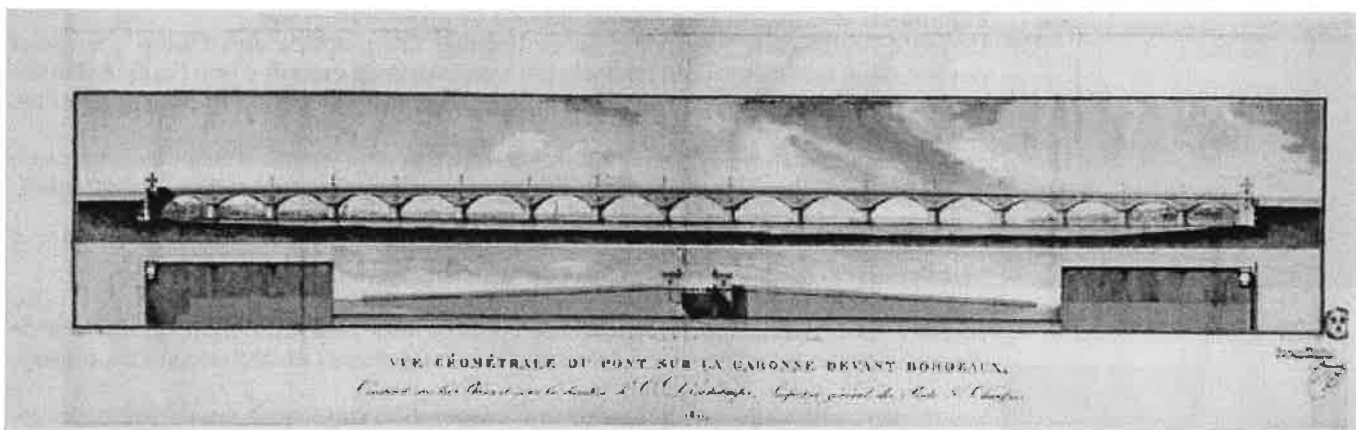
Sous l'administration de l'Intendant Dupré de Saint Maur un premier projet de pont sur bateaux ancrés avec trois pont-levis reste sans suite.

Les jurats débattent devant la problématique suivante : construire un pont en pierre sera trop lourd et trop onéreux, mais en bois il risquerait d'être emporté par les flux et reflux. De plus les chantiers navals de Paludate font du lobbying avant l'heure contre la construction d'un pont.

C'est bien sûr Napoléon 1er, qui, lors du transfert en 1808 de ses troupes vers l'Espagne, prend conscience de l'obstacle et ordonne par décret la construction du pont en 1810.

Le premier projet tranche le problème technique par un dessin de pont de bois sur des piles en pierres, avec deux travées mobiles et 51 arches. Un deuxième projet prévoit de remplacer les arches en bois par une construction en fonte.

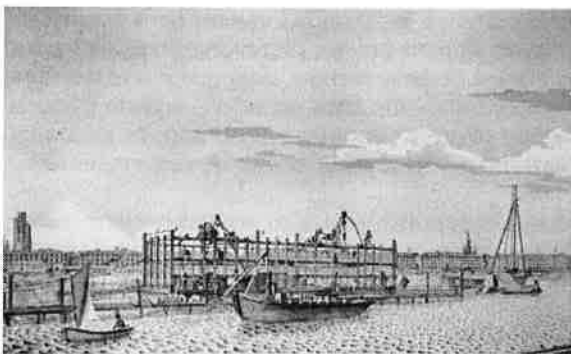
Quoiqu'il en soit la construction démarre et les premières piles prennent forme. Mais construire un tel pont n'est pas sans risques. Les 26 et 28 décembre 1813, les crues détruisent 6 piles rive gauche. Les conséquences sont désastreuses, envasement, embâcle, pertes maritime et financière. L'ingénieur Claude Deschamp, issu de cette génération diplômée de la jeune école des Ponts et Chaussées montrera là son génie technique. Il reprend entièrement le projet, et acquiert en 1817 la certitude qu'un pont entièrement en maçonnerie est possible. Pour cela l'ouvrage sera creux, composé de 6 galeries parallèles. Entre les chaînages de pierre, les voûtes seront en moellons avec un parement en briques allégées.



