

<b><u>Introduction</u></b>	<b>2</b>
<b><u>Remerciements</u></b>	<b>5</b>
<b><u>Partie I : Histoire</u></b>	<b>7</b>
<b><u>I) Histoire du dépôt Lescure</u></b>	<b>8</b>
2) Le domaine de Lescure, des origines à 1899	9
3) Naissance du dépôt Lescure	13
4) La société Thomson-Houston et la naissance de la Compagnie française des TEOB. Des TEOB à la CGFTE	21
5) Le matériel roulant à Lescure, des origines à nos jours : tramways, trolleys et autobus	29
6) Évolution du dépôt au XXe siècle	37
a) Constructions et aménagements	37
b) Restaurations	44
c) Destructrions	46
<b><u>II) La vie sociale au dépôt Lescure, des origines à nos jours</u></b>	<b>47</b>
1) La Belle Epoque	47
2) L'Entre-deux-guerres	49
3) Les Trente Glorieuses	55
<b><u>Partie II : Analyse architecturale. Etat des lieux</u></b>	<b>56</b>
1) La halle centrale : dernier grand témoin de l'architecture en fer à Bordeaux	57
a) Situation urbaine	57
b) Extérieurs	57
c) Intérieurs	63
d) Analyse stylistique	67
2) Les ateliers	67
3) Les espaces de restauration et de loisirs	71
4) Le magasin coopératif	72
5) La crèche-garderie	73
6) La Rûche et les logements sociaux des TEOB	74
<b>Conclusion : La halle Lescure. Quelles perspectives ?</b>	<b>76</b>

**Bibliographie** 77

**Sources** 78

**Partie III : Documents**

**Clichés**

**Annexes**

## **Introduction**

Siège des transports de Bordeaux et de sa métropole depuis plus d'un siècle, le dépôt Lescure se déploie sur la rue du Commandant Marchand et la rue des Pêcheurs, dans un quadrilatère compris entre les boulevards Antoine Gautier, Georges Pompidou, les rues Doumerc et de Cestas. Le secteur est situé tantôt dans le quartier Saint-Augustin, tantôt dans celui du Tondu au XIXe siècle, dans celui de Lescure au XXe siècle, suite à l'urbanisation de cette partie ouest de la ville. Le dépôt Lescure constitue la mémoire vivante des transports bordelais depuis les origines jusqu'à nous.

Etabli sur l'ancien domaine de Lescure, d'où son nom, vaste propriété de la puissante famille de négociants bordelais, d'origine britannique, les Johnston, loti au XIXe siècle, le dépôt s'est trouvé au cœur des mutations matérielles, économiques et sociales des transports de l'agglomération bordelaise en tant que dépôt central et siège des différentes compagnies qui s'y établirent depuis le début du XXe siècle.

Malgré de nombreuses études, et non des moindres, sur les transports dans la ville au tournant de cette période, à l'occasion du retour du tramway depuis son abandon dans les années 1950, le dépôt Lescure est demeuré curieusement oublié des historiens. On ne trouvera guère que quelques évocations succinctes dans des bulletins de quartier et dans de rares ouvrages sur les transports à Bordeaux, dont le plus remarquable demeure celui de MM. L'Host, Trécolle et Verger, *Histoire des tramways, omnibus, trolleybus et autobus à Bordeaux*, paru en 2003.

La présente étude historique présente donc de nombreux aspects inédits sur l'histoire du dépôt de Lescure, y compris pour l'ancien domaine qui se trouvait là depuis le début du XIXe siècle au moins. Aucun historien local ne s'est, étrangement, penché sérieusement sur cette partie méconnue de la ville.

Cette étude s'inscrit dans le cadre du réaménagement du site pour les cinq prochaines années. Afin de décider de la conservation, totale ou partielle, et de l'affectation future des bâtiments, la Direction des Transports de Bordeaux Métropole (TBM) a souhaité se pencher sur l'histoire de la grande halle XIXe afin de mieux connaître l'édifice, ainsi que l'évolution de sa structure et de son emploi au fil du temps. Cette étude ne peut être envisagée, toutefois, sans une appréhension globale du dépôt Lescure auquel elle est étroitement liée.

Si la halle actuelle constitua en effet le dépôt central des tramways, trolleybus et autobus de Bordeaux et de sa périphérie, ainsi que le siège de la direction de différentes compagnies, elle donna naissance à une série de bâtiments annexes à vocation technique, sociale ou de loisirs. Bâtiments qui se développèrent le long de la rue du Commandant Marchand, son adresse effective, et de la rue des Pêcheurs par laquelle se font, depuis toujours, les entrées et sorties des véhicules.

Outre les aspects historiques et architecturaux, il nous a semblé opportun d'évoquer également l'aspect social du lieu, Lescure ayant été au cœur des actions sociales et des revendications syndicales des transports bordelais et, plus largement, d'une partie de la Gironde, du fait de la présence du réseau suburbain sur les 28 communes voisines.

Malgré des inventaires succincts et le dépouillement partiel des archives du dépôt Lescure, en grande partie non classées ou non librement accessibles, ce qui constitua une difficulté d'investigation non négligeable, nous sommes parvenus à glaner suffisamment d'éléments d'informations et de documents divers (plans, élévations, clichés, courriers, actes notariés, souvenirs) pour donner une juste idée de ce que fut réellement le dépôt Lescure, dans toute sa diversité, depuis les origines.

Rappelons que ses archives font, depuis les années 1960, l'objet de versements réguliers aux archives municipales, aujourd'hui Archives de Bordeaux Métropole, d'abord par la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) et, depuis 2015, date de création de Bordeaux Métropole, par le service archives des transports.

Si nous avons pu établir les origines de propriété du site autant que les actes retrouvés nous le permettaient, il convient d'indiquer que le cadastre des quartiers périphériques de la ville, dont celui de Lescure, constitua une difficulté supplémentaire : la démarche de recherche dans les matrices cadastrales n'est, en effet, pas encore fixée et reliée avec celles conservées aux Archives départementales<sup>1</sup>. Fort heureusement, l'essentiel du cadastre du dépôt Lescure avait été déjà établi à l'occasion d'un petit historique réalisé par le service des TEOB (Transports Electriques et Omnibus de Bordeaux) au milieu du XXe siècle.

L'étude se présente en deux grandes parties : Histoire et Analyse architecturale. Hormis celle-ci qui, pour des raisons d'efficacité de la démonstration, présente des illustrations, l'ensemble

---

<sup>1</sup>Cette difficulté d'investigation dans le fonds transport et le cadastre à Bordeaux pour les chercheurs a été signalée aux Archives de Bordeaux Métropole et devrait être levée, nous l'espérons, dans les prochains mois.

des clichés ont été disposés, pour des raisons esthétiques et de plus grande lisibilité des documents, à la fin où ils sont déployés souvent pleine page. Une légende vient éclairer le contenu et la provenance.

A travers cette étude, nous avons tenté, autant que possible et toutes les fois que les sources nous le permettaient, de répondre aux interrogations qui nous étaient posées. Le classement futur du fonds Transport des Archives de Bordeaux Métropole permettra de compléter, à l'avenir, notre travail.

Cette vision du dépôt Lescure doit donc être considérée comme un premier jalon vers une meilleure connaissance et une meilleure appréhension des lieux pour effectuer, en toutes connaissances de causes, les choix qui s'imposeront. Elle constitue également une étape nouvelle dans la connaissance des transports bordelais. Nous espérons que l'on prendra plaisir à la découvrir.

## **Remerciements**

Nous exprimons toute notre gratitude à la Direction du réseau transports urbains de Bordeaux Métropole et, en particulier, à Mme Isabelle Marie et M. Bruno Varas, pour la confiance qu'ils nous ont bien voulu nous témoigner en nous chargeant de cette recherche.

Nos remerciements s'adressent également aux différentes personnalités qui nous ont accompagnés tout au long de nos investigations :

Mme Joelle Rosinsky, responsable du service archives du réseau transports urbains de Bordeaux Métropole, laquelle nous a permis d'accéder aux versements non classés du dépôt Lescure aux Archives de Bordeaux Métropole.

M. Frédéric Laux, directeur des Archives de Bordeaux Métropole, et Mme Aude Guillon, conservatrice du Patrimoine, son adjointe, ainsi que toute leur équipe pour leur dévouement et la facilité d'accès qu'ils nous ont accordée dans nos demandes.

M. Francis Baudy, historien, ancien membre du réseau des transports bordelais, pour l'aimable communication des pièces et documents relatifs aux TEOB.

Nos remerciements s'adressent également aux personnels de la Bibliothèque Mériadeck à Bordeaux et des Archives départementales de la Gironde.

**Partie I**

**HISTOIRE**

## **D) Histoire du dépôt Lescure**

### **1) L'acquisition du 15 mai 1899**

Le 15 mai 1899, Harry Scott Johnston (fig.2), négociant en vin, chevalier de la Légion d'honneur, demeurant à Bordeaux, 105 Bld du Tondu (actuel Bld Antoine Gautier), agissant tant en son nom que comme procureur de son frère Arthur Henry Johnston, propriétaire, établi 18 rue de la Verrerie, cédait à William Bretherton, administrateur et fondé de pouvoir de la Compagnie française des Tramways Electriques et Omnibus de Bordeaux (T.E.O.B.), dont le siège était à Bordeaux, 57, rue de Tivoli, un premier terrain lui appartenant, sis chemin de Doumerc (future rue Doumerc), quartier du Tondu, à l'ouest, et un second en prolongement, propriété de son frère, sur la rue des Chasseurs (future rue du Commandant Marchand), à l'est (fig.129)<sup>2</sup>.

Le tout formait un vaste terrain de 13 985 m<sup>2</sup>, compris, au nord et au sud, par les deux bras de la rivière Devèze<sup>3</sup>, à l'exception de l'emplacement cédé par Arthur Johnston à MM. Imbert et Arnut, propriétaire de l'usine d'électricité voisine. La présence de cette usine fut, on s'en doute, déterminante dans le choix du terrain par la compagnie des TEOB. La vente se montait à 87 410,45 francs, somme dont les deux frères Johnston donnèrent aussitôt quittance.

L'acte de vente rappelait que la rue des Chasseurs nouvellement créée, étant une voie non classée, la compagnie bénéficierait de tout droit de passage pour ses agents, mais elle devrait supporter les frais d'aménagements des trottoirs et de pavé. Il en serait de même pour la nouvelle rue des Pêcheurs, perpendiculaire à la précédente et qui la reliait au boulevard du Tondu. Il était prévu là l'établissement d'une double voie pour les tramways avec poteaux et fils aériens. Voies d'entrée et de sortie des tramways qui demeureront jusqu'à leur doublement en 1918<sup>4</sup>.

Outre la présence de l'usine électrique, le choix du site fut motivé par sa position en périphérie de Bordeaux, près de la barrière et à la limite du Bld du Tondu (futur Bld Antoine Gautier), dans un nœud important de croisements des flux.

---

<sup>2</sup>Archives Bordeaux Métropole, 600 O 1698.

<sup>3</sup>Affluent de la Garonne, cette rivière, aujourd'hui canalisée et enterrée, forme deux bras de part et d'autre de la grande halle. Elle prend sa source à l'est de l'aéroport de Mérignac où elle est visible. Il sera souvent question de cette rivière dans les actes de mutation et lors de la construction des bâtiments du dépôt auxquels elle servira de déversoir.

<sup>4</sup>Cf. ch. *Évolution du dépôt au XXe siècle*.



Il s'agissait également d'un secteur en voie d'industrialisation comme en témoignent l'implantation de plusieurs sociétés aux activités sensibles et qui ne trouvaient nullement leur place en centre-ville.

Contrairement à ce que laisse entendre la date du plan cadastral de 1883, le terrain était alors vierge de toute construction (fig.125)<sup>5</sup>.

## **2) Le domaine de Lescure, des origines à 1899**

### ***Un domaine formé au début du XIXe siècle***

Les terrains vendus aux TEOB provenaient d'un vaste domaine formé par le père des vendeurs, Nathaniel Johnston, fameux négociant en vin bordelais, avant son mariage avec Charlotte-Sophie Scott, le 9 août 1830, et qui lui appartenait en propre. Le couple était en effet sous le régime de la séparation de biens<sup>6</sup>.

Le nom du site était issu, dit-on, du prieuré Saint-Laurent d'Escures qui s'étendait au Moyen Age jusqu'au chemin du Tondu, près de l'actuelle rue Mouneyra, et qui était la propriété des bénédictins de l'abbaye de La Sauve (Gironde) qui exploitaient là des vignes<sup>7</sup>.

C'est sans doute la présence de celles-ci qui souleva l'intérêt de la famille Johnston, laquelle possédait une importante maison de vin à Bordeaux, quai des Chartrons<sup>8</sup>. Le domaine de Lescure avait été acquis par Nathaniel Johnston par adjudication devant le tribunal civil de première instance de Bordeaux, le 10 janvier 1825<sup>9</sup>. Il formait le troisième lot de la succession de Joseph-Gabriel Boubec de Broqueus, son oncle, écuyer, administrateur des domaines du roi Louis XVIII, qui était décédé au château en 1824. La vente avait été requise par Charles-Léon Boubec de Broqueus, son neveu, propriétaire, établi à Waze Street à Londres, seul et unique héritier du défunt. Nathaniel Johnston s'acquitta de son bien par quatre quittances passées sous seing privé à Bordeaux, la première enregistrée à la suite de l'adjudication, le 24 janvier 1825, les suivantes en date des 7 août 1825, 16 septembre 1826 et 31 janvier 1828.

---

<sup>5</sup> La date est celle du début de la révision du plan cadastral de Bordeaux. Le plan levé du secteur correspond à la période où les bâtiments étaient effectivement présents (années 1900).

<sup>6</sup> Sur la famille Johnston, cf. *infra*.

<sup>7</sup> Cf. Robert Coustet : *Le nouveau viographe de Bordeaux. Dictionnaire historique et monumental des rues de Bordeaux*, Bordeaux, 2011.

<sup>8</sup> Cf. *infra*.

<sup>9</sup> Les origines du domaine de Lescure sont ici établies d'après les différents actes de vente aux TEOB dont celui du 15 mai 1899 et ceux de la succession de Nathaniel Johnston indiqués ci-dessous.

Le domaine de Lescure se composait aussi de deux autres, ceux de Doumerc et de Lucas que Boubée de Brouguens avait recueillis de son parent, Mathieu Morel. Ces domaines, qui couvraient 8 ha, constituent l'actuel quartier Lescure. Le château subsiste encore, 2 place des Cèdres, propriété de l'association *Le Phare de Bordeaux* depuis 1912<sup>10</sup>.

A la mort de Nathaniel Johnston, le 24 août 1870, à Bagnère de Bigorre, le partage de sa succession fut ouvert par Me Loste, le notaire familial, le 27 juin 1872. L'état en fut dressé les 26 et 27 août<sup>11</sup>. Une partie du domaine de Lescure fut divisé en 99 lots : les 39 premiers lots donnaient sur le boulevard du Tondu, les rues d'Ornano et Lecoq, et le reste sur ledit boulevard, les chemins de Lescure, de Doumerc, des Pins et des Chênes-Lièges. Lots qui furent cédés par licitation entre ses six enfants devant le tribunal civil de première instance de Bordeaux, le 20 août 1872, pour un montant total de 214 536 francs. La licitation faisait suite au jugement rendu le 3 juillet précédent qui portait liquidation de la succession et qui avalisait l'estimation des terrains établie par les experts à la demande du tribunal du 8 février 1871. Estimation qui fut déposée le 27 novembre suivant.

Harry Scott se porta acquéreur des lots n<sup>os</sup> 51 à 75 pour 46 784 francs et Arthur Henry des vingt-quatre derniers lots (n<sup>os</sup> 76 à 99) pour 32 646 francs. Ceux vendu à la compagnie des TEOB comprenaient les n<sup>os</sup> 57 à 73, une partie des n<sup>os</sup> 62 et 74 du premier, et le n<sup>o</sup> 86 du second.

Le 8 novembre 1872, Harry Scott et Arthur Henry fondèrent avec leurs deux autres frères (fig.1), William, lui aussi négociant en vin, établi 2 rue Mandron, et Nathaniel junior, député, domicilié à Paris, 7 avenue de l'Alma, une société d'exploitation et de lotissements des terrains, dite *Société civile des terrains de Lescure*, par acte passé devant Me Loste<sup>12</sup>. Société qui fixa son siège au domicile familial du 18 Pavé des Chartrons. Les dissensions entre les quatre frères aboutirent à la dissolution de la société, le 31 décembre 1877. A l'exception de ceux vendus par la société, chacun reprit ses lots conformément à l'acte de dissolution passé les 8 mars et 3 avril 1878<sup>13</sup>.

---

<sup>10</sup>Cf. *infra*.

<sup>11</sup> Bordeaux, Archives départementales de la Gironde, 3 E 63703.

<sup>12</sup> Idem., 3 E 63704.

<sup>13</sup> Idem, 3 E 63720 (liasse en mauvais état). On trouvera ces Indications dans les actes de vente aux TEOB (cf. *infra*).

### *Les Johnston, une puissante famille bordelaise d'origine britannique*

Les Johnston constituaient, rappelons-le, l'une des grandes familles de négociants en vin bordelais depuis l'Ancien Régime. Issue d'une souche établie en Ecosse depuis le Moyen Age, la branche bordelaise était née d'une branche protestante qui, fuyant les persécutions du roi catholique Jacques Ier, avait émigré en Irlande au XVIIe siècle, en Ulster particulièrement. En 1755, Nathaniel Weld Johnston (1743-1825), le père fondateur, quitta, âgé de 12 ans, Londonderry avec ses parents, William Johnston et Suzanna Weld, pour venir fonder à Bordeaux une maison de commerce de vin. Maison qui fut établie au Pavé des Chartrons. L'adresse devait demeurer dans la famille jusqu'au début du XXIe siècle<sup>14</sup>.

Nathaniel avait épousé en première noces en 1769, à Dublin, Ann Stewart, née en Angleterre en 1751. En 1772, à la mort de son père, il prit la tête de la maison et y associa en 1781, ses deux fils, William (1770-1821), l'aîné, le premier à naître à Bordeaux, et Nathaniel (1776-1842), second du nom, qui demeura célibataire toute sa vie. La maison prit alors le nom de *Nathaniel Johnston & Fils*.

Le 20 septembre 1810, son parent Boubec de Brouqueus avait acquis le domaine de Lescure des mains de Mme Martell, procuratrice de son époux Jean Beyermann. Domaine qui était « situé au lieudit Tondu, près Bordeaux ». En 1820, Nathaniel, le cadet, acquit le domaine voisin de Pourg<sup>15</sup>.

