



# **LA BASTIDE MUTATIONS HISTORIQUES**



## **La Bastide Mutations historiques**

7 Juillet 2014, la Communauté Urbaine de Bordeaux confie au groupement BMA, mandataire, DOMOFRANCE, AQUITANIS, la réalisation de la nouvelle Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Bastide-Niel. Dans quelques jours, le 31 décembre 2014, la première ZAC « Cœur de Bastide » s'achève.

L'impulsion de cette première ZAC, l'arrivée de nouveaux habitants et de nouveaux usages urbains, nous a amenés à ouvrir un dialogue pour définir une ambition forte pour ce territoire, respectueuse de son environnement et attentive aux autres.

Terre autrefois couverte d'aubarèdes et de vignes, la nature ici, hier comme aujourd'hui, compose avec l'eau, la plaine des Queyries (qui signifie pierres), le fleuve et le paysage de la rive droite, sa relation avec le centre ville de Bordeaux.

La fin du chemin de fer et la disparition de l'économie industrielle, ont lentement préparé les bases de la renaissance d'un quartier original qui ne peut que se tourner avec tendresse et attention sur les traces de ce passé, de ses produits disparus, des blocs moteurs Motobloc, du vinaigre Tête Noire, de la caserne Niel et du 18ème régiment du Train.

Cette mutation attendue permet de porter un autre regard sur la ville. On passe d'une problématique des deux rives à une dynamique du développement d'une rive droite, bien dans sa ville.

Ces 24 tableaux, loin de véhiculer une nostalgie passéiste, démontrent l'incroyable énergie d'un quartier toujours épris de modernité.

**Michel DUCHENE**

Président du conseil d'administration  
de Bordeaux Métropole Aménagement

# 1. Au début, l'eau

Si le nom de « Queyries » apparaît dès le XIII<sup>e</sup> siècle pour désigner la plaine qui descend des coteaux de Lormont et Cenon jusqu'à la rivière, on sait qu'elle était traversée par un bras mort de la Garonne, délimitant ainsi une île appelée diversement Maillorgues ou Matorgue(s) et que celle-ci était régulièrement inondée. Il semblerait que ce bras prenait naissance assez loin en amont, vers la Souys, peut-être même au niveau de Latresne. Peu à peu, la terre a gagné sur l'eau, laissant place, jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle, à des marécages que le syndicat des marais des Queyries s'employait à drainer et à curer.

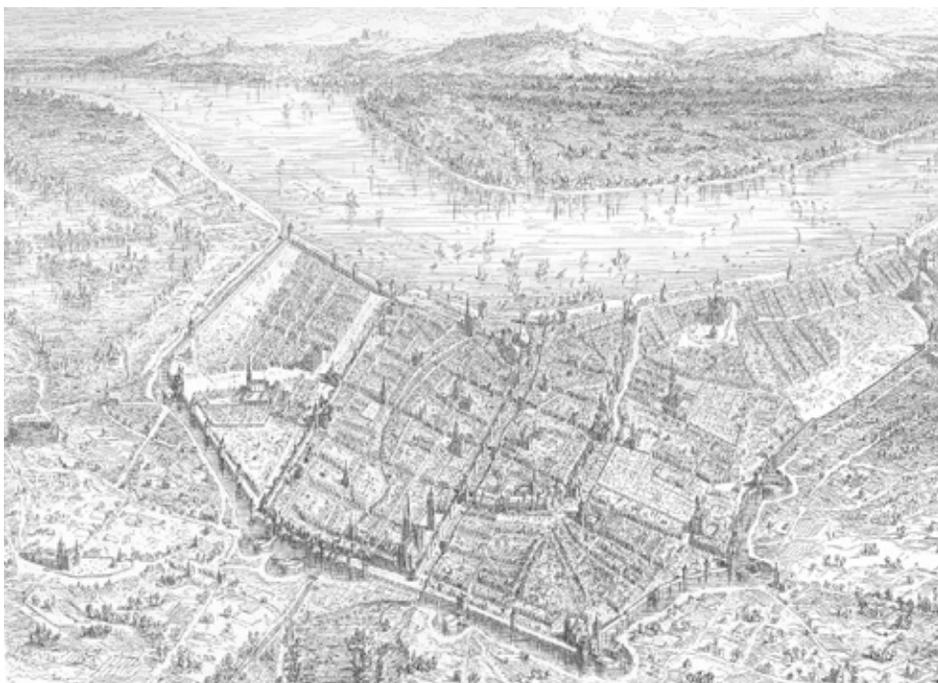


Plan de Bordeaux, auteur inconnu, 1693. Bibliothèque Nationale de France, Département des Cartes et Plans, RES. CE CC 4585(II), planche 53 bis (Source Lavigne).

« De la Isla de Maillorgues, pour ce qu'elle est perdue et couverte d'eau comme ez estatz précédans : Néant »

(A. D., Série C, n° 4087, cité par André Donis, *La Bastide à travers les siècles*, p. 32).

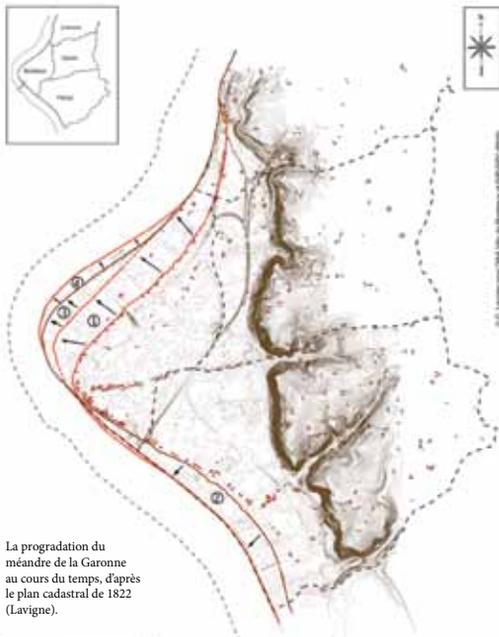
«L'Isles de Querie» mentionnée sur la carte de Masse (1706-1724), d'après un croquis d'A. Donis (source Lavigne).



L'île de Maillorgues restituée par Léo Drouyin en 1874. Source: Aspect de la ville de Bordeaux en 1450, dessin à l'encre de chine, AMB, Fi 40 B3.



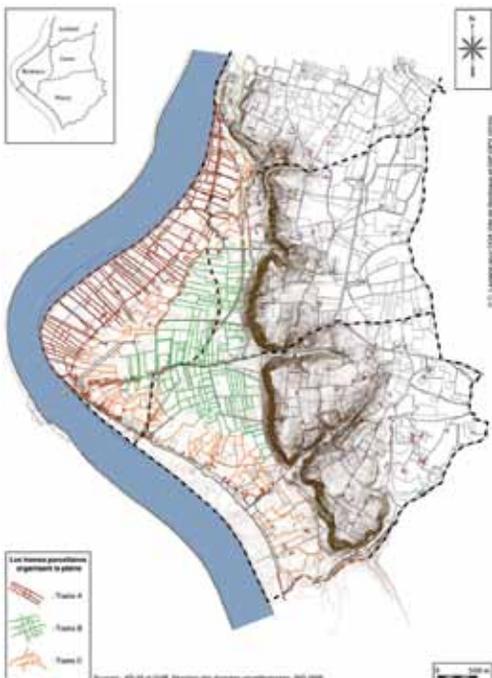
# 3. Terre contre eau



La progradation du méandre de la Garonne au cours du temps, d'après le plan cadastral de 1822 (Lavigne).

Les étapes de la progradation du méandre

1.	1822
2.	1830
3.	1840
4.	1872



Les formes parcelaires organisées en zones

(Orange)	Zone A
(Green)	Zone B
(Red)	Zone C

Dans son étude archéogéographique de la rive droite de Bordeaux, Cédric Lavigne a montré comment l'engrèvement de la berge a progressé vers l'ouest, modifiant notablement sa courbe et comment les formes agraires de la plaine des Queyries sont organisées en trois trames différentes :

« La première, située au pied des coteaux, est constituée par une dépression marécageuse qui fossilise un ancien cours de la Garonne. Desséché au XVII<sup>e</sup> siècle, ce secteur se caractérise par des parcelles très géométriques (en vert), bordées de fossés de drainage qui évacuent l'eau vers deux canaux, l'estey de Captaou, au nord, et l'estey de Trejeu, au sud.

