

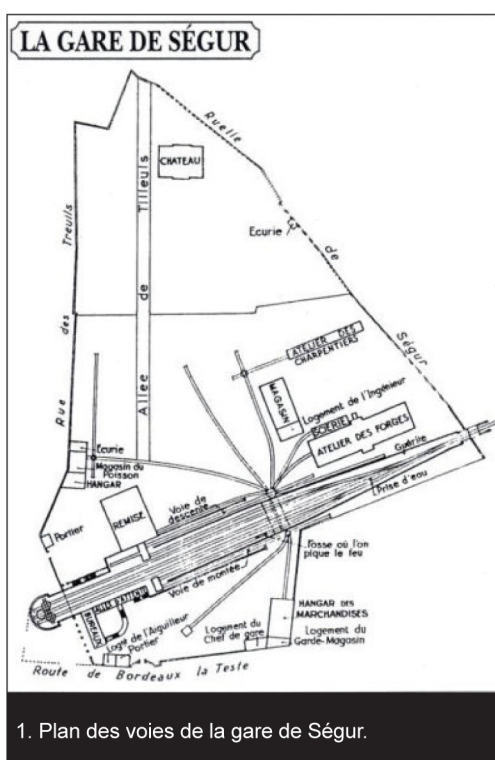


## Les neuf gares et demie de Bordeaux (1<sup>ère</sup> partie)

### La gare de Ségur, première gare de Bordeaux :

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, La Teste était déjà un centre important par les bains de mer et par la pêche. S'y ajoutaient les richesses des Landes de Gascogne. On fondait de grands espoirs sur un nouveau port à construire à Arcachon. Or les communications étaient très difficiles à cette époque faute de routes convenables (notre actuelle D1250 existait déjà sous l'Empire romain et semblait n'avoir bénéficié d'aucun entretien depuis). En 1776, le transport renchérisait d'un tiers les bois et autres produits forestiers. En 1835, on partait à 4 heures de l'après-midi pour n'arriver que le lendemain matin. Cela n'était d'ailleurs possible qu'à la belle saison. En hiver, seules quelques charrettes de poisson se risquaient sur cette route.

La gare de Bordeaux était prévue à l'extrémité de la rue Lecocq (sans doute place Rodesse). On peut difficilement rêver meilleur emplacement pour la commodité du public. Mais une grossière



1. Plan des voies de la gare de Ségur.

erreur de nivellement et le souci de limiter les déclivités conduisirent à l'établir à la barrière de Pessac sur le domaine de Ségur.

La compagnie du Bordeaux à La Teste organisa un service d'omnibus (25 c la place) en correspondance avec les trains entre la gare et la place de la Comédie pour pallier l'éloignement d'ailleurs tout relatif (environ 2,5 km). Voilà qui nous rappelle les services de bus à destination des aéroports.

La gare de Ségur entra en service le 7 juillet 1841. Dans le souci de partir le plus haut possible à l'escalade toute relative du plateau landais, elle était située à 5 mètres au-dessus du sol sur une plateforme soutenue par des contreforts. Deux rampes assez raides qui l'encadraient permettaient d'y accéder (Fig. 1). Les voies de la remise à locomotives semblent bien avoir été installées au niveau supérieur comme le montre une trace d'arcade sur un pignon. La voie partait en remblai, franchissait la ruelle de Ségur par un pont, puis un autre petit chemin.

Le service des voyageurs était assez restreint : départs de Bordeaux à 8 heures du matin et 2 heures de l'après-midi, départs de La Teste à 5 heures du matin et 6 heures du soir. Le parc se composait de 5 locomotives, 32 voitures, ainsi que de fourgons à bagages et de wagons de marchandises. Le trajet complet coûtait 5,50 F en 1<sup>ère</sup>, 4,25 F en 2<sup>nde</sup> et 2,75 F en 3<sup>ème</sup>. Comparé à des salaires d'ouvriers de l'ordre de 2 F par jour, c'était cher.

Hélas, le trafic n'était pas à la hauteur des espérances et le grand port de commerce annexe de celui de Bordeaux dont on rêvait n'est jamais venu.