William épousa en 1797 à Bath (Angleterre), Suzanna Gledstanes dont il eut sept enfants, son fils Nathaniel (1804-1870) demeurant l'unique enfant mâle. Celui-ci paracheva l'œuvre des précédents en acquérant, en 1830, le chemin Lartigaux. Après le lotissement de 1872, le château et le domaine restants demeureront dans la famille jusqu'au 8 février 1912, date de leur cession à l'association pour sourds-muets, *Le Phare de Bordeaux*<sup>16</sup>.

Né à Bordeaux, le 20 novembre 1804, Nathaniel Johnston, troisième du nom, formé à Eton, dans le collège de l'élite britannique, joua un grand rôle dans la vie bordelaise du XIXe siècle. Il fut successivement conseiller municipal de la ville, membre du conseil d'arrondissement de la Gironde de 1836 à 1840, membre fondateur de la Chambre de commerce en 1843, membre

---

<sup>14</sup>Cf. Nathaniel Armitage Lee, *Origines et descendance des Johnston de Bordeaux*, Bordeaux, 1984. Le siège a été vendu en 2003 pour s'établir au 24 cours du Médoc, cf. « Les Johnston débarqués de leur quai », *Libération*, 28 février 2003.

<sup>15</sup> Idem, p.21-22. L'auteur prétend (p. 27, note 3) que cette acquisition avait été faite par Nathaniel avec son fils William, ce que contredit l'origine de propriété établie dans les actes de vente. Il s'agit sans doute d'une confusion sur le site concerné ou sur la personne.

<sup>16</sup> Idem, p. 27-28.

du Conseil général de 1852 à 1860. Il succéda en 1842, à la mort de son oncle homonyme, à la tête de la maison de vin familiale. Homme d'affaire avisé, il lui donna une extension considérable.

Nathaniel Johnston participa aussi à la vie des transports bordelais en tant que président de la Compagnie des chemins de fer de Bordeaux à La Teste et administrateur de la Compagnie des chemins de fer du Midi des frères Péreire. Tout aussi actif, il joua un grand rôle dans l'établissement des courses de chevaux en Gironde. Ses mérites lui valurent la Légion d'honneur en 1852. Il avait épousé, en 1830, Charlotte-Sophie Scott (1813-1873), fille de Henry et Ann Ogle. De ce mariage, naquirent sept enfants dont, successivement : William, Harry Scott, Nathaniel et Arthur Henry<sup>17</sup>.

Arthur Henry était né à Bordeaux, le 29 octobre 1840. Il participa aux activités de la maison de vin familiale jusqu'en 1874, date de son retrait avec son frère William, préférant s'adonner à ses activités spéculatives sur les terrains Lescure. Grand amateur de sport hippique, il créa le prix qui porte son nom à l'hippodrome de Bordeaux-Bouscat. Il avait épousé, le 28 mars 1873, Clara Sophia Cutler (1840-1923).

Retiré à la fin de sa vie dans son château de Mesmes à Mareuil (Loi-et-Cher), Arthur Henry décéda à Bordeaux, sans enfant, le 13 mars 1900. Il avait institué par testament du 24 mai 1897, déposé pour minute devant Me Loste, le 22 mars, son neveu Henri-Charles-Frank, fils d'Harry Scott. Sa veuve renonça à l'usufruit de ses biens par acte du 31 août 1900, rendant ainsi leur neveu pleinement propriétaire des terrains de Lescure qui figuraient dans le legs<sup>18</sup>.

Né au château domanial, le 23 août 1834, Harry Scott fut, tour à tour, chef de la Maison *Nathaniel Johnston & Fils*, administrateur de plusieurs sociétés industrielles, et directeur-fondateur, en 1866, de la *Société des Pêcheries de l'Océan* à Arcachon. Fait chevalier de la Légion d'honneur en 1877, il avait épousé, le 22 avril 1857, Anna Daniella de Galz de Malviralde (1834-1915) de qui il eut cinq enfants, dont Henry Charles Frank qui suit. Il mourut à Bordeaux, le 4 mars 1918.

Henri-Charles-Frank naquit à Bordeaux, le 14 octobre 1859, fils des précédents. Il était le seul garçon des cinq enfants. A la mort de son père en 1918, il reprit la direction de l'entreprise familiale jusqu'à la crise de 1929. Il avait épousé, le 20 avril 1892, Georgina Lund Mather

---

<sup>17</sup> Idem, p. 72.

<sup>18</sup> Idem. Ce legs est consigné dans les différents actes de mutation du site de Lescure après 1900 (cf. *infra*).

White (1863-1949) dont il eut quatre enfants dont Harry Robert Edwin (1893-1974) qui avait repris sa suite à la direction de la maison de vin. Il mourut à Bordeaux, le 9 mars 1942.

La plupart des membres de la famille sont inhumés dans le superbe caveau néo-gothique du cimetière protestant de Bordeaux<sup>19</sup>.

### *Les rues du dépôt Lescure*

Hormis les rues de Lescure et de Doumerc, anciens chemins, dénommés sous ce terme jusqu'à la fin du XIXe siècle, et du Bld Antoine Gautier, ancien Bld du Tondu, du nom du quartier, créé au milieu du XIXe siècle, les autres voies sont des créations des frères Johnston destinées au lotissement de cette partie de l'ancien domaine de Lescure.

La rue des Chasseurs et sa consœur perpendiculaire, la rue des Pêcheurs, avaient été créées dans les années 1890 et demeureront des voies en terre jusqu'à la vente des terrains et la prise en charge de la voirie (trottoirs, pavé) par les acquéreurs. Suite à l'incident colonial de Fachoda au Soudan en 1898, entre Français et Anglais, la rue des Chasseurs devint celle du Commandant Marchand, du nom de Jean-Baptiste Marchand (1863-1934), fameux commandant du corps expéditionnaire de la Mission Congo-Nil, devenu héros national après sa résistance aux Anglais. Pour les Johnston, ce nom avait valeur de symbole dans leur attachement à la France face au climat anglophobe d'alors.

### **3) Naissance du dépôt Lescure**

#### *Un dépôt bordé de terrains privés*

Parallèlement à la cession aux TEOB, Harry Scott et Arthur Henry Johnston poursuivaient le lotissement du secteur à des particuliers. Ils avaient entamé la cession des lots du site dès 1883, ainsi que le rapporte la liste établie en 1909 par Me Casteja, notaire des TEOB, à leur directeur. Il lui rappelait les droits et servitudes des propriétaires établis le long de la rue des Pêcheurs. Les cessions, au nombre de cinq sur cette rue, s'étendirent de février 1883 à octobre 1908<sup>20</sup>.

Les 21-23 mai 1899, soit quelques jours après leur vente aux TEOB, les deux frères vendaient à Joseph-Alexandre Rougier, propriétaire, établi 127 rue de la Trésorerie à Bordeaux, un terrain de 428,25 m<sup>2</sup>, sis entre le Bld du Tondu et la nouvelle rue des Chasseurs, bordé au

---

<sup>19</sup> Idem, p. 28.

<sup>20</sup> Archives Bordeaux Métropole, 600 O 1432.

nord, sur 15 mètres, par la rue des Pêcheurs projetée et, au sud, par M. Hustache dont il sera souvent question plus loin. Acquisition qui se montait à 2 355,37 francs, à raison de 5,50 francs le m<sup>2</sup>. M. Rougier avait deux mois pour faire clôturer son terrain par un mur de pierre afin d'empêcher le bétail de sa prairie de divaguer sur les autres terrains Johnston. A défaut, les frères pourraient faire établir une palissade en planches ou carasonnes (sic) aux frais de l'acquéreur. L'acte précise que la rue des Pêcheurs, alors simplement tracée, serait ouverte par les soins d'Arthur Johnston mais que trottoirs et pavage seraient, comme précédemment, réalisés aux frais de l'acquéreur pour la partie qui le concerne et comme c'était alors l'usage en France<sup>21</sup>.

Certains terrains avaient été cédés par les Johnston à des membres des TEOB pour leur logement.

Ainsi, les 10 et 13 octobre 1902, devant Me Loste, Henri-Charles-Franck Johnston, demeurant 115 rue Saint-Sernin, vendait pour 2 828,25 francs à Pierre Carsuzaa, employé des TEOB, et son épouse, demeurant cité de Cajar, quartier Saint-Augustin, un terrain, rue des Pêcheurs, sans numéro, situé à 20 mètres de la rue du Commandant Marchand, de 188,55 m<sup>2</sup>. Il tenait, sur 9 mètres, à la rue des Pêcheurs et avait 20,90 mètres de profondeur. La parcelle tenait de tous côtés au vendeur (fig.135). L'acquéreur était tenu de clore son terrain dans les deux mois et de bâtir, dans un délai d'un an, une maison d'habitation dont la façade devait comporter une assise de pierre<sup>22</sup>.

Le couple avait établi là un restaurant et buvette pour le personnel des TEOB qu'il céda, avec le matériel, le 17 août 1907, aux frères Berges, Pierre-Marie-Catherine et Pierre, tous deux garçons de café, pour 2 000 francs payés comptant. Le local était situé désormais au 12 rue des Pêcheurs (fig.162). Cet ensemble sera acquis par les TEOB en 1918<sup>23</sup>.

### ***Les nouvelles acquisitions des TEOB, de 1904 à 1946***

Pour mieux répondre aux besoins de son nouvel établissement, la direction des TEOB se lança, dès le début des années 1900, dans l'acquisition de nouveaux terrains en vue d'étendre sa halle, construite à la suite de la vente de 1899, et d'établir les ateliers annexes.

---

<sup>21</sup> Archives Bordeaux Métropole, 600 O 1698.

<sup>22</sup> Idem.

<sup>23</sup> Idem et cf. *infra*.

Le 2 juin 1904, Harry Scott Johnston et son fils, Henri-Charles-Frank, héritier de son frère Arthur Henry, on l'a vu, le premier domicilié au château de Lescure, rue du Grand Maurian, le second, 115 rue Saint-Sernin, vendaient à Eugène Résal, directeur des TEOB, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et chevalier de la Légion d'honneur, demeurant 15 rue Thiac à Bordeaux, un vaste terrain de 3 275 m<sup>2</sup>. Ce terrain, situé aux angles des rues du Commandant Marchand et des Pêcheurs (fig.130), tenait à l'ouest, sur 61,45 mètres, à la première, à l'est aux bâtiments des TEOB, au nord, sur 60,38 mètres, à la Devèze, et au sud, sur 52,80 mètres, à la rue des Pêcheurs. Il était composé de deux parcelles, l'une de 1 548 m<sup>2</sup> et l'autre de 1 727 m<sup>2</sup>. La vente se fit moyennant 36 029,74 francs dont 17 032,62 francs pour Harry Scott et 18 997, 12 francs pour Henri-Charles-Franck Dans ce terrain, se trouvait enclavé celui de M. Carzuzaa<sup>24</sup>.

Six mois plus tard, le 20 janvier 1905, les TEOB acquéraient des mêmes, pour 18 000 francs payés comptant, une prairie, à l'angle des mêmes rues, de 1 259,77 m<sup>2</sup>. Elle tenait au nord, sur 37,65 mètres, à la rue des Pêcheurs, au sud, au dit M. Hustache, sur 41,38 mètres, à l'est, au même, sur 30,05 mètres, et à l'ouest, sur 33,70 mètres, à la rue du Commandant Marchand. On notera sur le plan annexé la présence des deux voies de tramways établies en 1899-1900 (fig.131).

Le 18 mai 1909, la compagnie, représentée par son directeur, Eugène Résal, qui était domicilié 75 rue Saint-Sernin à Bordeaux, acquérait de Gaston-Pierre-Edouard et de Charles-Jacques-Camille Gailhac, négociants, le premier domicilié 103 rue Fondaudège et le second, 14 rue Rodrigues Pereire, une maison d'habitation élevée d'un étage et combles avec bâtiment pour la production de produits chimiques. Le tout était situé au 59 Bld Antoine Gauthier (anciennement 51 Bld du Tondu), à l'angle de la rue des Pêcheurs. Le terrain couvrait une superficie de 946,76 m<sup>2</sup>. Il tenait à l'ouest à M. Hustache, et au sud à MM. Gailhac et à M. Hustache en partie. Il fut acquis moyennant 74 000 francs payés comptant. Les Gailhac avaient acquis ce terrain de Benjamin-Georges Rougier fils, le 15 septembre 1905, lequel le tenait de son père susnommé, par donation du 8 mai 1892 (fig.132)<sup>25</sup>.

L'acte précise que M. Tournier, architecte – sans doute celui des TEOB – dresserait un état des bâtiments vendus et qu'un second serait aussi dressé à l'entrée en jouissance de la compagnie afin que les dégradations constatées soient acquittés par les vendeurs. Ils étaient

---

<sup>24</sup> Idem et cf. *supra*.

<sup>25</sup> Idem et cf. *supra*.

autorisés en retour à pratiquer une ouverture de 7 mètres de long sur 3,50 mètres de haut dans le mur de clôture sur la rue des Pêcheurs afin de procéder au dégagement de leur matériel.

Le 1er février 1910, Eugène Résal acquérait, pour 14 000 francs payés comptant, de Gabrielle Berthe Forton, veuve de Jean-Alfred Hustache, domiciliée 65 Bld Antoine Gauthier, une maison avec cour au-devant et dépendances, sise 15 rue des Pêcheurs (fig.133). Maison qui était occupée par le dénommé Lestage, locataire. Elle tenait à l'ouest au terrain des TEOB et à la venderesse sur 36,25 mètres, à l'est à celle-ci, ainsi qu'à Melle Dussaut et aux TEOB sur 29,25 mètres, au sud à la venderesse sur 10 mètres, et au nord à la rue des Pêcheurs. Elle avait été bâtie sur un terrain acquis avec son mari d'Arthur Henry Johnston, le 11 mai 1889, pour 1 487,50 francs, prix acquitté le 16 janvier 1893<sup>26</sup>.

Les acquisitions s'interrompirent durant la Première Guerre mondiale pour reprendre à l'approche de l'armistice de novembre 1917.

En vue de l'élargissement de la rue des Pêcheurs pour l'établissement de nouvelles voies de tramways, Eugène Résal se rendait acquéreur, le 11 octobre de cette année, pour 50 000 francs payés comptant, de Marie-Jeanne Ollé, veuve de Charles-Jacques Boulesteix, domiciliée 55 Bld Antoine Gautier, de deux maisons contigües formant échoppes, sises aux 55-57 Bld Antoine Gautier, à l'angle de la rue des Pêcheurs, qui couvraient 443,92 m<sup>2</sup> (fig.134). Elles tenaient à l'est, sur 14 mètres, sur le boulevard, à l'ouest, sur 9,74 mètres, à la compagnie acquéreuse, au nord, sur 40,28 mètres, à M. Pouey, autrefois M. Fraysse, et au sud, sur 40,35 mètres, à la rue des Pêcheurs. Elles avaient été érigées par François Ollé, forgeron, établi 245 rue d'Arès à Bordeaux, père de la venderesse, sur un terrain acquis d'Arthur Henry Johnston, les 22-23 février 1883. Le terrain était alors de 443,92 m<sup>2</sup>, déduction faite de la Devèze<sup>27</sup>.

Le 11 juin 1918, Mme Ursule Candou, épouse d'Etienne Mansenqual, veuve d'Ambroise Jardinier et divorcée ensuite de Pierre Carsuzaa, évoqué plus loin, domiciliée 75 rue Hoche à Caudéran, vendait aux TEOB, représentés par leur secrétaire général, Eugène Faivre Reuil, ingénieur de son état, demeurant 19 rue des Réservoirs à Bordeaux, un ensemble de bâtiments, sis 12 rue des Pêcheurs, qui comprenait : un commerce sur la rue avec logement à l'étage, bâti en partie sur caves, en partie sur terre-plein ; un bâtiment en rez-de-chaussée à l'arrière, servant de cuisine, bâti également sur terre-plein ; et un grand hangar servant de

<sup>26</sup> Archives Bordeaux Métropole, 600 O 1698 : Vente du 1er février 1910 et décharge du 29 avril 1910.

<sup>27</sup> Idem.



quillier. Le tout, avec sa cour intérieure, couvrait 188 m<sup>2</sup>. Le terrain tenait d'un côté à la rue et, de toutes parts, aux bâtiments des TEOB. Il s'agissait là de l'enclave acquise par M. Carsuzaa en 1902 (fig.135-136)<sup>28</sup>.

Le mois suivant, le 2 juillet, la compagnie avisait M. Pouey de la construction imminente du mur mitoyen destiné à séparer le dépôt de sa propriété du 53, Bld Antoine Gautier. Mur qui serait établi sur chaque moitié de terrain sur une longueur de 14,14 mètres. La charge de la construction était intégralement prise en charge par la compagnie tant que le propriétaire concerné renonçait à y adosser une construction<sup>29</sup>.

Les TEOB se portèrent acquéreur de ce terrain, pour 5 201,65 francs, par acte sous seing privé du 4 avril 1919, déposé pour minute devant Me Denoix de Saint-Marc, le 8 août suivant, des mains de Jean Pouey, cordonnier, et son épouse, domicilié 3 cours Saint-Médard<sup>30</sup>. La compagnie était représentée par son nouveau directeur, Wladimir Beznoskoff, demeurant 75 rue Saint-Sernin. Le terrain couvrait 236,44 m<sup>2</sup>. Il tenait au sud, à l'est et à l'ouest aux TEOB, au nord à M. Donnadiou. A l'est, il était séparé des TEOB par la Devèze. Un plan, daté du 10 janvier 1920, mis en annexe, établissait la mitoyenneté avec le n° 51 (fig.137).

Le 11 août 1920, ce même Pouey cédait aux TEOB pour 10 798,35 francs, une maison avec échoppe et jardin, lesquels avaient été détachés du terrain précédent. Ils étaient loués depuis août 1914 à M. Corbière, forgeron<sup>31</sup>. Cette maison et le terrain précédent avaient la même origine que le n° 55, acquis en octobre 1917.

Le 15 avril 1924, François Lolou, instituteur, et son épouse, domiciliés à Beuste, près de Pau, représentés par Maurice Vauvert, expert foncier, établi 72 rue du Sablonas à Bordeaux, vendaient à Wladimir Beznoskoff, pour 55 000 francs payés comptant, une maison d'un étage avec combles et terrain par derrière, sise au 51 Bld Antoine Gautier, qui couvraient 407 m<sup>2</sup>. Le tout tenait, à l'est au boulevard, à l'ouest à la compagnie, au nord au n° 49 de la veuve Couronneau, et au sud à la crèche des TEOB (fig.138). Ce terrain avait été acquis, avec un autre contigu, le 19 avril 1902, de Pierre-Léon-Jean-Jacques Dandecolle, avocat et son épouse, établis au château de Saint-Bris à Villenave d'Omon, pour le même montant. Ces

---

<sup>28</sup> Cf. *supra*.