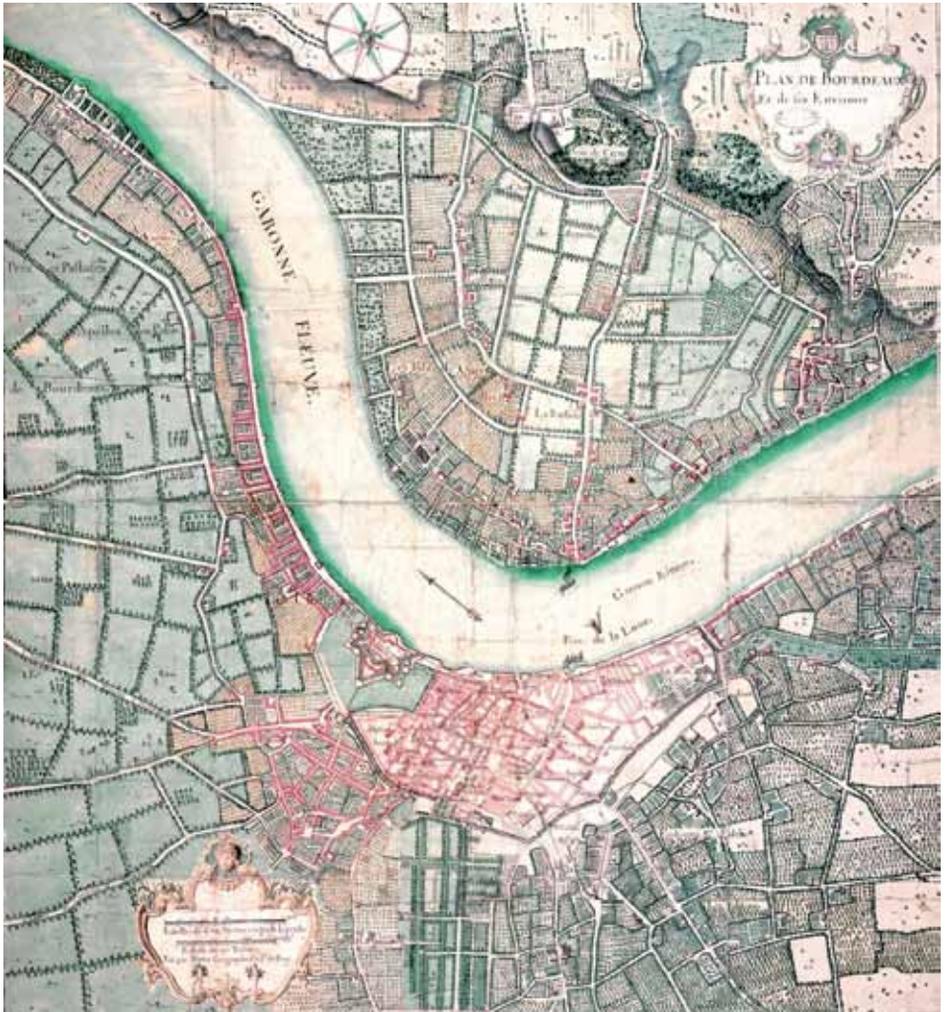
Isolant ce marécage de la Garonne, une fine bande de terre, découpée en parcelles aux contours ductiles et souples, dessine un long croissant vers l'ouest (en orange). Il s'agit du bourrelet alluvial formé par les crues débordantes de la Garonne que de très nombreux textes du Moyen Âge et de l'époque moderne mentionnent sous le nom d'île de Maillorgues et que l'assèchement du marais, au XVII<sup>e</sup> siècle, a progressivement rattaché à la terre ferme.

La troisième entité, enfin, est constituée par la levée naturelle formée, principalement au cours des deux derniers siècles, par l'accumulation des dépôts d'alluvions qui a conduit, dans la partie aval du méandre, à l'avancée de la berge sur le lit de fleuve et à sa conquête par l'agriculture (en bordeaux). »

Cédric Lavigne, « Les grands domaines de la rive droite de Bordeaux », Quartiers 3, La Bastide, Ed. Journal Sud Ouest, 2011.

Le style parcellaire hérité de la plaine alluviale, d'après le plan cadastral de 1822 (communes de Bordeaux, Lormont, Cenon et Floirac).

## 4. Vin de terre et d'eau

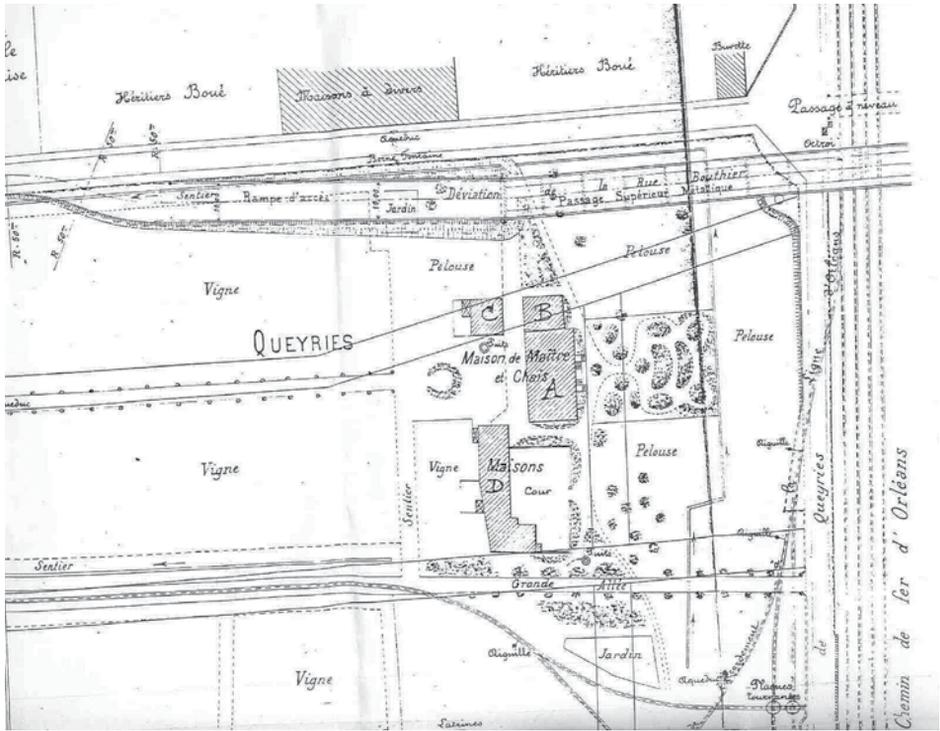


Plan de Bordeaux et de ses environs dressé par Matis, vers 1716-1717, AMB XI. A 28.

Dès la première moitié du <sup>xiv</sup><sup>e</sup> siècle (comptes de l'archevêché de 1383), de nombreux actes témoignent qu'on cultivait la vigne sur l'île de Maillorgues. En 1814, on comptait 300 journaux (ancienne mesure de terre correspondant à peu près à un arpent [0,5 ha] et représentant la surface de champ qu'un homme est susceptible de labourer en un jour) de vignes d'un seul cépage (le Verdot).

*« Les vins qu'on récoltait en Queyries avaient une grande réputation et se vendaient un prix très élevé. Ils avaient un goût tout spécial et étaient renommés pour leur couleur. Peu potables dans leur jeunesse, ils acquéraient en vieillissant une qualité qui les faisait équaler aux grands vins de Bordeaux. Ils se bonifiaient surtout par les voyages maritimes du plus long cours. Ils avaient encore la propriété de renouveler la qualité des vins de Graves et de Médoc qui commençaient à saltérer, de se prêter au mélange qu'exigeait le travail des vins pour l'Angleterre et de leur communiquer une sève et un goût de violette qui leur étaient propres. Ces qualités les faisaient parfois désigner sous le nom de "Médecin des vins" ».*

# 5. Châteaux en Queyries



Maison Bouthier qui atteste encore de la forte emprise des terrains viticoles, plan SNCE, 1894, avant que la Cie Paris-Orléans ne rachète l'ensemble des terrains à partir de 1900.



Étiquette du château des Queyries, 1880. Arch. Bertreau. Henri Valéry était négociant en vins, chemin des Vivants (Annuaire Général du Commerce et de l'Industrie de la Ville de Bordeaux, 1884).



Vue de l'intérieur de la cour de la caserne Niel; au-delà du mur d'enceinte et de la rue Niel, on aperçoit la demeure d'un domaine viticole, le château Faugas, coll. Bertreau..

Après avoir connu une forte expansion au XVI<sup>e</sup> siècle, l'activité viticole va décroissant jusqu'aux années 1910. Selon André Donis, « on vendangeait fort tard. Parfois, il y avait encore des raisins sur pied au 15 et 20 novembre (...) Les riches bourgeois de la ville y possédaient des bourdieux importants; les misérables chaumières des tenanciers et des paysans y voisinaient à côté des demeures vastes et confortables de certains propriétaires des vignobles qui en retiraient de gros bénéfices. »

André Donis, *La Bastide à travers les siècles*, p. 35.

# 6. Pont de pierre



Plan général du projet d'un pont à établir sur la Garonne devant Bordeaux dressé par Didier, 1809, AMB.

L'idée d'un pont reliant les deux rives au centre de Bordeaux a suscité de nombreux projets confrontés à la présence des chantiers navals de Paludate : ponts de bateaux, ponts ouvrants, celui de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Didier tenta de répondre au décret de Napoléon, mais les crues de la Garonne en vinrent à bout.

En 1816, l'ingénieur Deschamps, soutenu financièrement par Balguerie-Stuttenberg imagine « un pont à structure de pierre avec remplissage de briques ».

Le 22 mai 1822, le pont est ouvert à la circulation le 1<sup>er</sup> mai; 1 sou par personne, 5 sous par cavalier. L'octroi fut racheté par la ville de Bordeaux lors de l'annexion de La Bastide en 1865.

Le passage établi, voirie, bâti, industrie et commerce allaient connaître leur plein développement.

En 1820, les premiers bateaux à vapeur à aubes remplacent les gabares à voile : *La Garonne*, *La Gironde*, *L'Hirondelle*...

