

*Le nouveau bassin à flot, inauguré le 18 octobre 1879, d'après un dessin de M. Terpereau
(Archives Municipales Bordeaux XXVIII-C-6)*

LES BASSINS À FLOT **Hier & aujourd'hui**



Mairie de Bordeaux
Direction générale de l'aménagement

Défavorisé par son éloignement à la mer, comparé à Nantes, Marseille ou Le Havre, Bordeaux ne cesse de mettre en place les moyens de moderniser son port dès la fin de l'Ancien Régime. Faciliter l'accès au port et moderniser l'équipement dépendent en grande partie des outils en place et des progrès techniques. La modernisation de l'équipement portuaire s'engage véritablement au Second Empire : les bassins à flot en sont le symbole ; ils marquent fortement le paysage urbain des quartiers nord et expliquent en grande partie leur visage actuel.

Un ouvrage d'art nécessaire au port mais laborieusement mis en place :

Les tentatives sont nombreuses pour créer des docks jusque dans la première moitié du XIXe siècle : l'intendant Dupré de Saint-Maur imagine dans son mémoire de 1782 deux bassins circulaires servant d'écluses à son canal de ceinture périphérique, Bandiéri de Laval prévoit à la fin du XVIIIe siècle un bassin, des quais et des grues à l'emplacement du château-Trompette, l'ingénieur Thénard présente un autre projet en 1838, Raoul Balguerie en 1840. On imagine occuper la rive droite avec de tels aménagements.

Tandis que Marseille et Le Havre s'en dotent en 1854, le projet ne prend forme à Bordeaux qu'à partir de 1867. Pourtant, dès le 9 janvier 1856, un décret accorde au constructeur de navires Chaigneau l'autorisation de construire un bassin de carénage près de Bacalan. Les travaux sont commencés mais abandonnés. Un autre décret du 27 mai 1857 accorde les mêmes droits à Bichon mais là, rien n'est engagé. La Chambre de commerce et la Compagnie des messageries impériales ont en réalité le projet de construire un grand bassin qui concurrence les projets des constructeurs maritimes. La bourgeoisie locale tergiverse longtemps sans gouvernement autoritaire tandis que des docks sont indispensables à Bordeaux pour réunir toutes les installations maritimes. Ils sont aussi très utiles à marée basse et permettent d'augmenter les 900 m de quais verticaux de la rade largement insuffisants à un trafic dont le tonnage, le nombre et la taille des navires ne cessent de croître depuis les années 1850.

Il faut attendre l'énergie et la détermination d'hommes politiques forts pour enfin mettre en œuvre le projet : le préfet De Bouville, le président de la Chambre, Basse, le constructeur de navires et député Arman et surtout le président du Conseil général alors ministre du Commerce et des Travaux publics, De Forcade-La Roquette. Le décret impérial du 26 juillet 1867 autorise les travaux. Les plans adoptés en 1868 prévoient au nord du chemin de Labarde un vaste réservoir d'alimentation empli par la jalle d'Eysines et, au sud du même chemin, un bassin à flot avec sas éclusé communiquant avec la Garonne. D'une surface de 8 ha, présentant 1 700 m de quais pour 70 navires, deux écluses de 13 et 22 mètres de large permettent le passage de bateaux de toutes sortes. Vingt-neuf propriétaires et sept fermiers ou locataires traitent à l'amiable pour la cession des terrains sur l'emprise de l'ouvrage. Trois affaires aboutissent au jury d'expropriation. Les ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées Joly de Boissel, La Roche-Tolay et Régnault élaborent le projet dont l'adjudication des travaux est accordée le 29 décembre 1868 à l'entreprise Bernard. L'enlèvement des terres a lieu « à la locomotive », mais les travaux demeurent lents. Les travaux d'excavation commencés en 1869 durent 14 ans jusqu'en 1882, même si dès 1879 le bassin est livré au commerce. Ils coûtent 21 millions de francs. Les terrassements rendent possibles l'érection d'une quinzaine de grues hydrauliques et le prompt débarquement des grands paquebots transatlantiques. Le premier bassin est d'abord muni d'une seule forme de radoub. Le bassin n° 2 n'est pas encore terminé en 1912. Les deux bassins sont équipés de refouleurs puissants, des machines qui aspirent le sable et la vase et les transportent dans les terrains vagues à l'ouest de Bacalan par une série d'énormes tuyaux posés sur des chevalets. Les déblais du bassin n°1 sont conduits dans la Palu près des allées de Boutaut, ceux du bassin n°2 au-delà du boulevard Godard, ces opérations constituent le colmatage. Les bassins sont aussi équipés de deux bateaux dragueurs et de deux autres dynamos, l'une au bout de la rue de Gironde pour l'éclairage des bassins, l'autre à côté de la rue Lucien-Faure pour la construction du deuxième bassin. Au nord on trouve le service des haleurs et écluseurs, au sud les docks proprement dits pour les marchandises en consignation. Deux bâtiments gigantesques prennent place sur la plateforme, le magasin aux laines (1878-1879) et les halles métalliques (1881-1885) entre lesquels les charbons sont entreposés. La construction du second bassin est engagée grâce à la loi du 2 août 1904 et au décret du 13 avril 1905. Les travaux ne sont pas encore complètement achevés à la veille de la première guerre où le pont du Pertuis permet la communication entre les deux bassins.