<sup>29</sup> Archives Bordeaux Métropole, 600 O 1698.

<sup>30</sup> *Idem*.

<sup>31</sup> *Idem*.

derniers les avaient acquis de différents terrains appartenant aux frères Johnston et leurs enfants<sup>32</sup>.

Les 20 et 29 décembre 1927, Victoire-Marthe Paris, veuve de Joseph Adam, et son fils André-Joseph, industriel, demeurant tous deux 9 rue Cestas à Bordeaux, cédaient pour 5 000 francs payés comptant, à Henri Lauru, ancien directeur d'exploitation des TEOB et désormais leur nouveau directeur, domicilié au siège de la compagnie, rue du Commandant Marchand, une parcelle de 70 m<sup>2</sup>, chemin de Doumerc, destinée à l'agrandissement des bâtiments établis en 1899<sup>33</sup>. Parcelle qui tenait sur 7,50 mètres au chemin, sur 19,70 mètres à la Devèze, et sur 19,20 mètres à la compagnie (fig.141). Cette acquisition était destinée à l'agrandissement de la cour du dépôt<sup>34</sup>.

Cette parcelle fut détachée de deux terrains qui appartenaient à la société Adam et fils, « fabrique de caisses de bois en tous genres ». Le premier consistait en un vaste terrain acquis d'Harry Scott Johnston et d'Henri-Charles-Frank, son fils, par acte devant Me Loste des 23-24 avril 1912, moyennant 3 553,30 francs. Harry Scott était alors domicilié au 55 cours du Pavé des Chartrons et son fils, 115 rue Saint-Sernin. Parmi les conditions de la vente, figurait l'entretien et le curage de la Devèze. Le mur de séparation n'était reconnu mitoyen qu'autant qu'il était adossé à des bâtiments. Ce terrain appartenait précédemment à Henri-Charles-Frank en tant qu'héritier de son oncle Arthur Henry. Le second avait été acquis d'Harry Scott Johnston, les 8-9 novembre 1917, pour 5 687,90 francs. On retrouvera la société Adam un peu plus loin.

Entre temps, le 30 novembre 1931, Henri Lauru acquérait de Léon Lasjaunias, propriétaire, et son épouse, domiciliés à Gauriac (Gironde), pour 130 francs, une parcelle de 2,60 m<sup>2</sup> situé près du magasin de bois du dépôt. Elle tenait à l'est à M. Ferrand, au sud à La Devèze, au nord et à l'ouest aux vendeurs (fig.142). Ces derniers s'en étaient portés acquéreurs à l'audience des criées du tribunal de première instance de Bordeaux du 30 octobre 1923 pour 19 100 francs. Cette parcelle relevait alors du deuxième lot des biens de la communauté de Louis-François Vincent et Marie-Zoé Briel, son épouse<sup>35</sup>.

---

<sup>32</sup> Idem.

<sup>33</sup> Cf. *infra*.

<sup>34</sup> Archives Bordeaux Métropole, 600 O 1698 et cf. ch. *Evolution du dépôt au XXe siècle. Constructions et aménagements*.

<sup>35</sup> Idem.

Le 11 juillet 1936, la société Adam, représentée par les mêmes parties qu'en 1931 et dont le siège était fixée alors 41, rue de Lescure et 13 rue du Commandant Marchand, cédait à M. Lauru, un terrain irrégulier couvrant 3 867,15 m<sup>2</sup> (fig. 158). Il tenait, à l'est, sur une longueur de 38 mètres, à la rue du Commandant Marchand ; au sud, sur 17 mètres, à différents particuliers (MM. Pouquet, Nart, Pédépé et Laroche), par un premier retranchement, sur 29 mètres, à MM. Laroche, Dezoteux et Teulières, par une avancée sur la rue Lescure et un second retranchement, sur 75 mètres, à M. et Mme Adam, MM. Lavallée, Perrein, Lafargue et Mme Lavergne. Il tenait à l'ouest, sur 41,80 mètres, au chemin de Doumerc et au nord, aux TEOB par une ligne brisée (sic) joignant le chemin à la rue du Commandant Marchand.

Cédé pour 390 000 francs, ce terrain avait, pour l'essentiel, la même origine que celui vendu en 1931. Une partie avait été acquise de Santos Carlos Francisco Bertrand Narvaez, ingénieur, établi 19 rue de Lescure, les 4-10 avril et 11 juillet 1924, pour 500 francs payés comptant. Partie que son épouse avait acquise, avant son mariage, d'Arthur Henry Johnston, par deux actes des 10 juillet et 17 septembre 1896<sup>36</sup>.

La vente de ce terrain avait été provoquée par le terrible incendie de la scierie de la société Adam, le 3 avril 1936. Elle disposait là de trois hangars couverts de tuiles. Les vendeurs avaient six mois pour débarrasser les 2 000 m<sup>3</sup> de bois qui se trouvaient encore là. La société poursuivit quelques temps ses activités de l'autre côté de la rue du Commandant Marchand, sur des bâtiments qu'elle possédait à l'est. Mme Adam continua de loger dans la maisonnette du 72 chemin de Doumerc jusqu'à la remise des clefs, le 4 février 1938<sup>37</sup>.

Le terrain demeura inoccupé jusqu'en juin 1940, date à laquelle le directeur des TEOB décida de mettre à disposition 479 m<sup>2</sup> à la Manufacture bordelaises de boîtes et bouchages métalliques, sise au 61 avenue Antoine Gautier, le temps de la guerre, et ce moyennant 1 franc de loyer par mètres carrés et par mois (sic). Il s'agissait de réaliser là la protection anti-aérienne des personnels du site de Lescure<sup>38</sup>.

Le 25 août 1936, Jean-Ernest Teulières, menuisier, et son épouse, établis 37 rue Lescure, échangeaient avec le directeur Henri Lauru, une parcelle détachée de leur terrain de 38,75 m<sup>2</sup> en forme de trapèze, qui tenait au nord et à l'est à M. Dezoteux, sis au n° 35, et à l'ouest, sur 7 mètres aux TEOB. M. Lauru leur concédait, pour sa part, une parcelle de 60,50 m<sup>2</sup> issue d'un

---

<sup>36</sup> Idem.

<sup>37</sup> Archives Bordeaux Métropole, 600 O 1698 : Lettres du directeur des TEOB à M. Adam du 5 février 1938 ; autre au préfet du 1<sup>er</sup> mars 1951, suite à sa demande du 27 février (pièces à la suite de l'acte).

<sup>38</sup> Idem : Lettre du 1<sup>er</sup> juin 1940.

terrain, rue de Lescure, sans numéro, qui tenait à l'est, aux époux Teulières, à l'ouest, à M. Adam, au sud, à la rue et au nord aux TEOB. Cette parcelle provenait du terrain acquis en 1924 des Adam. Celle des Teulières était issue, quant à elle, d'un terrain acquis en mai 1919 de Melle Amélie Dufau pour 11 500 francs.

Le 17 mars 1938, Bertrand Albert Laroche, propriétaire, et son épouse, domiciliés au Bouscat, 155 route du Médoc, vendaient à Pierre Barraud, directeur d'exploitation des TEOB, pour 13 200 francs, une parcelle de 120 m<sup>2</sup>, détachée du 33 rue Lescure (fig.143). Elle tenait à l'est et au nord à la compagnie, au sud, sur 9 mètres, aux vendeurs, et à l'ouest, sur 14,45 mètres à M. Dezoteux. Elle était dotée du tout à l'égout qui se déversait dans la Devèze. Elle provenait d'un terrain acquis de M. Jean-François-Paul Boulzaguet, teinturier, et son épouse, établis 87-89 avenue Antoine Gautier, le 5 mars 1934<sup>39</sup>.

Les TEOB se livrèrent à une dernière acquisition, les 17-18 décembre 1946. Henri Lauru se porta acquéreur d'une enclave dans le terrain Adam acquis dix ans plus tôt, appartenant à M. Dezoteux, médecin au 14<sup>e</sup> régiment sénégalais à Mont-de-Marsan, lequel acceptait enfin, après plusieurs négociations, entamées dès 1937, de le céder aux TEOB. Comme le montrent différents plans (fig.144-146), la parcelle de 120 m<sup>2</sup> constituait la dernière du genre dans les terrains de la compagnie, sur le flanc gauche de la rue des Pêcheurs, après celles de MM. Teulières et Laroche. Il s'agissait d'une portion de jardin relevant du n° 35 rue Lescure. La propriété fut acquise pour 120 000 francs<sup>40</sup>.

Différents courriers et estimations indiquent des projets d'acquisitions sur le n° 49 rue Antoine Gautier en 1952. Il semble que, au regard de la situation de la compagnie à cette époque dont la concession d'exploitation allait bientôt cesser, il n'ait pas été donné suite à ce projet<sup>41</sup>.

On trouvera la matrice des terrains des TEOB dans l'inventaire descriptif des biens de la compagnie arrêté au 1<sup>er</sup> janvier 1953<sup>42</sup>.

---

<sup>39</sup> Archives Bordeaux Métropole, 600 O 1432.

<sup>40</sup>Archives Bordeaux Métropole, 600 O 1758. L'acte notarié n'est pas consigné ici mais seulement les courriers échangés par les TEOB avec l'intéressé et le préfet, lequel devait les autoriser à cet effet. On trouvera également l'accord du conseil d'administration en date du 21 juin 1946. Nous ne reproduisons ici qu'une partie des plans qui figurent dans la liasse et qui présentent les mêmes indications.

<sup>41</sup> Idem : Estimation par notaire du 8 juillet 1952, courriers des 19 août et 28 octobre suivants.

<sup>42</sup>Document consulté aux archives des TBM avant versement aux Archives de Bordeaux Métropole (pièces annexe n° 2).

Comme le signalent certains actes et d'autres documents relatifs au secteur, le périmètre de Lescure était entouré d'établissements industriels, certains réputés dangereux comme l'entreprise Adam. Il constituait la nouvelle zone industrielle de Bordeaux avec, parallèlement, le développement d'un habitat pavillonnaire pour des revenus modestes ou la petite bourgeoisie, tel qu'on a pu le constater le long de la rue Lescure et du Bld Antoine Gautier.

#### **4) La société Thomson-Houston et la naissance de la Compagnie française des TEOB. Des TEOB à la CGFTE**

##### *Origine des transports publics et des tramways bordelais*

Le premier service régulier de transports en commun à Bordeaux est daté de 1830 avec la création d'une première compagnie omnibus, de la place Richelieu aux anciens moulins de Bacalan. Elle fut suivie d'autres compagnies qui exploitèrent une ou plusieurs lignes dont, en 1852, la *Société des Omnibus du Chemin de Fer*. Ces différentes compagnies étaient de taille trop réduite pour être rentables. Elles fusionnèrent, en janvier 1859, pour donner naissance à la *Compagnie générale des Omnibus de Bordeaux*, laquelle obtint pour vingt années le monopole d'exploitation des réseaux urbain et suburbain<sup>43</sup>.

Le premier projet de tramway à Bordeaux remonte à avril 1871 quand les Anglais Paraire, Faugère et les frères Waring, originaires de Londres, sollicitèrent une concession du réseau sur 55 km, réparti en 4 lignes urbaines et 8 suburbaines. D'autres demandes affluèrent et l'Etat mit bonne ordre en décidant, par avis gouvernemental de 1872, de n'autoriser la création de lignes que sur déclaration d'utilité publique, toute concession devant être approuvée par ses soins. Il ne s'agissait pas encore de tramway électrique mais hippomobile (traction à cheval).

La municipalité de Bordeaux adopta un premier projet de réseau en 1874, qui fut approuvé par le conseil d'Etat. Une enquête d'utilité publique fut ouverte en 1878 qui portait sur 9 lignes et qui fut approuvée par décret du président de la République, Mac Mahon, le 29 janvier 1879. La liquidation de la *Compagnie générale des Omnibus* pouvait donc s'engager : un appel d'offres fut lancé par la municipalité en mars 1879 qui fut attribué, pour le réseau urbain, à la *Tramways and General Works Limited*, compagnie anglaise établie à Londres, pour une durée de 31 ans, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1880. La Ville prolongea la disposition du

---

<sup>43</sup> Cf. L'Host-Trécolle-Verger, 2003, p. 6 et suivantes.

décret présidentiel par une concession jusqu'au 31 décembre 1927<sup>44</sup>. Le marché prévoyait la transformation du réseau omnibus en tramways.

La compagnie lança la *Compagnie des Tramways et Omnibus de Bordeaux* (*Bordeaux Tramways and Omnibus Company Limited* en anglais) (CTOB) dont elle possédait 60 % des actions. Si le siège demeurait à Londres (54 Exchange Coleman Street), l'administration fut établie, en revanche, au n° 28 allée d'Orléans et, plus tard, au n° 57, puis 43, rue de Tivoli. Son capital était de 8 750 000 francs<sup>45</sup>. La première ligne de tramway fut inaugurée le 4 mai 1880.

En 1893, la CTOB se trouva concurrencée par la *Compagnie bordelaise des Tramways et Chemin de Fer* qui avait soumis à la municipalité une proposition d'électrification du réseau et dont le siège se trouvait à Paris, 2 Bld Richard Lenoir. Ses dirigeants, Emile Mercet et Charles de Loménie, n'étaient autres que ceux de la *Compagnie française pour l'Exploitation des Procédés Thomson-Houston*. Une étude fut lancée par la Ville en 1896 qui devait aboutir à l'aube du nouveau siècle : 1899 marqua en effet la dernière année d'exploitation du tramway hippomobile. La proposition de traction au gaz de la compagnie anglaise n'avait pas convaincu.

Il est vrai que le procédé aérien avec trolley axial de Thomson-Houston était proprement novateur. Une brochure de cette compagnie rappelle son origine et son objet<sup>46</sup> : elle avait été fondée en février 1893 et avait pour vocation la fabrication et la vente d'appareils ou machines électriques appliquée à l'éclairage, au transport de l'énergie, à la traction, et, en général, à tout appareil utilisé dans l'industrie électrique suivant son procédé. Son capital, de 1 million de francs à l'origine, ne cessa d'augmenter pour atteindre 40 millions en 1898 ! Un climat d'euphorie régnait en effet autour des actions de la compagnie, face aux perspectives de développement en France et en Europe. Filiale française de la *General Electric* de Thomas Edison, elle rachetait à tour de bras les anciennes compagnies de tramways hippomobiles. Elle s'émancipa ensuite pour devenir la fameuse société *Thomson*, puis *Thomson-CSF*, aujourd'hui *Thalès*.

---

<sup>44</sup> Cf. Bibliothèque de Bordeaux Mériadeck, fonds ancien : Louis Champion : *Monographie de la Compagnie des tramways et omnibus de Bordeaux. Historique de la dernière grève et épilogue*, Bordeaux, 1892.

<sup>45</sup> Cf. L'Host-Trécolle-Verger, 2003, p. 7 et idem. MM. L'Host, Trécolle et Verger reprennent la dénomination anglaise de la compagnie bordelaise quand celle-ci est mentionnée sous son nom français dans les documents (cf. note 43).

<sup>46</sup> Archives Bordeaux Métropole, 600 O 1438.

Son matériel était fabriqué à Paris, dans les ateliers Postel-Vinay, du nom de son fondateur, rue des Volontaires (15<sup>e</sup> ardt). Ateliers qui, le succès aidant, n'avaient cessé de s'agrandir. C'est à Bordeaux, avance la brochure, que furent installées, en 1893, les premières tractions électriques par fils aériens sur la ligne du Bouscat<sup>47</sup>. Cette dernière sera suivie, en 1894, par la ligne Lyon-Oullins et par le réseau du Havre. La compagnie rappelait également son rôle dans la création du tramway parisien et de celui de Monaco, notamment. L'utilisation de son procédé aérien se généralisait<sup>48</sup>.

### ***Le rachat de la compagnie anglaise et la création des TEOB***

Le changement de concessionnaire du réseau bordelais se fit dans des conditions particulièrement strictes, la municipalité, comme celle de Paris, se montrant très prudente face aux situations de monopole. Elle ne souhaitait pas manquer l'opération, d'autant que la traction par fil aérien, quoique déjà répandue à l'étranger, était réputé coûteuse<sup>49</sup>.

Le 12 juillet 1898, la compagnie Thomson-Houston racheta la majorité des actions de la CTOB anglaise afin d'entamer des négociations avec la municipalité, laquelle approuva le projet du nouveau concessionnaire. Le réseau et ses usines motrices devaient revenir à la ville en 1941. Le 31 août, le nouveau maire, Camille Cousteau, ratifia le traité de rétrocession des tramways avec le directeur de la CTOB, William Bretherton. La convention entre les deux compagnies fut conclue, le 27 septembre, et Bretherton déposa les statuts de la nouvelle *Compagnie française des Tramways Electriques et Omnibus de Bordeaux* (TEOB), chez Me Henri Cherrier, notaire à Paris, 44 rue du Louvre (fig.277-278)<sup>50</sup>.

Le capital fut fixé à 25 millions de francs, divisé en 100 000 actions de 250 francs, remboursables à 300 francs. Son siège se trouvait 57 rue de Tivoli à Bordeaux. La première assemblée générale se tint à Paris, le 30 septembre, à la Société des ingénieurs civils de France dont plusieurs membres figuraient dans la compagnie. Elle fut définitivement constituée par l'assemblée du 11 octobre 1898. William Bretherton était alors son administrateur-directeur général<sup>51</sup>.

---

<sup>47</sup> En vérité, il s'agissait là d'une proposition qui ne devait pas aboutir avant la fin du siècle (cf. *infra*).

<sup>48</sup> Sur les conditions du développement électrique du réseau bordelais, cf. L'Host-Trécolle-Verger, 2003, p. 23.

<sup>49</sup> On trouvera de plus amples détails sur cette mutation dans L'Host-Trécolle-Verger, 2003, p. 24-25.

<sup>50</sup> Actuellement étude De La Haye-Saint-Hilaire-Pascault, 29 rue François Ier, 75008 Paris. L'acte est conservé dans les archives de l'étude.

<sup>51</sup> Cf. contrat du 15 mai 1899.

La création et la substitution de la nouvelle compagnie furent approuvées par le conseil municipal, le 3 février 1899 et furent entérinées par une déclaration d'utilité publique du président de la République, Emile Loubet, du 15 mai. Le traité de rétrocession fut conclu, le 1<sup>er</sup> juin 1900. L'aventure des TEOB et du dépôt Lescure pouvait commencer.