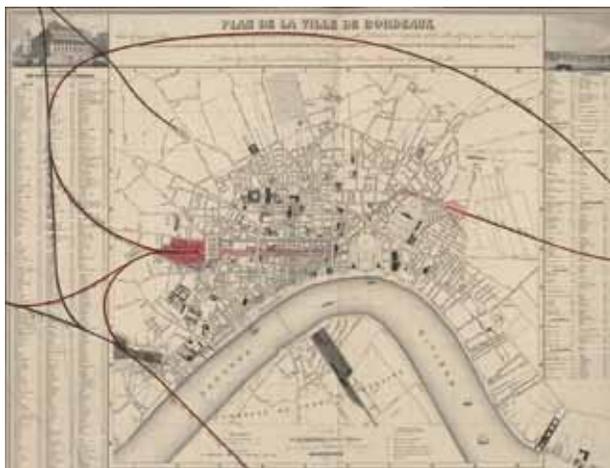


Octroi du pont de Pierre côté Bastide, coll. Moro..



Gabare à voile et bateau-vapeur, coll. Moro.

# 7. De fer et de vapeur



Plan de la Ville de Bordeaux sous l'administration de M. Duffour-Dubergier mentionnant les projets de voies ferrées et de gares, 1851, Bibliothèque municipale de Bordeaux.



Plan de la Ville de Bordeaux, 1874, AMB, F140\_A\_0145\_26PP18\_B.



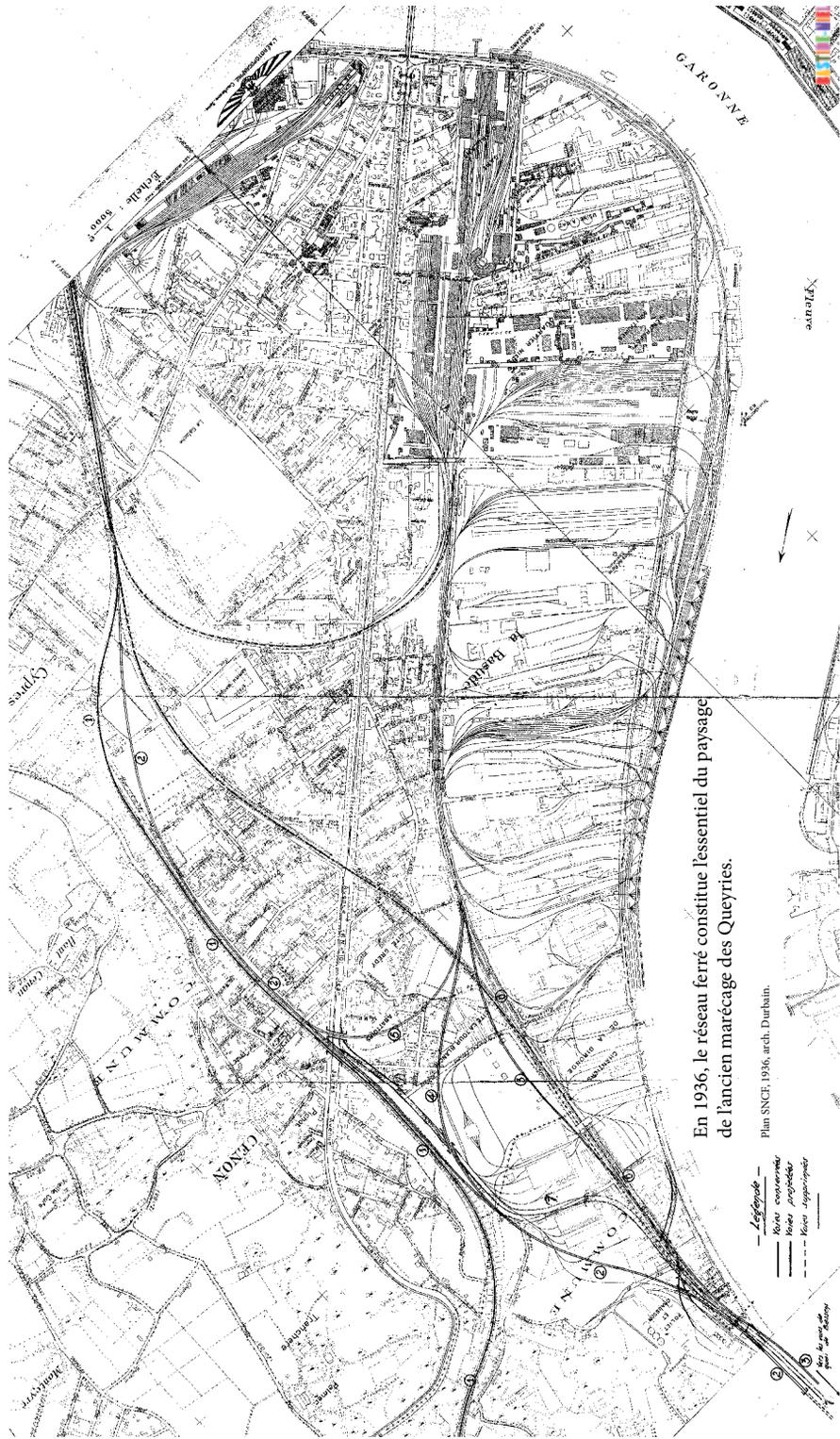
Le premier chemin de fer girondin fut la ligne Bordeaux-La Teste ouverte en 1841. De longs débats eurent lieu dans les années 1840 sur les concessions des chemins de fer et l'installation des gares pour les mêmes raisons de développement urbain et industriel que le choix de l'emplacement du pont. La Bastide est encore cenonnaise et Bordeaux craint un déplacement massif de commerces et d'usines sur la rive droite.

La gare de la Bastide, dite « d'Orléans », conçue en U par l'architecte Daru, fut ouverte le 17 juillet 1853 et inaugurée un mois après (cession Compagnie du Paris-Orléans (« PO »). La gare du midi (future gare Saint-Jean) est ouverte au public en 1855, le pont de chemin de fer construit entre 1858 et 1860. Dès cette période, la gare du Midi absorbe le trafic voyageurs et la gare d'Orléans se spécialise dans les marchandises.

Sur le plan de Bordeaux de 1871, les tracés des voies permettent de comprendre les différentes liaisons entre les gares existant alors : gare des voyageurs (du Midi), gare de La Sauve dite « Bordeaux-Passerelle » (mise en service le 15 mai 1873, rive droite, au pied du remblai du pont Eiffel), la gare d'Orléans, reliée par une grande courbe desservant également les Magasins généraux.

Autres gares de la Bastide : Bordeaux-Benaugue (1892), gare de l'État ou gare Deschamps (1896, démolie en 1950 pour y édifier la caserne des pompiers), gare de Cadillac (1897).

# 8. Paysage ferré



# 9. Bordeaux-Bastide 1865

Pot de fer contre pot de terre



Avant 1865, construction du premier Magasin général entre les rues Bouthier et de la Rotonde par la Compagnie anonyme des Magasins Publics et Généraux de Queyries et qui devient « Halle aux farines ». Le second entrepôt appelé « magasins généraux » fut bâti dans les années 1860, quai des Queyries entre les rues Niel (avant que celle-ci n'existe) et Hortense; vendu à l'État en 1874, il se retrouve en zone militaire. En 1865 au plus tard, cet entrepôt est reconstruit en quatre nouveaux dépôts quadrillés par des voies ferrées.

1861-1884: construction de l'église Sainte Marie

1863: construction d'estacades sur les berges des Queyries avec voies ferrées pour décharger directement des bateaux aux wagons. Implantation des docks Sursol pour transvaser directement les marchandises des bateaux aux wagons. Moment important pour le développement industriel. Construction du quai des Queyries, 28 km de voies ferrées, 12 ponts à bascule, 104 plaques tournantes, 121 appareils d'aiguillage.