Le seul espoir de survie de la compagnie de Bordeaux à La Teste était l'obtention de la concession de la ligne de Bordeaux à Bayonne. Elle fut absorbée par le Midi des frères Pereire. Avec l'ouverture de la ligne de Lamothe à Dax le 12 décembre 1854, la gare de Ségur n'était plus tout à fait une gare locale. Mais c'était son chant du cygne, sa fin survenant dès le mois de juillet 1855. Après avoir été louée à l'administration des tabacs, la gare a été vendue au ministère de la guerre qui installa une caserne, le conseil de guerre et la prison militaire. L'ancienne remise a longtemps subsisté. Elle abritait le musée militaire. À ce jour, la seule trace, ce sont la rue Emile Zola et la rue Paul Bert à Talence tracées sur l'ancienne voie.

#### Le problème des gares principales de Bordeaux :

Convenait-il de construire une gare sur chaque rive ou fallait-il grouper les points de départ sur le même site, soit en rive droite soit en rive gauche ? La question du transport des marchandises fait s'affronter les tenants d'un transbordement qui y voient l'occasion d'occuper de la main d'œuvre à des activités que d'autres souhaitent précisément éviter au nom de l'efficacité.

Une gare en rive droite a l'avantage d'être plus près de la rade et du centre, et de donner ou de maintenir une grande activité à la Bastide. Par contre, une gare à Paludate bénéficierait de vastes terrains propres à accueillir les lignes de Bayonne, de Sète (appelé Cette jusqu'en 1927) et aussi de Paris moyennant la construction d'un viaduc sur la Garonne. Elle permettrait aussi de revitaliser un quartier coupé du reste de la ville depuis la construction du Pont de pierre.

#### La gare d'Orléans :

La solution des deux gares l'emporta : l'Orléans (comme on l'appelle parfois, ou PO alias Paris à Orléans) en rive droite et le Midi en rive gauche. L'emplacement de la gare d'Orléans fut fixé à la Bastide un peu en aval du Pont de pierre.

La gare d'Orléans fut mise en service en 1852 mais la liaison avec Paris ne fut complètement établie que le 17 juillet 1853. Bordeaux était à 13 h 10 de Paris contre 44 heures en malle poste, ce qui n'était déjà pas si mal (les diligences avaient fait depuis une centaine d'années des progrès aussi spectaculaires qu'insuffisants). En 1859, la ligne de Bordeaux à Paris était desservie chaque jour par 5 trains dont deux express.

#### La gare du Midi (Fig. 2) :

Son emplacement donna lieu à de longues discussions. Les Pereire souhaitaient faire pénétrer le rail le plus loin possible en ville, par exemple au niveau du pont de pierre, suscitant les oppositions qu'on devine.

Le Midi obtient en 1853 l'autorisation d'édifier une gare provisoire à Paludate. Le

quartier est pauvre, les expropriations ne coûtent pas trop cher. On y trouve des échoppes, des jardins, des vignobles. La gare est ouverte le 27 mai 1855. Afin de regrouper le trafic sur une seule gare, le Midi établit une voie en tranchée vers la Médoquine, et reporte sur Paludate tout le trafic de Ségur en juillet 1855.

Comme cette gare est censée être provisoire, on a construit deux bâtiments en bois. Pourquoi deux ? En ce temps-là, il était d'usage de séparer nettement les départs et les arrivées, et de chaque côté du faisceau de 5 voies, on avait construit un bâtiment en bois de 100 m de longueur et large de 11 m.

Les installations de départ comportaient 6 salles d'attente (les trois classes et pour chaque direction). Les voyageurs attendaient que le train se mette à quai et soit entièrement constitué avec la locomotive. À l'arrivée, deux salles d'attente permettaient aux voyageurs de patienter en attendant leurs bagages. Ces pratiques, tant au départ qu'à l'arrivée, rappellent celles des aéroports. Le plan de 1868 montre une disposition des voies différente de celle de notre époque mais pas tant que cela. Les emprises avaient déjà atteint à peu de chose près leur ampleur actuelle, preuve que le Midi avait su voir large, même si par la suite, il a fallu déplacer certaines installations qu'il n'était pas indispensable de conserver en ville.