La nouvelle compagnie s'engageait, notamment, outre l'électrification des 8 lignes hippomobiles, à la création de 5 nouvelles ; à l'éclairage des voies parcourues par ces lignes et à l'entretien du pavé durant tout le temps de la concession ; au paiement d'un droit annuel de stationnement de 100 000 francs à la Ville et d'une redevance kilométrique variable mais qui ne pouvait être inférieure à 270 000 francs ; et, enfin, au retour du réseau et des usines électriques à la Ville à l'issue de la concession.

Le projet d'extension et d'électrification du réseau fut établi au début de 1899. L'enquête d'utilité publique fut ouverte par arrêté préfectoral du 2 septembre et fut close le 24 octobre.

Entre temps, la nouvelle compagnie avait conclu, le 1<sup>er</sup> juin, avec Thomson-Houston, un contrat pour la fourniture et l'installation du matériel électrique nécessaire à la modernisation du réseau bordelais. Les travaux furent rondement menés et l'usine motrice fut mise en marche pour le nouveau siècle, en janvier 1900. Une première ligne était en état d'exploitation, le 8 février, et le premier tramway électrique, le 12. La ligne, dite « des Boulevards », entre Tivoli et la barrière de Pessac, fut inaugurée, le 17, dans l'enthousiasme général. On pouvait enfin circuler proprement, hors des déjections animales, à Bordeaux. Cet enthousiasme devait être de courte durée devant la montée en puissance de l'automobile pour laquelle le tramway devait constituer une gêne insupportable !

### ***De l'euphorie de la naissance à la crise d'exploitation des TEOB (1900-1952)***

Le climat d'euphorie autour du procédé Thomson-Houston des années 1898-1899 et la création d'un réseau électrique avec la nouvelle compagnie des TEOB devaient retomber, en effet, bien vite. Si les anciennes lignes furent toutes électrifiées, fin 1901, et que 75 km du réseau l'était alors, la conversion ne fut pas sans difficultés : réticences des agents, habitués à la traction animale ; accidents, parfois mortels, par la mauvaise conception du matériel et l'imprudence de certains voyageurs. Accidents que la presse n'hésitait pas à monter en épingle<sup>52</sup>.

---

<sup>52</sup> Cf. L'Host-Trécolle-Verger, 2003, p. 26. Sur l'extension du réseau, idem, p. 28 et suivantes.



Une notice intitulée « Notice sur la Compagnie française des Transports électriques et omnibus de Bordeaux », publiée par le *Portefeuille français* en décembre 1901, mit aussi en garde les nombreux actionnaires de Gironde sur les perspectives réelles de développement du réseau et sur sa rentabilité<sup>53</sup>. Il rappelait ainsi que les 25 millions du capital étaient grevés pour moitié par le rachat de la concession et de l'actif de l'ancienne compagnie anglaise et que les frais d'installation et d'exploitation du réseau, comme ceux d'entretien et de modernisation du matériel, allaient peser lourdement sur les dividendes. C'est ainsi que la concession accordée par la Ville à la CTOB jusqu'en 1927, fut prolongée jusqu'en 1941 pour les TEOB.

Toutefois, la situation financière de la compagnie demeura saine jusqu'en 1914, date à laquelle les difficultés de rentabilité du réseau apparurent du fait de la Première Guerre mondiale. La pénurie de charbon provoqua la baisse de régime des usines électriques qui alimentaient le réseau dont celle du dépôt Lescure. Des lignes furent fermées tandis que d'autres furent réduites. Rappelons que la concession avait été conclue aux risques et périls de l'exploitant.

Une convention provisoire fut conclue avec la Ville en 1919 pour remédier aux déficits d'exploitation durant la guerre. Une augmentation des tarifs fut adoptée, ainsi qu'un droit de contrôle sur la gestion par la Ville. La remise en état du matériel devint une priorité : si 114 véhicules étaient en service en 1918, 138 l'étaient au 1<sup>er</sup> janvier 1919 et 186 au 1<sup>er</sup> mars<sup>54</sup>.

En 1921, la compagnie bénéficia de nouvelles conditions financières avec la Ville, sous forme d'une régie intéressée. Une convention tripartite fut conclue avec elle et le département. Celui-ci avait désormais la charge de l'acquisition des motrices et de la modification des dépôts suburbains. La municipalité se réserva le raccordement avec le réseau urbain. Les travaux de modernisation et de raccordements effectués, on procéda en 1923, par un nouveau cahier des charges, à la numérotation des 25 lignes aux dépens des lettres qui existaient alors<sup>55</sup>.

A l'approche des élections municipales de mai 1925, le maire, Fernand Philippart, infléchit sa politique à l'égard des TEOB en réclamant l'étude d'un réseau municipal d'autobus, l'acquisition de matériels neufs pour les tramways et la transformation de celui existant, ainsi

---

<sup>53</sup> Bibliothèque de Bordeaux Mériadek, fonds ancien, A 3259.

<sup>54</sup> Cf. L'Host-Trécolle-Verger, 2003, p. 34.

<sup>55</sup> Idem, p. 35.

que la construction d'une nouvelle remise, le dépôt Lescure étant désormais insuffisant. Ces nouvelles exigences seraient financées par un emprunt obligataire et la prolongation de la concession jusqu'au 30 juin 1953.

Les élections virent l'arrivée du maire socialiste, Adrien Marquet, chaud partisan du remplacement des tramways par des autobus. De nouvelles lignes urbaines et suburbaines furent créées en ce sens, ce qui devait plomber les recettes des tramways. Les déficits furent couverts par la ville. Malgré l'augmentation constante des tarifs, la réduction des plages horaires du service de 23h à 21h, la modernisation des installations et du matériel, l'exploitation des TEOB demeura déficitaire jusqu'en 1939, à l'exception de 1932, et ce d'autant que l'autobus étaient en voie d'expansion. Les comptes de la société furent aussi réduits par les nombreuses grèves qui éclatèrent à partir de l'arrivée du Front Populaire en 1936 (fig.43-44). Le climat syndical était alors des plus pesants.

Contrairement à la Première Guerre mondiale, la Seconde se révéla fort profitable pour les TEOB : les transports en commun demeuraient en effet le seul moyen de déplacement rapide et économique. Le trafic ne cessa de croître : de 80 millions de voyageurs en 1939, on passa à 131 millions en 1941. On n'hésita pas à supprimer les banquettes pour accroître la capacité des voitures. Cette nouvelle affluence entraîna de substantiels bénéfices qui permirent aux TEOB de rembourser par anticipation à la ville, les déficits de 1936 à 1938. Ce fut aussi une période de réduction drastique des coûts d'exploitation, les matériaux étant rares. Comme durant la Première Guerre mondiale, on manquait en effet de tout, dont les pièces de rechange, et on économisait sur tout, à commencer par l'énergie. Certaines lignes furent fermées le dimanche tandis que d'autres s'arrêtaient aux boulevards, contraignant les usagers à se rendre à la gare Saint-Jean à pied s'ils souhaitaient voyager en ville.

En gestation dans les années 1930, le trolleybus, synthèse du tramway et de l'autobus, fit son apparition à Bordeaux, le 6 avril 1940, sur la ligne 2. La disparition progressive des autobus, la plupart réquisitionnés ou victimes du manque de carburant – on avait remplacé pour certains l'essence par le gazogène –, profita donc à ce mode de transport alimenté par l'électricité et qui avait la souplesse de mobilité de l'autobus<sup>56</sup>.

De 1942 et à la libération de Bordeaux, le 28 août 1944, les TEOB durent subir les demandes de réquisitions de l'occupant. A partir de septembre de cette année, le réseau reprit peu à peu : le 5, le directeur général des TEOB, Barraud – qui sera relevé de ses fonctions en octobre par

---

<sup>56</sup> Sur ce mode de transport à Bordeaux, cf. ch. suivant.

le commissaire de la République –, avait rendu compte de la situation et réclamé l'emploi d'auxiliaires pour remplacer les 250 agents prisonniers. La fourniture d'énergie devint suffisante pour assurer un trafic normal. Le matériel roulant était intact mais fatigué par ces années de guerre, d'autant que certains matériels, qui devaient être remplacés dès 1940, ne l'avaient pas été.

Après les profits des années 1940-1943, les déficits revinrent à l'ordre du jour à partir de 1944 et ne devaient plus cesser. Le paradoxe est que 1944 fut aussi l'année de tous les records de fréquentation avec 140 568 453 passagers : l'autobus n'existait plus et les véhicules légers étaient inaccessibles au plus grand nombre. 1945 vit donc une augmentation des tarifs.

La persistance du déficit inquiéta la municipalité qui demanda en 1946 une révision de la convention et l'annulation des avantages concédés par l'avenant d'août 1942<sup>57</sup>. Les TEOB n'avaient plus, en effet, bonne réputation : leur politique d'augmentation des tarifs, quand des lignes étaient supprimées et que les voitures étaient réduites massivement, passait de plus en plus mal. La convention fut donc dénoncée en septembre 1946. Le projet de mise en régie directe des TEOB fut toutefois écarté par le conseil municipal qui craignait les conséquences financières pour la Ville. Diverses solutions furent envisagées jusqu'à l'arrivée de Jacques Chaban-Delmas à sa tête, en octobre 1947.

Un nouvel avenant fut signé avec les TEOB, en août 1949, stipulant le remplacement des tramways par les bus et l'abandon du matériel sur rail après 1950. Des moyens financiers et matériels furent envisagés à cet effet dès 1949. Les TEOB repoussèrent cependant ces conditions avantageuses, provoquant la rupture du contrat avec la ville. Elle fit alors activer les conditions de rachat du matériel prévue par la loi. Le litige fut porté devant le tribunal administratif, ce qui permit aux TEOB de conserver provisoirement la gestion du réseau.

Malgré une tentative de rapprochement entre la ville et les TEOB par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en 1950, la rupture était consommée. Chaban-Delmas n'avait pas apprécié les faux fuyants et l'intransigeance du président de la compagnie, Louis Demenais, face à son souci de modernisation du réseau. Il y avait manifestement un problème de personnes<sup>58</sup>. Une importante grève en 1951 n'arrangea pas la situation.

---

<sup>57</sup> Archives Bordeaux Métropole, 1200 W 2 : Rapport de l'ingénieur délégué de la ville au transport du 2 septembre 1946.

<sup>58</sup> Cf. la lettre du maire à l'ingénieur en chef du 3 juillet 1950, reproduite par MM. L'Host, Trécolle et Verger, p. 41.

Le 25 avril 1952, une convention entre le maire et le président des TEOB mit un terme définitif à la concession et portait rachat du réseau par la Ville<sup>59</sup>. Une époque des transports bordelais s'achevait.

### *L'ère de la CGFTE (1952-2001)*

Le 25 avril suivant, la municipalité concluait une nouvelle convention avec la *Compagnie générale française de Tramways* (CGFT), société parisienne, établie 3 rue Moncey, qui gérait alors les réseaux de plusieurs villes françaises (Marseille, Toulon, Orléans, Le Havre...), voire étrangères (Tunis). La convention fut conclue pour une durée de 27 ans, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1953. Le réseau demeurait, cette fois, la propriété de la Ville.

Le 30 juin 1953, la société prenait le nom de *Compagnie générale française des Tramways et Entreprises* (CGFTE). Le 13 janvier, elle avait acté la mutation vers l'autobus par l'acquisition de 20 véhicules. Elle entamait ainsi la mise sur route des réseaux urbains et suburbains.

Après la reprise du réseau urbain en 1953, la CGFTE hérita du suburbain en 1954, date à laquelle le bus remplaça le trolleybus sur ces lignes. En 1958, elle se trouva ainsi à la tête d'une flotte de 350 bus répartis entre les dépôts Lescure, des Pins et de la Bastide. Les deux réseaux se distinguaient par leurs couleurs : rouge Madras (en bas) et blanc safrané (en haut) pour le réseau urbain ; « vert Nitrovalex » (en bas) et « crème Nitrovalex » (en haut) pour le suburbain. L'usage demeurera jusqu'en 1970. Rappelons que ces réseaux resteront de gestion distincte jusqu'en 1969.

Le dimanche 7 décembre 1958, la ville de Bordeaux et la CGFTE procédaient à l'inauguration en grandes pompes du nouveau réseau d'autobus : à 10h45, un bus se dirigeait de la mairie vers la gare Saint-Jean pour prendre le départ du dernier tramway vers la place Gambetta à 11h15. Là, attendait la Musique municipale pour un concert. A midi, un vin d'honneur fut servi à l'hôtel de ville (fig.298-299)<sup>60</sup>. La nouvelle ère des autobus commençait.

La création de la *Communauté urbaine de Bordeaux* (CUB) en décembre 1966 qui regroupait 27 communes de l'agglomération, entraîna le rapprochement des réseaux. Le transfert du suburbain, alors départemental, par le conseil général à la Communauté attendit cependant

<sup>59</sup> Archives Bordeaux Métropole, 1200 W 2. Rappelons que la convention établie en 1899 avait fait l'objet de plusieurs avenants en mars 1919, décembre 1921, mai 1923, novembre 1929, août 1931 et février 1942 que l'on trouvera dans ce carton.

<sup>60</sup> Les pièces de cette inauguration sont conservées aux Archives Bordeaux Métropole, 600 O 1427.

1968. Elle se substituait également à la ville en matière de transport. Tous les bus portèrent, dès lors, la livrée rouge et blanche qui demeurera en vigueur jusqu'aux années 1980 avec le remplacement progressif du matériel à partir des années 1970.

Une nouvelle convention fut signée entre la CGFTE et la CUB en 1971, pour 9 ans, qui fut régulièrement reconduite jusqu'en 2001. En juin 1988, la CGFTE devint une filiale de la *Compagnie Générale d'Entreprises Automobiles* (CGEA) qui relevait elle-même du groupe *Générale des Eaux/Vivendi*.

### ***Epilogue : De la CGFTE à Kéolis***

Le retour du tramway à Bordeaux à partir de 2000, date des premiers travaux et après bien des vicissitudes, conduisit la CUB à changer de partenaire. De 2001 à 2008, le réseau fut confié, par contrat de délégation de service public, pour une durée de 8 ans, à la filiale transport de *Veolia-Environnement, Veolia Transport (ex-Connex)*. Avec la réorganisation progressive du réseau et l'ouverture de la dernière des trois lignes de tramways prévues, en 2004, le réseau bordelais prit alors le nom de *Tram et Bus de la Cub* (TBC).

En 2008, *Veolia* se vit remplacer par *Kéolis*, groupe public franco-québécois, détenu majoritairement par la SNCF. Il prit en charge le réseau pour 5 ans, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009. Le contrat de délégation de service public fut reconduit en 2014 jusqu'en 2022.

En 2016, le réseau bordelais prit le nom de *Transports Bordeaux Métropole*, suite au changement de nom de la CUB, devenue *Bordeaux Métropole* depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

## **5) Le matériel roulant à Lescure, des origines à nos jours : tramways, trolleys et autobus**

Depuis sa création en 1899, le dépôt Lescure a vu se succéder différents modes de transports qui répondaient aux attentes de chaque époque. Il ne nous appartient pas de décrire en détail les différents types de matériel et les installations, ce travail ayant été remarquablement effectué dans l'ouvrage de MM. L'Host, Trécolle et Verger<sup>61</sup>. Nous rappellerons seulement ici le contexte et les conditions de cette évolution, notamment à travers les archives que nous avons pu retrouver et qui complètent judicieusement le propos des auteurs.

---

<sup>61</sup>Cf. p. 105-137.

### *Le tramway*

Le dépôt Lescure est historiquement lié à la naissance du tramway électrique à Bordeaux. C'est par lui que se fit le passage depuis le tramway hippomobile, on l'a vu. Des clichés anciens témoignent de la nécessité de la grande halle actuelle pour abriter les nombreux tramways du réseau (fig.6-18). On a vu comment le choix du terrain avait été dicté par la présence d'une usine électrique sur le site<sup>62</sup>.

En effet, il n'existait pas au tournant du XXe siècle du grand réseau de distribution d'électricité. Les compagnies de tramways devaient posséder leur propre usine d'énergie. L'électrification en courant continu 550 volts entra en vigueur en février 1900. Une usine génératrice fut établie par la société Thomson-Houston, rue Serr, à La Bastide, qui alimentait le réseau et le dépôt Lescure. La salle des chaudières, où était produite l'énergie, était complétée par un groupe électrogène de 70 k W qui assurait l'éclairage de l'usine et du dépôt Lescure. Si nos auteurs évoquent le feeder spécial, gros câble souterrain qui servait à son alimentation depuis La Bastide, ils semblent ignorer l'usine présente sur le site<sup>63</sup>.

En 1906, Thomson-Houston constitua une entreprise de production électrique pour le sud-ouest, *L'Energie Electrique du Sud-Ouest* (EESO) avec laquelle la compagnie des TEOB passa contrat en juin 1909 pour compléter les besoins du réseau.

En janvier 1920, un avenant fut conclu pour la construction d'une sous-station électrique au dépôt Lescure en prévision de la fermeture de l'usine de La Bastide, effectivement arrêtée en avril 1921. La sous-station de Lescure fut établie sur le terrain du n° 53, Bld Antoine Gautier, acquis en avril 1919<sup>64</sup>, derrière l'infirmerie, future crèche-garderie, à l'angle du boulevard et de la rue des Pêcheurs (fig.202). Inaugurée, le 15 du mois, elle disposait d'une puissance de 1 500 kw. En 1947, elle alimentait les secteurs de Pessac, rue Judäique, Croix de Seguey et Lescure<sup>65</sup>.

Si le fil aérien pour le trolley du tramway fut de mise à la sortie de la grande halle de Lescure, rue des Pêcheurs, et dans de nombreuses rues de Bordeaux, les préoccupations esthétiques qui prévalurent sur quelques grandes artères, amenèrent vers l'alimentation par caniveau

<sup>62</sup> Cf. ch. *L'acquisition du 15 mai 1899*.

<sup>63</sup> Cf. L'Host-Trécolle-Verger, 2003, p. 92-93.

<sup>64</sup> Idem, p. 102 et cf. ch. *Les origines du dépôt Lescure*. Contrairement à ce qu'avancent nos auteurs, le terrain fut acquis à cette date et non en février 1920.

<sup>65</sup> Idem, p. 94.

souterrain sur le Cours de l'Intendance, les places Gambetta et Jean Jaurès notamment. La première artère à bénéficier de ce système fut la rue Vital Carles en 1905<sup>66</sup>.