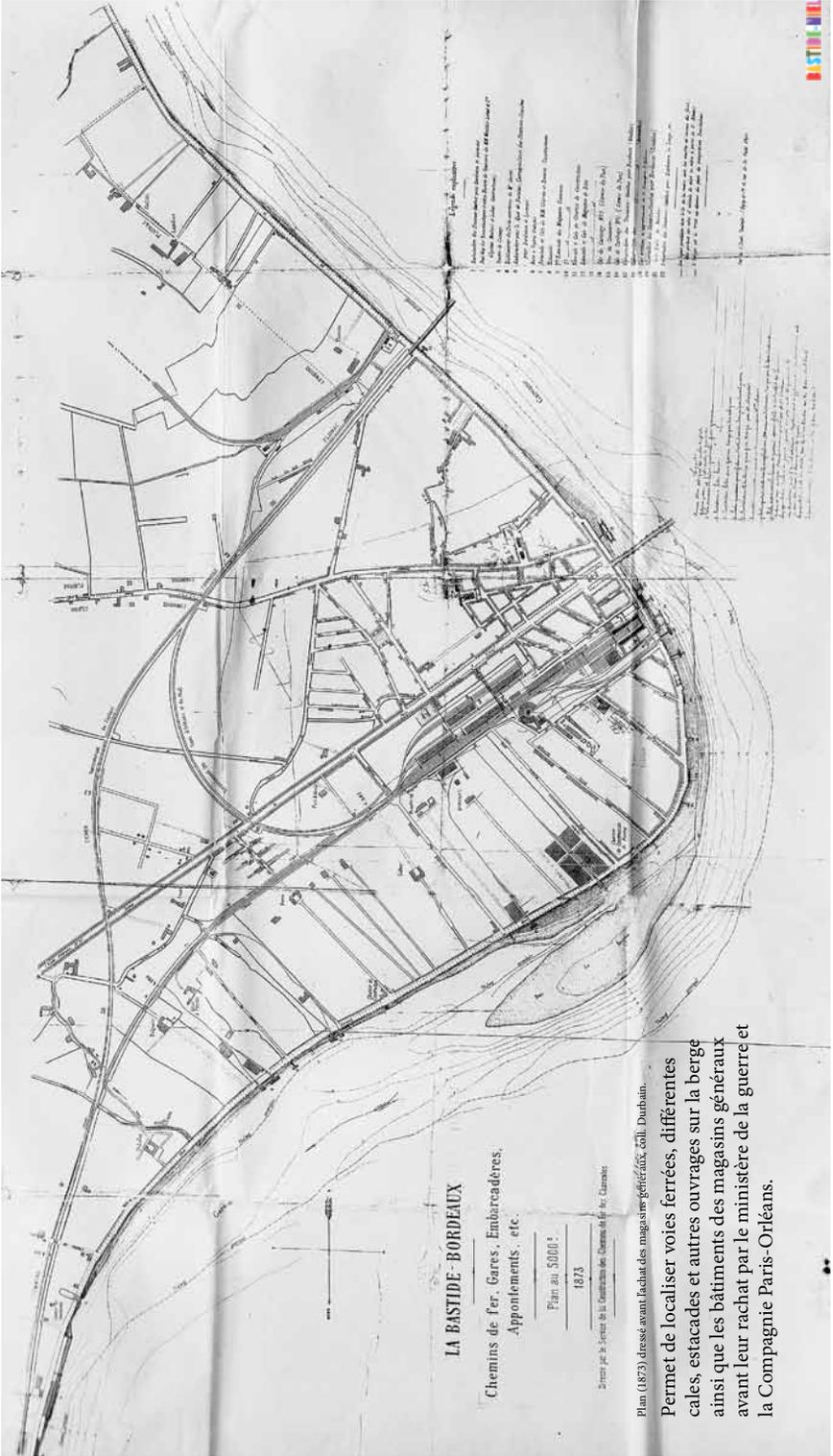


1865: annexion par Bordeaux de 754 hectares de terres de palus à Floirac et de 486 hectares à Cenon, essentiellement le long du fleuve jusqu'au pied des coteaux.

« Depuis la création du pont, écrivait Balaresque, La Bastide a pris une grande importance (...) Aujourd'hui l'établissement de la gare va devenir pour Bordeaux un véritable danger; notre commerce en sera atteint, comme jadis le quartier de Paludate fut ruiné par la construction du pont. Déjà le périmètre de la future gare s'est étendu. Une église, une halle, un débarcadère pour les navires ont été construits. Des établissements industriels s'y forment; les vignes, les oseraies se transforment en rues et en places publiques; des maisons s'élèvent, les routes et les quais s'étendent jusqu'à la Souys et à Lormont »

Jean-Charles Balaresque en 1850 cité par Louis Desgraves, *Bordeaux au cours des siècles*, p. 163, éd. Clèdes, 1954.

# 10. Les magasins généraux



## LA BASTIDE-BORDEAUX

Chemins de Fer, Gares, Embarcadères,  
Appontements, etc.

Plan au 5000<sup>e</sup>  
1873

Élevé par le service de la Construction des Chemins de Fer, Centrale

Plan (1873) dressé avant l'achat des magasins généraux, c'est-à-dire, Durban.

Permet de localiser voies ferrées, différentes cales, estacades et autres ouvrages sur la berge ainsi que les bâtiments des magasins généraux avant leur rachat par le ministère de la guerre et la Compagnie Paris-Orléans.

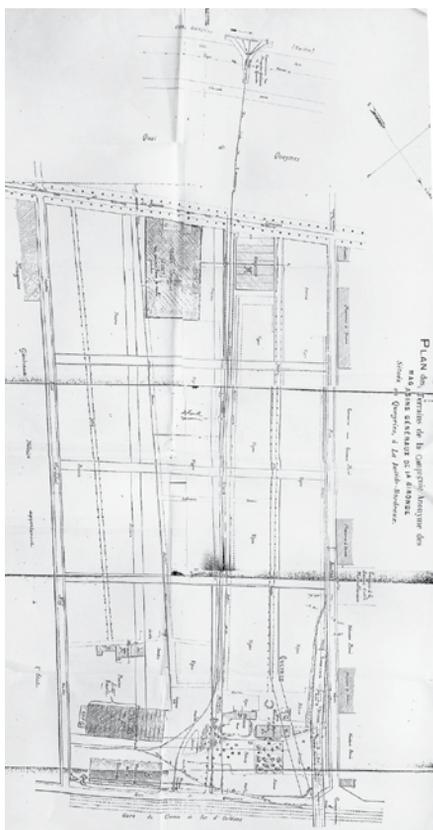


# 11. Des Magasins généraux à la caserne

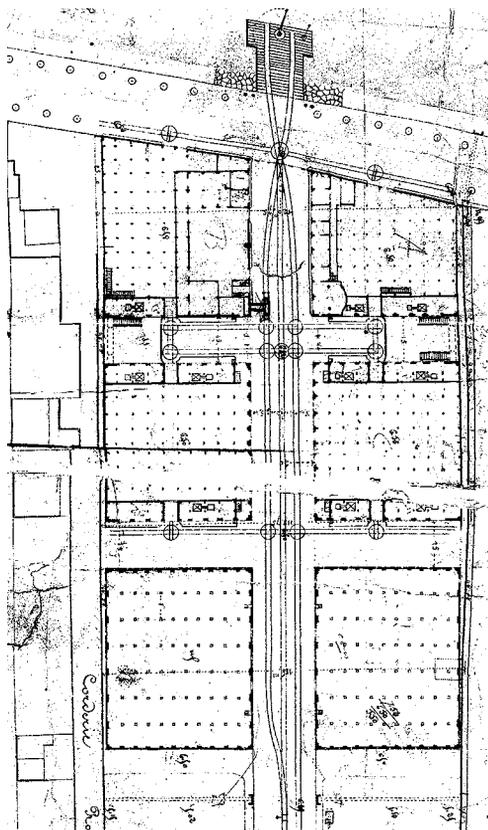


1874, 5 décembre : l'État achète aux liquidateurs de la Cie Anonyme des Magasins Publics et Généraux\* de Queyries les terrains s'étendant entre le quai des Queyries à l'ouest, le chemin vicinal des Queyries à l'est (actuelle rue de la Rotonde) et entre la future rue Niel au nord et la rue Hortense au sud. Le site va accueillir le 18<sup>e</sup> escadron du Train des Équipages et la 18<sup>e</sup> section Commis et Ouvriers militaires.

\*Ils ont « pour fonction essentielle le stockage obligatoire des marchandises *warrantées*, c'est-à-dire mises en gage » (Alain Cassagnau, *La Caserne Niel et les Magasins généraux*, éd. Histoire(s) de la Bastide, 2009.



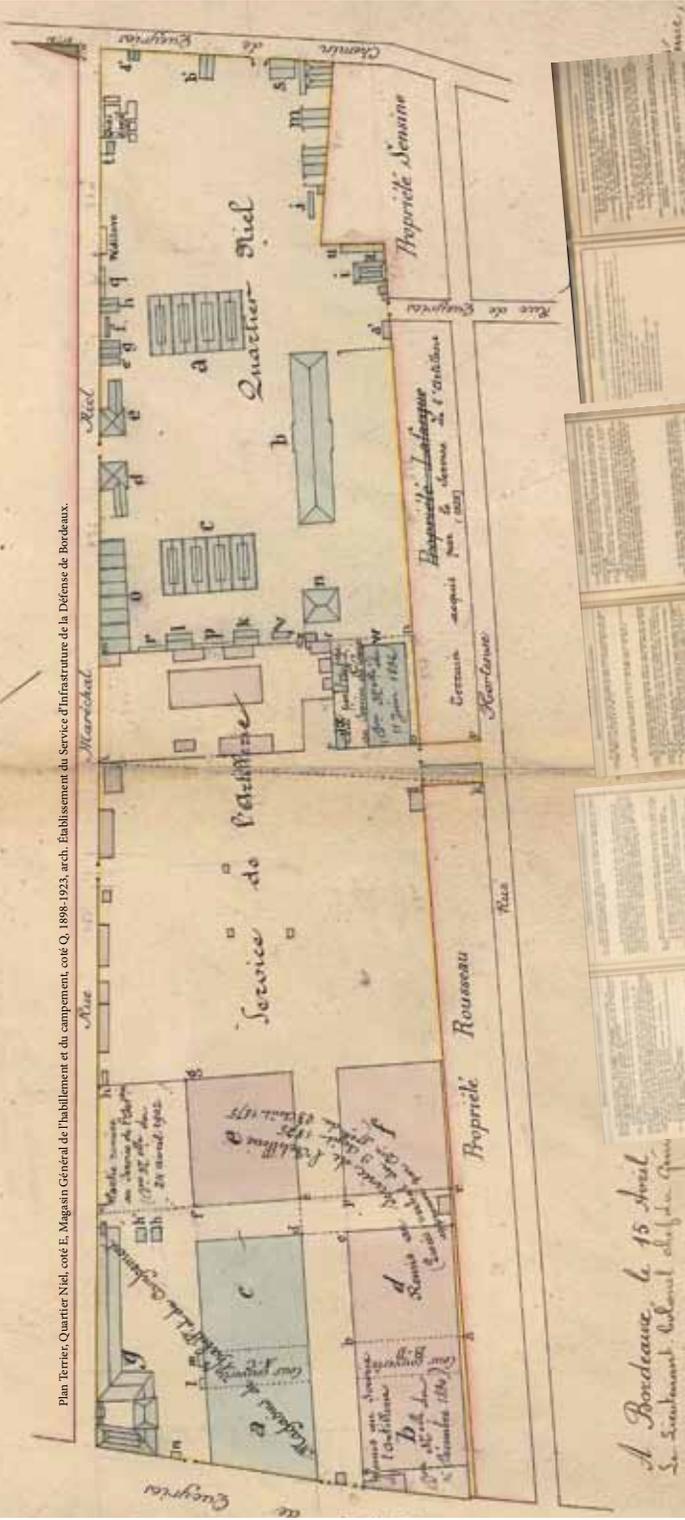
**Plan de 1894** montrant une partie des magasins généraux en aval de la rue Niel avec sa liaison ferrée, son embarcadère, ainsi que le magasin le long de la rue de Queyries, le tout au milieu des vignes, des prairies et des bâtiments agricoles, coll. Lacombe.