Ainsi le Pont de Pierre est plus fait de briques que de pierres : 500 000 briques pour 500m³ issues des carrières de Saint Macaire.

Les briques seront légères car cuites sur place à partir du limon de la Garonne extrait du Treguey qui se jette rive droite en amont du Pont. Mais il faut financer cet ouvrage. Deschamp trouve ici l'appui du maire Pierre Balguerie-Stuttenberg. Cet homme qui, de garçon de magasin grimpera dans la hiérarchie sociale bordelaise jusqu'à devenir chef d'entreprise, maire et président de la Chambre de Commerce, cet homme saura rassembler les énergies financières de sa ville en créant « la compagnie du Pont de Bordeaux » en 1818. Ce groupement d'actionnaires permettra le financement du projet moyennant une concession de 99 ans sur le péage des traversées (50 centimes par piétons et jusqu'à 6,5 francs par diligence à six chevaux).

A partir de cette date, le chantier reprend avec ardeur pour être livré 4 ans plus tard, en 1822.



Transport du caisson étanche utilisé pour la construction des piles.

Claude Deschamp, aidé de son gendre Jean Baptiste Billaudel également ingénieur des Ponts et Chaussées, ne cesse d'innover. Il se fournit une cloche en Angleterre pouvant contenir deux plongeurs pour recouper les pieux de sapin battus au fond de l'eau.

Il utilise des turbines qui transformment le flux de la Garonne en force motrice pour le chantier.

Il met habilement à contribution les chantiers navals de Paludate pour construire un système de caisson étanche en charpente, qui sera échoué à l'aplomb des piles à construire. (Cf. illustration.)

Son œuvre est une réussite. On ne sait si les 17 arches sont volontairement ou non un hommage aux 17 lettres de Napoléon Bonaparte, mais le pont de 480m de long permettra rapidement à la région de se développer et à la ville de s'étendre rive droite.



Ce n'est qu'au milieu du XXème que sa capacité s'avèrera insuffisante. C'est une fois encore la guerre qui montrera l'insuffisance du seul pont de Bordeaux, comme en témoigne cette eau forte de Ch. Philippe « L'exode à Bordeaux en juin 40 ».

C'est dans les années 50 que le pont sera élargi à la circulation par deux consoles en béton armé. Malheureusement ces travaux verront la disparition des 4 pavillons d'octroi construits sur le modèle du temple grec par Claude Deschamp, pendant d'une maçonnerie brique et pierre des arches qui prenant exemple sur le savoir faire des romains au Palais Gallien.



En 1980 les lampadaires et la balustrade seront remplacés par l'architecte B. Nivelles. Dans les années 1995 les piles près des berges sont renforcées par la mise en œuvre de micro pieux au travers des grilles en chêne qui porte les maçonneries, pour bloquer l'affaissement de celles-ci.

Enfin en 2002 la municipalité va s'émouvoir des projets de protections projetés par le Port Autonome pour satisfaire la demande de la firme Airbus qui étudiait le transport des tronçons de l'A380 par barge. La Ville de Bordeaux demande donc d'abord une protection à l'état qui inscrit le Pont de Pierre sur l'Inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques en 2002. Dans la foulée une équipe de maîtrise d'œuvre dirigée par Ingérop est sélectionnée pour étudier ces rails de protection.

L'agence Architecture Patrimoine est de l'équipe. Elle participe aux travaux d'étude et dessine deux rails métalliques couverts par trois bastings en bois d'une hauteur d'assise de pierre. Les ducs d'Albe de tête sont profilés et rendus indépendants pour alléger l'ensemble.

Cette réalisation, visible seulement à marée basse, a ainsi permis d'éviter les coques en béton armé qui devaient initialement ceinturer les piles de ce pont si cher aux bordelais.