La construction d'un troisième bassin est longtemps envisagée, mais l'ancien réservoir d'alimentation de la jalle de Blanquefort est finalement transformé en un bassin unique. De même, le canal de Grattequina, imaginé pour éviter aux trop gros navires les mauvaises passes de la Garonne, n'est jamais réalisé, l'entreprise étant titanique.

L'urbanisation et la voirie autour des bassins à flot :

L'ouverture des bassins à flots conditionne la fermeture des boulevards au nord de Bordeaux. Ces derniers sont bouclés au-delà de la rue Rivière, sous la Troisième République, les projets englobent et contournent les bassins à flot. Le mouvement commercial des docks se développe considérablement et permet aux constructions de s'élever à plein. De nombreux propriétaires sont disposés à céder leurs terrains pour ouvrir des voies nouvelles. Un propriétaire nommé Alfred Noyer propose en 1870 une modification du tracé des boulevards dans la partie reliant le chemin de la Vache au cours Dupré-de-Saint-Maur. Mais c'est l'administration elle-même qui détermine le tracé. En 1888, il y a plusieurs études réalisées mais aucune encore choisie. Le boulevard aboutit plus au nord que prévu et laisse plus de place au devant des docks pour terminer la ville au-delà de l'estey Lauzun. L'exécution du tronçon compris entre la place derrière la gare du Médoc et le chemin de Labarde pose quelques difficultés. On tergiverse pour savoir quelle forme il faut donner au carrefour des boulevards avec le prolongement de la rue Lucien-Faure. Les ouvrages d'assainissement étant importants, aqueducs, buses et ponceaux se multiplient sous les voies. De forts remblais sont nécessaires pour rester au-dessus de l'étiage de la Garonne dans ces terrains marécageux dont les habitants se plaignent régulièrement des fièvres typhoïdes. L'estey Lauzun est canalisé à cette fin et un pont en biais au passage Brandenburg réalisé en 1891-1892. Les travaux s'interrompent alors, faute de crédits. La place est déblayée à l'angle du bassin d'alimentation et des boulevards. En 1891, un certain Ange Richon s'engage à céder le terrain entre le chemin de Labarde et celui de la Palu. La société Dyle et Bacalan fait des offres intéressantes pour accélérer l'opération. La Ville traite avec la société Richard et Follet le dragage de la passe de Carriet pour obtenir des remblais de colmatage à bon prix. C'est l'occasion d'ouvrir le débouché entre La Barde et les docks par la rue Arago et de relier cette voie à la précédente. En 1892, il fallait ouvrir le domaine de Latulle par une large voie reliant les allées de Boutaut à la Garonne. Le boulevard fut prolongé sur 125 m au-delà du chemin de Labarde. Une place circulaire de 35 m de rayon fut créée sur le terrain cédé gratuitement par Ange Richon. Cette place baptisée Mareilhac sert de rotule pour articuler la dernière section des boulevards jusqu'au quai. Les boulevards ont ainsi intégré l'ensemble des bassins dans les quartiers nord au fur et à mesure de leur construction.