#### Les raccordements avec le PO (« Paris à Orléans ») :

Le gouvernement impérial, qui accorde une puissante aide financière aux grands réseaux, use de son autorité pour imposer la construction du pont sur la Garonne, construit en 1859 et 1860. C'est un pont métallique, ses piles creuses en fonte sont remplies de béton. Les fondations descendent à 9 m au-dessous de l'étiage. La liaison directe entre la gare du Midi et celle du PO a

été établie le 1<sup>er</sup> septembre 1860. On pouvait donc aller de Bayonne à Paris sans changer de gare. Les raccordements traversaient à niveau diverses voies routières dont les plus importantes étaient la route de Bergerac et la route n°10 de Paris, future avenue Thiers coupée par deux passages à niveau dits première barrière et deuxième barrière. Ils furent supprimés en 1954 (Fig. 3).

#### Le Médoc (Fig. 4) :

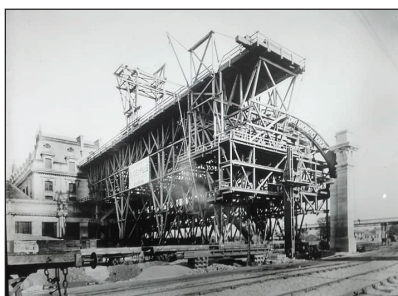
Malgré de grandes difficultés financières, la «Compagnie du Chemin de fer du Médoc» ouvre un premier tronçon vers Macau en 1868. Elle ne sera jamais prospère et finira par être absorbée par le Midi le 1<sup>er</sup> juin 1912.

Le bâtiment principal des voyageurs (longueur 26 m) est qualifié par un chroniqueur local comme « une étrange improvisation de cahutes en planches, de baraques aux peintures écaillées et défraîchies, où le confort est un mythe ». Il sera d'autant plus provisoire qu'il sera détruit par un incendie le 20 octobre 1875 suite à la négligence d'un employé de l'octroi. Un nouveau bâtiment provisoire en bois est mis en service le 25 août 1876. À partir de 1885, elle accueille les trains des Chemins de Fer Economiques de la ligne de Lacanau.

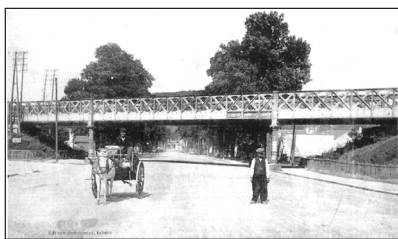
Ce n'est que vers 1930 que la gare acquerra sa physionomie définitive. Le nouveau bâtiment est un intéressant spécimen du style art-déco dû à l'architecte Henri Martin.

#### Bordeaux Passerelle :

La Compagnie du Chemin de fer de Bordeaux à La Sauve ouvre sa ligne le 15 mai 1873. Une petite gare est construite en contrebas de la passerelle d'où son nom.



2. Gare du Midi, construction de la verrière.



3. Le pont rouge sur l'avenue Thiers, accès direct du réseau de l'Etat à Bordeaux.



4. Place Ravezies dans les années 1960, le paysage a beaucoup changé depuis (photo Alain Cazal).

Elle comporte toutes les installations nécessaires à l'exploitation (marchandises, dépôt pour les 3 locomotives). On trouve un raccordement vers une gare d'eau en aval de la passerelle et un autre vers le raccordement Midi/PO.

Après diverses péripéties, la ligne est rétrocédée au PO en 1883 à l'occasion d'une opération de cessions et d'échanges permettant de donner à la politique de l'Etat une certaine cohérence. En 1892, le PO établit une liaison directe entre la Bastide et la ligne de La Sauve par un nouveau raccordement

dans l'exact prolongement du raccordement Bastide/Midi.

Cette gare ne subsiste désormais que comme gare très locale pour les marchandises et pour l'accès au port. Le bâtiment des voyageurs n'est démoli que dans les années 60.

**Xavier Lavaud**

Centre Généalogique du Sud Ouest  
xavierlavaud277@gmail.com