



CONTACTEZ-NOUS ICI

Hôtel des Sociétés Savantes
1 Place Bardineau - 33000 Bordeaux
contact@renaissancedescites.org

www.renaissancedescites.org



La renaissance des citernes:
symbole du passé et ADN du futur
quartier Amédée Saint-Germain

RENAISSANCE DES CITÉS D'EUROPE



Dans le cadre de l'aménagement du quartier Amédée Saint-Germain, une attention particulière a été portée à l'écriture architecturale du bâti et des espaces publics, avec un architecte/urbaniste coordinateur sur le secteur centre (LAN). Le quartier a vu différentes constructions et aménagements être livrés ces derniers mois, donnant corps à ce traitement architectural particulier, à la fois continuité de la ville de pierre et du tissu d'échoppes du Sacré Cœur et ode au passé ferroviaire du secteur avec la réhabilitation de différents objets du patrimoine ferroviaire.

Symboles de ce patrimoine populaire inscrites au titre des Monuments Historiques par arrêté du 12 juillet 2018, les citernes constituent une rotule centrale au sein de l'aménagement du quartier.

Renaissance des cités d'Europe vous propose de parcourir pour une seconde fois le quartier à la découverte de la réhabilitation des citernes, élément emblématique de la mémoire ouvrière, industrielle et populaire ayant façonné cette partie de la ville et qui reste encore aujourd'hui peu valorisé au sein des projets urbains.

Cette visite traitera du parti-pris engagé de l'Etablissement Public Bordeaux Euratlantique de protéger et valoriser ce bâti emblématique du quartier. Accompagnés de Mme Delphine Gramaglia, architecte de l'agence Architecture patrimoine, nous invitons les visiteurs à comprendre les grandes étapes de restauration des Citernes aux côtés des artisans ayant œuvré à sa renaissance.



Vue Citernes & Atelier -©CoBe

RETROUVEZ-NOUS



Renaissance
des cités —
— D'EUROPE

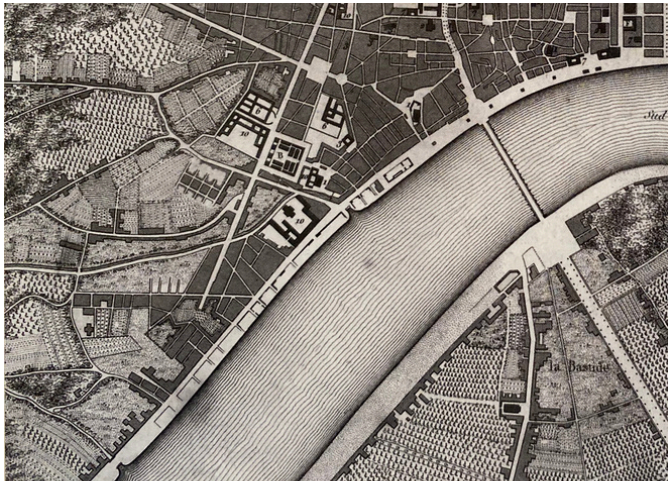
Programmation de nos futures actions disponible sur notre site Internet.

Vous souhaitez adhérer à notre association? N'hésitez pas à nous contacter via nos réseaux sociaux ou par mail contact@renaissancedescites.org

HISTORIQUE

UN SITE FERROVIAIRE HISTORIQUE, UN LIEU DE VIE OUVRIER

En 1855, les frères Pereire tentent d'installer dans un premier temps la gare terminal Bordeaux-Sète sur les quais de la Grave et des Salinières. Mais l'opposition ferme des Bordelais avançant un projet dénaturant le port, conduisit les frères Pereire à repousser la gare sur le marais Saint-Vincent.



