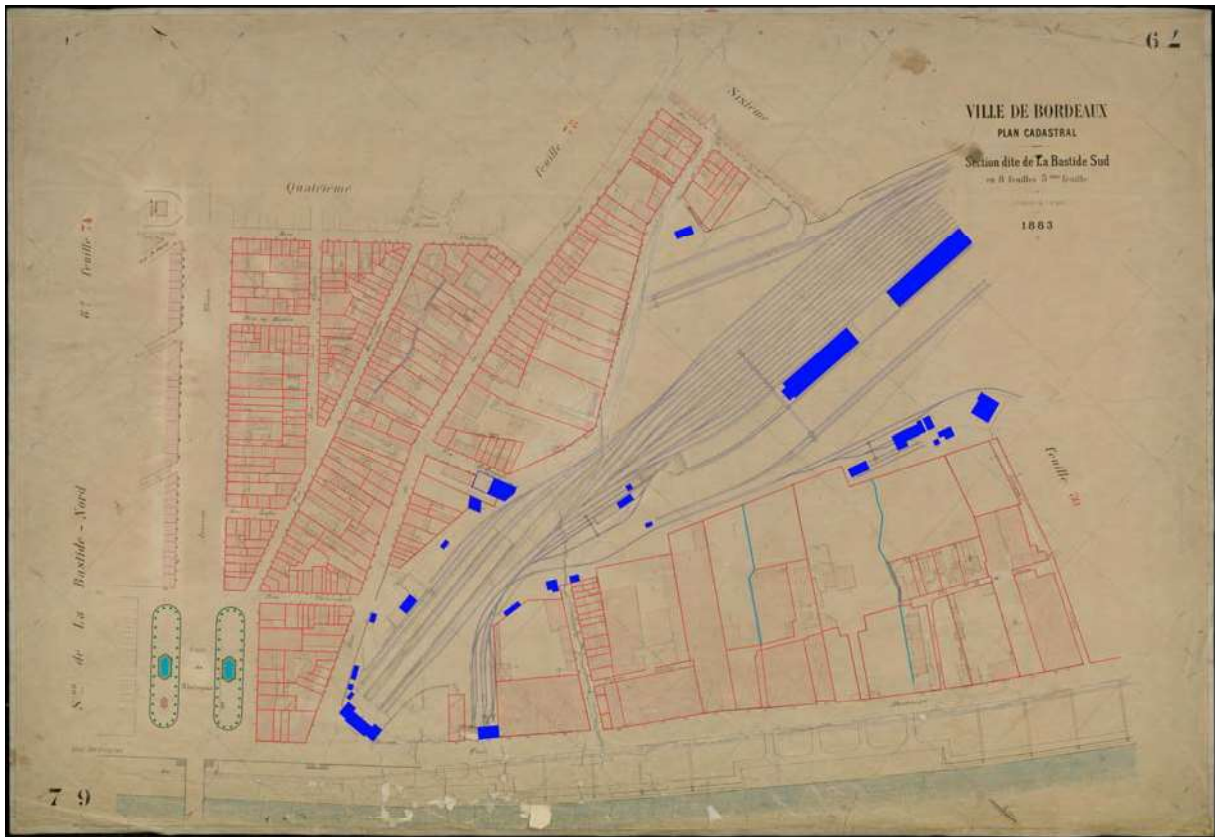


## Secteur 35 STALINGRAD



secteur stalingrad – 01 Le secteur sur le cadastre de 1883 (AMB, section LB, 5ème feuille)



secteur stalingrad – 02 Superposition du cadastre ancien et actuel (2004)