Mais il ne fut pas seulement question de connecter les voies entre elles. L'ancienne gare du Médoc fut créée peu de temps après le cours du même nom et sa desserte était essentielle pour acheminer les vins de l'arrière-pays jusqu'au port. Bordeaux fut relié au Verdon en 1875. De la gare Saint-Louis, point de départ de la nouvelle ligne, la compagnie aspirait à atteindre le bassin à flot, mais des difficultés financières l'en empêchèrent. La compagnie du Médoc céda ses voies à la compagnie du Midi en 1912. La gare fut donc mise en relation avec les voies ferrées des quais *via* le cours du Raccordement, la rue Lucien-Faure donc la plaque portuaire des bassins et ses vastes magasins et entrepôts.

La seconde révolution qui modifia beaucoup le paysage urbain des bassins à flot fut la construction de la base sous-marine. Celle de l'U-Bunker débuta en mai 1941, il fut achevé en 1943. Monumental avec son toit de sept mètres d'épaisseur reposant sur des poutrelles d'acier, il abrite onze alvéoles. On lui adjoignit un réservoir au nord-ouest, et le bunker qui devait protéger la première écluse ne fut jamais achevé.

*

Ouvrage d'art immense et unique à Bordeaux, les bassins à flot ont durablement marqué le paysage portuaire et maritime de la ville. L'urbanisation des quartiers nord a été conditionnée par la réalisation de ces bassins qui coupent toujours Bacalan du reste de la ville. Les nombreuses constructions annexes aux bassins (écluses, estacades, grues, ponts mobiles, quais, hangars, forme de radoub, maison des écluses...) ont perdu leur usage avec le déclin de l'activité portuaire sur ce site. Nombre d'entre elles ont disparu ou demeurent à l'état de ruines et à l'abandon.

Mais le site est encore actif et malgré la fragilité de l'architecture industrielle, on peut espérer la réappropriation de ses espaces emblématiques : la base sous-marine – indestructible – est déjà un lieu de culture extraordinaire, de même que le hangar G2. Le projet de réactiver une des formes de radoub est à l'étude ainsi que celui du centre culturel et touristique du vin, à l'entrée des écluses. Enfin les éléments d'intérêt du site (silos, usines Lesieur, quais pavés, bittes d'amarrage...) sont préservés dans le plan guide de l'agence ANMA.