A gauche, la carte signale les terrains agricoles et viticoles à l'emplacement du quartier - 1837

©Cartes de la ville,
Bordeaux Patrimoine
Mondial

A droite, la représentation du quartier ne signale plus l'activité agricole comme pour signifier la disponibilité des terrains - 1853



Après de nombreux différends avec la municipalité, un terrain est finalement attribué à la Compagnie en 1854 entre les rues Perronet et le cours Saint-Jean. Ce choix, qui correspond approximativement à l'emplacement de la gare actuelle, semble satisfaire les frères Pereire ; il s'agit d'abord d'accueillir le plus commodément possible voyageurs et marchandises dans des installations pas trop éloignées du centre, mais sur un terrain pas trop onéreux et pouvant satisfaire à la future jonction avec les lignes du nord.



©agence Architecture Patrimoine



3D Préfiguration Citernes réhabilitées- ©EPA Euratlantique

PROJET

LE PROJET DE RÉHABILITATION DES CITERNES DES SAVOIR-FAIRE TECHNIQUES RECONNUS AU BÉNÉFICE D'UN PATRIMOINE INDUSTRIEL

Spécialisés dans la restauration du patrimoine ancien et historique en Aquitaine et dans les Charentes, LES COMPAGNONS DE SAINT JACQUES sont reconnus depuis plus de 50 ans pour la qualité de leur travail.

Ces artisans interviennent depuis de nombreuses années à Bordeaux, sur le chantier du pont Eiffel, la Cathédrale Saint André et sur la réhabilitation de la flèche Saint-Michel.

Associés aux ouvrages les plus prestigieux comme les plus modestes, LES COMPAGNONS DE SAINT JACQUES ont de très nombreuses références auprès d'une clientèle publique comme privée.



Taille de pierre ©CompagnonsdeSaintJacques

HISTORIQUE

Ainsi la Compagnie du midi s'implante dans la ville et dans le quartier sous la forme de hangars sur les traces d'un ancien Chemin de Saint Vincent, auprès d'un vignoble qui produisait un vin de Graves jusqu'en 1850. La chapelle de Saint Vincent s'élevait à l'emplacement de la rotonde du dépôt des locomotives, car vint le chemin de fer qui bouleversa l'urbanisme de ce quartier sud.

Au mois de janvier 1855, la Compagnie envoie le plan des futures installations à l'administration supérieure. Deux baraquements sans étage en bois placés en vis-à-vis de part et d'autre des voies font office de gare provisoire. Le matériau de construction lui donnera son nom jusqu'à la construction de la gare définitive, quarante-cinq ans plus tard, « la gare de bois ».

Mais cette gare et sa ligne s'inscrivent dans la rivalité économique entre le port, poumon économique de la ville depuis des siècles et le chemin de fer, fer de lance du progrès technique et de la modernité. Selon Chantal Callais et Thierry Jeanmonod, « l'histoire du chemin de fer à Bordeaux exprime très concrètement le résultat d'une difficulté pour la ville à intégrer une modernité qu'elle ressent comme un péril (...) considérant moins le train comme un moteur de développement, que comme un levier économique et industriel complémentaire au port. » (p.229, Bordeaux Patrimoine mondial). L'arrivée de l'OIN et de l'EPA Bordeaux Euratlantique permet de ré-imaginer un quartier harmonieux réussissant cette suture avec la ville ancienne et de désenclaver un quartier souhaité, depuis sa création, à l'écart de la ville ancienne et de ses enjeux portuaires malgré les tentatives, dans les années 1930, des architectes Jacques d'Welles puis Paul Volette.

Au début des années 1990, les ateliers ferroviaires de Bordeaux, devenus obsolètes, cessèrent toutes activités. Situé entre la rue Amédée Saint-Germain et les voies ferrées, ce site industriel fut l'un des plus importants de Bordeaux, sur lequel jusqu'à 1700 ouvriers travaillèrent. Depuis ce patrimoine industriel a été cédé à l'EPA Bordeaux Euratlantique, aménageur chargé de valoriser les lieux en donnant naissance à un nouveau quartier, dans lequel se mêleront logements, commerces et bureaux.

