

AGORA RALLYE VÉLO BACALAN 9 mai 2010

Silos de l'huilerie franco-coloniale



« Republica », N. Milhé (cliché Jean-Armel Mothes-Massé, 2010)

Cette huilerie est fondée en 1910 par Vezia et Chabanel, importateurs d'arachides. De 150 ouvriers au départ, l'usine compte 350 personnes après la guerre de 1914. C'est la première usine de France à extraire, en 1928, l'huile à l'aide de presses hydrauliques automatiques. Elle bénéficie de l'essor de la culture de l'arachide dans toute l'Afrique occidentale. La production se répartit entre l'huile de consommation domestique, celle, de qualité inférieure, utilisée pour la fabrication de savons, et les tourteaux restant qui sont employés dans la fabrication d'aliments pour le bétail. L'usine fut sévèrement endommagée par les bombardements qui visèrent les bassins à flot pendant la Deuxième guerre mais elle reprit son activité. Suite à une explosion mortelle survenue en juillet 1947, la remise en état fut laborieuse. L'entreprise fut rachetée par la société Calvet-Deft en 1951. Employant alors 250 personnes, les ateliers furent dotés des derniers perfectionnements de la technique. L'huilerie dépend du groupe Unilever dès 1960 ; elle sera fermée en 1969. Les six immenses silos qui se dressent toujours près du bassin à flot n°1 sont la trace monumentale de l'activité de l'huilerie. En 2009, l'artiste Nicolas Milhé installe, dans le cadre d'Evento, une immense enseigne à leur sommet qui désigne « republica », que désormais ces cylindres font bien partie de la chose publique et qu'ils marqueront encore longtemps le paysage urbain et industriel de Bacalan.



Qui est l'artiste de
« republica » ?



D'où provenaient
les arachides ?



Je suis un oiseau migrateur,
mais aussi une machine...

indice

Sources : Dider Périz, Bacalan story, Pleine Page, 2009 ; Marie Kabouche, Patrimoine industriel de la Gironde, Inventaire général d'Aquitaine, 2000.



bordeaux.fr



AGORA RALLYE VÉLO

BACALAN

9 mai 2010

Magasin des vivres



Vue de la place Raulin, XIX^e s. (Archives municipales de Bordeaux XXVIII D cl 2536-2537).



question piège

A quoi servaient les deux pavillons de la place Raulin ?

Bravo !

Résultats des courses
à 18h, hangar 14.

Pour la Marine, l'ingénieur Joseph Teulère dessine en 1785 le gigantesque établissement des vivres. Sa destination est 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 n'est leur dimension et leurs extraordinaires charpentes, prouesse d'ingénieur.

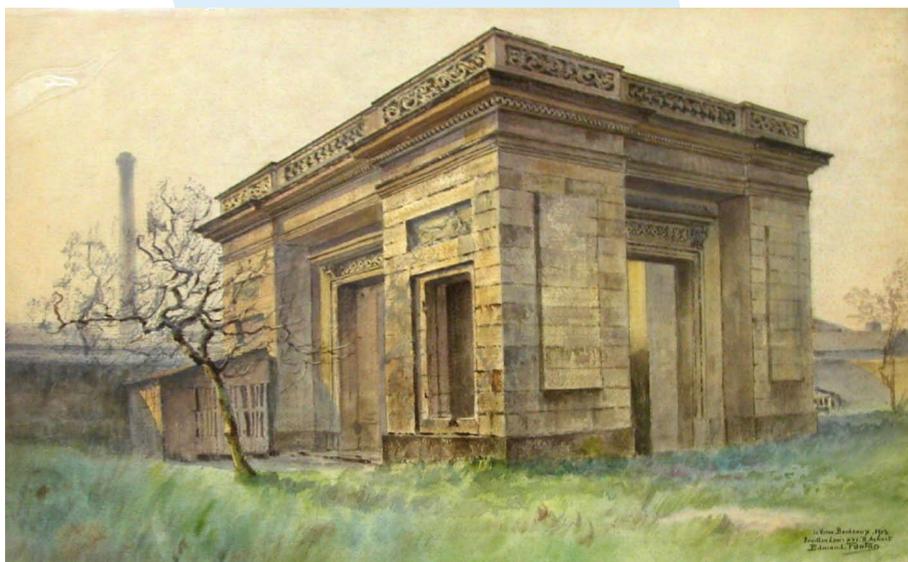
L'entrée sur la rue Achard formait, avec les deux pavillons au-devant, une cour ouverte sur le fleuve que les artistes ne se sont pas privés de représenter avant que les bords de Garonne ne soient colmatés et élargis à cet endroit de 150 m environ vers l'est. L'avant-corps combine des baies en plein-cintre 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.