La première unité de tramways fut mise en service, le 7 janvier 1900. Les autres suivront jusqu'en décembre. Un lot de 85 motrices disposait à la fois d'un trolley Postel-Vinay et d'une charrue pour prise de courant en caniveau.

Le matériel d'origine demeura en service jusqu'en 1919, date à laquelle les TEOB engagèrent sa modernisation en se dotant de 50 voitures. Le parc comprenait alors 220 motrices et 100 remorques. Cette modernisation du matériel était souhaitée par son directeur, Résal, et fut convenue dans un avenant avec la Ville en date du 3 décembre 1921<sup>67</sup>.

Le 18 mai 1923, un second avenant indiqua qu'elle s'effectuerait moyennant un emprunt obligataire ne pouvant excéder 18 millions de francs. Elle fut imposée à l'approche des élections municipales de 1925 : 35 motrices et 25 remorques furent au programme. Devant les coûts de construction, le programme fut revu à la baisse pour finalement se contenter de la modernisation du matériel roulant existant. Ce programme de modernisation fut approuvé par la municipalité en novembre 1926. D'un montant de 2 millions de francs, il concernait 224 motrices et s'étendit jusqu'en 1930. La compagnie Thomson-Houston devait fournir le matériel nécessaire.

En 1928, on décida l'abandon des grands panneaux publicitaires sur les voitures et le changement de couleur du réseau urbain qui sera généralisé à partir de 1930. Les véhicules passèrent ainsi aux panneaux verts avec montants et intérieurs blancs à l'image du réseau suburbain et de ce qui se faisait alors à Paris<sup>68</sup>.

L'année 1931 vit l'apparition de la première motrice à 8 baies latérales. Le parc de motrices atteint son apogée en 1939 avec 241 motrices en service et qui le resteront jusqu'en 1951. Le chiffre est moins flatteur pour les remorques qui atteignent 144 en 1924 pour n'être plus que 95 en 1950. Il est vrai que le matériel fut passablement malmené durant la Seconde Guerre mondiale.

Dès 1946, il fit l'objet des réparations nécessaires dont la remise en place des vitrages, disparus alors. On procéda à une ultime transformation en 1949. Le parc conservait encore de

---

<sup>66</sup> Idem, p. 95.

<sup>67</sup> Idem, p. 110-111.

<sup>68</sup> Idem, p. 110-115.

nombreuses motrices à caisses en bois de 1926 ! Dix unités furent réalisées dans les ateliers de Lescure à cette époque<sup>69</sup>. Ce devait être les dernières.

Le conflit entre les TEOB et la Ville marquait en effet la fin des tramways, envisagée dès 1925. Les bus firent leur apparition, suivis par les trolleybus.

### ***Le trolleybus***

En vigueur dès les années 1920 en France, le trolleybus fit son apparition à Bordeaux en mai 1940 (fig.19-20). Il sera exploité durant l'Occupation et jusqu'en mai 1954. Il présentait en effet de multiples avantages : silence, puissance, économie, confort, absence de pollution et durabilité. Il était aussi apte à gravir les pentes et ne nécessitent pas de voie propre. Il était l'objet de nombreuses conférences internationales, notamment en novembre 1929 par l'Union internationale de tramways, de chemins de fer d'intérêt local et de transports publics automobiles, établie à Bruxelles<sup>70</sup>.

Dès janvier 1939, les TEOB avaient étudié la possibilité de remplacer certains tramways vétustes par des trolleybus. Plusieurs sociétés, françaises et étrangères, furent alors sollicitées dont les brochures et les courriers sont encore conservés (fig.289)<sup>71</sup>. Les marques Vétra (fig.293-295), Oerlikon, FNCEB, CEM furent notamment sollicitées pour les véhicules tandis que la société Jacquemont, établie à Grenoble, le fut pour le matériel de traction électrique.

Les essais concluants sur la ligne 2, entre la Passerelle, près de la gare Saint-Jean, et Brienne, objet de nombreux litige entre les TEOB et la Ville, des trolleybus furent commandés à la société Vétra, leader français du marché depuis 1925 et qui le restera jusqu'en 1964. Des aménagements furent engagés sur la ligne en novembre 1939, achevés en mars 1940. Le premier trolleybus fut livré à Lescure, le 18 du mois. Devant la rentabilité de la ligne, la compagnie décida la commande de 17 autres véhicules dont la livraison allait s'étaler, en raison de la guerre, de novembre 1941 à juillet 1942. Les réquisitions allemandes de l'hiver 1943-1944 ramenèrent le parc à 11 unités<sup>72</sup>. La substitution au tramway fut officialisée en octobre 1941.

---

<sup>69</sup> Idem, p. 124-127.

<sup>70</sup>Conférence conservée dans les papiers des TEOB. Outre cette conférence, ils conservaient également un numéro de la *Revue d'électricité & de mécanique*, daté de janvier-février 1936 (Archives Bordeaux Métropole, 600 O 1951).

<sup>71</sup> Archives Bordeaux Métropole, 600 O 1951.

<sup>72</sup> Cf. L'Host-Trécolle-Verger, 2003, p. 251.



Des études furent aussi engagées sur d'autres lignes suburbaines mais qui ne virent pas le jour. Une seconde ligne, celle de Lormont, fut inaugurée en octobre 1946. Les ouvrages avaient été assurés par Trindel et CEM. Le développement du trolleybus fut ensuite sujet aux desiderata des communes voisines. Son développement fut en effet victime de la complexité des différentes parties du réseau et des désaccords qui survinrent sur la priorité des lignes à équiper. Comme le tramway, cette situation aboutit à condamner le trolleybus au profit de l'autobus, plus simple à mettre en œuvre. A partir de 1953, le trolleybus connut à son tour la concurrence de ce dernier. Le projet sur la ligne 3 fut abandonné. La ligne 2 ne lui survécut que quelques mois : le dernier trolleybus circula à Bordeaux, le 26 mai 1954<sup>73</sup>.

### *L'autobus*

La toute première ligne urbaine d'autobus à Bordeaux fut créée le 11 octobre 1911 pour remplacer les omnibus à chevaux qui reliaient la place d'Aquitaine au Jardin public par la rue Sainte-Catherine. Cette artère étant jugée inapte au tramway, les TEOB mirent en place 7 autobus de marque Peugeot qui reçurent un accueil mitigé, tant des usagers que des riverains, du fait du bruit et de sa trompe stridente. La première ligne suburbaine fut établie, quant à elle, le 1<sup>er</sup> mai 1914. Réquisitionnés pendant la Première Guerre Mondiale, ces autobus ne furent pas remplacés.

Dans l'attente de son tramway, une ligne provisoire fut établie en octobre 1919, avec des autobus Schneider, entre l'intersection du Bld Pierre Ier et la rue Croix-de-Seguey jusqu'au cimetière Nord. Desserte qui fut prolongée en centre-ville en 1923 jusqu'à la place de la Comédie. L'expérience s'étant avérée concluante, la municipalité décida d'établir des lignes complémentaires pour desservir les quartiers demeurés à l'écart du réseau. Une convention fut signée avec les TEOB en décembre 1924. Des autobus furent commandés en 1925 aux sociétés Scemia et Somua. Les nouvelles lignes furent mises en place en 1926 et 1927. Un avenant du 5 septembre 1927, complété par une convention du 28 juillet 1928 incorpora ces lignes de bus au réseau bordelais. Par convention du 23 novembre 1929, la Ville concéda aux TEOB le réseau d'«omnibus automobiles». De 11 à cette date, le nombre de lignes atteint 23 en 1937. Un des articles de la convention prévoyait le remplacement de certains tramways par des autobus.

---

<sup>73</sup> On trouvera tout le détail sur les installations et le matériel roulant dans L'Host-Trécolle-Verger, 2003, p. 254-256. Sur la création des lignes, idem, p. 251-254.

En 1939, la guerre entraîna une réduction du service : les lignes urbaines furent ramenées à 8. Les autobus, alors de marque Panhard, furent dotés de gazogène par les ateliers des TEOB. 5 bus Latil furent livrés en 1941. Toutefois, le manque de carburant et de pièces de rechange devaient entraîner la disparition presque complète des autobus pendant la guerre et l'immédiat après-guerre. En 1947, la municipalité acquit 5 autobus Renault à essence.

Il fallut attendre 1950 pour que le bus fasse une réapparition fracassante. Indécis sur le sujet depuis l'ère Marquet dans les années 1930 et 1940, le conseil municipal décidait, le 5 novembre, le remplacement des tramways sur certaines lignes.

La ville engagea, en effet, l'ère de l'autobus, en décembre 1950, sur la ligne 13. L'essai commença en janvier 1951. Suivirent, en mars 1951, les lignes 16 et 17, puis les lignes 7 et 8 en juin, en soirée seulement. Le 27 novembre, la dépose des rails était donnée pour les lignes 13, 16, 17, 22 et 23. En 1954, le réseau était composé moitié en bus (132), moitié en tramway (134). Le mouvement allait s'accroître jusqu'en 1958 : il se composait alors de 255 autobus. Le 7 décembre, le dernier tramway quittait la gare Saint-Jean vers la place Gambetta tandis qu'on inaugurerait en grande pompe, le passage définitif, ou prétendu tel, vers l'autobus<sup>74</sup>.

Les TEOB s'étant déclaré incapable de financer l'opération, la ville acquit un premier lot de 22 bus à moteur diesel en décembre 1950, complété par un second de 60 en janvier 1951. Le 20 juin, un avenant précisa les conditions d'exploitation.

Les firmes Somua, Isobloc, Chausson, Berliet (fig.296), Renault (fig.297) et Mack envoyèrent chacune un véhicule d'essai dans les rues de Bordeaux. Le choix se porta, tant pour l'urbain que le suburbain, sur Renault et Chausson. La capacité du nombre de voyageurs, assis et debout, la position des sièges (fig.301), des portes battantes de montée et de sortie, à l'avant, au milieu ou à l'arrière, la présence de portes automatiques, de marches et des accessoires, la puissance des moteurs, les garanties apportées par les constructeurs, furent parmi les critères retenus<sup>75</sup>.

---

<sup>74</sup> Cf. ch. précédent.

<sup>75</sup> Archives TBM : Note (sans date) de la CGFTE « Spécification pour l'achat d'autobus » ; courrier du directeur des réseaux du 13 décembre 1959 ; rapport de la CGFTE du 10 mars 1964.

Une note comparative entre différents constructeurs, français et étrangers, fut établie en 1954 et, devant la difficulté du choix face aux innovations constantes, un cahier des charges de l'autobus standard français fut dressé, dix ans plus tard, en 1964<sup>76</sup>.

De 1948 à 1952, 46 autobus furent livrés par Renault et 100 par Chausson. En 1955, 50 bus Renault vinrent compléter la flotte. En 1958, le nombre de bus Renault était de 190 dont 151 en boîte automatique et de 65 Chausson. La CGFTE se trouva à la tête d'une flotte de 255 autobus urbains, qui montait à 340 avec le suburbain, partagés entre les dépôts de Lecure, des Pins et de la Bastide. A partir de 1959, la marque Saviem vint compléter le dispositif avec la commande de 9 unités en 1958<sup>77</sup>.

Chaque constructeur avait fourni ses carnets d'entretien et de conduite (fig. 1380708-712, 751). Les personnels de chaque dépôt, habitués au tramway, furent formés à l'entretien des bus : « cette conversion a exigé un gros effort d'adaptation, et est tout à l'honneur de la compagnie », rappelle une note de la CGFTE sur la transformation du réseau. Elle pouvait proclamer fièrement : « le Réseau de Transports en Commun de la Ville de Bordeaux avec son matériel moderne, très homogène et bien entretenu, se place en tête des Réseaux de Transports en Commun français »<sup>78</sup>.

L'amélioration du service se poursuivit dans les années 1960 avec l'acquisition de bus Saviem qui devint la principale marque du réseau. De 1961 à 1965, 257 unités seront livrées permettant le remplacement des Renault et Chausson des années 1950 et 100 autres entre 1967 et 1971. Berliet apparut à partir de 1967 avec la livraison de 86 unités : son PCM en carrosserie aluminium répondait en effet aux critères du bus standard français définis en 1964.

La modernisation du réseau marqua quelque peu le pas dans les années 1970 avec l'acquisition de 72 Saviem seulement en 1973-1974, sans doute marqué par le choc pétrolier d'alors. Son PR 100, modèle fétiche jusqu'en 1991, repris sous des versions améliorées par Renault Véhicules Industriels, sera livré à partir de 1976 pour atteindre les 443 unités. La décennie sera marquée par une constante érosion de la fréquentation avec la baisse de rentabilité du réseau et donc le retour des déficits pour la compagnie.

---

<sup>76</sup>Archives Bordeaux Métropole, 600 O 706 : Note entre Saviem, Berliet, Mercedes et National Leyland ; 600 O 1951 : Cahier des charges de janvier 1964.

<sup>77</sup> Archives TBM : Courrier de la ville de Bordeaux du 17 octobre 1955 ; facture Saviem du 28 février 1958.

<sup>78</sup> Archives Bordeaux Métropole, 600 O 1427 : Note sur la transformation du réseau urbain du 16 novembre 1958 ; carnets d'entretien et autres dans 600 O 706. Cf. également Cf. L'Host-Trécolle-Verger, 2003, p. 258-263.

Dans un souci d'augmentation de la fréquentation et du confort, apparut à Bordeaux, en 1979, le premier autobus articulé à grande capacité, produit par Heuliez, avec un moteur Mercedes. 119 exemplaires seront mis en service jusqu'en 1983. 41 autobus simples seront livrés par le même constructeur en 1982-1983.

La seconde moitié des années 1980 sera marquée par l'effervescence autour du projet de métro Val par Matra qui, après bien des péripéties et de nombreuses études, restera lettre morte au regard du coût de construction par rapport au tramway. En attendant, la CGFTE acquit en 1986 une nouvelle génération de bus articulés, livrés par Renault. Bordeaux fut alors la seule ville à s'équiper du *Mégabus*, à deux bras articulés et trois caisses, testé dès cette année et livré en 1989 avec 10 unités employées sur les lignes les plus chargées dont la ligne 7/8 (Saint-Jean-Bacalan-Saint-Louis). 1986 vit aussi l'équipement de la radiotéléphone sur 175 véhicules avec l'introduction du système *Ulysse*.

En 1987, la création du dépôt du Lac vint soulager les dépôts de Lescure et des Pins qui abritaient alors respectivement 150 et 100 véhicules. Avec celui du Lac, ce furent 200 autobus supplémentaires qui purent être hébergés dont 75 articulés. Des plans de la grande halle du dépôt Lescure montrent la promiscuité des véhicules, la difficulté de stationnement et de sortie depuis les années 1960<sup>79</sup>.

Dans les années 1990, la flotte de la CGFTE atteignit les 560 unités, de la plus petite avec le minibus léger à la plus grande avec le *Mégabus*. Elle transportait alors près de 68 millions de voyageurs. Les minibus firent en effet leur apparition pour desservir des secteurs périphériques à faible densité et des lignes « à la demande ». La tendance était globalement au retour d'unités plus raisonnables que le *Mégabus*, ainsi qu'à l'ouverture au marché étranger pour profiter des dernières nouveautés technologiques. Les constructeurs allemands firent ainsi leur apparition : MAN livra 23 autobus articulées en 1993-1994 et 75 simples en 1995-1996, et 20 autres articulés en 1997. La même année, Mercedes fournit 12 minibus. Leur modèle présentait alors le mérite de fournir des planchers plus bas et donc une plus grande accessibilité, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Ils vinrent en remplacement des Heuliez des années 1980.

Les constructeurs français ne furent pas oubliés : Renault livra 29 unités standard en 1994 et Heuliez, 15 unités à gabarit réduit. 53 modèles surbaissés de Renault arrivèrent en 1996. Après l'essai du modèle propre au gaz naturel de Heuliez en 1998, 15 véhicules furent mis en

---

<sup>79</sup> Cf. Archives TBM.

service en 1999 avec leur station de compression de gaz. 50 autres seront livrés en 2000. L'évolution du réseau vers le non-polluant était actée.

Le réseau comprend en cette fin du XXe siècle 509 unités dont 10 Mégabus, 179 autobus articulés, 300 standards, 1 » à gabarit réduit et 7 minibus. L'âge moyen est de 6 ans.

L'émergence du tramway à partir de 2000 et la mise en service des 3 lignes en 2004 entraîneront une réduction du nombre d'autobus. Il est actuellement de 163 à Lescure, dont 129 bus articulés (marques Renault-Irisbus et Mercedes), 30 bus standard (marque Heuliez) et 4 minibus (marque Gruau). Dans l'attente des nouveaux aménagements, 74 d'entre eux sont entreposés à la Bastide-Niel.

## **6) Évolution du dépôt au XXe siècle**

### **a) Constructions et aménagements**

#### ***Les années 1900***

De nombreux clichés attestent de l'état de la grande halle à sa livraison en 1900 (fig.3-6). Avec les plans, coupes et élévations réalisés en 1899, ils demeurent les seuls documents relatifs à sa construction en l'état actuel des connaissances.

Comme nous l'évoquions en introduction, le fonds transports des Archives Bordeaux Métropole, partagés entre deux dépôts, dont l'un inaccessible aux lecteurs, est actuellement non classé. Un inventaire sommaire a été effectué qui ne rend pas compte de l'intégralité du fonds. En fonction des indications mentionnées, nous avons établi un choix qui nous a permis de retrouver un grand nombre de documents relatifs aux acquisitions foncières et au fonctionnement de la halle et du dépôt Lescure.

Au regard du nombre considérable de cartons et de la masse de documents qu'ils contiennent, nous avons dû effectuer un choix. Il était, en effet, matériellement impossible de consulter l'intégralité des cartons, d'autant que certains nécessitaient un déplacement contraignant depuis le dépôt annexe. Le classement prochain de ce fond permettra, nous l'espérons, de retrouver les documents relatifs à la construction de la grande halle (devis et marchés, quittances des entrepreneurs, courriers). Des démarches ont été entreprises néanmoins, et par acquis de conscience, auprès de la société Thalès, héritière de la société Thomson-Houston, et de l'agence d'architecture TLR à Bordeaux, descendante de l'agence de l'architecte Tournier. Architecte qui est mentionné dans l'acte d'acquisition du n°59, Bld Antoine Gautier en 1909

et que nous pensons être l'architecte des TEOB puisqu'il est missionné par eux pour l'expertise des lieux<sup>80</sup>. Ces démarches sont demeurées, hélas, sans résultat.