De la rue au quartier: les origines d'Amédée Saint-Germain

La rue Amédée Saint Germain est créée, elle s'appelle alors rue de la Gare, le long de la voie ferrée qui va à Bayonne. Le maire Adrien Marquet, élu socialiste en 1925 a décidé de renommer la rue du nom d'un des fondateurs du socialisme ouvrier à Bordeaux, secrétaire du syndicat des cheminots, Amédée Saint-Germain, né en 1855, mort en 1920. Amédée Saint Germain avait été élu conseiller municipal et adjoint au maire de Bordeaux à la fin du XIX^e siècle.

HISTORIQUE

Dès le milieu du XIXe siècle, des centaines d'ouvriers travaillaient dans ce quartier. En 1854, les ateliers réparaient les machines à vapeur. À la fin du XXe, ils traitaient les essieux. En 1914, 1 757 personnes œuvraient en même temps. Ceux de la Compagnie des chemins de fer du Midi, d'abord, de la SNCF ensuite créée en 1938, y ont investi des dizaines d'ateliers de réparation dont les affectations précises ont bien évidemment changé au fur et à mesure qu'évoluaient les technologies du matériel roulant.

Depuis 1994, date de la fermeture du site, quelques vestiges perdurent à l'image de la cantine des cheminots encore en service. L'avenir du site, dont Réseau Ferré de France a pris possession en 2006, est longtemps resté incertain jusqu'aux prémices du projet Euratlantique en 2009, reconnu alors comme Opération d'Intérêt National (O.I.N) et piloté par l'EPA Euratlantique.



Vue 1922 - Rotonde et ateliers ferroviaires - ©EPA Euratlantique

PROJET

LE PROJET DE RÉHABILITATION DES CITERNES

Florence Bombillon, peintre spécialisée dans la restauration et la création de décors peints au sein de l'ATELIER DUFON s'est vue confiée le chantier des Citernes. L'ATELIER DUFON est une entreprise de peinture en bâtiment, peinture en décor, dorure, menuiserie-ébénisterie, tableaux.

L'atelier fut en charge de la restauration des peintures du Château de Roquetaillade.

Selon les préconisations de l'agence Architecture Patrimoine, Florence Bombillon a mené une "étude chromatique" pour redécouvrir la peinture originelle des citernes d'apparence ocre.



Restauration de décors peints - ©Atelier Dufon

PROJET

LE PROJET DE RÉHABILITATION DES CITERNES

LECTURE SIMPLIFIÉE DU SITE DES CITERNES

Partie sommitale

Partie cintrée

Partie courante

Soubassement



©agence Architecture Patrimoine

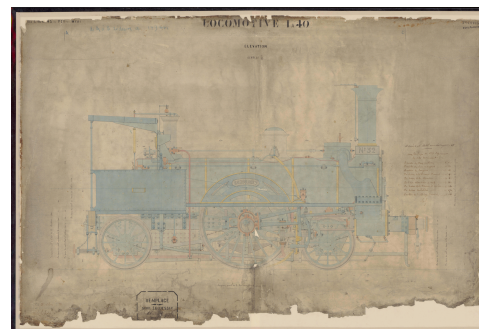
HISTORIQUE

LES ATELIERS FERROVIAIRES

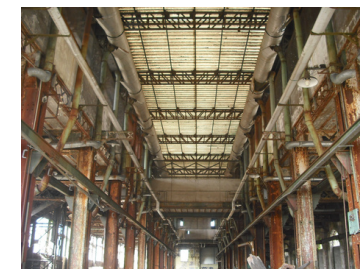
A côté de la gare, le long du chemin Saint-Paul, la Compagnie élève plusieurs bâtiments destinés à abriter les ateliers ferroviaires. Plusieurs livres évoquent brièvement les ateliers et s'accordent tous à dater les premières constructions au second semestre 1854. Le cœur de ces ateliers était constitué par une rotonde de forme hémicirculaire pouvant remiser jusqu'à 30 locomotives. A côté de la rotonde furent édifiés entre 1854 et 1857, des réservoirs à eau, un atelier de montage, un chantier de calage des roues, un bâtiment à usage de bureau et magasin des ateliers et du matériel, complété par un bâtiment de l'économat, qui servait alors uniquement à l'approvisionnement en pièces mécaniques et en petit matériel pour l'ensemble des services de la Compagnie.