**Plan militaire de 1874** Les Magasins généraux de Bordeaux construits « au plus tard en 1865 (...) pas moins de seize plaques tournantes permettent de desservir par le rail les moindres recoins du bâtiment ». A. Cassagnau, *op. cit.*, p. 29, coll. Lacombe.

# 12. Quartier Niel

Plan Terrier-Quartier Niel, côté E. Magasin Général de l'habillement et du campement, côté Q. 1898-1923, arch. Etablissement du Service d'Infrastructure de la Défense de Bordeaux.

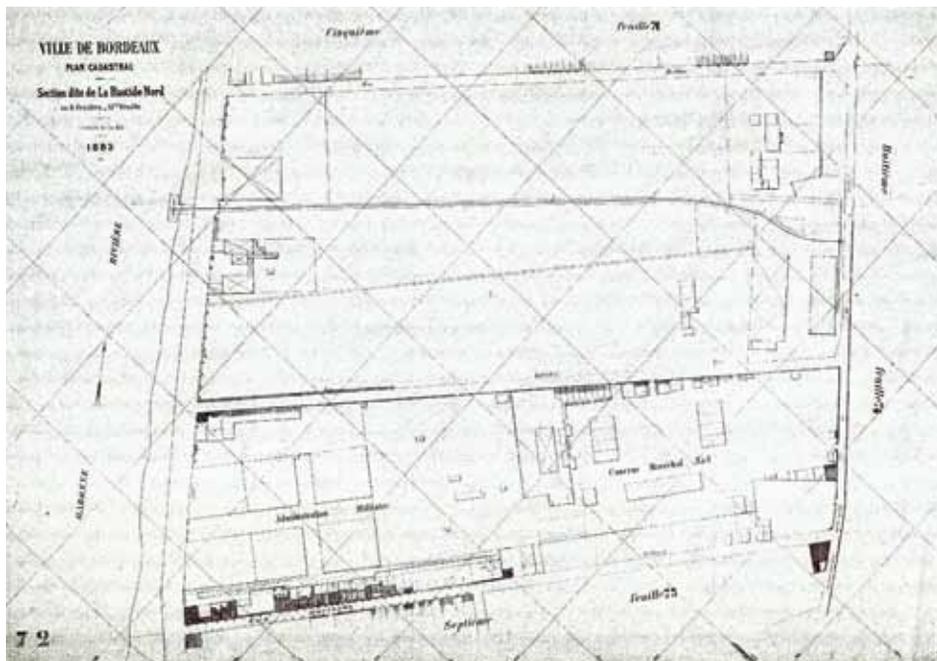


« Le terrain occupé au quai de Queyries par le quartier Niel, les Magasins Administratifs, (l'habillement et Campement) et les établissements de l'Artillerie a été acheté par l'état aux liquidateurs de la Compagnie anonyme des Magasins publics et généraux de Queyries. »

(Acte administratif du 5 décembre 1874)



# 13. 18<sup>e</sup> régiment du train



Plan cadastral de 1884, AMB.



Entrée de la caserne Niel au début du 20<sup>e</sup> siècle, arch. Bertreau. Le bâtiment situé à droite du portail d'entrée a été incendié le 12 avril 1883, coll. Bertreau.

Les noms du site :

1875 : Magasin central du Service

1880 : Magasin général

1914 : Magasins généraux de la guerre, Magasins généraux militaires, Entrepôts militaires, Magasins généraux militaires de Bordeaux

1920 : Magasins généraux de l'habillement et du campement

1932 : Magasin général mixte de l'habillement de Bordeaux

1945 : Magasin militaire d'habillement de la 18<sup>e</sup> région

Brigitte Lacombe, in *La Caserne Niel et les Magasins généraux*, p. 72, Éd. Histoire(s) de la Bastide, 2009.

1875 : création de la rue Niel (maréchal, 1802-1869)

1876-1877 : construction des premiers bâtiments de la caserne Niel, bâtiment principal, écuries, cuisines... pour abriter le 18<sup>e</sup> régiment du train des équipages, 3 compagnies, et par une partie de la 18<sup>e</sup> section des commis et ouvriers d'administration.

« Elle peut contenir 162 hommes d'infanterie, 554 de cavalerie et 224 chevaux »

Jean-Pierre Petit, *Histoire militaire de Bordeaux et les casernes de la ville*, dactyl., 1989.

Zone militaire jusqu'en 2007, arrêt des activités en 2005. Une trentaine de constructions jusqu'en 1950.



Entrée de la caserne Niel au début du 20<sup>e</sup> siècle côté Niel, coll. Moro.

# 14. La vie à la caserne début du xx<sup>e</sup> siècle



Le quartier côté rue Niel



Le magasin autrement appelé « Halle aux farines »



Le manège



26 - BORDEAUX. - Caserne N°1 du 1<sup>er</sup> Régiment de Tirailleurs Algériens

Entrée rue Hortense



La corvée



L'infirmerie



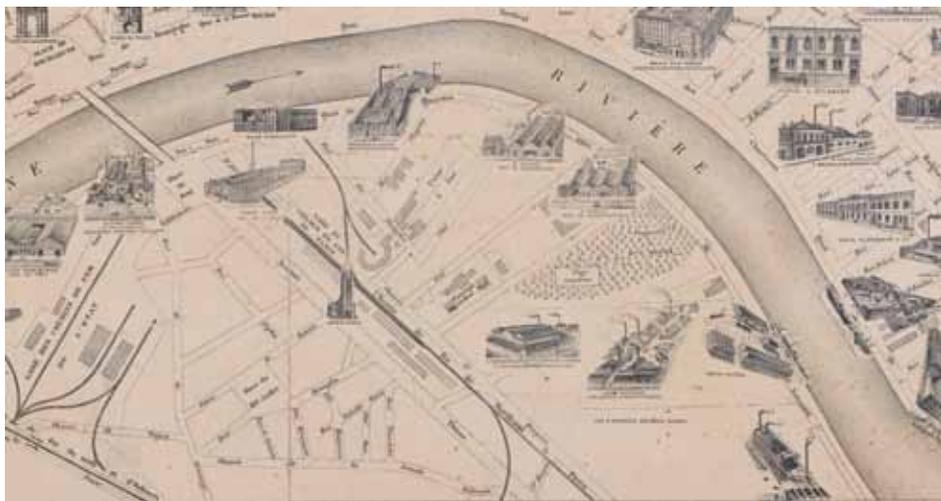
La cuisine



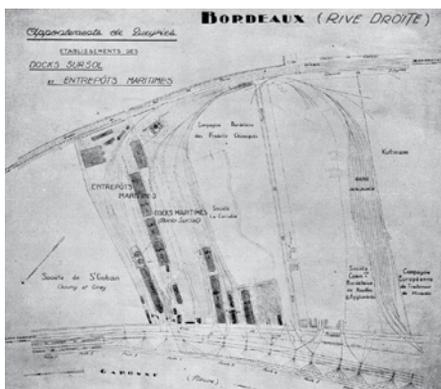
Les écuries - le passage

Coll. Bertreau et Moro.

# 15. L'ère industrielle



Nouveau plan de Bordeaux monumental, industriel et commercial, éd. Féret, 1892, AMB. On note l'emprise encore importante d'un domaine viticole appartenant à ME Ducos le long de la rue Niel.



Docks Sursol implantés dès 1863, coll. Bertreau.

Les années 1860 vont marquer le véritable départ de l'ère industrielle et commerciale de Queyries, stimulé par la gare d'Orléans, les réseaux ferrés, l'annexion bordelaise, la révolution industrielle... Les docks Sursol créés en 1863 vont permettre une manutention portuaire moderne et la liaison entre transports fluvial et ferroviaire (120 000 m<sup>2</sup> de surface, appontements, 28 km de voies ferrées, 12 ponts à bascule, 104 plaques tournantes, 121 appareils d'aiguillage, parcs de stockage, magasins couverts...).

L'industrie du bois est d'abord dominante (scieries, menuiseries, charpenteries) à laquelle s'ajoutent chantiers navals, industries alimentaires, chimiques, automobiles, métallurgiques. André Donis, en 1920, en dressait une liste impressionnante bien qu'incomplète dans un espace qu'il qualifiait, à juste titre, de « restreint »

(Op. cit., p. 455).