Par un étonnant concours de circonstances, aucun nom d'architecte n'est indiqué sur les coupes et élévations datées de juillet 1899. Il est possible que le bâtiment ait été conçu par le concours d'ingénieurs des TEOB ou de Thomson-Houston, sociétés dont les noms figurent sur les planches.

On retrouvera dans la description de la halle et son analyse stylistique, les caractéristiques principales du bâtiment (matériaux, structure, distribution). Tous les plans montrent que la halle a été établie entre les deux bras de la Devèze au point d'épouser leur cours dans les élévations (au sud notamment). La rivière coulait donc aux pieds du bâtiment. Son bras droit, canalisé et formant retour vers le bras gauche, sera couvert par les bâtiments annexes érigés le long de la rue des Pêcheurs. Un ancien conduit, découvert dernièrement, rappelle cette présence<sup>81</sup>.

Parmi les documents dépouillés, nous avons pu retrouver des indications intéressantes sur diverses réalisations au sein du dépôt. Nous les relatons ici suivant un ordre chronologique.

Les bâtiments du dépôt Lescure ont été construits pour l'essentiel dans les années 1900, comme l'atteste un document des TEOB sur les « Dépendances immobilières du réseau », établi le 6 mai 1933<sup>82</sup>. Ils couvrent alors 21 400 m<sup>2</sup> dont 13 500 pour la grande halle, 5 900 pour les ateliers et 1 000 pour le transformateur électrique. 1 000 m<sup>2</sup> sont dits « non bâtis ».

Un feuillet donne la date d'acquisitions des terrains et celle des bâtiments qui y furent élevés. Après la grande halle et ses annexes datées de 1900, le réfectoire est érigé en 1901, le dépôt des remorques et l'atelier automobile de la rue des Pêcheurs en 1907, le garage automobiles en 1910. De nouvelles constructions surviennent après la Première Guerre mondiale, au début des années 1920 : la sous-station électrique du Bld Antoine Gautier en 1921, on l'a vu<sup>83</sup>, la crèche à l'angle de celui-ci et de la rue des Pêcheurs en 1922<sup>84</sup>, et enfin les ateliers de menuiserie, sellerie et peinture sur la rue des Pêcheurs en 1923. Une liste du matériel de chaque bâtiment, avec sa date d'acquisition, est fournie à la suite.

---

<sup>80</sup> Cf. ch. *Naissance du dépôt Lescure*.

<sup>81</sup> Indication aimablement fournie par Mme Isabelle Marie.

<sup>82</sup> Archives Bordeaux Métropole, 600 O 2025.

<sup>83</sup> Cf. ch. précédent.

<sup>84</sup> Cf. Partie II, ch. 5.

Un acte de mitoyenneté avec M. Carsuzaa en avril 1907 rappelle l'élévation du bâtiment des ateliers par les TEOB en 1905 qui enserrait l'ensemble de la parcelle et dont on dressa l'élévation du mur mitoyen (fig.135-136). Ce mur avait été bâti en 1906 par l'entrepreneur Gaston Renault, sis 5 rue du Marais<sup>85</sup>.

### ***La Première Guerre mondiale (1914-1918)***

Hormis la difficulté d'approvisionnement en charbon pour faire fonctionner les usines électriques et la baisse du trafic qui en découla, du fait également de la mobilisation de ses agents sur le front, la Première Guerre mondiale n'eut pas d'impact direct sur les bâtiments de Lescure. L'approche de la fin du conflit amena la direction des TEOB à envisager l'avenir.

En 1917, les TEOB décidèrent ainsi d'engager le doublement des voies d'entrée et sortie des tramways de la halle sur la rue des Pêcheurs, voies qui devaient passer ainsi des 2 initiales à 4. Suite à l'armistice du 11 novembre et sentant la fin de la guerre approchée, la direction souhaita profiter de la période où le service était encore réduit pour s'engager dans cette opération délicate ainsi qu'elle l'expose au préfet dans son courrier en date du 17 novembre<sup>86</sup>.

Les TEOB rappelaient combien ils avaient constaté, avant-guerre, l'insuffisance des accès et qu'ils y remédiaient alors en établissant des horaires permettant d'étaler les entrées et sorties des voitures. Ceci n'était pas sans présenter quelques inconvénients à la reprise du service au matin, l'activité de Bordeaux se déployant entre 5h et 6h ! Il faudrait alors que toutes les voitures sortent du dépôt en même temps. Cette exigüité de l'accès au dépôt serait donc accrue, la paix revenue, avec l'augmentation du trafic.

Pour procéder à ce doublement, la compagnie sollicitait l'élargissement de la rue des Pêcheurs en démolissant l'immeuble du n° 57 Bld Antoine Gautier qui s'étendait jusqu'à l'entrée du dépôt des remorques. Le débouché de la rue se trouvera ainsi portée à 17,80 mètres entre les n°s 55 et 59 Antoine Gautier. Les trottoirs seraient remaniés là de sorte à porter les voies jusqu'à 6. Trois arbres et un banc seraient supprimés, un bec de gaz, une bouche d'égout et une prise d'eau seront déplacés. Si les circonstances ne permettaient pas de réaliser intégralement le programme de doublement des voies, il lui importait à la compagnie de réaliser au plus vite le travail de connexion sur le boulevard. Un plan avec retombe fut établi, le 23 novembre 1917 qui précisait en légendes toutes les dispositions décrites ici (fig.271).

<sup>85</sup> Archives Bordeaux Métropole, 600 O 1432.

<sup>86</sup> Archives de la direction des TBM.

Les TEOB avaient déjà pris des dispositions à cet égard en commandant dès juin 1916, au regard des délais impartis du fait de la guerre, à la compagnie anglaise Hadfields Ltd, basée à Sheffield, de 6 croisements en acier manganèse (fig.369), dont l'autorisation d'exportation ne sera accordée par les autorités françaises qu'en mai 1917. Les compagnies britanniques demeuraient encore et toujours la référence en matière de tramway.

La ville fit ses observations aux TEOB sur ses projets d'aménagement, observations qu'ils ne manquèrent pas d'écarter rapidement. Les ouvrages furent autorisés par arrêté préfectoral du 15 mai 1918<sup>87</sup>.

Les personnels des TEOB morts au combat furent honorés par une grande plaque sur la façade du pavillon de la direction (fig.78). Il en sera de même pour les conflits futurs (fig.79).

### ***Les années 1920***

En février 1922, la direction des TEOB arrêta son choix sur le projet de l'entrepreneur Hauret pour la construction de sa crèche-garderie des personnels. Projet qui se montait à 92 000 francs<sup>88</sup>.

Des renseignements donnés en 1925 par la direction des TEOB aux contributions directes rappellent que le dépôt Lescure était assimilée au gare de 1<sup>ère</sup> catégorie au regard de la convention des grands réseaux, à l'exception de certains bâtiments qui, par leur construction ou leur destination, n'avaient pas d'équivalents dans la nomenclature des chemins de fer. C'est pourquoi, ils donnèrent lieu à une estimation par le contrôleur des contributions<sup>89</sup>.

En 1928, les TEOB engagèrent un important projet d'agrandissement et d'aménagement de la cour du dépôt, chemin de Doumerc, sur la portion de terrain acquis des Adam en décembre 1927. Le projet se trouvait en effet mitoyen de leur scierie. Le projet fut établi par l'ingénieur Louis Fouillade que l'on retrouvera en 1936 pour la construction du bâtiment des douches.

Il consistait : à couvrir le bras sud de la Devèze, à l'est du chemin, sur 23 mètres à partir de l'aqueduc passant sous celui-ci ; la démolition du mur mitoyen bordant la rivière et une partie de celui bordant le chemin sur 25 mètres ; le déplacement du portail ouvrant sur le chemin à 3 mètres plus au sud ; la reconstruction du mur mitoyen sur celui-ci en remployant les anciens matériaux ; le nivellement de la nouvelle cour au niveau de l'ancienne ; la construction et la

---

<sup>87</sup> Idem.

<sup>88</sup> Archives Bordeaux Métropole, 600 O 2025 et cf. ch. *Etats des lieux. La crèche.*

<sup>89</sup> Archives Bordeaux Métropole, 600 O 2025.



couverture de deux silos à sable de capacité minimum de 80 m<sup>3</sup> qui reposeront sur le mur du chemin Doumerc<sup>90</sup>.

Le 15 février 1928, la direction demandait l'autorisation préfectorale de couvrir la Devèze par un radier en béton armé. Elle avait informé, le 13, la Ville de ce projet. Il se montait à 18 700 francs suivant le devis établi par les établissements Darras et Jouannin, établis à Paris, 25 rue Guersant (XVIIe ardt). Dans ce même devis, le déplacement des murs et du portail se montait à 8 300 francs, le nivellement du sol à 600 francs et la construction des silos à 22 200 francs.<sup>91</sup>

### *Les années 1930*

Un générateur d'acétylène fut installé en décembre 1934 près des vestiaires du personnel, ce qui suscita l'émotion des syndicats en cas d'explosion. Avant avis de l'Inspection du travail, l'installation fut examinée par la commission sanitaire de la préfecture. Le rapporteur indique que le générateur fut déplacé en 1935 par la direction afin de répondre aux préoccupations des syndicats et des services sanitaires quant aux conséquences sur le voisinage. Il fut ainsi installé dans un local en bois, situé à 2, 60 m du mur mitoyen des vestiaires<sup>92</sup>.

En 1938, un bâtiment Art Déco avec douches, WC et salle de gymnastique fut érigé, rue des Pêcheurs, face aux ateliers de menuiserie, sellerie et peinture et derrière la sous-station électrique du Bld Antoine Gautier (fig.193-196). Il faisait suite à des installations similaires des dépôts de Tivoli et de l'Allée des Pins et remplaçait d'anciens bâtiments qui encombraient l'entrée du dépôt des remorques dont l'un fut victime du déraillement d'un tramway au retour en 1929 ou 1930.

Il s'agissait en fait d'un projet lancé dès 1928-29 et dont le coût (175 000 francs) n'avait pas permis sa réalisation. Il avait été dressé dans le style Art Déco en vigueur par Louis Fouillade, ingénieur établi 76 rue Croix-de-Seguey à Bordeaux (fig.191-192)<sup>93</sup>.

Les plans initiaux furent modifiés afin de réduire le coût du projet. La salle de gymnastique et ses vestiaires, les WC et lavabos se trouvaient en rez-de-chaussée, les douches au premier étage (fig. 1380924-926, 930). Dans le climat social de 1936, le projet fut relancé et adopté en commission paritaire en avril. Le devis fut réduit à 131 000 francs. Les TEOB réclamèrent le

---

<sup>90</sup> Archives TBM.

<sup>91</sup> Idem.

<sup>92</sup> Archives départementales de Gironde, 5 M 267.

<sup>93</sup> Les plans et élévations sont datés de 1928 à 1930.

soutien de la ville afin de voir l'aboutissement d'un projet qu'ils espéraient ne pas devoir ajourner à nouveau<sup>94</sup>.

### ***La Seconde Guerre mondiale (1939-1945)***

Avec l'entrée en guerre de la France en 1939, et passée la « drôle de guerre », la nécessité d'assurer la subsistance en énergie du réseau devint une priorité. Les TEOB ne souhaitaient pas revivre la situation de 1914-1918.

En mai 1940, la compagnie procéda ainsi à l'extension de son magasin à bois, devenu trop exigü. Magasin qui se trouvait à l'angle des rues Commandant Marchand et des Pêcheurs (fig.198). L'extension se fit vers la Devèze sur un terrain acquis en 1931 de M. Lasjaunias<sup>95</sup>. Elle avait été retardée par les déficits des exercices 1936-1939. L'opération consistait à déplacer le mur en parpaing de 2,70 mètres de haut afin d'obtenir une surface de 350 m<sup>2</sup>. Le coût fut estimé à 110 000 francs<sup>96</sup>.

En novembre, un dépôt à charbon, avec four, fut installé rue du Commandant Marchand (fig.265-267).

Comme la Première Guerre mondiale, la Seconde n'eut pas d'impact sur les bâtiments du dépôt. Bordeaux fut en effet relativement peu touché par les bombardements ennemis ou alliés.

### ***Les années 1950***

En 1953-1954, des travaux de consolidation des berges de la Devèze furent engagés à la demande de la municipalité qui avait achevé, en novembre 1953, le curage de la rivière entre la rue Emile Combes et la place Gaviniès. Curage qui avait conduit à son approfondissement d'1 mètre et auquel la CGFTE avait participé pour la portion la concernant.

L'adjoint délégué au service travaux de la ville avait rappelé au directeur de la CGFTE l'urgence de cette consolidation, des éboulements s'étant produits qui furent dégagés provisoirement par son service. Il sollicitait également la modification du système de déversement des carbures dans la rivière qui provoquait d'importants dépôts contre le mur situé à la sortie du pont sous le chemin de Doumerc, lesquels obstruaient son lit à la longue.

---

<sup>94</sup> Archives Bordeaux Métropole, 600 O 2025.

<sup>95</sup> Cf. ch. *Les origines du dépôt Lescure*.

<sup>96</sup> Archives Bordeaux Métropole, 600 O 2025.

Les berges de la Devèze étaient alors maintenues de façon précaire par des rails et des tôles. Dès juillet 1953, le service travaux de la ville avait invité la CGFTE à les refaire, ce qui ne pouvait être réalisés que par ses propres services suivant le profil qu'elle souhaitait donner à la rivière<sup>97</sup>.

L'arrivée des bus dans la halle à partir de 1950 devait conduire à quelques remaniements dont la construction de trottoirs pour les garer. Si la coexistence avec les tramways se fit tant bien que mal, la halle étant occupée pour moitié par les uns et les autres, l'autobus devait prendre une place prépondérante à mesure de la disparition des premiers (fig.211-214).

Les tramways disparaissant peu à peu, les grands travaux de réaménagements de la halle furent prévus à partir de novembre 1957, comme en témoigne un courrier en réponse de l'adjoint délégué du service travaux de la ville au directeur de la CGFTE, en date du 16 du mois. Courrier qui accusait réception du plan dressé à cet effet. Les travaux étaient prévus sur les années 1958 et 1959. Ils devaient s'étendre jusqu'en 1964 si l'on en juge par le plan des trottoirs conçu à cette date (fig.274).

Un plan avec retombe (fig.212-213), peut être celui envoyé, montre les solutions envisagées pour le stationnement des bus suburbains (en rouge) et urbains (en bleu) entre la halle de Lescure et le terrain Adam voisin. 215 autobus étaient ainsi hébergés sur le site de Lescure dont 139 suburbains et 76 urbains.

La transformation du dépôt et des ateliers à cet effet avait conduit, à l'été 1958, la CGFTE à se défaire d'un important lot de machines-outils et d'installations affectées à l'entretien des tramways. Elle avait obtenu, en août, l'autorisation de vente de la ville propriétaire suivant la liste qu'elle avait établie et adressée en juillet.

Un inventaire du nouveau matériel fut dressé fin 1960 et tenu régulièrement à jour chaque année, conformément aux modalités établies en octobre 1959. La ville accordait en effet la plus grande importance à cet inventaire afin de pouvoir en effectuer annuellement la vérification<sup>98</sup>.

---

<sup>97</sup> Archives TBM, dossier «Lescure. Bâtiments-drainage».

<sup>98</sup> Archives Bordeaux Métropole, 600 O 1698.

### *Les années 1990*

A l'approche de l'an 2000, les années 1990 furent marquées par des travaux de réaménagements du pavillon de la direction, mitoyen de la halle, et du service commercial sur le Bld Antoine Gautier comme en témoignent différents clichés (fig.33-36).

En 1997, une station-service fut créée dans le flanc sud-ouest de la halle.

A l'occasion du Mondial de football en 1998 et afin d'améliorer la desserte du stade Chaban-Delmas, le Bld Georges Pompidou fut créé sur une portion du terrain Adam de la CGFTE. Un plan de la station-service de la halle montre comment la portion subsistante sur la rue Doumerc servit au stationnement des bus articulés<sup>99</sup>.

### **b) Restaurations**

En l'état actuel des connaissances, on est assez peu renseigné sur l'entretien des bâtiments du dépôt Lescure. Nous avons cependant pu retrouver les documents concernant les incidents climatiques de 1986 et 1987.

Le 15 septembre 1986, vers 1h15 du matin, le dépôt fut l'objet d'un violent orage avec vent violent de 128km/h. La couverture de la grande halle fut particulièrement affectée par la grêle. Ce fut l'occasion de gros travaux de réparations décrits dans le devis de l'entrepreneur Louis Lauga, établi à Latresne. Devis qui était daté du 2 octobre et qui se montait à 21 311 francs. Il dressa également un devis pour la couverture de l'atelier de carrosserie fixé à 9 130 francs. La CGFTE fut dédommée en janvier 1987 par les AGF à hauteur de 195 640 francs<sup>100</sup>.

Le dépôt et sa halle n'en avaient pas fini avec les intempéries puisqu'un nouveau gros orage éclata le dimanche 7 juin 1987 : 250 m<sup>2</sup> de couvertures furent à nouveau affectés ainsi que deux tabliers en acier galvanisé des entrées du dépôt. Il s'agissait principalement des tuiles mécaniques des faitages de la halle. Après déduction de la vétusté, les AGF réduisirent le sinistre à 518 francs<sup>101</sup>.

Un premier projet de restructuration du site de Lescure est dressé en 1994 dont on ignore l'issue. Le plan dressé à cette occasion (fig.245) marque la présence de la voie qui allait donner naissance au Bld Georges Pompidou.

---

<sup>99</sup> Archives TBM.

<sup>100</sup> Archives Bordeaux Métropole, 600 O 1511.

<sup>101</sup> Idem.

En juin 1998, de travaux de restructuration de la halle furent lancés par la CUB, en vue des prochaines liaisons Amélie Rabat Léon/Général de Larminat. Travaux qui furent confiés au bureau technique de la CGFTE. Ils étaient prévus durant l'été et se montaient à 2 155 290 francs TTC (1 787 140 HT). Une variante, moins coûteuse, fut établie à 2 035 655 TTC (1 687 940 HT)<sup>102</sup>.

Il s'agissait de travaux de différentes natures : gros œuvre (lot n°1), charpente-bardage-couverture (lot n°2), chauffage et plomberie (lot n°3), électricité (lot n°4).

Le lot n° 1 consistait en : une reprise des fondations de la halle et une restructuration de sa façade sud-ouest en ligne droite entre les deux poteaux désignés ; la suppression de ceux-ci avec reprise des appuis par deux nouveaux sur massifs en béton armé supporté par des micropieux afin de minimiser les effets de tassement et de déformation de la structure ; la création d'aires de lavage.