Les deux pavillons de la place Raulin sont plus tardifs que le bâtiment principal. 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'Etat

L'ensemble changea de nombreuses fois de fonction au XIX^e siècle et plusieurs incendies le ravagèrent, particulièrement en 1880. Les restes de ces gigantesques établissements témoignent d'un néoclassicisme adapté à l'architecture préindustrielle du XVIII^e siècle.

AGORA RALLYE VÉLO BACALAN 9 mai 2010

Pavillon Richelieu



Pavillon Louis XVI, aquarelle de E. Fontan, 1913
(Archives municipales de Bordeaux, XXVIII E2, rec. 40).

Cette 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. En 1817, un acte de vente à Courau aîné le mentionne. La Croix Maron appartenait alors à Pierre Bernard de Pontet, écuyer, commissaire ordinaire des guerres, chevalier de Saint-Louis. Le nom de Richelieu vient peut-être de ce que P. B. de Pontet, grand seigneur, recevait dans sa maison de plaisance le gouverneur de Richelieu.

A l'origine, cette folie de jardin se situait en bord de Garonne, avec sa façade principale, ornée, donnant sur le fleuve. Les travaux de colmatage de la Garonne, en 1885, l'ont éloigné de près de 250 m de la rivière. Le pavillon se composait d'un haut rez-de-chaussée ouvert sur trois faces par de grandes embrasures au fond desquelles s'inscrivait une haute porte rectangulaire avec chambranle, moulure, corniche et frise sculptée. 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'intérieur comprenait un grand salon ovale dont il ne reste que le mur de ceinture. Dans les quatre pans coupés étaient dissimulés office, serrage, une petite cuisine et un escalier qui permettait certainement de monter sur la terrasse pour contempler la Garonne.

Ce pavillon en ruine est le seul témoignage de l'architecture des jardins du XVIII^e siècle et des maisons de plaisance dans le paysage aujourd'hui industriel de Bacalan.



Pourquoi donne-t-on ce nom à ce pavillon ?



Il faut approvisionner son navire pour finir ce rallye

indice



Agora 2010

bordeaux.fr



AGORA RALLYE VÉLO BACALAN 9 mai 2010

Chais Cordier-Mestrezat



Projet de reconversion des chais Mestrezat (Dusapin-Ledercq et Legrix de la Salle, arch.)

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 menée par le groupe Nexity-Apollonia et prévoyant la réalisation de quelques 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.



question piège

Quels sont les architectes en charge du projet ?



indice

Je porte le nom d'un célèbre cardinal du XVII^e siècle, ministre de Louis XIII...



bordeaux.fr



AGORA RALLYE VÉLO

BACALAN

9 mai 2010

Eglise Saint-Rémy



Aquarelle de Fontan, 1901 (Archives municipales de Bordeaux, XXVIII H 2, recueil Fontan, n° 40).

Saint-Dominique, Saint-Louis des Chartrons, Saint-Martial et Saint-Rémy de Bacalan proviennent du démembrement de l'ancienne paroisse Saint-Rémi de Bordeaux qui couvrait, au Moyen Age, toutes les parties nord de la ville et des marais. La première chapelle construite à Bacalan date peut-être du XVIII^e siècle. La reconstruction de Saint-Rémy, 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.

