



Les neuf gares et demie de Bordeaux (2^e partie)

Bordeaux Benauge :

Une gare a été réclamée par les riverains près du passage à niveau de la Benauge. Elle finit par être mise en service vers 1890 ou 1892. Son architecture est typiquement PO (Paris à Orléans), mais elle a été construite aux frais de l'Etat (pas le réseau de l'Etat, mais financée sur deniers publics) au bord d'une ligne du Midi, et elle est exploitée par le PO. Elle a été victime de la suppression du «bouchon de Bordeaux». Elle a fermé en 2007 et a été remplacée par la halte de Cenon (mais ce n'est pas à Bordeaux) et a été démolie en 2011.

La formation du réseau de l'Etat, la gare de Bordeaux-Deschamps (Fig. 5) :



5. La gare Etat de Bordeaux-Deschamps.

Le territoire a été partagé entre 6 grandes compagnies : Est, Nord, Ouest, PO, Midi et PLM (Paris à Lyon et à la Méditerranée). Cependant, d'autres compagnies de moindre importance ont entrepris de combler des lacunes.

Nous nous intéresserons plus particulièrement à la Compagnie de la Vendée et à celle des Charentes qui avaient ouvert des lignes de complément surtout dans le triangle Tours Nantes Bordeaux. Ces deux compagnies et quelques autres de moindre importance étaient dans une situation critique. Le réseau de l'Etat fut constitué en 1878 par le rachat d'une dizaine de compagnies. Cet ensemble d'environ 2600 km de lignes était incohérent et une opération de remembrement eut lieu en 1883 pour y remédier.

À la tête d'un réseau plus viable situé à l'intérieur du triangle Tours, Bordeaux, Nantes, l'Etat entreprend de relier Paris à Bor-

deaux par un itinéraire concurrent de celui du PO. Il ne parvint à Paris qu'en 1909 en nationalisant l'Ouest en difficulté. Venant de Cagnac, il atteint la Grave-d'Ambarès le 11 juillet 1886 avec un raccordement avec le PO. Il restait à creuser le tunnel de la Ramade pour ouvrir un itinéraire indépendant vers Bordeaux par le Carbon-Blanc, ce qui fut fait le 1^{er} août 1892 (Fig. 3, 1^e partie). Un tronçon supplémentaire fut ouvert pour desservir la gare de Bordeaux Deschamps le 1^{er} août 1896. La sagesse aurait commandé de se passer de cette gare vouée à un maigre trafic local.

La SNCF ferme la gare aux voyageurs peu après 1938. Elle fut démolie au début des années 1950 pour faire place à la caserne des pompiers. Son principal intérêt était de desservir diverses industries. Un service de marchandises a subsisté jusque dans les années 80 ou 90.

De Bordeaux à Cadillac, la gare TBC (Fig. 6) :



6. Gare de Bordeaux du tramway de Bordeaux à Cadillac.

Cette ligne fut ouverte au service du public le 15 avril 1897 et fermée le 30 juin 1935. Elle était à voie métrique et à gabarit réduit (2 m). La plus grande partie du trajet se faisait sur route ou en accotement, ce qui contribua assurément à sa perte dans les années 1930. Sa gare était sur le

quai Deschamps, contiguë à la gare de l'Etat. Elle aurait été démolie entre 1957 et 1961. Une voiture du TBC existe encore.

La ligne de Ceinture, la gare de Caudéran (Fig. 7) :

L'augmentation du trafic du port laisse présager la saturation de la voie des quais. C'est pourquoi une nouvelle liaison entre



7. Gare de Caudéran dans les années 1970 (photo Jean-Didier Héral).

lement dans le premier train). Il y a deux gares intermédiaires : **Talence Médoquine** et **Caudéran Mérignac** qui n'était pas à Bordeaux à l'origine mais qui s'y trouve depuis l'annexion de la commune de Caudéran.

La fin de la gare St-Louis :

Pendant de longues périodes de l'après-guerre, la ceinture ne vit que très peu de trains de voyageurs, les trains du Médoc ne desservant pas Bordeaux St-Jean.

Gare du Médoc et St-Louis correspondent au même emplacement. La sortie de la gare St-Louis se trouvait place Ravezies au point de convergence de 6 voies routières sur un passage à niveau (**Fig. 4, 1^e partie**). Un passage inférieur fut ouvert en 1932 (dit le piège à rats). Mais le développement de Bordeaux au-delà de la gare St-Louis obligeait à couper les voies pour faciliter l'accès au quartier du Lac et au pont d'Aquitaine. Le service voyageurs des Economiques avait disparu le 4 octobre 1954 (avec cependant des trains du dimanche jusqu'au 10 septembre 1962 dont on sait qu'ils étaient assurés par d'anciennes voitures du métro de Londres qui n'avaient rien à voir avec le «Tube»). Pendant ce temps, la SNCF étudiait la suppression de la gare St-Louis et le report des trains à la gare St-Jean.