Le lot n° 2 portait sur les travaux de charpente métallique, bardage, couverture, étanchéité et serrurerie nécessaire à la restructuration. Une modification de la charpente métallique fut conçue suivant les modalités énoncées dans le cahier des clauses techniques particulières.

Le lot n° 3 visait la réfection du chauffage au gaz, avec panneaux rayonnants, pour la station-service seulement et de la plomberie en eau froide du lavage du dépôt.

Le lot n° 4 portait sur la réfection complète de l'alimentation électrique en courants forts et faibles du dépôt.

Ces ouvrages sont, semble-t-il, les derniers importants sur la halle Lescure, ce qui explique l'état de fragilité de celle-ci face à la vigueur croissante des intempéries depuis lors, dont la fameuse tempête de décembre 1999. Les travaux engagés l'année précédente lui avaient permis de faire face. En septembre 2016, des filets de protection furent posés sur la structure pour la protection des personnels et visiteurs dans l'attente de statuer sur son avenir.

---

<sup>102</sup> Archives TBM.

### **c) Destructions**

La destruction d'anciens bâtiments pour servir à la création de nouveaux est attestée dès les années 1920 et 1930 avec, respectivement, la création de la crèche en 1922 et du bâtiment de la salle de gymnastique et des douches en 1936.

Dans les années 1990, l'ancien atelier de menuiserie, rue du Commandant Marchand, fut démoli pour établir un nouveau parking (fig.37-40).

A l'automne 2016, cette démolition trouva son pendant dans l'ancien garage couvert pour voitures et bicyclettes, à l'angle de la rue des Pêcheurs (fig.122).

## **II) La vie sociale au dépôt Lescure, des origines à nos jours**

Après l'établissement de l'histoire du dépôt, de ses exploitants et de son matériel, il nous a paru intéressant de relater les aspects sociaux et la vie quotidienne sur le site. On ne peut en effet appréhender convenablement l'importance de la halle actuelle et des bâtiments qui l'entourent, sans traiter ce qui fut le quotidien de générations d'agents des transports ici. C'est une part importante et méconnue de l'histoire sociale de Lescure qui est donc livrée. On retrouvera, notamment, des grands noms du mouvement ouvrier girondin : Raymond Lavigne (1851-1930), Calixte Camelle (1863-1923) et Marcel Cachin (1869-1958).

### **1) La Belle Epoque**

#### ***Un climat social tendu***

Dès 1900, le climat social à Lescure s'avéra sensible : le mois de juin fut marqué par un conflit majeur. Deux rapports du commissaire spécial de la police des chemins de fer et ports de Gironde nous informent de la situation<sup>103</sup>.

A son arrivée à la direction des TEOB, Eugène Résal, qui exerçait auparavant son activité d'ingénieur de la ville de Lyon, se trouva confronté à un syndicat ouvrier tel qu'il n'en y avait pas eu depuis 1893 à Bordeaux. Il tenta d'opposer un syndicat patronal. En vain.

Conscient de la situation et sous la pression d'élus de la ville, il décida d'engager une politique sociale : 4 jours de congés payés en demi-solde par mois et 40 centimes pour chaque heure supplémentaire furent accordés. Ceci étant, les agents se plaignaient des amendes excessives qui leur étaient infligées : l'agent absent à l'appel du matin à 6h20 était, en effet, puni d'une mise à pied et perdait ainsi les 4,50 francs de sa journée. Il subissait, en outre, une amende qui pouvait monter de 50 centimes à 1 francs, ce qui diminuait d'autant ses appointements journaliers. Il pouvait perdre ainsi jusqu'à 5 francs minimum par mois. La direction obligeait, par ailleurs, les chauffeurs à présenter les sommes récoltées dans la journée en argent seulement, ce qui les obligeait à prendre à consommer dans un débit de boisson pour que la monnaie en cuivre leur soit changée.

Les agents des TEOB, rappelait le commissaire, ne souhaitaient donc pas la grève mais de véritables négociations avec la direction. Ils ne recourraient « à ce moyen extrême » (sic) que si elle s'obstinait. Toutefois, tous n'étaient pas de cet avis et certains estimaient qu'un patron était maître chez lui et qu'il prenait les mesures qui lui convenaient (sic) !

---

<sup>103</sup>Bordeaux, Archives départementales de la Gironde, 1 M 616 : Rapports des 16 et 18 juin 1900.

Une réunion syndicale s'était tenue, à minuit, au théâtre de l'Athénée, qui rassembla quelques 800 ouvriers et employés de la compagnie au cours de laquelle fut constitué le bureau du premier syndicat des TEOB. Etaient présents, deux adjoints de la ville : Marcel Cachin et Raymond Lavigne, celui-ci membre du comité exécutif du parti socialiste girondin<sup>104</sup>.

Cachin remercia la direction des TEOB de la mesure des 4 jours de congés que son confrère Calixte Camelle<sup>105</sup>, adjoint radical depuis 1896, avait soutenue. Il engageait l'assemblée au calme et leur rappelait que « (...) si vous restez sages, vous ferez aboutir toutes vos revendications » (sic). Il combattait le principe des amendes. Si elles étaient maintenues, elles devraient être versées à la caisse de prévoyance, laquelle devait être gérée par le syndicat et non par la compagnie. Bonnet, chef du syndicat, rétorqua que depuis la vingtaine d'année qu'elle existait, elle ne contenait que 24 000 francs. Elle était alimentée par le sou du personnel et par les amendes qui se montaient entre 30 et 40 francs/jour. Or, les employés ne voyaient jamais la couleur de l'argent. Il réclamait donc une gestion syndicale de la caisse.

Dans le rapport du 18 juin, suivaient les revendications ouvrières : instauration d'une caisse de prévoyance pour et par les employés, et diverses mesures catégorielles pour les cochers, conducteurs, wattmen et inspecteurs.

Le climat demeura toujours aussi «électrique» en 1908. Le commissaire spécial des chemins de fer fit part, en effet, en décembre, au préfet que les employés du dépôt avaient été invités par voie d'affiches à se rassembler au bar Suza qui se trouvait en face, pour deux réunions syndicales à 20h et 23h. Cette dernière avait été annulée au regard de la dizaine de personnes présentes. La réunion ne commença qu'à 21h30. Les employés furent invités à se lever en masse pour faire aboutir leurs revendications devant le directeur Résal. Camel se déclarait une fois encore prêt à les soutenir, d'autant que les élections législatives approchaient. Il était venu préparer sa campagne.

---

<sup>104</sup>D'origine bretonne, Marcel Cachin avait passé sa licence de lettres à Bordeaux en 1893 et enseigna la philosophie durant 15 ans. Comme Raymond Lavigne, il était membre du Parti ouvrier français. Lavigne était en fait secrétaire de la fédération girondine du Parti. On lui doit le 1<sup>er</sup> mai comme fête du travail en 1889.

<sup>105</sup> Originaire du quartier de La Bastide, il fut l'un des chefs de file du Parti radical, puis de la SFIO, à Bordeaux. Il fut adjoint au maire de 1896 à 1904 et député de la Gironde de 1910 à 1919. Un monument lui est dédié dans son quartier natal.



C'est dans ce climat social, et suite à la loi Ribot de 1908, que la direction des TEOB lança la naissance de logements sociaux avec la création d'une société gérée par ses agents : «La Rûche»<sup>106</sup>.

### ***La Première Guerre mondiale***

La mobilisation de 1914 apaisa quelque peu le climat social jusqu'aux années 1920.

La Première Guerre mondiale fut, dans les transports comme ailleurs, favorables à l'emploi des femmes. Les conducteurs de tramways devinrent ainsi des «wattwomen», par analogie avec leurs homologues masculins, les «wattmen» (fig.41). Ce fut l'une des grandes avancées sociales d'une période frappée par les restrictions, que cela soit pour les hommes ou pour les machines (manque de carburant et de charbon pour l'alimentation électrique).

Dans ces conditions, la direction vint signifier au préfet, en juillet 1917, que le conseil d'administration de la compagnie avait accordé satisfaction aux employés en leur attribuant une indemnité de vie chère de 1 francs par journée de travail accomplie, et de 50 centimes par demi-journée. Le préfet se montra satisfait de l'accord sans lequel, selon lui, la défense nationale et l'ordre public auraient été affectés (sic)<sup>107</sup>.

### **2) L'Entre-deux-guerres**

L'issue de la guerre devait marquer, en effet, une nette amélioration des conditions de travail. Le climat social était plus que jamais aux revendications après les efforts consentis durant les quatre années du conflit. De nouveaux syndicats apparurent, dont le Syndicat confédéré des TEOB, d'inspiration socialiste.

#### ***1919, une année importante***

Le syndicat des TEOB constitué avant-guerre disparut avec elle et son secrétaire mourut au combat comme nombre d'agents (fig.78-79). Il se reconstitua, non sans mal, en 1919<sup>108</sup>. Des délégués avaient fait, en effet, l'objet de brimades et l'un d'eux avait été renvoyé pour l'exemple. Ces agissements devaient perdurer au début des années 1920 : la direction souhaitait empêcher la syndicalisation de ses agents. Des chefs de service firent ainsi rédiger,

---

<sup>106</sup> Cf. Partie II, ch.6.

<sup>107</sup> Bordeaux, Archives Bordeaux Métropole : 600 O 1638 : Note du 17 mai 1919 ; Archives départementales de Gironde, 1 M 616 : Note expédiée le 21 juillet 1917.

<sup>108</sup> On trouvera la constitution du bureau dans un courrier au directeur des TEOB du 21 mai 1919 (Archives départementales de Gironde, 1 M 616).

sous la contrainte, des lettres de démission du syndicat tandis que certains employés ou leur famille étaient menacés de renvoi<sup>109</sup>.

Afin d'apaiser les revendications, et faisant suite à la convention signée avec la ville, le 8 mars, la direction des TEOB accorda de nouveaux avantages qui portaient, cette fois, sur les retraites, l'habillement et le repos hebdomadaire. Ce dernier était payé entièrement et non plus en demi-solde comme au début du siècle<sup>110</sup>.

En mai-juin de cette année, la journée de 8 heures fut appliquée dans les ateliers, les voitures et sur toutes les lignes. La première semaine de juin ayant été de 10 heures, les deux dernières heures furent majorées de 50%. Les salaires furent aussi augmentés suivant les barèmes adressés par l'inspecteur divisionnaire du travail au préfet. Celui-ci avait été contacté par son homologue de la Charente, suite à la grève qui menaçait à Angoulême pour les mêmes raisons : les tramways étaient, en effet, exploités par la même compagnie<sup>111</sup>.

C'est probablement à cette époque que la direction décida, en retour, la mise en place d'un « Règlement de service intérieur relatif à l'exploitation de la voie ferrée ». Règlement qui portait sur les rapports des agents avec le public (politesse, comportement des voyageurs), leur attitude dans la gestion des motrices, des intempéries, la rentrée accidentelle au dépôt, l'interdiction d'abandonner sa voiture, et d'autres prescriptions spéciales aux wattmen. Quelque fut la situation, ils devaient toujours garder leur sang-froid<sup>112</sup>.

Un règlement spécial fut appliqué à ces derniers et aux receveurs des motrices<sup>113</sup>. Les wattmen devaient ainsi se rendre au dépôt 10 minutes avant la sortie fixée afin de s'assurer du bon fonctionnement du matériel, lequel devait être toujours au complet. Des consignes leur furent données sur la gestion du trolley avec la corde pour la sortie sur le transbordeur et les manœuvres dans la rue des Pêcheurs et sur le Bld Antoine Gautier pour activer la sortie des voitures.

La direction s'insurgea de la fâcheuse habitude de certains wattmen et wattwomen de pousser les voyageurs dans les voitures ou de les prendre par la main pour monter. Hormis les enfants

---

<sup>109</sup>Bordeaux, Archives départementales de Gironde : 1 M 616 : «Rapport sur l'action illégale menée par la compagnie des trams contre ses employés et ouvriers» (1923).

<sup>110</sup> Idem : Ordre de service n° 221 du 29 avril 1919.

<sup>111</sup> Idem, 1 M 618 : Courriers des 7 et 20 juin 1919.

<sup>112</sup> Bordeaux, Archives Bordeaux Métropole : 600 O 1638 : Note du 2& juin 1919 ; Archives départementales de Gironde, 1 M 616 : «Règlement de service intérieur (...)».

<sup>113</sup> Idem : « Service des wattmen et des receveurs d'automotrices » (vers 1919).

et les vieillards, il leur était interdit de toucher le public, de discuter avec lui ou avec leurs collègues. Le service devait être assuré avec la plus grande réserve<sup>114</sup>.

Des consignes leur furent aussi données sur la gestion de leur feuille de versement, suite aux nombreuses erreurs constatées<sup>115</sup>.

Pour améliorer les conditions de travail de ses agents, la direction des TEOB décida, en novembre 1919, la création de casiers spéciaux à côté de l'entrée de la salle des conducteurs afin de permettre aux wattmen et aux cochères de laisser leur boîte à outils. Boîtes qu'ils devaient emporter jusqu'alors chez eux après le service. Les consignes de prise et de dépôt de ces boîtes furent établies en conséquence<sup>116</sup>.

1919 fut aussi marqué par la création d'une cantine pour le personnel qui en était dépourvu jusqu'alors, cantine qui allait aboutir au restaurant des années 1920. Cet espace annonçait une série de bâtiments à vocation sociale<sup>117</sup>.

### *Les années 1920*

Le début des années 1920 fut marqué en France par un climat politico-social agité qui amena le Cartel des gauches au pouvoir en 1924. Dans ce contexte et suite à la modification, en mars 1920, de la législation de 1884 sur les libertés syndicales, différentes revendications des tramways de Bordeaux et sa banlieue apparurent. Après les intimidations et brimades de la direction des TEOB, le syndicat confédéré des tramways se constitua en 1923 et rassembla 200 adhérents sur les 2 500 agents des TEOB<sup>118</sup>.

Il était alors question de l'instauration d'un statut des personnels, d'une augmentation des salaires et de la constitution d'une commission pour examiner la question des retraites<sup>119</sup>. Dans le premier cas, les droits et devoirs des agents n'étaient, en effet, toujours pas clairement fixés. Suite à la convention signée entre les TEOB et la ville en mars 1920, un statut fut établi

---

<sup>114</sup> Archives Bordeaux Métropole, 600 0 1638 : Avis du 3 février 1919 et rappel des consignes du 15 février 1919.

<sup>115</sup> Idem : Note pour les conducteurs du 21 juin 1919.

<sup>116</sup> Idem : Avis aux wattmen et cochères du 21 novembre 1919.

<sup>117</sup> Cf. partie 2, Etat des lieux.

<sup>118</sup> Cf. note 103.

<sup>119</sup> Bordeaux, Archives départementales de Gironde, 1 M 616 : «Revendications présentées par le syndicat confédéré des tramways de Bordeaux et banlieue».

conformément aux dispositions de son article 15. Un premier statut avait été conclu en 1915 mais que les syndicats estimaient insuffisant<sup>120</sup>.

1923 fut une année d'autant plus difficile pour les TEOB qu'ils devaient entamer la modification des voies et voitures du réseau, suite au programme de transformation convenu avec la commission mixte des tramways urbains et suburbains. Les cadences dans les ateliers de Lescure étaient particulièrement soutenues. Trois ouvriers furent renvoyés pour mauvaise conduite, ce qui donna lieu à une mobilisation syndicale<sup>121</sup>.

Le syndicat confédéré avait entamé alors, en janvier 1924, une campagne d'information sur le mauvais état du matériel roulant, assurant que Bordeaux était « certainement, de toutes les villes de France, celle qui possède les tramways les plus démodés et partant, qui sont insuffisants comme confort et sécurité » (sic). Ils présentaient, selon lui, de graves dangers pour la sécurité publique. Le rapport fut transmis, en février, par l'ingénieur d'arrondissement chargé du contrôle au service départemental des ponts et chaussées, lequel rapellait le souci de la direction des TEOB d'assurer convenablement le service public et les améliorations nécessaires autant que ses moyens financiers le permettaient<sup>122</sup>.

L'affaire des licenciements des trois agents eut des échos jusqu'au ministre du travail, Edouard Daladier, suite à l'intervention du député de Gironde, Pierre Dupuy (1876-1968), et de la Seine, Léon Blum (1872-1950).

En avril 1924, l'administrateur-directeur des TEOB dut rédiger au préfet une mise au point sur la situation syndicale de la compagnie et ses pratiques en la matière. C'est ainsi que, outre le syndicat confédéré des TEOB, le principal, il existait, rappelait-elle, d'autres mouvements : le Syndicat des employés et ouvriers des TEOB, le plus ancien ; le Syndicat des employés et ouvriers des TSB ; l'Amicale des Femmes Employées ; l'Amicale des Employés de Bureau, des Inspecteurs et Chefs de service. Le directeur se défendait, par ailleurs, de toute

---

<sup>120</sup> Cf. note 103.

<sup>121</sup> Bordeaux, Archives départementales de Gironde, 1 M 616 : Lettre de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, voyer en chef, au directeur du travail des agents des chemins de fer de Gironde du 16 novembre 1923. Le renvoi de ces agents donna lieu à de nombreux courriers du syndicat et de la direction au préfet. La mobilisation avait rassemblé 300 agents. On trouvera dans une lettre au préfet du 10 octobre 1923, la composition du nouveau bureau du syndicat où figuraient de nombreux agents du matériel roulant et des ateliers.

<sup>122</sup> Idem : « Observations générales sur l'insuffisance du matériel roulant des tramways de Bordeaux » (janvier 1924).

discrimination syndicale et rappelait les circonstances qui avaient conduit aux licenciements<sup>123</sup>.

Pour mieux asseoir son image sociale auprès du gouvernement, de la ville – son autorité de tutelle – comme auprès des personnels, voire des syndicats, la direction conçut une brochure intitulée : *Les œuvres sociales de la Compagnie française des Tramways Electriques et Omnibus de Bordeaux* (fig.277-278). Elle rappelait, en préambule, la présence de ses 2 600 agents, dont 1 700 hommes et 900 femmes, qui étaient tous affectés, suite à la guerre, par l'augmentation de la vie et par la crise du logement. Aussi, avait-elle souhaité leur venir en aide.

Si les salaires furent augmentés à proportion des prix, expose-t-elle, elle avait aussi créé un «sursalaire familial», à savoir un régime de retraite analogue à celui des fonctionnaires de l'Etat, en vigueur depuis 1920. Elle constitua également une caisse de secours spéciale pour les agents en difficultés afin d'éviter les conséquences néfastes sur leur foyer. Elle s'appliqua aux conditions de travail des femmes et se lança dans la réalisation d'une série d'institutions à vocation sociale, telles que habitations à bon marché, suivant la dénomination d'alors, réfectoire, coopérative et crèche-garderie<sup>124</sup>.