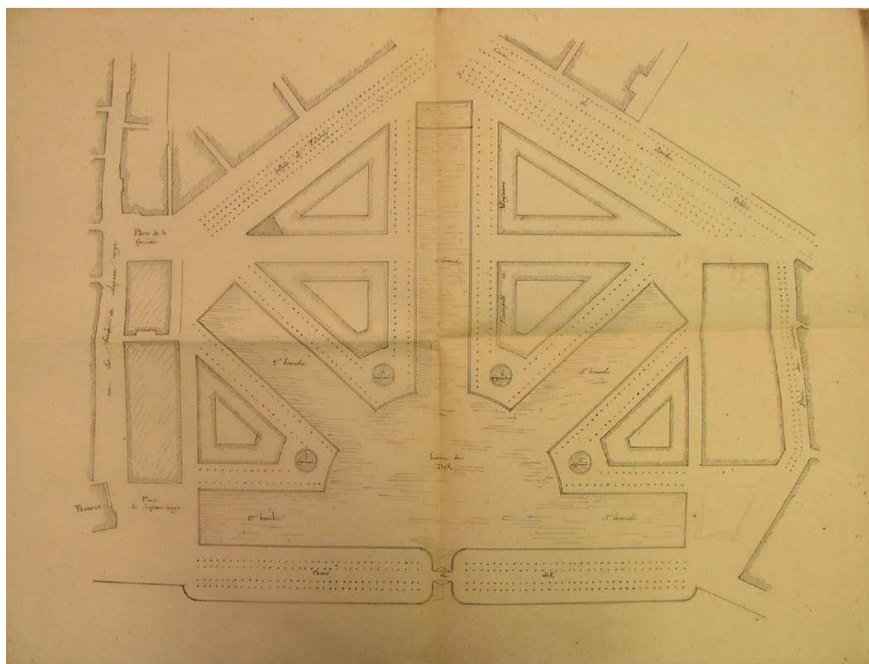
Bordeaux, 8 novembre

Sylvain Schoonbaert, architecte, docteur en urbanisme

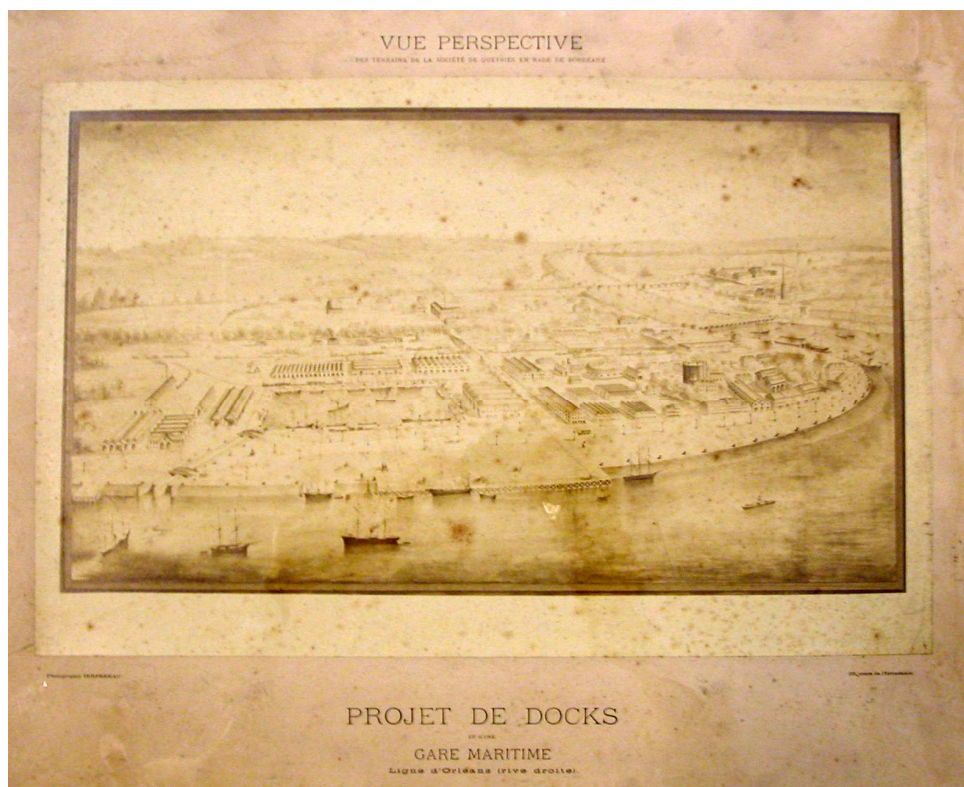
Direction générale de l'aménagement



Plan de la ville de Bordeaux avec le canal de ceinture et quelques autres embellissements projetés par M. Dupré de Saint-Maur, intendant de Guyenne, 1782. (Arch. Mun. Bordeaux, XL A 370 rec 113)



Projet de bassin à flot [sur le château Trompette], anonyme, sans date. (Arch. Mun. Bordeaux, 690 O 1)



*Projet de docks et d'une gare maritime sur la plaine de Queyries, nd (vers 1850).
(Arch. Mun. Bordeaux, XXXII F 2)*



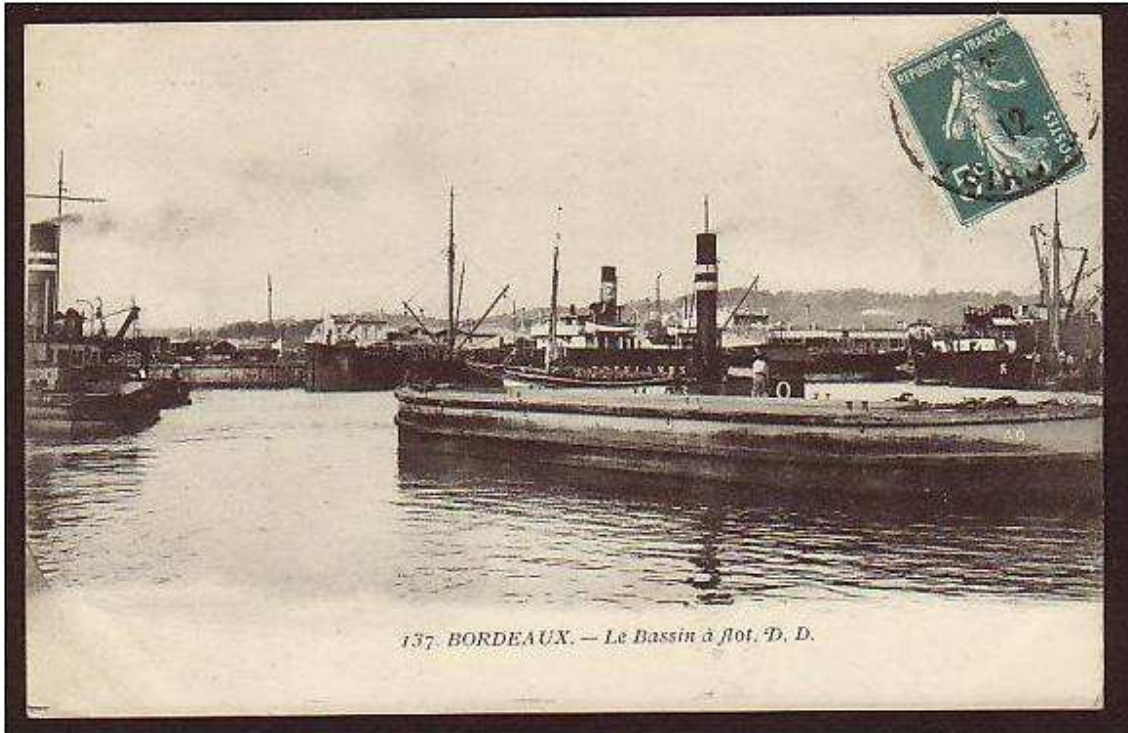
*Construction du bassin à flot de Bordeaux, A. Terpereau, photographe, 30 juillet 1873.
(Musée d'Aquitaine 88 22 117 A)*