Le bureau central de recrutement de la main-d'œuvre

BCMO pour les gens du port, cet édifice construit vers 1952 au débouché du Pont de Pierre centralise les offres et les demandes de chargements et déchargements portuaires.

Les dockers ont toujours représenté une corporation forte dont les mouvements sociaux étaient redoutés.

En septembre 1928 leur grève nationale pénalisera les ports et appellera l'arbitrage du président Raymond Pointcarré.



Pendant la guerre le recrutement des dockers se fait difficilement. Pas de main d'œuvre féminine ici pour remplacer les ouvriers appelés au front. Mais leur rôle est incontournable et ils sauront tirer parti de la situation pour échapper ainsi au Service du Travail Obligatoire. Pourtant après la guerre leur nombre chute de moitié, remplacés par la mécanisation des grues.

Ils sont cependant encore près de 3000 en 1950 quand les autorités portuaires décident de regrouper les différents points d'embauche en construisant ce bâtiment.



Chaque jour s'y pressait des centaines d'hommes, les contrats étaient de 4 heures renouvelables une fois, après quoi les dockers étaient obligés de revenir au BCMO pour chercher un nouveau contrat. Le bâtiment est de belle facture, bien que d'une horizontalité assez brutale. Il fait parti des derniers bâtiments bâtis en pierre, à cette période charnière des années 50 où la construction pierre va s'arrêter à Bordeaux. Le dessin régulier de ses bossages et de sa corniche trahit par sa sévérité le style de ces années là.

Trop petit dès 1970 il fermera. Son affectation depuis a vogué au gré des besoins : réserves de feu le musée de la Marine de Bordeaux, un temps guinguette en projet, il semble aujourd'hui avoir trouvé une destination pérenne.

Sources :

- « Histoire de Bordeaux » Louis Desgraves
- « Evocation du Vieux Bordeaux » Louis Desgraves
- « Language de Pierre » Jean Missègue
- « Rues de Bordeaux » Roger Galy
- « Journal Sud Ouest du 15 septembre 2008, article « La future maison éco-citoyenne de Bordeaux » par Léa Outier
- Dossiers de recensement de la Conservation Régionale des Monuments Historiques

La reconquête d'espaces disqualifiés : les aménagements d'un nouveau lieu de ville.



Le parc des berges :

S'allongeant entre le pont Saint-Jean et le Pont de Pierre, bordé par la Garonne d'une part et par le boulevard urbain d'autre part, le parc accueillera sur près de cinq hectares des promenades, des espaces verts et des terrains d'évolution sportive.

Préalablement à ce nouvel aménagement de nombreuses années ont été consacrées au déplacement des activités du secteur : négociations en vue des résiliations des autorisations d'occupation précaires du domaine public, démontage des installations, souvent importantes, et enfin dépollution du site.

Ce n'est qu'il y a peu que le secteur a commencé à prendre son nouveau visage. Les nouveaux aménagements, comme pour le reste des quais, sont dus au cabinet CORAJOU assisté d'Anne Le Guillanton, Paysagiste.

En bord de rivière, un cheminement constitué d'un platelage en bois prolongera l'itinéraire débutant en aval près de l'écluse des bassins à flot. Cet itinéraire totalisera ainsi près de cinq kilomètres, restituant l'intimité perdue entre la ville et l'eau. D'autres allées engravées sillonneront le parc, bordant ou entrecoupant la pelouse centrale et permettant l'accès aux différentes aires aménagées.

Ces dernières seront plus particulièrement dédiées aux activités physiques, comme notamment le rike-hockey, le basket, le beach-volley ou la pelote.

Des aires de jeu pour enfants et une aire en gazon synthétique permettant la pratique de divers jeux de ballon compléteront l'ensemble.

Le parc fera l'objet de différentes plantations d'arbres importants, rassemblés en bosquets côté Garonne (cèdres, séquoias) ou plantés en ligne côté boulevard urbain (pins parasols).