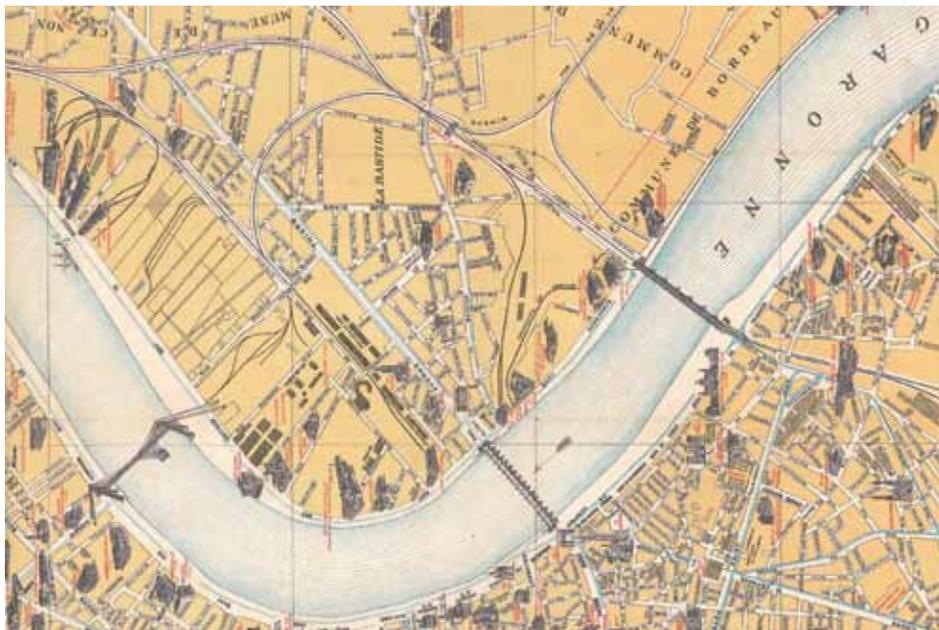


L'usine Cardé, créée en 1860, initialement menuiserie, comptait, en 1914, 1 500 ouvriers, quai des Queyries et se diversifie dans la construction automobile, de garages et de bungalows en bois. À peine installés quai des Queyries en 1879, les ateliers sont détruits par un incendie et migrent quai Deschamps avant de revenir au 33 quai des Queyries en 1893, coll. Moro.



1882-1970: chantiers et ateliers de la Gironde créés par les frères Bichon en ouvrant le capital à la société Schneider puis à Chaigneau, quais de Braza, coll. Bertreau.

# 16. Terre d'usines



Plan de Bordeaux monumental, industriel et commercial, éd. Féret, 1914. Noter la présence du pont transbordeur qui ne fut jamais achevé.



1896 : Création de la Grande Huilerie Bordelaise quai de Brazza, coll. Bertreau.



Motobloc rue des Vivants, coll. Chambaraud.



1882 : création de l'usine Amer-Picon, rue Serr (jusqu'en 1970 - Kabouche), coll. Moro.



1906 : Tête Noire, coll. Bertreau

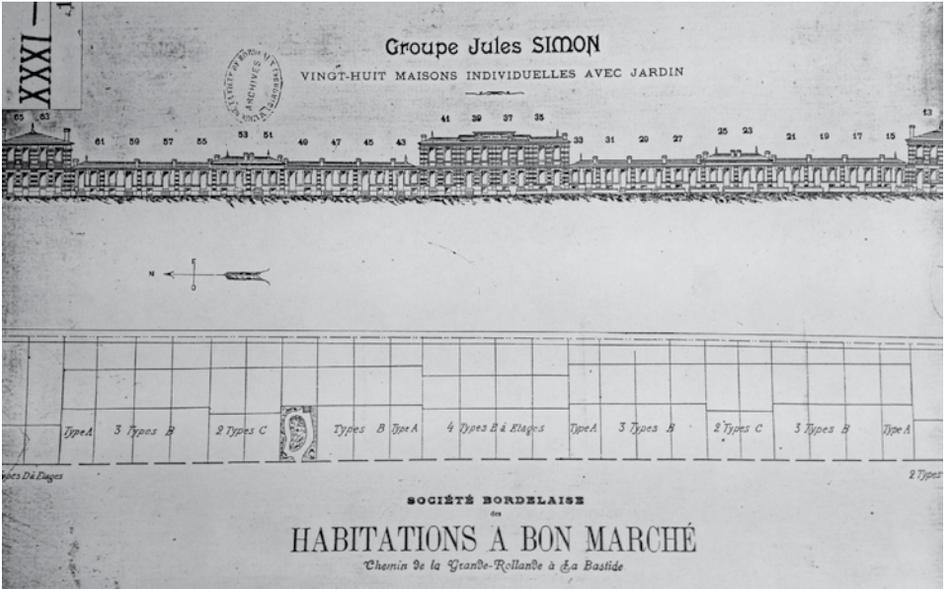


Coll. Chambaraud.

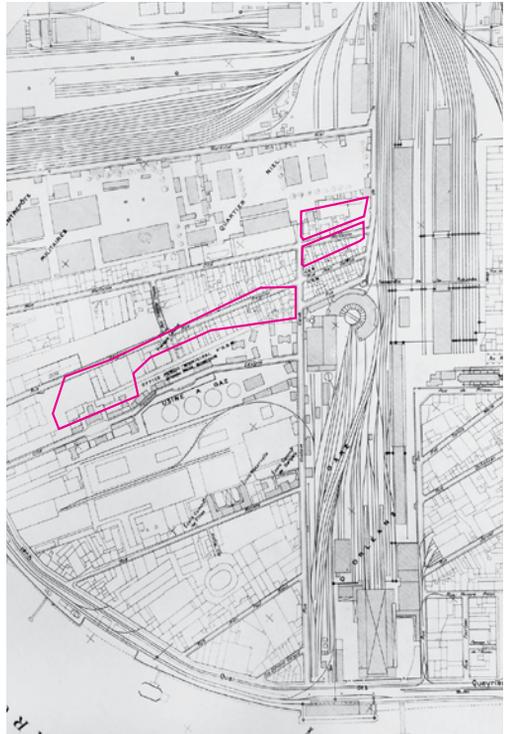
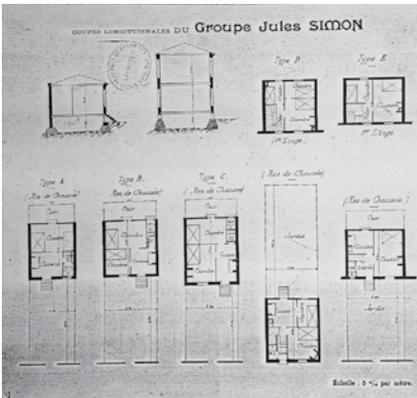


1924 : usine des Grands Moulins de Bordeaux, achevée en 1921, 38 quai de Brazza devenue Grands Moulins de Paris, coll. Bertreau.

# 17. L'habitat ouvrier



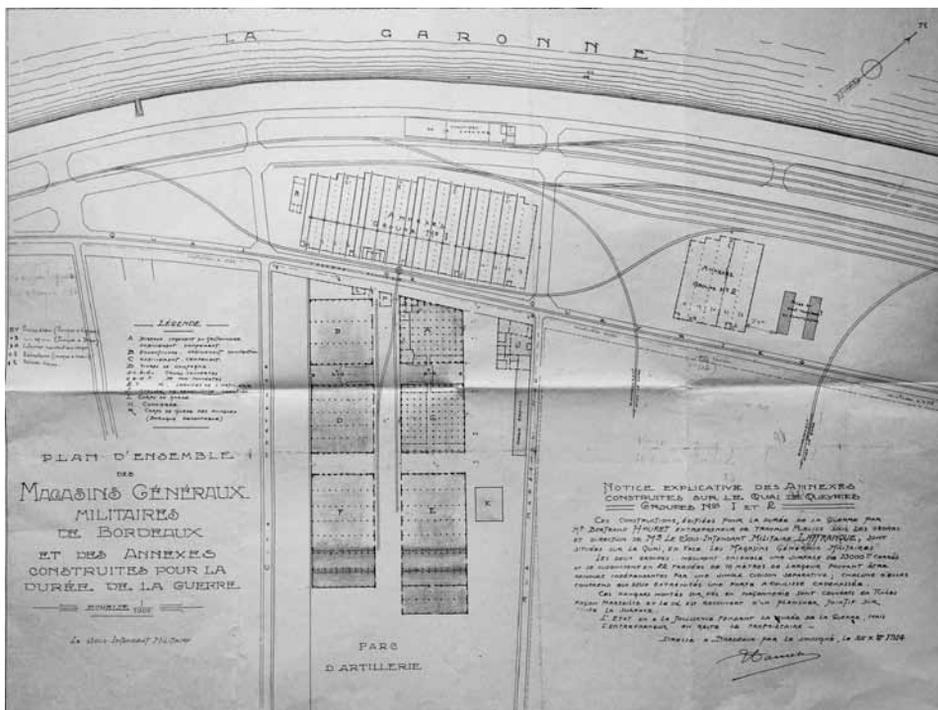
1894-1896 : premières cités-jardin accessibles aux ouvriers : 15 maisons rue Jean-Dolfuss, 28 maisons bd Jules-Simon, AMB.



Cité Paul-Boncour, ensemble d'immeubles collectifs ou individuels, édifiée entre 1929 et 1931 par l'Office d'habitations à Bon marché sur les terrains de l'usine à gaz et surnommée, pour cette raison, la « cité des gazomètres », Mémoire de Bordeaux.