En 1903, la reconstruction de l'église fut inscrite au programme d'emprunt municipal de 32 millions de francs. L'architecte parisien Henri Le Rille en dressa un projet monumental, mais cette église ne fut jamais réalisée. Ainsi le quartier de Bacalan n'a-t-il jamais disposé d'un lieu de culte marquant son paysage à l'instar du Sacré-Cœur ou de Saint-Louis des Chartrons. L'église Saint-Rémy de Bacalan demeure une église paroissiale modeste ; elle passe presque inaperçue.



question piège

Pourquoi cette paroisse s'appelle-t-elle Saint-Rémy ?



indice

Dans ces chais sont construits aujourd'hui des logements...

AGORA RALLYE VÉLO BACALAN 9 mai 2010

Bains Buscaillet



Les bains-douches, photo industrielle du Sud-Ouest, nd.
(Archives municipales de Bordeaux, XXVIII N 4).

L'aménagement de la place Buscaillet permet l'implantation d'un complexe comprenant une crèche, un dispensaire et des bains-douches. Ces types d'équipements sont souvent associés en raison de leur complémentarité. Cette opération est décidée par la municipalité d'Adrien Marquet. Plusieurs projets sont conçus par Pierre Ferret entre 1930 et 1937 où le bâtiment est inauguré. Que de changements alors avec les premières esquisses ! Au fond de la place, l'architecte dispose deux pavillons. Le premier, à l'angle de la rue Charlevoix-de-Villiers, bénéficiant de deux façades, est affecté au dispensaire et à la crèche. Le second, parallèle, reçoit les bains-douches. Entre les deux, Ferret place un jardin d'enfants dans l'axe de la place.

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 Binquet présentant les armes de Bordeaux dans la tradition Art déco, ainsi que les bas-reliefs de la façade sud de la crèche et de la façade nord des bains-douches, représentant des jouets. L'ensemble est réalisé d'une manière assez théâtrale : les emmarchements et le dégagement de la place, l'aménagement du square donnent une certaine monumentalité à ces constructions utilitaires.

En 1939, comparés aux autres établissements du même type de la ville, les bains-douches de Bacalan sont les plus grands de Bordeaux. La municipalité Marquet affiche ainsi la modernité et l'hygiénisme qu'elle souhaite insuffler dans les quartiers populaires de la ville.



A quel style architectural se réfèrent ces bâtiments ?

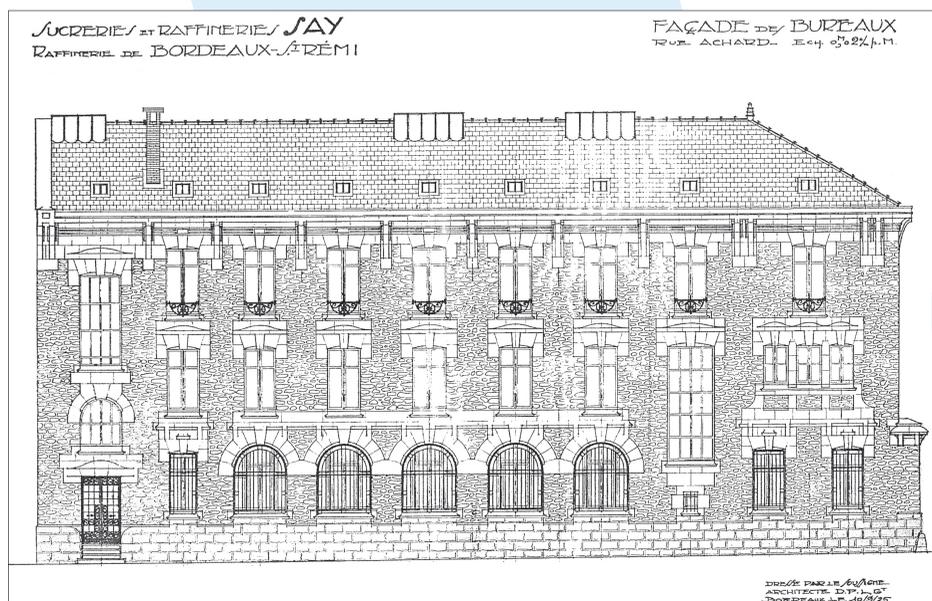


Le dimanche est aussi le jour de la prière...

indice

AGORA RALLYE VÉLO BACALAN 9 mai 2010

Raffinerie Say



Façade rue Achard, Louis Augereau, arch., 10 septembre 1925.
(Archives municipales de Bordeaux, autorisations de voirie rue Achard, 50 O).