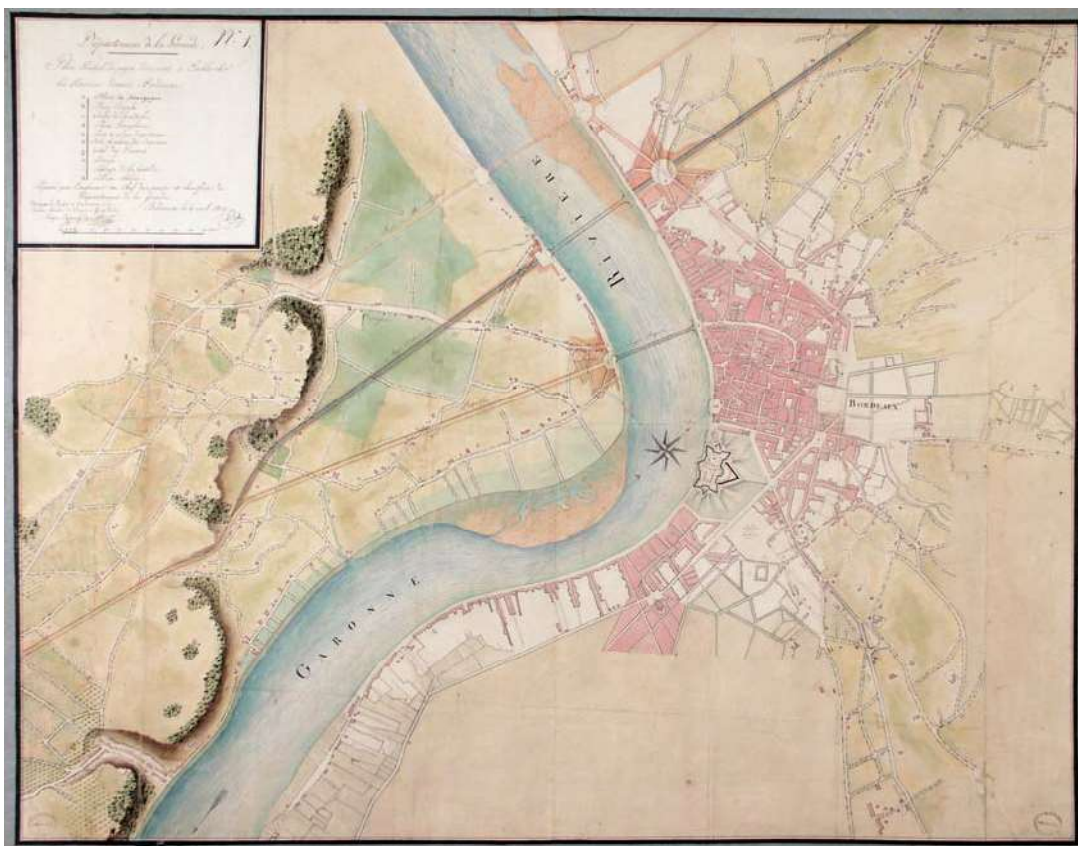
La construction du pont de Bordeaux s'accompagna de la création d'un axe majeur : l'avenue Thiers, au nord de l'ancienne route de Paris (la rue de la Benauge). La place Stalingrad devint une nouvelle porte d'entrée dans Bordeaux, d'autant plus accentuée qu'elle fut encadrée de deux gares, la gare d'Orléans – reconvertie en cinéma – et celle de l'Etat, détruite aujourd'hui, à l'emplacement de la caserne des pompiers de la Benauge.

L'ouverture à la circulation du pont, en 1822, fut à l'origine de la volonté de la Ville d'annexer une partie de la commune de Cenon-La Bastide afin de contrôler les perceptions de l'octroi et d'étendre le regard de la police municipale sur cette commune jusqu'alors rurale. L'implantation de la gare d'Orléans fut aussi l'occasion d'envisager cette question à nouveau. Mais ce n'est qu'en 1865 que La Bastide fut rattachée à Bordeaux et que son industrialisation et son urbanisation prirent leur essor.

Le rachat du péage du pont par la municipalité à l'Etat, en 1861, marqua le début du déclin de l'activité des bateliers qui convoiaient de nombreux voyageurs de la rive gauche à la gare, ce même après l'établissement de la passerelle de chemin de fer et de la construction de la nouvelle gare Saint-Jean. Le développement d'un service régulier de petits bateaux à vapeur sonna le glas de cette activité. En 1875, 22 petits steamers transportaient plus de 3 millions de voyageurs ; les compagnies furent réunies en 1901 en une seule : Bordeaux Océan.

### 1 – Première étape : le pont de pierre, la place et l'avenue : éléments fondateurs de l'urbanisation de La Bastide

Souhaitée par un décret napoléonien, la construction du pont s'avéra vite un gouffre technique et financier. La position du pont étudiée selon trois projets différents déterminait l'urbanisation de la rive droite et la coupure de l'activité portuaire sur la Garonne (entre commerce maritime et fluvial), de même que le devenir des faubourgs sud de la rive gauche. Dans son sillage, le tracé choisi engendre celui d'une nouvelle route de Paris qui se substitue à l'ancienne rue de la Benauge et grimpe la colline de Cenon. La nouvelle avenue de Paris croise, à la tête du pont, le chemin de Queyries où disparaissent bientôt les maisons de plaisance en bordure de Garonne. C'est à ce point que naît une place nouvelle, la place Stalingrad, amorce de l'urbanisation de La Bastide.