Un nouveau bâtiment est mis en service de l'autre côté de la place Ravezies en 1968. La gare St-Louis n'est désormais accessible que par les voies du port et le cours du raccordement. Son bâtiment sera transformé en centre commercial et les emprises accueilleront un quartier neuf au début des années 1990. Pour les voyageurs, **Bordeaux-Ravezies** succède à Bordeaux-St-Louis mais sur ses quais les panneaux conservent l'appellation Bordeaux-St-Louis. C'est notre dixième gare, mais elle se trouve en fait *au Bouscat* et n'appartient donc qu'à moitié à Bordeaux d'où le titre de cet article. Elle fermera à l'été 2012 suite à la construction de l'embranchement de la ligne C du tramway vers Blanquefort.

Les destinées divergentes des gares du PO et du Midi :

Dans les années 1960, les deux principales gares de Bordeaux étaient celle du PO et celle du Midi. Bordeaux-Bastide traitait une grande partie du trafic marchandises de l'agglomération. Par contre, le trafic de voyageurs se limite à quelques trains spéciaux et à de rares services locaux qui disparaissent au début des années 1960.

Le déclin du trafic marchandises et le transfert à Hourcade du chantier de transbordement des conteneurs conduisent à sa fermeture. Les emprises sont rachetées par la ville de Bordeaux. Le bâtiment des voyageurs (BV) est transformé en cinéma et l'ancienne halle aux farines abrite désormais les archives de la métropole.

La gare St-Jean n'était a priori que provisoire. Avec la croissance du trafic (648 000 départs en 1872, 985 000 en 1882, 304 190 t de marchandises expédiées en 1872, 421 801 en 1882), elle était de plus en plus inadaptée. Son influence néfaste sur les quartiers voisins est critiquée (aggravation des inondations des quartiers sud) et le cours St-Jean est coupé ce qui pénalise les quartiers sud. L'accès au côté départ, de l'autre côté des voies, est malcommode.

Le Midi était bien décidé à construire une gare moderne mais il ne voulait pas quitter Paludate. La nouvelle gare fut bâtie de 1888 à 1902 sur l'emplacement de l'ancienne, mais en s'étendant du côté de la rue des terres de Bordes où il fallut exproprier le côté nord. Les départs et arrivées se font du même côté, celui de la ville. La grande halle métallique de 300 m de long est la plus vaste de France (**Fig. 2, 1^e partie**). L'inauguration n'eut lieu que le 12 octobre 1987.

La gare du Midi connut la traction électrique à partir de 1927 avec la mise sous tension des lignes de Dax et d'Arcachon. En 1938, la caténaire arriva de Tours et ce n'est qu'en 1980 que fut mise sous tension la ligne de Montauban.

Agrémentée de quelques voies supplémentaires pour le trafic voyageurs, la gare St-Jean est arrivée au XXI^{ème} siècle non sans avoir échappé à un projet de reconstruction dans les années 1930 dans un style quelque peu soviétique.

Epilogue, rêve d'une gare centrale (**Fig. 8**) :

Il serait vain d'épiloguer sur l'emplacement excentré de la principale gare de Bordeaux, plus éloigné du centre que la gare d'Orléans. Pouvait-on faire autrement ? La gare d'Orléans présente l'inconvénient d'être de l'autre côté de la Garonne qui représentait à l'époque comme de nos jours une coupure gênante.

L'examen de plans de Bordeaux du XIX^e siècle montre qu'il n'y avait pas grand choix. Les terrains disponibles étaient surtout dans le quartier St-Genès, et de toute façon le franchissement de la Garonne n'était guère possible plus en aval car il aurait fallu éventrer le quartier des Capucins.

Il semblerait que vers 1930 on ait rêvé de corriger tout cela. Lors de l'exposition tenue aux archives de Bordeaux Métropole sur la folie des gares, on présentait un ambitieux projet de nouvelle gare en plein centre. Le bâtiment des voyageurs était prévu à peu près à l'emplacement de la nouvelle préfecture. Toutes les installations étaient souterraines à la manière des gares de Manhattan. Je n'ai aucune information sur leur consistance ni sur les voies d'accès.

Xavier Lavaud

Centre Généalogique du Sud Ouest
xavierlavaud277@gmail.com



8. Projet de gare centrale souterraine.