Plan de 1938, délimitées en rouge, les cités ouvrières Paul-Boncour et Jean-Dolfuss, AMB.

# 18. Guerre



En 1914, entre les magasins généraux et les chantiers de la Garonne, plusieurs bâtiments annexes sont édifiés « pour la durée de la guerre », 22 travées de 10 mètres de large, scindées en deux groupes, d'une surface totale de 13000 m<sup>2</sup>.



Transbordeur et magasins généraux en 1920. Mémoire de Bordeaux.

Sur cette vue (à droite) de 1924, on distingue parfaitement tous les bâtiments de la caserne, les annexes dont certaines sont détruites, les voies de garage et de raccordement du réseau ferré, les piles du pont transbordeur, © IGN.



Chasseurs alpins et tirailleurs algériens de passage quai de Queyries et Deschamps pendant la première guerre. Prisonniers allemands à la caserne Niel, coll. Bertreau.

# 19. Guerre



1947 : apparition de la piscine dans la cour de la caserne, © IGN.



Prisonniers espagnols traversant la Garonne en gabare pour se rendre de la caserne Niel à la base sous-marine de Bacalan, coll. Codeso.



Ci-contre : poste de garde allemand à l'entrée de la caserne par la rue Carde, coll. Codeso.

28 août 1942 : arrivée des Espagnols à la caserne Niel accueillis par les Allemands qui leur expliquent qu'ils les feront travailler contre la nourriture et une rétribution (compagnies de travailleurs espagnols).

Les Espagnols couchent dans le quartier de la caserne, dans des chambres de 8 x 4 lits superposés et sont envoyés quotidiennement à la construction de la base sous-marine qui débute à ce moment-là.

Selon le témoignage d'Angel Villar, ils allèrent d'abord à pied de la caserne jusqu'à la base en passant par le pont de Pierre (gardé par la Wehrmacht), mais comme il y avait beaucoup d'évasions, les Allemands ont organisé une traversée de la Garonne en barge.

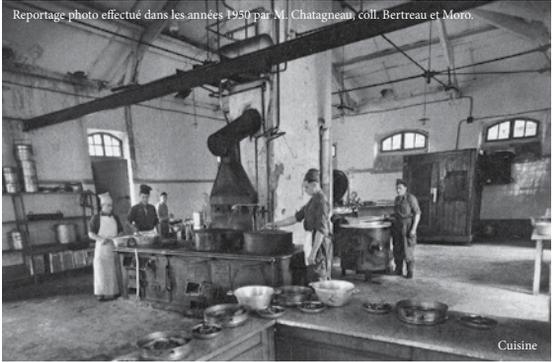
(Témoignage d'Angel Villar (ADG 13 AV 17-2/16, 13 AV 17-2/17, 13 AV 17-2/18, 13 AV 17-2/19).



# 21. Niel en 1950



Terrasse du foyer



Cuisine



Salle à manger



Administration



Cuisine



Atelier de mécanique



Cinéma



Foyer



Distribution des repas



Salle à manger



Salle de lecture

## 22. La reconstruction



1965, © IGN.

Les années d'après-guerre devaient consacrer à la fois la tendance à la désindustrialisation constatée de façon générale dans les années 1930 et la relance économique favorisée par les besoins de reconstruction en matière d'habitat.

La cité Pinçon, construite entre 1947 et 1955, représentait une nouveauté urbaine, tant par la hauteur que par le nombre de ses immeubles ; dans le même temps, furent bâtis un complexe scolaire (Filles, Maternelle, Garçons) et une salle des fêtes. Quelques années plus tard, la cité de la Benauge et la piscine sortaient de terre en deçà de la ligne de chemin de fer.

Côté Garonne, en lieu et place de la gare de l'État, on construit la caserne des sapeurs-pompiers ; sur la photo IGN de 1965, on note encore la présence des voies ferrées entre la caserne et la rocade.

Coll. Moro.



# 23. Chronologie

**XI<sup>e</sup> siècle** : prieuré établi au niveau du port de Tréjey par l'abbaye de Sauve-Majeure. Premières maisons de La Bastide. Une fortification autour de ce bourg donne son nom de « *bastille* », « *bastide* ».

**1262** : port de Tréjey attesté à cette date.

**XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles** : la plaine entre fleuve et coteaux porte le nom de *Queyries* (étym. *Caria*, *Cayria*, *Las Queyrias*, « pierres »). Cette plaine était traversée par un bras mort de la Garonne délimitant une île du nom de *Maillorgues* (ou *Matorgue*).

**XVIII<sup>e</sup> siècle** : création du syndicat des marais de Queyries pour l'entretien du canal de Captaou creusé (on ignore à quelle date) pour l'écoulement des eaux. En 1814, on comptait 300 journaux de vignes de Verdort.



Plan du syndicat des Marais, 1882, AMB.

**1820** : premiers bateaux à vapeur à aubes ("La Gironde", "L'Hirondelle") remplacent les gabares à voile.

**1822** : pont de Pierre de Claude Deschamps ouvert à la circulation le 1<sup>er</sup> mai.



Pont de Pierre, coll. Bertreau.

**1826** : fin de la construction de la route de Paris (future avenue Thiers).

**1828-1840** : plusieurs rues sont tracées en relation avec l'avenue de Paris.

**1837** : premier chemin de fer construit en Gironde ligne Bordeaux-La Teste (ouvert en 1841).

**1839** : l'éclairage au gaz remplace peu à peu les réverbères à huile.

**1844-1859** : construction du quai Deschamps en amont du pont de pierre.

**1845** : construction de l'usine à gaz de la Bastide (jardin botanique actuel).

**1847** : décision de construction d'une gare à la Bastide et d'une petite gare maritime qui faisait la transition de la Garonne au train.

**1848** : un bornage délimite un chemin de halage à travers les propriétés viticoles, planté de platanes, devenu vicinal en 1865. La levée de Queyries est une digue de 2500 mètres de long construite entre 1848 et 1857.

**1850** : industrie du bois importante à la Bastide : scierie-raboterie quai de Brazza.

**1852** : constitution de la *Cie des chemins de fer du Midi et du Canal Latéral de la Garonne* appelée « *Cie du Midi* ». 20 septembre : La gare d'Orléans est achevée (conçue en U par Daru, architecte) et ouverture de la ligne entre Angoulême et Bordeaux.



Gare d'Orléans, coll. Bertreau.

**1852-1862** : construction du premier *Magasin général* entre les rues Bouthier et de la Rotonde par la *Compagnie anonyme des Magasins Publics et Généraux de Queyries*. S'appelle aujourd'hui « Halle aux farines », actuelles Archives municipales de Bordeaux. Le second entrepôt appelé *Magasins généraux* fut bâti dans les années 1860, quai des Queyries entre rue Niel et Hortense.

**1853** : constitution de la *Cie du Paris-Orléans* (« PO »), achève la liaison Paris-Bordeaux. 17 juillet : premier train de Paris à Bordeaux. 17 août : inauguration de la gare de la Bastide, baptisée « Orléans ».

**1854** : construction de la *gare du Midi*, puis « *Saint-Jean* », ouverte au public en 1855.

**1858-1860** : Construction du pont de chemin de fer reliant les réseaux d'Orléans et Midi par Gustave Eiffel (505 m) avec une passerelle piéton supprimée en 1981.

**1852** : création, rue Serr de la « *Société des Omnibus du chemin de fer* » qui deviendra en 1880 « *Bordeaux Tramway and Omnibus Company* » avec plus de 300 chevaux pour tracter les tramways hippomobiles.

**1861-1884** : Église Sainte Marie

**1863** : construction d'estacades sur les berges des Queyries avec voies ferrées. Implantation des docks Sursol. Construction du quai des Queyries, 28 km de voies ferrées, 12 ponts à bascule, 104 plaques tournantes, 121 appareils d'aiguillage.



Quais des Queyries, coll. Bertreau.

**1865** : annexion de 754 hectares de terres de palus par Bordeaux à Floirac d'un terrain qui devient la Bastide.

**1865** : construction des quatre nouveaux dépôts carrés des magasins généraux « *quadrillés par des voies ferrées qui longent 12 des 16 façades (...)* L'axe principal est doté d'un *faisceau de trois voies* ».

**1867** : compagnies de steamer à vapeur : les *Hirondelles* (1867), les *Gondoles* (1869), les *Abeilles* (1883); fusionnent en 1901 avec la *Cie Gironde et Garonne* pour créer « *Bordeaux-Océan* ».



Embarcadere Bordeaux-Océan, coll. Bertreau.

**1869** : Grand incendie du port de Bordeaux.

**15 mai 1873** : inauguration de la gare Bordeaux-Passerelle (*Cie du chemin de fer de La Sauve*). Désaffectée voyageurs en 1892.

**1874, 5 décembre** : l'État achète aux liquidateurs de la *Cie Anonyme des Magasins Publics et Généraux de Queyries* les terrains de la future caserne Niel.

**1875** : création de la rue Niel.

**1876-1877** : construction des premiers bâtiments de la caserne Niel pour abriter le 18<sup>e</sup> régiment du train des équipages, 3 compagnies, et par une partie de la 18<sup>e</sup> section des commis et ouvriers d'administration.



Caserne Niel, côté rue Niel, coll. Bertreau.