Enfin tout à fait en amont un bâtiment de service sera édifié, dont un pignon constituera le fronton dédié à la pelote...

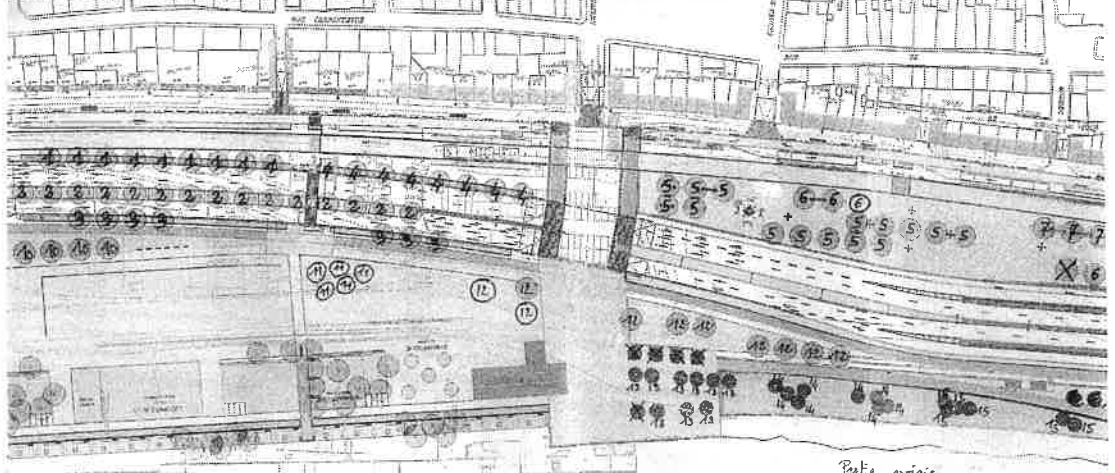
L'ancienne voie sur berge :

De part et d'autre de la première arche du Pont de Pierre, l'ancienne voie sur berge a été réaménagée de façon à constituer un cheminement apaisé pour piétons et cyclistes.

La piste cyclable est bordée côté Garonne par un remblai en gradins supportant la promenade gravillonnée, bordée par des pelouses et plantée d'arbres (alيزés). Ce remblai est soutenu par un barriérage en osier tressé et protégé des intempéries par étuvage, entrecoupé d'escaliers en pierre. Près de 800 mètres linéaires en ont été disposés.

L'ensemble est équipé du mobilier urbain (bancs, luminaires, corbeilles etc.) que l'on retrouve en aval du pont.

Détail des espèces botaniques plantées dans le Parc des Berges



- Parc
- 10 - Pinus Pinea
 - 11 - Callonchus decurrens
 - 12 - Glédistia sinensis
 - 13 - Albizia julibrissin
 - 14 - Cereis siliquastrum
 - 15 - Morus bombycis = Kagayamae

- Partie riverain
- 1 - Acer saccharinum "Dattocarpum"
 - 2 - Penna serrulata "Tachibana"
 - 3 - Zelkova serrata "Green nose"
 - 4 - Acer cappadocicum
 - 5 - Celtis australis
 - 6 - Glédistia triacanthos "Sylène"
 - 7 - Sophora japonica

Plan du réaménagement des quais : le parc des Berges jusqu'à la future maison de l'éco-citoyenneté

La promenade des quais vers le Pont de Pierre (quai de la Grave)

Avant les travaux : la voie de circulation sur berge

Projet de réaménagement

Réaménagement réalisé, septembre 2008



Photo - Jérémie Buchholtz, Photographe



Photo - Jérémie Buchholtz, Photographe



Image - Communauté Urbaine de Bordeaux



Photo - Jérémie Buchholtz, Photographe



Photo - Manel Dörge, RCE

Le Parc des Berges

La promenade en platelage de bois, le long de la Garonne : projet et réalisation en cours (septembre 2008)



Image - Communauté Urbaine de Bordeaux



Photo - Manel Dörge, RCE