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 occupent de vastes terrains au nord des emprises des aciéries de Longwy (anciens chantiers maritimes du Sud-Ouest au n° 110 rue Achard).

Le développement de la raffinerie Say est assez considérable dans l'entre-deux-guerres. Il va de pair avec de nombreuses constructions industrielles nouvelles ou l'aménagement d'anciennes. La plupart de ces constructions sont l'œuvre de l'entrepreneur Jules Balineau, très actif dans le quartier. C'est au n° 176 qu'il construit les bureaux et logements pour le personnel de la raffinerie en 1925. Dans la façade principale du bâtiment, chaque travée exprime la fonction des espaces intérieurs. 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 l'aspect organique du bâtiment.

D'un intérêt architectural et urbain indéniable, ce bâtiment qui marque encore l'alignement de la rive est de la rue Achard est un élément singulier dans le paysage de cette rue. Il témoigne des recherches architecturales modernes et organiques (dans la lisibilité des fonctions intérieures en façade).



question piège

Qui est l'architecte des bâtiments de bureaux de la raffinerie ?



Que raffinait-on dans cette usine ?



indice

Le buraliste vous posera la question 14 et en saura plus sur la suite du parcours.

AGORA RALLYE VÉLO

BACALAN

9 mai 2010

Maison Schinazi



La maison bâtie par le docteur, 96 boulevard Brandenburg, (cliché recensement, ville de Bordeaux).

La façade de cette maison ordinaire abritait le logement et le cabinet d'un célèbre médecin du quartier : Sabatino Schinazi, né en Egypte, élève des Ecoles françaises des missions africaines puis de l'Ecole de médecine de Beyrouth. Il rejoint la France en 1916, quitte Marseille pour Bordeaux où il obtient son doctorat de médecine.

Quand le médecin s'est installé à Bacalan, ici, au 199 rue Achard, en 1921, il n'y avait pas de médecin dans le quartier qui n'avait pas bonne presse pour les professions médicales. Il acquit très vite la confiance des Bacalanais à tel point qu'il fut surnommé « le médecin des pauvres ».

Interdit d'exercer en 1940 et détenu en 1942 au camp de Mérignac ; déporté vers Drancy, le docteur Schinazi meurt à Auschwitz le 25 novembre 1943, laissant sa femme avec 10 enfants.

Il fit construire plusieurs maisons dans le quartier de Bacalan, et notamment une assez originale, à l'angle du boulevard Brandenburg et de la rue Blanqui : l'entrepreneur très actif dans le quartier a gravé son nom sur la façade de cette maison bâtie en 1929. Depuis 1983, le vieux chemin de la Palu a pris le nom du célèbre médecin.



question piège

Quel entrepreneur bâtit la maison que fit construire le médecin au 96 boulevard Brandenburg ?



indice

Fatigués ? Vous manquez de glucose.

Source : D. Périz, Bacalan story, Pleine Page, 2009.



bordeaux.fr



AGORA RALLYE VÉLO BACALAN 9 mai 2010

Cité lumineuse



La cité avant sa démolition (cliché Mémoire de Bordeaux).

Grâce au financement Logeco (logements économiques et familiaux), le plan du ministre Pierre Courant, adopté en 1953, insuffle un nouvel élan à la reconstruction où l'on envisage, à Bacalan, la création d'une nouvelle cité. Jusqu'en 1956, cinq projets au moins sont étudiés : plusieurs immeubles de quatre à cinq étages (1953), quinze petites maisons individuelles associées à neuf grands bâtiments collectifs (1954), une cité de 250 logements en sept immeubles dont deux de dix étages (1955)... 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. 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. » C'est le propre des premiers élans, de n'être guère maîtrisés !

L'immense immeuble conçu par Jean-Jacques Prévot, André Conte et Paul Daurel dégageait, à l'est, 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 traversant et ainsi fort bien éclairés. L'édifice fut détruit en 1997 en raison du coût exorbitant de son éventuelle requalification.



question piège

Combien d'étages et de logements comportèrent finalement le dernier projet de la cité lumineuse ?