NOUVELLE NOMENCLATURE DES RUES, MATÉRIALITÉ DE LA MÉMOIRE DU QUARTIER

Autre élément patrimonial du quotidien, la mémoire ferroviaire sera également valorisée grâce au nom des rues nouvelles « rue de la Compagnie-du-Midi », « promenade des Cheminots », « rue des Ateliers ».



Esquisse Locomotive - 1873 - ©SARDO



Vue intérieure avant intervention - ©CoBe

HISTORIQUE

LE CHÂTEAU D'EAU, EMBLÈME DU FUTUR QUARTIER

Le patrimoine ferroviaire étant un marqueur fort du quartier depuis leur création, il était inenvisageable, pour la Maîtrise d'ouvrage, de détruire l'existant pour l'envisager comme une source d'inspiration pour le futur quartier. Construit entre 1854 et 1857 par la Compagnie des chemins de fer du midi, le château d'eau de la gare de Saint-Jean était à proximité immédiate d'une rotonde d'entretien et de hangars de réparation des locomotives, ayant accueilli jusqu'à 32 machines.

Ce château d'eau servait à l'alimentation en eau pour les pompiers jusqu'en 1994, date de cessation d'activité. Rebaptisé les « citernes » et inscrit au titre des Monuments Historiques depuis le 12 juillet 2018, cet élément patrimonial est considéré comme structurant dans le programme de réhabilitation du quartier et fera l'objet d'une restauration par l'agence Architecture et patrimoine. Spécialisée dans la restauration du patrimoine ancien depuis 1995, elle possède aujourd'hui de nombreuses références dans la restauration d'édifices civils et religieux, de demeures, châteaux privés et de lieux de mémoire Inscrits et Classés au titre des Monuments Historiques.

Constituée de trois architectes du patrimoine associée complétée par une équipe de quatre personnes, l'agence a acquis l'expérience nécessaire lui permettant de développer une approche particulière dans les études, réflexions et projets à caractère patrimonial. Delphine Gramaglia, architecte du patrimoine, en charge du projet est à l'origine d'une étude historique et architecturale et coordonne la mission de restauration et de mise en valeur du site



PROJET

LE PROJET DE RÉHABILITATION DES CITERNES

De plus, le reprofilage du terrain qui monte au Sud-Est avec l'implantation de système de gradins permettrait d'avoir une vue directe sur ces citernes rendues plus attractives et support d'information historique. Enfin les immeubles construits de part et d'autre auront une vue plongeante vers ces citernes, la qualité de leur traitement en ferait un atout important.

Aujourd'hui les citernes ne sont pas couvertes, une peinture anti-rouille ocre rouge est appliquée sur les parois intérieures. Pour des raisons de sécurité il est proposé (en option) de couvrir ces citernes mais de peindre la surface extérieure de ces couvercles dans le même ton ocre rouge afin de conserver cet effet très beau.

Enfin un système de mise en lumière discret sera proposé afin de mettre en valeur les parties maçonnées et les parties métalliques.

Il pourrait éventuellement être proposé de restituer une ancienne grue hydraulique qui pourrait servir de fontaine d'eau potable.

En ce qui concerne le chantier de restauration il conviendra de différencier la partie maçonnée de l'édifice de la partie métallique. La réfection indispensable de l'étanchéité de la terrasse maçonnée rend nécessaire la dépose des structures métalliques telles que les cuves, passerelles....