**1878** : l'avenue du pont (ou de Paris) est baptisée avenue Thiers.

**1879-1914** : grand programme de réseaux et sous-réseaux ferrés (sous-préfectures et cantons).

**1882** : usine Amer-Picon, rue Serr.

**1882-1970** : les chantiers et ateliers de la Gironde des frères Bichon ouvrent le capital à Schneider puis à Chaigneau, quais de Brazza.



Chantiers de la Gironde, coll. Moro.

**1891** : construction du pont Bouthier pour passer au-dessus du chemin de fer.

**1892** : M. Schaudel invente le bloc Schaudel res des vivants, ce qui deviendrait usine de construction automobile Motobloc en 1902.

**1892, 1<sup>er</sup> juillet** : mise en service de la gare de La Benauge.

**1893** : Société bordelaise des habitations à bon marché par Charles Cazalet.

**1893** : construction de la gare maritime (détruite en 1986).



Gare maritime, coll. Bertreau.

**17 décembre 1893** : premier tramway électrique de la région bordelaise.

**1894** : Carde, 36 quai des Queyries (jusqu'en 1970). Compta 1500 ouvriers en 1914, 3000 en 1917, 400 en 1922.

**1894-1896** : premières cités-jardin accessibles aux ouvriers : 15 maisons rue Jean-Dolfuss, 28 maisons bd Jules-Simon.

**1896** : achèvement de la gare de l'État sur le quai Deschamps, désaffectée 1939.

**1897, 12 avril** : inauguration de la ligne Bordeaux Cadillac (32 km, 30 km/h). la gare était située quai Deschamps non loin de la gare de l'État. Elle cessa son trafic en 1935 après avoir été rachetée par le conseil général de la Gironde en 1933.



Gare de Cadillac, coll. Bertreau.

**1897** : une passerelle piétons est édifée entre la rotonde et l'avenue Thiers au-dessus des voies ferrées.

**1898** : création de la *Cie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux* Usine électrique du tramway rue Serr.

**1900, 3 juillet** : vente du terrain des magasins généraux de la Gironde à la société des chemins de fer de Paris-Orléans (terrain délimité « au Sud-ouest par la route de la Bastide à Lormont, au Nord-ouest par la rue Bouthier, au Nord-est par la rue des Queyries et au Sud-est par la rue maréchal Niel », d'une superficie de « seize hectares soixante-quatorze ares cinquante centiares »).

À partir de 1900, le trafic de la gare d'Orléans est réduit aux marchandises et aux trains régionaux et banlieues, les grandes lignes étant dévolues à Saint-Jean.



Projet de création de voies ferrées en 1900.

**1900** : création de la ligne 3 du tram quai des Queyries-Bouthier étendue en 1901 à Lormont.

**1901** : Saint-Gobain, fabricant d'engrais, comptera 400 ouvriers en 1918.

**1902** : Motobloc rue des Vivants.

**1904** : 10 jardins ouvriers rue des Vivants.

**1906** : appellation « quai de Brazza ».

**1906** : Tête Noire.

**1907** : exposition maritime internationale de Bordeaux (sur la place des Quinconces).

**1909** : arrivée de l'électricité hydraulique du barrage de Tuillière.

**1911** : début de la construction du pont transbordeur jamais achevé.

**1914** : l'usine Carde se diversifie dans la construction automobile, de garages et de bungalows en bois.

**1914** : construction de 2 hangars (annexes maçonnières) pour la durée de la guerre sur le quai des Queyries devant les magasins généraux. Dans le même temps, des voies ferrées sont installées pour relier les annexes au réseau ferré général.

**1914-1918** : durant la guerre, la caserne Niel accueille chasseurs alpins, tirailleurs sénégalais et prisonniers de guerre allemands.

**1921** : abandon de 11 000 km de lignes ferrées au profit de l'autocar.

**1924** : usine des Grands Moulins de Bordeaux puis Grands Moulins de Paris en 1928 après fusion avec le groupe Vilgrain.

**1925** : l'énergie électrique remplace la thermique. L'usine électrique de la rue Serr, désaffectée en 1924, sert de remise aux trams jusqu'en 1953 puis aux autobus. Construction achevée de la Maison Communale.



Usine électrique, rue Serr, coll. Moro.

**1929** : fermeture des *châtiers de la Gironde* et licenciement de 2500 personnes, deviennent les *Forges et Châtiers de la Gironde*.

#### Bibliographie

- André Donis, *La Bastide à travers les siècles. Son origine, ses transformations, son développement, sa situation actuelle, son avenir*, imp. J. Bière, 1920.
- Alain Cassagnau, Agnès Vatican, *La Caserne Niel et les Magasins généraux*, éd. Histoire(s) de la Bastide, 2009.
- Alain Cassagnau, Youen Bernard, *La Gare d'Orléans*, éd. Histoire(s) de la Bastide, 2009.
- Francis Moro, Brigitte Lacombe, *La Bastide-Bordeaux*, Alan Sutton, 2002.
- Francis Moro, Brigitte Lacombe, *La Bastide-Bordeaux*, tome II, Alan Sutton, 2005.
- Cédric Lavigne, *Etude archéologique de la rive droite de Bordeaux (de la Garonne au front des cotéaux) : analyse de la dynamique des formes des paysages et cartographie des héritages*. Rapport réalisé pour le compte de la Direction Générale de l'Aménagement de la Ville de Bordeaux et du GIP - Grand Projet des Villes, 2010.
- Roger et Christian Bernadat, *Quand Bordeaux construisait des navires...*, Ed. de l'Entre-Deux-Mers, 2006.
- Jean-Pierre Petit, *Histoire militaire de Bordeaux et les casernes de la ville*, dactyl., 1989.
- Jean-Bernard Chambaraud, «La Société des usines Motobloc, un fournisseur bordelais des armées durant 50 ans», *Les Sociétés militaires en Aquitaine de l'Antiquité à nos jours*, Fédération Historique du Sud-Ouest, 2007.

**1929-1931** : édification d'habitations à bon marché sur les terrains de l'usine à gaz (cité Paul-Boncour), rue Raymond Lavigne.

**1934** : fusion des Compagnies du Midi et PO. Apparition des autorails. Fondation de l'AIA (atelier de réparation de l'armée de l'air), quai de la Souys.

**1937** : création de la SNCF, société d'économie mixte dans laquelle l'État détient la majorité.

**1940-1944** : caserne Niel occupée par les Allemands; les prisonniers travaillant à la base sous-marine y sont hébergés.

**1947** : *Société Nouvelle des Châtiers de la Garonne* (reprise des ACMOSBR disparus en 1938), quai des Queyries; deviennent en 1971 les *Châtiers de la Garonne* qui vivront jusqu'en 1979 pour se scinder en ARNI (Bacalan) et ACSO (Queyries/Brazza).

**1947** : la place du Pont anciennement « Napoléon » devient place Stalingrad.

**1950-1968** : 4<sup>e</sup> Compagnie Régionale du Train à la caserne Niel.

**1950-1954** : caserne des pompiers de la Benauge par Claude Ferret à l'emplacement de l'ancienne gare de l'État.

**1953-1957** : construction de la cité Pinçon et de l'école de la Benauge.

**1954** : suppression des pavillons d'octroi du pont de Pierre.

**1957** : les *Forges et châtiers de la Gironde* emploient encore 1 700 personnes.

**1954-1960** : cité de La Benauge (ou cité « Blanche »).

**1966** : Pont Saint-Jean.

**1967** : pont d'Aquitaine.

**1970** : fermeture des *Forges et châtiers de la Gironde*.

**1987** : La SNCF vend la gare d'Orléans à la CUB.

**1987** : création des chantiers Construction Navale à Bordeaux (CNB).

**2005** : le quartier Niel cesse ses activités militaires.

**2007** : Niel n'est plus en zone militaire.

**Fin 2007** : achat de la Halle aux farines par la ville de Bordeaux.

Pierre Dubos et Patrick Dauguet, *La Bastide quartier de lune*, autoédité, 1993.

Alexandra Sartre, *Le Quartier de la Bastide à Bordeaux. La dynamique d'une identité locale*, Mémoire de Maîtrise, 1992-1993, Bordeaux 2.

Marie Kabouche, *Patrimoine industriel de la Gironde*, éd. Du Patrimoine, 2000.

*Portrait de quartier(s)*. La Bastide, éd. Sud Ouest, 2011.

Louis Desgraves, *Bordeaux au cours des siècles*, Clédes, 1954. *Bordeaux au XIX<sup>e</sup> siècle, Histoire de Bordeaux*, sous la dir. de Ch. Higouant, Fédération historique du Sud-ouest, 1969.

#### Sources

- Archives municipales de Bordeaux (AMB)  
Archives départementales de la Gironde (ADG)  
Institut Géographique National (IGN)  
Collections de Brigitte Charles-Lacombe, Jean-Claude Bertreau, Bernard Codeso, Patrice Durbaïn, Jean-Bernard Chambaraud, Francis Moro  
Etablissement du Service d'Infrastructure de la Défense de Bordeaux  
Mémoire de Bordeaux

Nous remercions tout particulièrement Jean-Claude Bertreau, Jean-Bernard Chambaraud, Brigitte Charles-Lacombe, Patrice Durbaïn, Marc Lajugie, Francis Moro qui nous ont autorisés à présenter les documents qu'ils ont passionnément collectés au fil des ans.



**Catalogue de l'exposition réalisée à l'occasion du lancement  
de la ZAC Bastide Niel le 18 décembre 2014**

**Groupeur concessionnaire de la ZAC Bastide Niel**



Mandataire



Associé



Associé