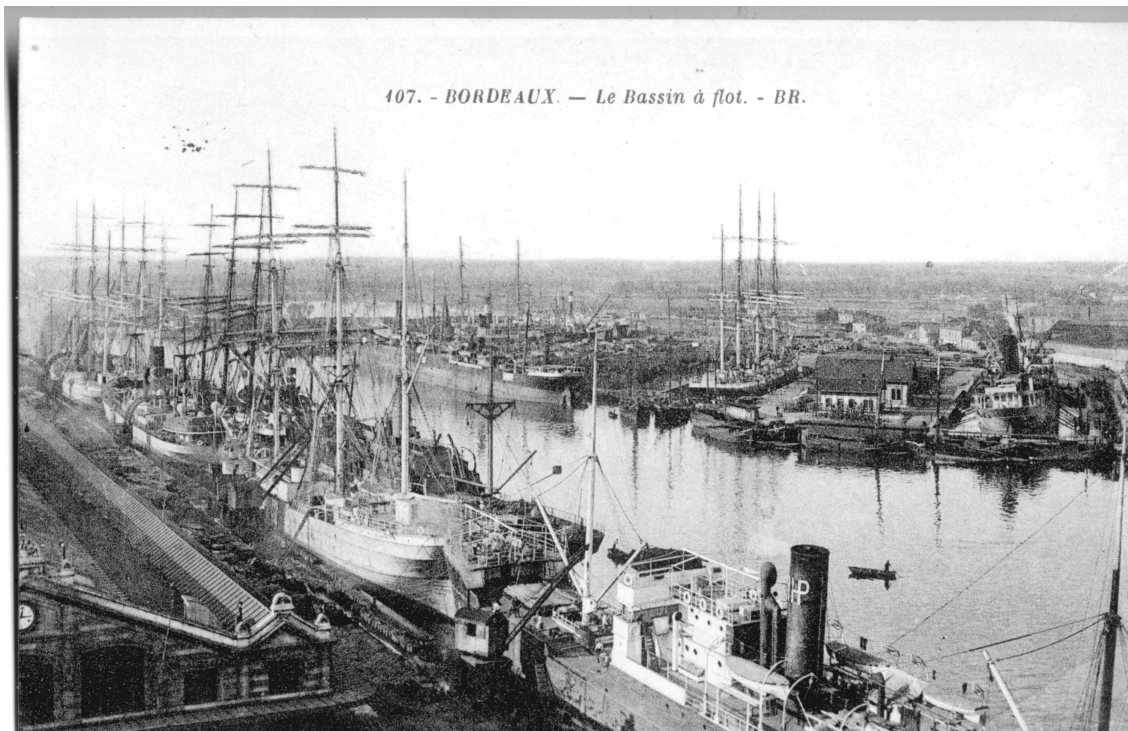
*Le Monde illustré. Aux docks de Bordeaux.
(Arch. Mun. Bordeaux, XXVII C 7)*