secteur stalingrad – 03 Plan général du projet d'un pont à établir sur la Garonne devant Bordeaux, Didier, ing. 1809 (AMB, XLA 287 23 PP 1)

## 2 – Deuxième étape : le lotissement « Stalingrad » et l'avenue Thiers

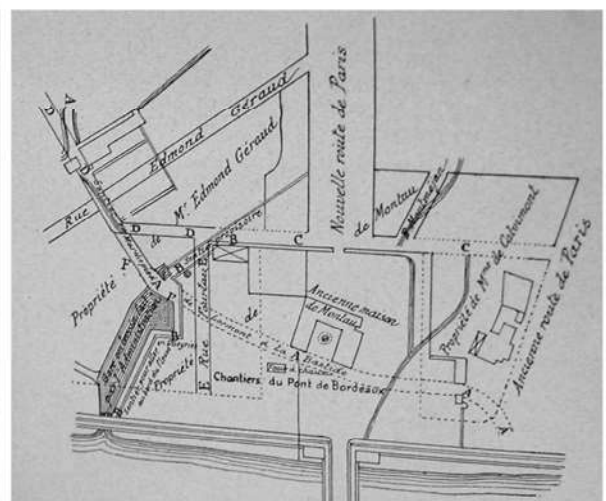
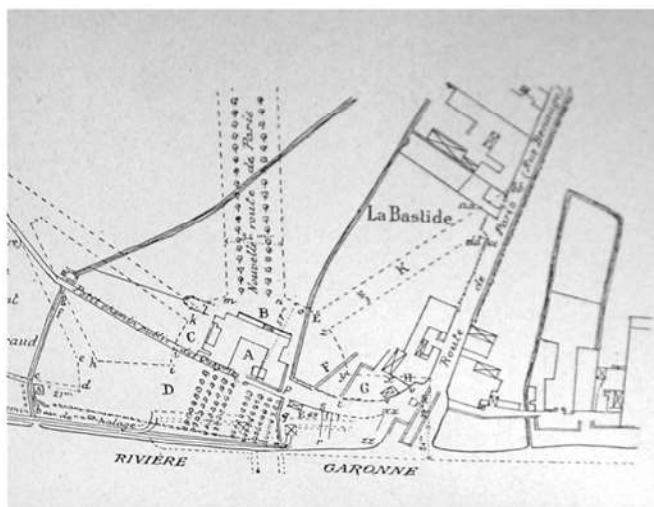
La place Stalingrad se bâtit lentement après l'ouverture du pont. Prévus ronds, elle fut tracée rectangulaire, d'abord en largeur sur le fleuve, puis en profondeur et dans l'axe du pont et de l'avenue à laquelle elle offre un débouché monumental (114 m de large sur 73.8 m de long).

Longtemps il est mentionné qu'elle n'était pas nivelée. Le 10 octobre 1840, l'autorisation de vendre les emplacements communaux près du pont permit d'achever la place. Les ingénieurs Deschamps et Billaudel avaient prévu une place uniforme plantée, bordée d'arcades surmontées de deux étages. Cette élévation ne fut réalisée que très partiellement en raison de la lenteur du lotissement.

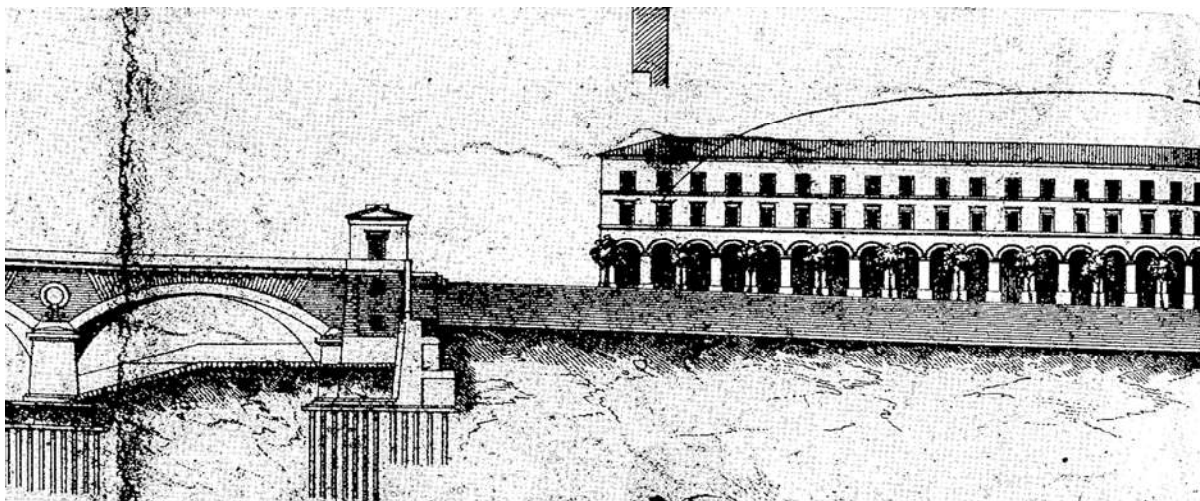
Il en fut de même de la nouvelle route de Paris, dont les expropriations et les terrassements furent achevés en 1826 grâce au soutien financier de la Compagnie du pont (Balguerie-Stuttenberg).