De plus, la présence de plomb mais surtout d'amiante sur les cuves et tubulures calorifugées implique une restauration en sas étanche. Il est donc proposé de déposer les cuves avec un moyen de levage et de créer dans l'enceinte de la future place périphérique un chapiteau étanche pour effectuer les désamiantages mais également les restaurations des citernes. En effet, le déplacement en atelier pour restauration apparaît disproportionné en ce qu'il comporte de complexité en matière de réseau voiries dimensionnées pour transporter des cuves de cette dimension.

PROJET

LE PROJET DE RÉHABILITATION DES CITERNES

A cet effet, plusieurs interventions sont soumises à la maîtrise d'ouvrage qui amende ou non. Ainsi, l'Agence Architecture Patrimoine a réalisé les préconisations suivantes :

- La réalisation de système de panneaux sérigraphiés en lames émaillées (car très résistants aux intempéries, tags...) seront également positionnés sur chaque retour des deux arches d'extrémités afin de permettre aux personnes qui souhaiteraient comprendre l'édifice de s'approcher au plus près et d'avoir des informations sur l'histoire du site.
- La restitution de la teinte ocre rouge d'origine sur les faces extérieures des citernes et des garde-corps comme vu sur les photos anciennes de 1945 avec restitution de la numérotation des citernes en blanc. La restitution des anciennes échelles d'accès et la suppression de la passerelle de liaison moderne.



composition s'achève par une terrasse sommitale sur laquelle 4 socles circulaires pierre de taille supportent les citernes.



©agence Architecture Patrimoine

PROJET

L'EPA BORDEAUX EURATLANTIQUE

Qu'est ce qu'un Etablissement Public d'Aménagement (EPA) ?

L'EPA est un aménageur, cela lui confère un rôle stratégique, "d'ensembliser" sur le territoire de l'Opération d'Intérêt National avec les différents acteurs de la ville.

Entamé en 2010 dans le cadre de l'Opération d'intérêt national Bordeaux Euratlantique, accompagnant le développement de la métropole bordelaise dans le sillage de la LGV, l'aménagement du secteur Amédée Saint-Germain a vu la transformation d'un ancien site ferroviaire en extension de la ville à vivre.

Le 29 novembre 2023, le Conseil d'administration a validé la prolongation de l'OIN jusqu'en 2040.

Situé entre le quartier historique du Sacré cœur et les voies ferrées, Le quartier Amédée Saint-Germain fut imaginé pour promouvoir la mémoire industrielle du quartier tout en répondant à de forts enjeux urbains. Tirant partie de l'encaissement du site, le quartier s'articule autour d'un mail piéton paysager. Il préserve les vues vers la verrière de la gare Bordeaux Saint-Jean, met en valeur les anciennes halles et ateliers réhabilités tout en inscrivant les Citernes comme "amer" du quartier, trait d'union entre le passé, le présent et l'avenir.

EPA Bordeaux Euratlantique inscrit dans ses orientations stratégiques l'objectif d'animer le territoire par une intervention artistique, culturelle et patrimoniale forte et soutenue. Héritier d'un passé agricole, fluviomaritime et industrielle, la réhabilitation des sites emblématiques tout comme la valorisation des berges de la Garonne ont été intégrées dans les programmes d'aménagement urbain.

PROJET

DESCRIPTION ARCHITECTURALE DES CITERNES

Juchées à plus de vingtaine de mètres au total, les citernes ont fait l'objet, en 2018, d'une inscription sur la liste des Monuments Historiques. Construites dans les années 1850, elles étaient utilisées pour abreuver les locomotives à vapeur, puis transformées en bassins de stockage pour les pompiers. Soumises au progrès technique, les citernes ont été désaffectées, faisant office de relique d'un patrimoine industriel en constante évolution.