Pourquoi appelait-on ce bâtiment cité lumineuse ?



indice

Rdv trois maisons avant les délices d'Orient, rue Achard.

Sources : - Robert Coustet, Marc Saboya, Bordeaux. La conquête de la modernité. Architecture et urbanisme à Bordeaux et dans l'agglomération de 1920 à 2003, Mollat, 2005. - Gilles Ragot, guide d'architecture Bordeaux & agglomération 1945-1995, Arc en rive, Confluences, CRLA, 1996.



bordeaux.fr



AGORA RALLYE VÉLO

BACALAN

9 mai 2010

Château Claveau



Le château Claveau, d'après une carte postale ancienne (dessin Raphaël Leitao).

Pour conter l'histoire du domaine dont la cité tire aujourd'hui son nom, alors qu'elle est implantée au nord de ce dernier, laissons parler Edouard Guillon :

« Il est situé sur le bord de la Garonne, dans un quartier de la Palu appelé la Sabateyre, en face le bourg de Lormont, et son origine mérite d'être racontée. M. de Claveau, avocat et premier substitut au Parlement de Guienne, fit, en 1582, l'acquisition des terrains et composa le domaine qui, à partir de cette époque, est indiqué dans tous les actes sous le nom de Bourdieu de Claveau. [...] Le Manoir de Claveau resta dans la maison de la famille Dumas pendant un grand nombre d'années, et sous Louis XVI, il appartenait à M. Dumas de Fonberauge, conseiller au Parlement, qui s'était prudemment retiré à Claveau pendant la tourmente révolutionnaire; il y fut néanmoins arrêté comme suspect en 1794, conduit à Bordeaux et décapité. Ses héritiers vendirent le domaine en 1808 à M. Blondeau, négociant, qui y fit planter des vignes, et le laissa en mourant à son fils aîné. Ce fut ce dernier qui, sur les ruines et les pans de murailles de l'ancien hôtel d'Essenaut, fit élever le château actuel [sic]. Il fut commencé à la fin de 1847, sous la direction de l'architecte Bordes, l'auteur de l'Histoire des Monuments de Bordeaux. [...] Derrière le château est un jardin anglais; vient ensuite le vignoble, puis une allée de peupliers qui traverse des prairies jusqu'au boulevard Dupré de Saint-Maur. La propriété qui l'entoure est l'une des plus belles de la Palu [...] » Ce château qui se trouvait à Claveau jusqu'en 1944 fut occupé puis détruit par les Allemands, il a été transformé en crèche et abrite également aujourd'hui le centre social et d'animation de Bacalan. Il n'en subsiste que l'histoire qui rappelle les domaines de plaisance des quartiers nord, en bord de Garonne.



De quel livre célèbre l'architecte Bordes est-il l'auteur ?



Quand le château fut-il détruit ?



Elle « rayonnait » en bordure de Garonne...

indice

Source : Edouard Guillon, Les Châteaux historiques et vinicoles de la Gironde avec la description des communes, la nature de leurs vins et la désignation des principaux crus, tome premier, Bordeaux : Maison Lafargue, 1866.



Agora 2010

bordeaux.fr



AGORA RALLYE VÉLO

BACALAN

9 mai 2010

Cité Claveau



Extrait du plan de Bordeaux par Louis Longueville, en 1907 (Archives municipales de Bordeaux, XLA 243).

Face à la crise du logement, la municipalité ouvre des prêts spéciaux pour le relogement des habitants des quartiers insalubres. Votés en 1951, ils concernent la cité Claveau (1951-1959) et la cité Carreire (1952-1954). Le projet de reconstruire sur l'ancien domaine de Claveau est envisagé dès 1949. Bacalan, sévèrement touché par les bombardements, se trouve au cœur des projets nouveaux.