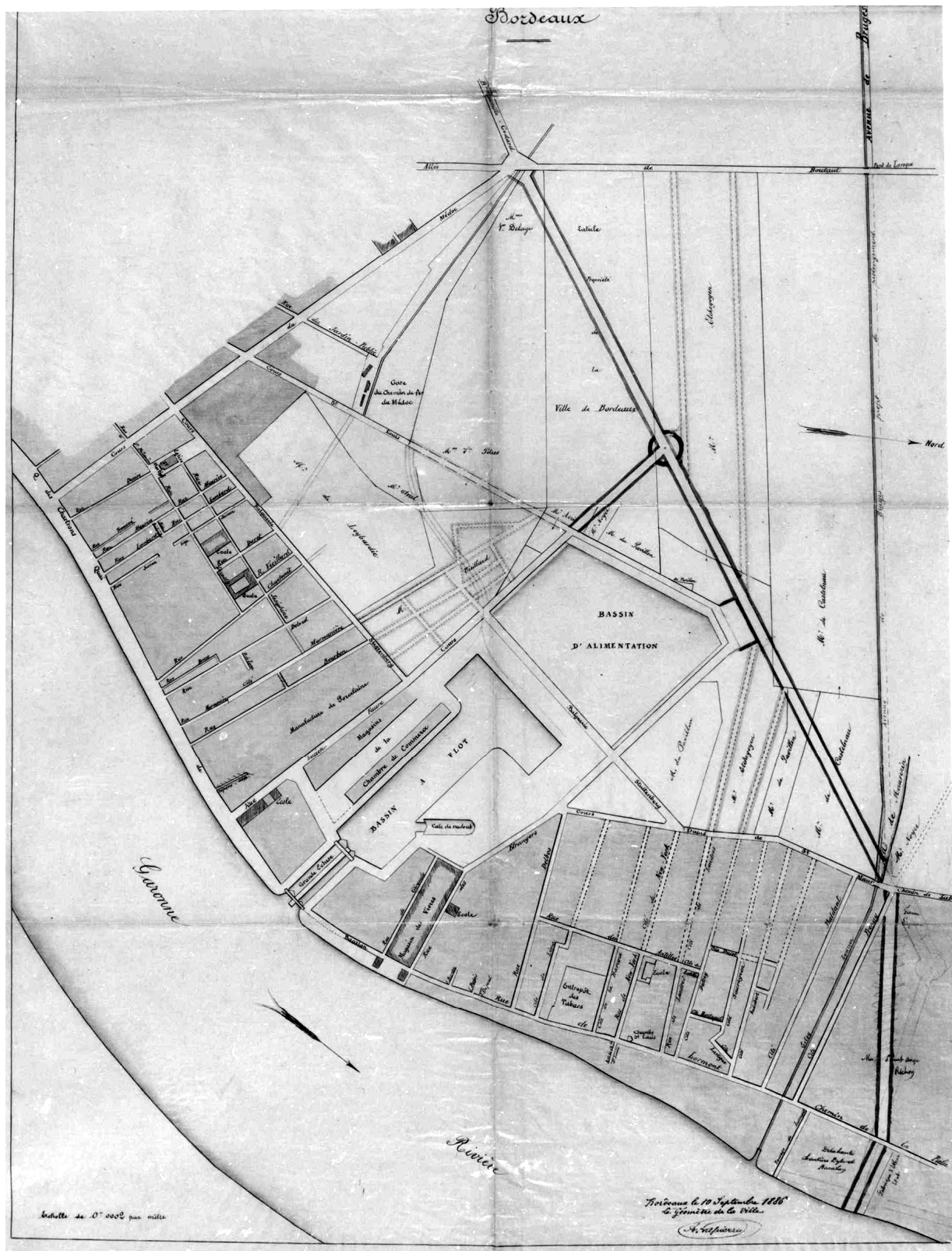
*Un marin contemplant les bassins, à droite, le magasin à laines, photographie ancienne.
(Arch. Mun. Bordeaux, XXVII C cl 236)*



Bordeaux — Le Bassin à flot. D. D.
(Carte postale ancienne)



Bordeaux — Le Bassin à flot. BR.
(Carte postale ancienne, Mémoire de Bordeaux)