Une étude historique fut commandée par l'agence Architecture Patrimoine auprès de l'historien de l'art, Laurent Chavier, pour comprendre le contexte de la construction du monument à l'échelle de la ville puis faciliter la compréhension de son fonctionnement et de ses usages. Cette étude a, notamment, participé à éclairer l'agence Architecture Patrimoine sur les couleurs d'origine des cuves.

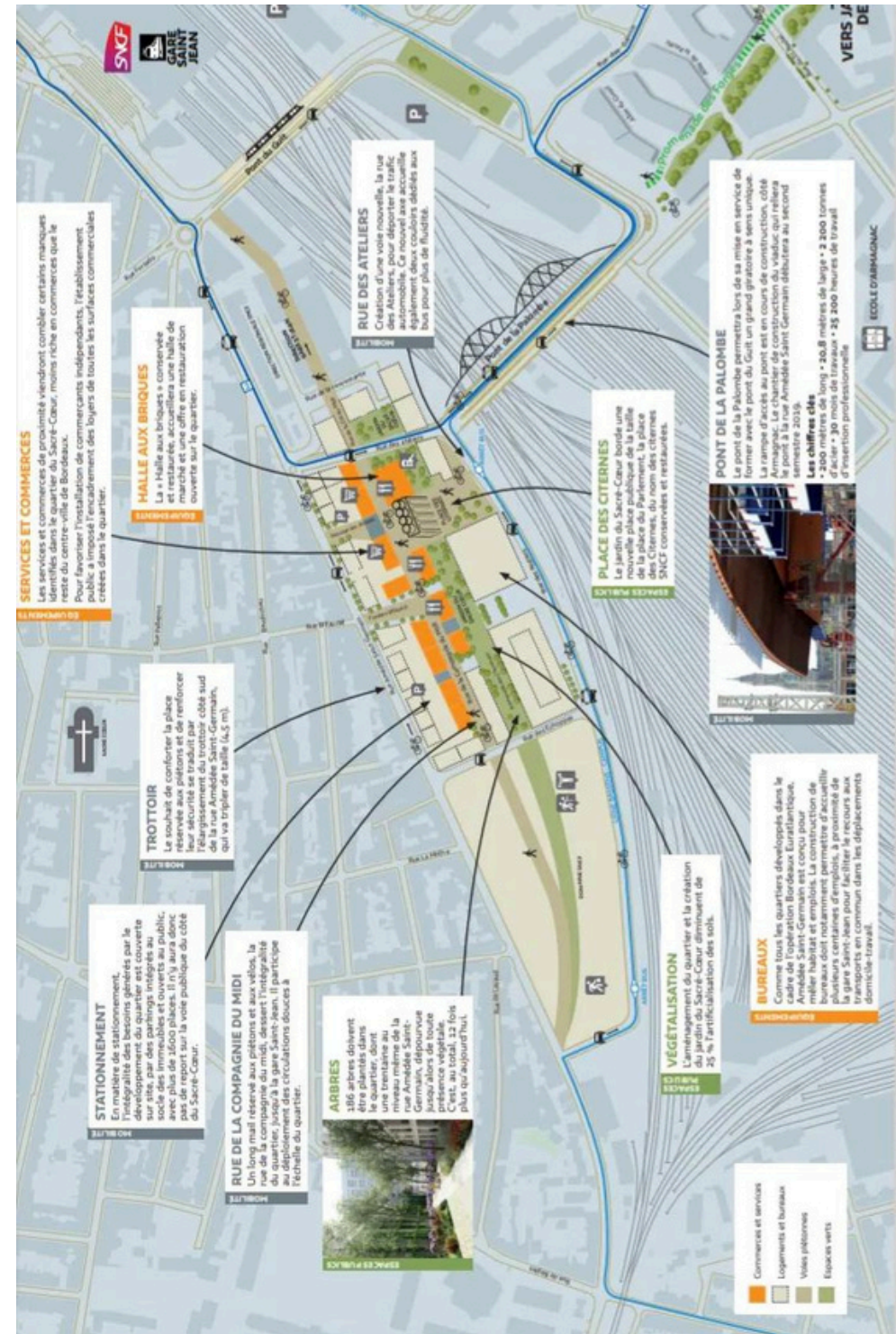
D'emblée, les constructeurs du chemin de fer ont apporté le plus grand soin à l'alimentation en eau des locomotives à vapeur sur leur parcours, indispensable à leur fonctionnement technique.