Le premier projet de d'Welles et Royer, en 1950, prévoit 594 logements et 8 boutiques. La réalisation est fort différente. La municipalité récupère la salle des fêtes et la piscine laissée par les Allemands. Deux groupes scolaires sinistrés pendant la guerre sont restaurés et complétés d'une école maternelle, l'ancien domaine du château Claveau transformé en crèche. La première tranche, qui s'intègre dans le plan masse de Jean Royer, comporte quatre immeubles collectifs de 80 logements, aujourd'hui détruits. Finalement, face à l'expérience concluante de la cité Carreire, on opte pour un ensemble de maisons individuelles plus proches de l'idée d'un village. La deuxième tranche (1952-1955) voit donc la construction de maisons à étage, de trois à six pièces, organisées en bandes le long de voies étroites de desserte. Le développement de maisons individuelles se poursuit à partir de 1955 avec la formule Logéco et, en 1959, 360 maisons forment ce que Jean Royer appelle 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. Un concours lancé en 1981 a été gagné par Pierre Ferret pour rénover la cité dans le cadre d'une concertation et d'un atelier d'habitants.



question piège

Par quoi le site de la cité Claveau était-il occupé avant sa construction ?



indice

A l'emplacement de l'ancien château Claveau...

Source : Robert Coustet, Marc Saboya, Bordeaux : la conquête de la modernité, architecture et urbanisme à Bordeaux et dans l'agglomération de 1920 à 2003, Bordeaux : Mollat, 2005.



bordeaux.fr



AGORA RALLYE VÉLO

BACALAN

9 mai 2010

Le jardin de Bougainville



Séance de lecture au jardin (cliché Les jardins d'aujourd'hui).

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. Inspirée par les mouvements des Green Guerillas de New-York et les Restos du Cœur, l'association a ainsi plusieurs jardins collectifs et familiaux sur Bordeaux dans lesquels sont cultivés fruits, légumes, fleurs. Jardiner ensemble crée des liens de solidarité et de voisinage, c'est aussi ce que nous recherchons dans ce lieu ouvert à tous.

Le jardin de Bougainville existe depuis 10 ans sur cette parcelle appartenant au grand port maritime de Bordeaux. La parcelle accueille aussi un bassin d'orage destiné à récolter les eaux pluviales du quartier. De friche urbaine, il est devenu au fil du temps et du travail des jardiniers un endroit atypique au cœur du site industriel des bassins à flot.

Il accueille les formations au compostage et les ateliers pédagogiques « du jardin à l'assiette » et « découverte » ainsi que bon nombre de manifestations. Deux jardiniers, une animatrice technique y assurent l'organisation, la mise en culture, l'entretien, la réalisation d'aménagements, l'accueil de groupe, l'animation des ateliers. Les bénévoles et adhérents peuvent aussi en profiter au quotidien.

Les jardins d'aujourd'hui - Rue Bougainville
33300 Bordeaux - Tél. : 05 56 07 11 75



A qui appartient le terrain de ce jardin ?

Le jardinier vous dira comment répondre aux questions 7 et 8.



indice

Pour la station 9 : au centre d'une cité qui porte le nom d'un ancien château...