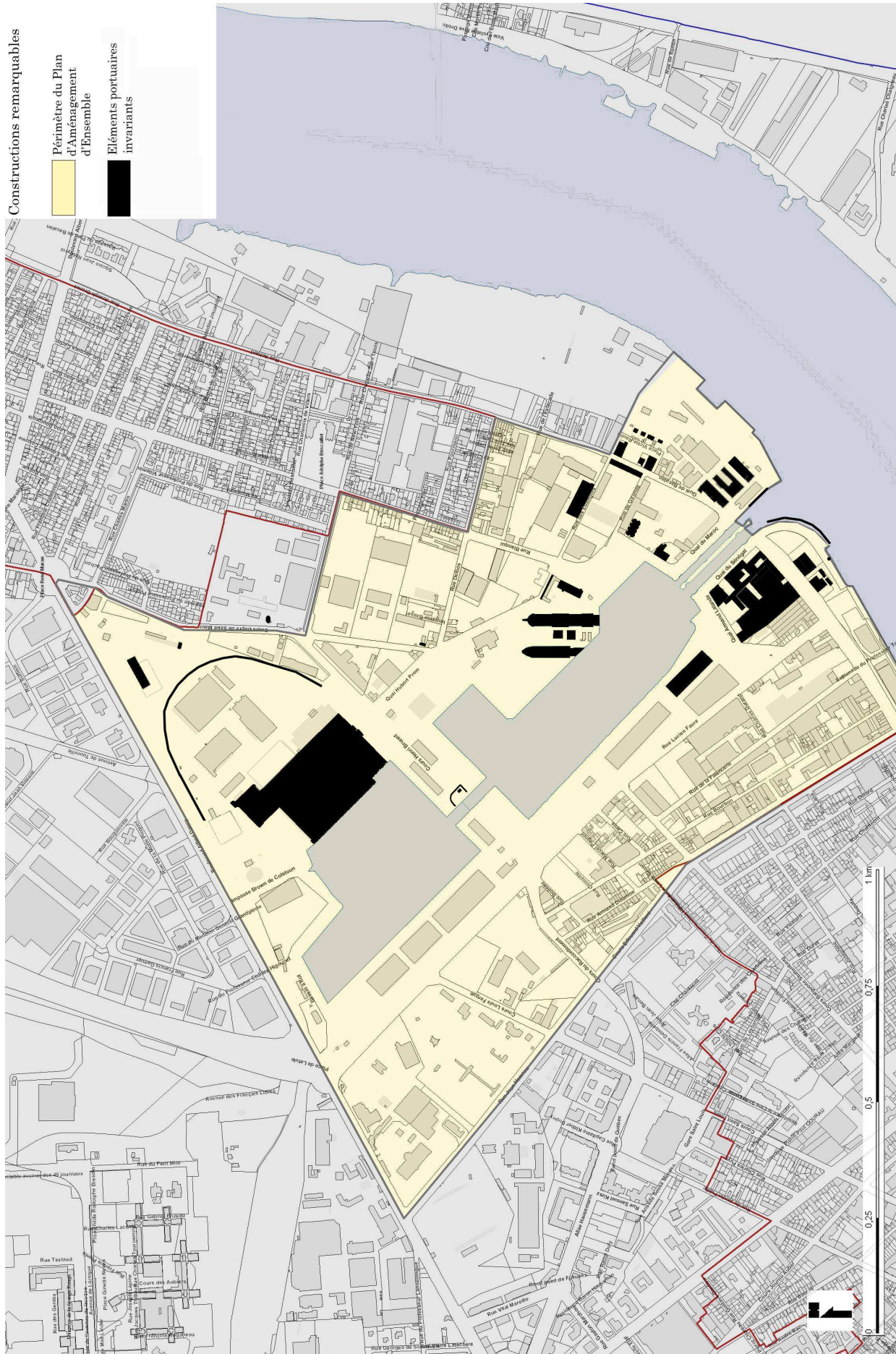
Étude pour le tracé des boulevards au nord de Bordeaux, A. Lapierre, géomètre, 1886.
 (Arch. Mun. Bordeaux, 62 O 11)



La base sous-marine en construction (1941-1943)
(Mémoire de Bordeaux)



*La construction de l'écluse fortifiée en construction (1944) ;
à gauche les anciens bâtiments de l'usine Lesieur.*
(Mémoire de Bordeaux)



Éléments d'intérêt patrimonial protégés dans le périmètre d'aménagement d'ensemble des bassins à flot.
 (Document MiRPAU, 2010)