D'usage courant, le terme de château d'eau reste pourtant peu employé au chemin de fer. On lui préfère le mot réservoir, en différenciant ceux montés sur des tours en maçonnerie de ceux montés sur des beffrois de charpente.

La Compagnie du Midi réalise beaucoup de charpentes de métal et l'usage interne a élargi l'emploi du terme beffroi à tous les réservoirs de la compagnie.

Sur de nombreux plans des installations c'est effectivement sous ce terme que sont désignés les réservoirs de Bordeaux.

Cependant le type le plus caractéristique de réservoir au Midi, très largement répandu, reste celui monté sur beffroi métallique en rail de réemploi, permettant une économie substantielle de matériau.



Carte du quartier Amédée Saint Germain © EPA Euratlantique

PROJET

LE PROJET DE RÉHABILITATION DES CITERNES

Chacune des 5 piles est construite en pierre de taille avec remplissage de maçonneries de moellons.

La partie maçonnée culmine à 13 mètres de haut et les citernes 6 mètres de haut.

L'agence Architecture Patrimoine a traité la restauration du Monument historique sous deux aspects:

- **Une restauration classique afin d'assurer la pérennité de l'édifice**
- **Conserver et expliquer l'histoire du lieu**

Il paraissait intéressant pour l'agence de considérer le lieu dans son aspect global pour les habitants et les usagers en ayant quelques clefs historiques de compréhension du site.

L'agence a également envisagé des espaces signalétiques pour que les premières informations historiques et architecturales répondent aux questions que chacun peut se poser devant cet édifice monumental par sa taille : son utilité, le fonctionnement du site dans lequel il était inscrit.

Il est donc proposé de restituer les éléments d'origine en supprimant les aménagements modernes qui sont venus perturber les rythmes architecturaux en place (cloisonnements parpaing, crinoline d'accès en façade...)

Concernant les citernes, il est proposé d'effectuer une restauration des éléments existants et en particulier les 2 très belles citernes à rivets d'origine mais également des 2 citernes modernes latérales.

Les conduites anciennes en fonte qui permettent de comprendre le fonctionnement de l'ancien site ont été restaurées, les canalisations Pvc modernes supprimées.

L'état actuel de la collecte historique et architectural n'a pas permis de comprendre parfaitement le fonctionnement des réseaux anciens.

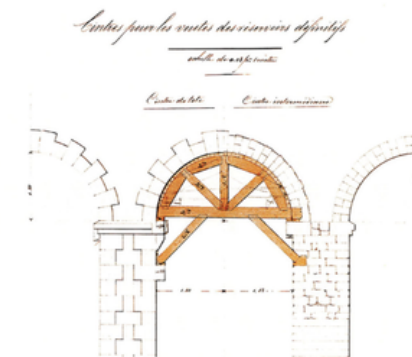
PROJET

DESCRIPTION ARCHITECTURAL DES CITERNES

La monumentalité et la rareté de la construction qui porte les cuves du « beffroi » de Bordeaux étonne et suscite des interrogations. Lors de l'implantation de la gare et des ateliers en 1854, la totalité des constructions sont réalisées à l'économie en bois et briques. Les frères Péreire étaient bien plus préoccupés par l'exploitation des lignes que par l'aspect des bâtiments. Certes ils entreprendront des travaux au cours des décennies suivantes, mais ce sera toujours avec parcimonie et presque toujours dans l'obligation.