Agora 2010

bordeaux.fr

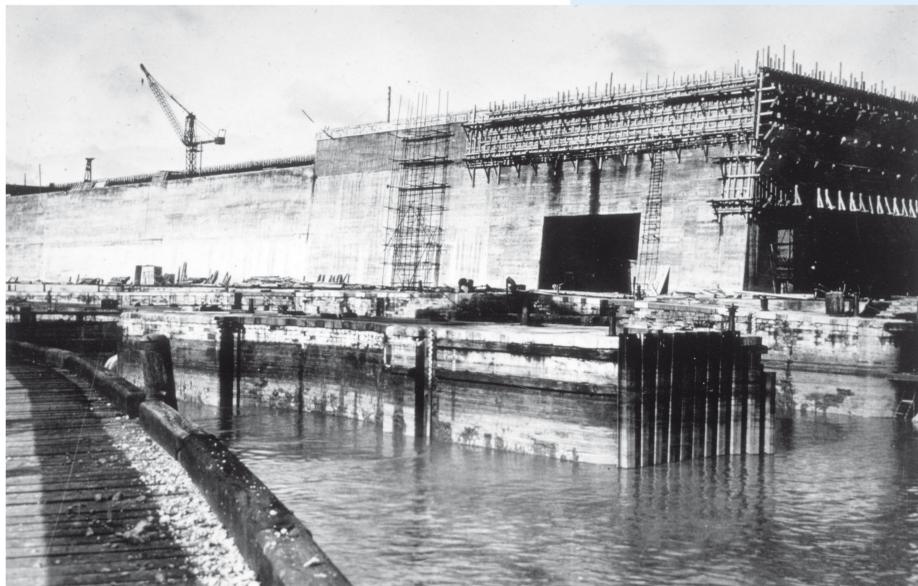


AGORA RALLYE VÉLO

BACALAN

9 mai 2010

Base sous-marine



Construction d'une écluse fortifiée pendant la construction de la Base sous-marine (cliché Mémoire de Bordeaux).

Un des aspects les plus curieux 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 utilisée par la 12^e flottille allemande et par 16 sous-marins italiens. Début 1941, commence la construction de l'U-Bunker par l'O.T.-Einsatzgruppe WEST. Il est à noter que pendant sa construction et jusqu'en 1943 où la base est achevée, il n'y aura aucune attaque de la R.A.F. L'Organisation Todt emploie 2500 prisonniers ou requis (Français, Russes, Espagnols, Portugais...)

L'U-Bunker demeure monumental, avec son toit de 7 mètres d'épaisseur reposant sur des poutrelles d'acier et ses onze alvéoles munies de deux ponts roulant de 3 ou 5 tonnes, pouvant accueillir 15 vaisseaux. Les alvéoles 5 à 11 peuvent être asséchées ; elles possèdent des lignes de tins. Les torpilles sont entreposées hors de l'U-Bunker. Un couloir avec une voie ferrée traverse le bunker derrière les alvéoles. Des magasins et des ateliers se trouvent à l'arrière des alvéoles. Ses extrémités sont fermées par des portes blindées. En octobre 1942, la Base sous-marine peut accueillir les premiers U-Boote de la 12.U-Flottille. 197 missions sont accomplies, ce qui représente 97 navires coulés avec un total de 526.976 tonnes jusqu'à ce que la Base sous-marine soit abandonnée fin août 1944.



question piège

Combien de sous-marins
pouvaient contenir la base ?



indice

Un jardin partagé, sa rue
porte le nom d'une fleur
célèbre...

Source : Joseph Lajugie, Bordeaux au XX^e siècle, Histoire de Bordeaux ss. la dir. de Charles Higounet, Fédération historique du Sud-Ouest, Delmas, 1972.



VELODROME



bordeaux.fr



AGORA RALLYE VÉLO BACALAN 9 mai 2010

Pertuis



Le pont Pertuis avant sa démolition, (cliché Thomas Sanson 2005).

Tandis que le premier bassin à flot est achevé en 1879, en 1906 la Chambre de commerce de Bordeaux entreprend la construction d'un nouveau bassin à flot qui est achevé six ans plus tard. Un pertuis, large de 25 mètres, met en relation les deux bassins. Paul Courteault, au cours d'une promenade sur les bassins à flot, s'exclame 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 (une structure de type treillis en acier riveté) et doté d'une chaussée en bois. De chaque côté, une passerelle permettait la traversée des piétons. Ce pont était dit à culasse, il tournait encore il y a une vingtaine d'années sur un axe latéral. 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 et permettait de couvrir un pertuis de 26 mètres.

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.



Qu'est-ce qu'un pertuis ?
Un passage, un pont,
une écluse ?



U-Bunker, entrée sud-est

indice



Agora 2010

bordeaux.fr



AGORA RALLYE VÉLO

BACALAN

9 mai 2010

Formes de radoub



Navires dans les formes, vue aérienne non datée (archives du port autonome de Bordeaux).

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, entre 1869 et 1882. La création d'une deuxième forme de radoub, plus petite et pratiquement juxtaposée à la première, fut décidée en 1892. A la même époque, la grande forme de radoub fut allongée de plus de sept mètres, son extrémité arrondie disparut et laissa place à une forme en pointe facilitant la mise en cale sèche des navires les plus grands.