secteur stalingrad – 04 Débouché du pont de Bordeaux sur la nouvelle route de Paris, avant la création de la place Stalingrad (AMB, extrait du cadastre section A de la Palus, 1822)



secteur stalingrad – 05 Projets de place en demi cercle et rectangulaire (Extrait de A. Donis, La Bastide à travers les siècles, 1920, p. 278-279)



secteur stalingrad – 06 Projet pour la place Stalingrad à La Bastide, élévation, Deschamps et Billaudel, ing. Nd. (Maffre et Bériac, 1983, p.116)

### 3 – Troisième étape : la Gare d'Orléans, la gare de l'Etat

Malgré l'urbanisation prévue par Deschamps et Billaudel, ce n'est véritablement qu'avec l'arrivée du chemin de fer suivie de l'installation de structures industrielles que La Bastide prit son essor. La gare de l'Etat compléta le dispositif ferroviaire en pendant de la gare d'Orléans. C'était le terminus de l'ancienne Compagnie des Charentes racheté par l'Etat bien avant l'achèvement des chantiers du tunnel de Lormont et du pont de Cubzac.



secteur stalingrad – 07 La gare d'Orléans, état ancien, carte postale (AMB XXXI H 8)



secteur stalingrad – 08 La gare de l'Etat, état ancien, carte postale (AMB XXXI E 1)

Les nombreux voyageurs n'avaient pas moins de 22 compagnies de voitures publiques implantées à La Bastide à leur disposition pour se déplacer, ce qui animait considérablement les abords des gares à la place du Pont, sans compter les tramways. Dès l'ouverture du pont, l'activité s'était développée dans ce secteur quand bien même le passage du pont fût payant : les voyageurs faisaient escale à La Bastide, chez de nombreux aubergistes, des rouliers leur louaient des ânes pour passer le pont, ce qui revenait moins cher qu'en voiture... Le trafic généré par la gare d'Orléans puis celle de l'Etat, l'avenue, les quais et le pont trouva son paroxysme à la fin du XIXe où l'espace public était saturé. L'installation d'un marché place du pont (1856) ou encore du célèbre théâtre de l'Alcazar – spécialiste d'une pantomime populaire – ne firent qu'accentuer cette animation.

#### 4 – Quatrième étape : que faire de la caserne Benaugé ?

Face à l'expansion de la rive droite en 1950 qui commence à accueillir des grands ensembles et ne dispose que de trois postes d'incendie dispersés, l'ancienne caserne rive gauche est vétuste et les engorgements du pont de pierre ne facilitent pas l'accès à La Bastide.

Les architectes Claude Ferret et ses élèves Yves Salier et Adrien Courtois sont chargés de bâtir une nouvelle caserne moderne, sur un site sensible face aux quais du XVIIIe siècle, qui n'emprunte rien à la prestigieuse histoire locale, mêlant l'architecture de Le Corbusier aux influences brésiliennes et proclamant, face à la vieille ville, « l'affirmation du XXe siècle face à l'admirable XVIIIe » (J. Chaban-Delmas).



secteur stalingrad – 09 La caserne de la Benaugé (© Vincent Monthiers, 2004)

- **La Bastide n'était pas un territoire isolé réservé aux ouvriers et à l'industrie : le quai Deschamps et la place Stalingrad accueillait de nombreux voyageurs et habitants de la rive gauche.**
- **Le développement de la tête du pont autour de la place Stalingrad puis des deux gares qui l'encadraient, marque et fédère l'histoire de l'urbanisation de la rive droite. Les mutations de ce territoire sont encore liées aujourd'hui aux caractères du passé industriel et portuaire du lieu.**
- **Toujours objet de scandale, mais aussi d'attentions pour les défenseurs de l'architecture moderne, la caserne de la Benaugé est devenue un site sensible qui doit d'autant être réapproprié qu'il amorce désormais la façade sur le fleuve de la rive droite en continuité des aménagements déjà réalisés au nord de la gare d'Orléans.**