Sur un de ces plans les réservoirs sont légendés « réservoirs à lieux », ce qui semble indiquer également une certaine polyvalence dans leur fonction. Aussi, il est possible d'envisager qu'en 1854, les réservoirs au nombre de trois reposaient sur une construction provisoire au profil plus modeste. Cette première construction aurait pu être remplacée dans les années 1875, au moment où des aménagements importants sont entrepris, notamment la reconstruction des bâtiments en bois en dur.

Un document figurant le dessin des cintres de l'actuelle construction porte en légende « cintres pour les voutes des réservoirs définitifs ». La mention de « réservoir définitif » semble bien suggérer un état antérieur et donc une du garde-corps. Seules les deux cuves centrales semblent anciennes. Les piles extrêmes abritent une étroite cage d'escalier verticale, constituée de barreaux métalliques scellés dans la paroi.



PROJET

DESCRIPTION ARCHITECTURALE DES CITERNES

Les références aux arcs de triomphe de l'Antiquité ou encore aux aqueducs romains sont manifestes et facilement repérables à la lecture du monument.

Tout un réseau de canalisations destiné à acheminer l'eau complétait l'ouvrage. Des canalisations enterrées reliaient les réservoirs aux grues hydrauliques. Leur diamètre varie de 250 mm pour les parcours communs à plusieurs grues, réduit à 135 mm quand une seule est à desservir. Dans les gares importantes, la conduite de distribution alimentant les grues à fort débit est exclusivement affectée à cet usage afin de maintenir au plus bref les délais de remplissage des tenders. Les grues hydrauliques ou prise d'eau, sont généralement en fonte. Sur la colonne, est fixé un bras mobile qui se termine habituellement par une manche en toile ou en cuir, que le mécanicien ou le chauffeur engage dans l'ouverture des soutes à eau.

L'imposant monument sur lequel repose les réservoirs de Bordeaux témoigne d'une réelle volonté de mise en scène. Il faut rappeler que la gare Saint-Jean était la tête du réseau et donc son emblème. Il est donc vraisemblable qu'un effort financier important et inhabituel fut consenti par la Compagnie pour la décoration d'un équipement technique très visible.

» empiétement des cisternes via une échelle composée de sissas en métal encastrée dans la maçonnerie toujours en place. Une petite porte métallique permettait de clore cet espace. Une seule des deux portes est encore existante.



On note également dans cette colonne la présence des réseaux d'adduction d'eau, au nombre de deux, en fonte.

Seule la colonne d'accès de la pile d'extrémité Nord a pu être visitée, celle au sud n'est pas accessible du fait de la prolifération de la végétation



©agence Architecture Patrimoine



Fissures importante façade ouest et angle Sud-Est



Perte de matière façade Sud-Ouest

Angle Nord- Est

PROJET

LE PROJET DE RÉHABILITATION DES CITERNES

Étude architecturale et proposition d'intervention :

MAÇONNERIES

L'édifice se compose de deux parties distinctes :

- Des structures maçonnées servant de support
- Des structures métalliques

La base du château d'eau se compose de quatre arches en plein cintre, construites en pierre de taille et remplissage moellons. Quatre citernes métalliques sont posées sur ces arches.

STRUCTURES MAÇONNÉES

La structure s'articule autour de 4 arches en plein cintre supportant 4 cuves métalliques.

On note une très grande qualité architecturale dans cette construction « industrielle » qui reprend le vocabulaire de l'architecture classique avec une attention particulière et soignée dans les éléments constitutifs



Maçonneries de petit appareil

Maçonneries de grand appareil

Le traitement de surface de ces maçonneries de subséquent « intérieur » diffère de celui des faces extérieures. En effet côté intérieur on retrouve une finition de type « layage grossier » alors que sur les faces extérieures mais également sur les chaînages en pierre de taille y compris intermédiaires, la finition est plus lisse.



Layage grossier

Finition lisse

©agence Architecture Patrimoine