Les parois des deux formes sont construites en maçonnerie très épaisse de pierre calcaire à parement en appareil polygonal à joints creux. Les murs sont bâtis en gradins épousant la forme des couples de la membrure des navires, que l'on maintenait à la verticale au moyen d'étais à mesure que l'on asséchait la cale. Des escaliers perpendiculaires à ces gradins permettaient aux ouvriers de travailler sur l'ensemble de la coque des navires.

La machinerie et les pompes ne sont plus celles d'origine, remplacées en 1908 par des machines électriques de marque *Westinghouse*. L'édifice abritant la machinerie est une construction rectangulaire en charpente métallique à remplissage de brique, éclairée par des fenêtres à meneau couvertes en arc segmentaire. Cette construction en pans de fer à hourdis de brique et à la toiture à longs pans de tuiles mécaniques dérive d'un modèle créé en 1881 par l'architecte Pierre-Charles Brun.

D'une rareté attestée au plan national, les deux formes de radoub des bassins à flot, datant de la fin du XIX^e siècle, ainsi que leur machinerie et le bâtiment qui les abrite, ont été inscrites à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques par arrêté préfectoral du 31 janvier 2008.



Que signifie radouber ?



Les formes de radoub furent-elles construites en même temps ?



indice

Trou par où se perd l'eau d'un bassin, d'une fontaine, d'un réservoir...

Source : Lettre d'actualité n°15 de la Préfecture de la Gironde, avril 2008.



VELODROME



bordeaux.fr

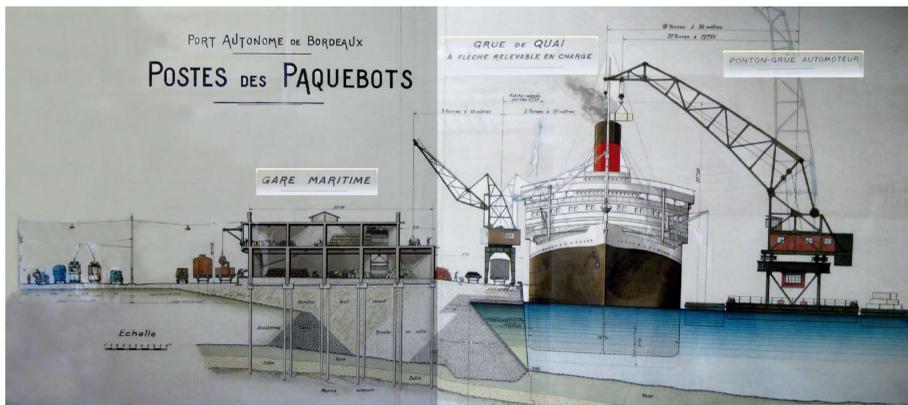


AGORA RALLYE VÉLO

BACALAN

9 mai 2010

Grues du port



Port autonome de Bordeaux, postes des paquebots, coupe de principe sur la gare maritime, poste des paquebots (archives du port autonome de Bordeaux, vers 1930).

Dès le XIX^e siècle le port de Bordeaux fut outillé de machines adaptées au chargement, au déchargement et à la réparation des navires. Par un décret du 3 mai 1852, la Chambre de commerce de Bordeaux fut autorisée à établir sur les quais 14 grues à bras et une machine à mâter. En 1864, les grues à bras furent transformées en grues à vapeur et la société dite des Portefaix prit à sa charge la transformation de 12 de ces grues. Leur nombre passe à 18 en 1868 et une convention est passée entre la société des Portefaix et la Chambre de commerce pour l'exploitation de l'outillage. Les grues fixes à vapeur seront remplacées par des grues roulantes - dites vélocipèdes - en 1886, sur les quais et au bassin à flot. En 1892, existaient 26 grues à vapeur dont 5 sur les docks. Leur force de levage était de l'ordre de 1,5 à 3 tonnes.



Comment appelle-t-on les grues sur rail qui équipaient tout le port de Bordeaux ?



indice

Anagramme : BARDOU -
DRABOU - ARODUB -
OUDRAB...

Source : Olivier Lescorce, Les quais de Bordeaux rive gauche, XVII^e-XX^e siècles, Cub, 1997.