La question salariale demeura un thème récurrent durant la décennie comme des suivantes. En 1926, le syndicat conféré rappelait, dans un document à la population bordelaise, l'état exact des salaires des employés des TEOB par rapport à leurs confrères d'autres villes de France. Cette campagne conduisit la direction vers une nouvelle augmentation en mai 1927, dont rendit compte le commissaire central de la ville au préfet. De nombreux rapports de sa main donnaient aux autorités le pouls social de Lescure et de l'attitude de la direction<sup>125</sup>.

Outre l'Athénée et la Bourse du travail pour les plus importantes, les réunions syndicales se tenaient plus modestement au *Bar Coupet*, Bld Antoine Gautier, à 17h et à 21h. Ces deux réunions permettaient aux agents, quelque fut l'heure de fin de service, de s'y rendre.

Le syndicat confédéré tenait une feuille syndicale, dénommée *Le Trolley* (fig.), qui subsistera jusque dans les années 1950 au moins<sup>126</sup>.

---

<sup>123</sup> Idem : Lettre de l'administrateur-directeur des TEOB au préfet du 30 avril 1924.

<sup>124</sup> Sur ces derniers, cf. partie II, *Etat des lieux*.

<sup>125</sup> Bordeaux, Archives départementales de Gironde, 1 M 616.

<sup>126</sup> Idem : Rapport du commissaire général au préfet du 14 janvier 1928.

Avec la crise survenue en octobre 1929, la compagnie accusa une baisse de fréquentation et, par conséquent, de son chiffre d'affaire, ce qui l'empêcha de satisfaire les revendications salariales, notamment. Une importante grève éclata à la fin de l'année qui coûta 400 000 francs à la compagnie. Afin de lui permettre de faire face, le maire, Adrien Marquet, lui accorda un soutien financier conséquent. Soutien qui fut dénoncé par un groupe de défense du contribuable bordelais qui accusait dans un tract, le maire de manque de vigilance et de collusion avec les TEOB (fig.291).

### *Les années 1930*

La décennie s'ouvrit par une nouvelle menace de grève en février 1930 qui effrayait la population. Il n'était pas question, pour le moment, pour la compagnie d'augmenter les salaires au regard des pertes subies l'année précédente, contrairement aux revendications des syndicats : ils réclamaient une revalorisation de 1,50 francs/jour. Le mécontentement des employés était d'autant plus grand que la direction faisait preuve d'une plus grande rigueur dans le service. Le malaise était exploité par les syndicats et le parti communiste. Les services préfectoraux craignaient la constitution prochaine d'un syndicat unitaire<sup>127</sup>.

En 1932, le préfet désignait son inspecteur de la surveillance et de la police des voitures, voies et dépendances des TEOB afin de le tenir régulièrement informer de la situation économique et sociale de la compagnie<sup>128</sup>.

Le syndicat confédéré demeurait, en 1935, le syndicat majoritaire avec 700 agents syndiqués sur les 2 580. Il avait établi son siège au *Bar François*, 57 Bld Antoine Gautier. Il demeurait toujours d'inspiration socialiste avec 200 agents membres de la SFIO. Les réunions se tiendront jusqu'en 1940, à 18h et 21h30. Elles étaient plus ou moins houleuses suivant les revendications et le climat social du moment<sup>129</sup>.

L'arrivée du Front populaire en 1936 provoqua une effervescence syndicale dans les ateliers de Lescure comme en témoignent certains clichés (fig.43-44). On a dit comment les grèves successives avaient affectés la rentabilité de la compagnie avec trois années successives de déficit.

---

<sup>127</sup> Idem : Autre du 14 février 1930.

<sup>128</sup> Bordeaux, Archives départementales de Gironde, 1 M 616 : Brevet du 30 décembre 1932.

<sup>129</sup> Idem : Rapports du commissaire divisionnaire de police spéciale au préfet des 6 juillet 1935, 30 mars 1938 et 13 mars 1940. On trouvera dans ces rapports la nature des revendications syndicales.

La mise en place de la journée de 45h, en juillet 1939, l'amena à licencier massivement : 275 agents, hommes et femmes, qui avaient parfois jusqu'à 7 ans d'ancienneté, furent ainsi congédiés. Certains pensaient consulter leur avocat, les règles de licenciement n'ayant pas été respectées selon eux. Les syndicats trouvaient là un nouveau motif de confrontation avec la direction et entendaient intervenir auprès des pouvoirs publics, tant locaux que nationaux. La ville soutint la direction dans son refus d'augmentation des salaires afin de lui permettre de passer ce cap difficile<sup>130</sup>.

### **3) Les Trente Glorieuses**

Comme après la Première Guerre mondiale, la situation sociale des TEOB demeura toujours précaire, d'autant que la compagnie était de moins en moins capable d'affronter les défis nouveaux de la modernisation de son réseau et de son matériel. On a dit comment ce fut là un motif de rupture avec la nouvelle municipalité de Jacques Chaban-Delmas, arrivée en 1947.

La situation ne s'améliora guère avec la nouvelle compagnie arrivée en 1952, la CGFTE. En juin 1955, elle fut confrontée à sa première grande grève. Grève unitaire des syndicats FO et CGT, qui suscita l'émotion du public comme le soutien des élus de gauche, d'autant que la compagnie avait le soutien de la ville. Les salaires étaient une fois encore au cœur des débats. Chacun se livra à une guerre de communiqués pour obtenir le soutien de la population, laquelle souffrait de cette absence de transports depuis plusieurs jours. La municipalité était d'autant plus encline à soutenir la CGFTE qu'en 1954, elle lui avait accordée une subvention de 46 millions d'anciens francs (460 000 nouveaux francs) pour satisfaire sa mutation vers l'autobus et les augmentations salariales. Bordelais, élus et syndicats la sommaient, une fois encore, d'agir<sup>131</sup>.

La mutation définitive du dépôt vers l'autobus avait conduit, en 1958, la direction de la CGFTE à rédiger un nouveau règlement d'exploitation (fig.284).

La situation sociale devait demeurer sensible jusqu'aux années 1960, avec mai 1968 notamment.

La vie à Lescure reste encore à écrire...

---

<sup>130</sup> Idem : Autres des 13 et 15 juillet 1939.

<sup>131</sup> Archives Bordeaux Métropole, 1200 W 2, dossier «divers».

**Partie II**

**ANALYSE**

**ARCHITECTURALE**

**ÉTAT DES LIEUX**



## **1) La halle centrale : dernier grand témoin de l'architecture en fer à Bordeaux**

### **a) Situation urbaine** (Annexes n°1 et n°2)

Les plans cadastraux attestent la position centrale de la halle de Lescure au sein du dépôt. Elle se situe au cœur des axes Est-Ouest qui relie le centre de Bordeaux aux villes périphériques, à l'ouest.

A l'origine, la parcelle de la halle était limitée, au nord et au sud, par les bras de la Devèze, affluent de la Garonne, et par les rues situées à l'ouest et à l'est. Les façades épousaient le cours d'eau qui est aujourd'hui canalisé. La structure et les couvertures furent adaptées en conséquence.

L'angle sud/est du bâti est de forme irrégulière. Une station électrique pour l'éclairage des boulevards a occupé le terrain et fut adossé au pignon du bâtiment des ateliers.

La halle est actuellement délimitée par la rue de Doumerc à l'ouest, la rue du Commandant Marchand à l'est, le Bld Georges Pompidou au sud, et l'emprise du bras de la Devèze au nord. Elle comprend un îlot entier du quartier.

La halle s'ouvrait, initialement, seulement vers la rue des Pêcheurs, suivant un axe symétrique. L'entrée est précédée d'une petite place entre le pavillon de la direction, à droite, et celui des ateliers, à gauche.

### **b) Extérieurs** (Annexes n° 3 à 33)

#### ***Vue aérienne, plan de la couverture*** (Annexes 3 à 10)

La vue aérienne du dépôt fournit une bonne lecture de l'ensemble.

La couverture livre la parfaite distribution des différentes nefs de la halle. Chacune d'elles est couverte d'un toit à deux versants en tuiles mécaniques, dite « de Marseille ». Elles correspondent aux zones de dépôt et de stationnement, aux ateliers et bâtiment de direction ou d'administration.

La halle consiste en 5 halls principaux (halls A, B, C, D et E) qui sont de largeurs différentes, en alternance.

Les halls F, G, H et I se distinguent nettement des halls principaux par leurs dimensions plus étroites. Ils ceinturent presque les halls A à E et constituent une zone tampon entre le noyau et les limites de l'ensemble.

A l'est, côté rue de Commandant Marchand, deux bâtiments sont perpendiculaires aux halls principaux. Ils abritent les ateliers 2 et 3, leur dénomination ayant été simplifiée suite à leur changement constant de destination.

L'atelier 1 s'adosse parallèlement au hall A. Celui-ci est davantage orienté vers les ateliers 1 et 2 qui se distinguent par leur position vis-à-vis des halls B à E.

La place du côté de l'entrée de la rue du Commandant Marchand est joliment disposée. Avec le pavillon indépendant de la direction, elle vient interrompre l'alignement des bâtiments des ateliers et des fournitures. Le comble mansardé du pavillon, avec ses deux versants (terrasson et brisis), se distingue des autres couvertures mais aussi par ses matériaux : ardoise et joints en zinc. L'accès au hall central C se fait depuis cette place.

La vision des couvertures du dépôt permet de comprendre son organisation et les différentes fonctions intérieures. Ses qualités architecturales sont marquées par la cohérence entre fonction et aspect extérieur.

### ***Les façades*** (Annexes n° 11 à 21)

L'ensemble de la halle est enveloppé de façades en pierre calcaire suivant la tradition bordelaise du moment. La structure des halls en fer est, soit dissimulée ou encastré dans la maçonnerie, soit mise en évidence en second plan. L'utilisation de pierre calcaire était fréquente à Bordeaux jusque dans les années 1950. Les pierres étaient extraites, en général, des carrières de l'Entre-deux-mers (Frontenac), des environs de Langon (Saint-Macaire), du Bourg ou de Saint-Emilion.

A partir 1852, la voie ferrée de la Compagnie Paris-Orléans permit l'introduction de pierres de l'Angoumois et du Saintonge, réputées pour leur dureté et leur clarté, d'aspect blanc ou gris, et qui présentait surtout l'avantage d'être plus lisse. La provenance des pierres ne pourra être confirmée que lorsqu'on aura retrouvé les éléments autour de la construction des bâtiments.

L'aspect blanc des façades sur les clichés anciens est peut-être aussi dû à la couleur blanche qui était appliquée sur certains bâtiments autour du dépôt comme en témoigne celui de la crèche-garderie sur le Bld Antoine Gautier (fig.49).

***La façade de la rue du Commandant Marchand*** (Annexes n°11 à 21)

La façade du dépôt sur la rue du Commandant Marchand constitue la façade principale. C'est par elle que se faisait l'accès des tramways dans la halle et celui au bâtiment de direction. Un portail est visible sur d'anciens plans et sur des photographies anciennes, portail qui permettait de fermer la cour devant de la halle.

La façade est aussi orientée vers le Bld Antoine Gautier et la rue des Pêcheurs où sont les installations du dépôt Lescure. La photographique prise peu après la construction montre bien la fidélité de la réalisation avec les plans retrouvés.

Les bâtiments des ateliers n<sup>os</sup> 1 et 2 sont de même hauteur. La façade est constituée, de bas en haut, d'un soubassement mouluré, de trumeaux avec grandes fenêtres ou fenêtres jumelées, d'un bandeau en légère saillie et d'une corniche savamment moulurée.

La façade est divisée en travées par des poteaux de fer encastrés. Les ailes, avec leurs têtes de rivets, sont visibles au niveau du panneau, mais disparaissent derrière le socle et la corniche.

Les fenêtres sont encadrées par des chaînages harpés, légèrement en saillie et surmontées d'un linteau. La menuiserie est posée sur un massif saillant en pierre. Le linteau se compose d'une plate-bande en pierre soutenue par un fer en U, boulonné avec un autre fer moisé à l'intérieur. Un corbeau de pierre mouluré, en haut du jambage, constitue l'élargissement de l'appui du linteau en fer.

Le fer, en tant qu'élément moderne, constitue la structure principale du hall et a été engagé dans la maçonnerie traditionnelle. Le mélange des deux matériaux est connu dans le Bordelais, mais principalement avec l'emploi de la brique pour les bâtiments industriels et les marchés (cf. les bâtiments du port de Bordeaux, autour du bassin à flot, ou le marché des Douves près du marché des Capucins).

La maçonnerie de pierre n'est pas seulement décor mais aussi un élément structurel. Elle sert de contrevents entre les poteaux des portiques de la structure métallique.

Les portiques en fer intérieurs sont perpendiculaires aux façades. Ils stabilisent la maçonnerie et remplacent les murs de refend.

Les menuiseries des fenêtres, encore d'origine, sont en bois. Les petits bois, en revanche, sont en fer de type serre. Le mélange des matériaux se poursuit dans la menuiserie.

La création d'un étage dans le bâtiment de l'atelier 3 a été accompagnée d'un rehaussement des ouvertures. Seule une travée a été conservée.

La cohérence entre les deux bâtiments de l'atelier 2 et 3 est encore plus soulignée dans la composition des pignons. Les pignons « extérieurs » de l'ensemble (pignon sud de l'atelier 2, côté Bld Georges Pompidou, et pignon Nord de l'atelier 3, côté bras nord de la Devèze) sont des pignons, dits « à échelons » ou « pas de moineau ». Cependant les pignons « intérieurs » étaient en saillie sur la couverture. A l'extérieur, celle-ci est cachée derrière le pignon à échelons.

Selon les plans et les photographies anciennes, les pignons nord des ateliers 2 et 3 et le pignon sud de l'atelier 3 sont constitués d'un groupement de trois baies, dit triplet, avec arcs en plein cintre. Les baies latérales sont plus petites. Les trois baies sont divisées par un linteau intermédiaire qui en crée des fenêtres rectangulaires en partie basse. Cette composition sera le départ d'un programme d'ouverture des façades nord, ouest et sud<sup>132</sup>.

Seul le pignon nord de l'atelier 3 est conservé. Le pignon sud est caché sous l'extension du bâtiment d'administration. Le pignon nord de l'atelier 2 a été entièrement remanié. Seules trois fenêtres rectangulaires au rez-de-chaussée ont été conservées. Les baies en plein cintre ont été remplacées par un bandeau de fenêtres encadré d'une structure en béton. La demi-lune est également une création neuve. Le pignon sud de l'atelier n'a jamais eu d'ouvertures du fait de l'adossement de la sous-station électrique.

Le bâtiment d'administration est situé entre les deux ateliers symétriques de la halle Lescure. Il contraste avec eux par sa hauteur, le toit mansardé et la composition des façades. Il abrite des bureaux. Les fenêtres sont donc à la taille idéale pour cet usage. Les façades avaient initialement une composition symétrique. La symétrie est seulement conservée du côté de rue du Commandant Marchand. Elle a été ruinée du côté de la place de l'horloge par les remaniements successifs.

Le bâtiment se démarque également par la distance avec les ateliers comme le montrent les plans et les clichés anciens. Son aspect rappelle les villas des riches industriels de la Belle Epoque. C'était certainement la volonté de la Compagnie française des Tramways Electriques dans sa présentation aux Bordelais, soucieuse de donner à sa direction, un siège adapté.

---

<sup>132</sup> Cf. *infra*.

L'extension ou la surélévation entre le bâtiment d'administration et l'atelier 3 a effacé cette distinction et cette hiérarchisation. La composition initiale a été ainsi banalisée. Néanmoins la façade en extension respecte le vocabulaire des bâtiments primitifs dans la pierre de taille, les corniches et les linteaux de fer.

***La façade côté bras Nord de la Devèze (Annexes 22 à 26)***

La façade au long du bras Nord de la Devèze est composé de quatre parties :

1. Le pignon de l'atelier 3 avec le triplet et le pignon à échelons.
2. Le pignon du hall G avec une ouverture qui est à l'identique de la baie centrale avec l'arc en plein cintre du triplet.
3. La façade gouttereau du hall H avec des fenêtres rectangulaires jumelées issue des baies des pignons à l'échelon.
4. Le pignon du hall I qui est à l'identique de celui du hall G.

La cohérence architecturale de la façade, dans ses différentes parties, est évidente.

La conception des baies est remarquable. Elles ont été conçues à partir du triplet du pignon de l'atelier 3. Les éléments en chaînage de cette baie, l'appui et les linteaux en fer de la façade principale sur la rue du Commandant Marchand ont été réemployés. La menuiserie des fenêtres présente également un mélange d'éléments en bois et en fer.

Le principe des poteaux de fer apparents a été maintenu. Le soubassement mouluré est identique à celui des façades des ateliers.

Le mur gouttereau n'est pas parallèle à la toiture qui est derrière. La ligne de couverture, au bas de la pente, monte tandis que l'acrotère avance par gradations. Sur ce point, on constatera que l'architecte a cherché à demeurer toujours dans une expression architecturale prenant en compte les contraintes du projet. Il s'est montré soucieux d'harmoniser les solutions sans pour autant chercher à les masquer.

Une autre solution aurait été de prendre le point le plus haut et de garder l'acrotère sur une seule ligne de hauteur. Les deux pignons à échelon, qui encadrent le mur gouttereau, gardent ainsi la même hauteur par rapport à celles, identiques, des faitages des halls G et I. Le nombre d'échelons des deux pignons est différent et compense ainsi l'acrotère qui s'élève du mur gouttereau.

Cette différence entre les pignons à échelons ne peut être appréciée qu'à distance. Le pignon « amputé » du hall G est en retrait par rapport à la rue du Commandant Marchand, le grand pignon de l'atelier 3 formant l'angle. A celui de la rue Doumerc, le pignon du hall I est complet.

***La façade ouest, rue Doumerc*** (Annexes 27 à 30)

La façade sur la rue Doumerc constitue le mur gouttereau du hall I et se prolonge sur tout son cours. Elle présente 17 travées uniformes qui créent un effet sans fin. Sa longueur est rythmée par les poteaux de fer apparents et les fenêtres jumelées, identiques à celles du mur gouttereau sur le bras nord de la Devèze. Son effet continu est aujourd'hui perturbé par l'existence d'un grand portail sur la largeur de deux travées.

***La façade sud, Bld Georges Pompidou*** (Annexes 31 à 33)

Le flanc sud de la halle est très hétérogène, contrairement aux trois autres. Ces derniers avaient été conçus dans un souci d'une grande harmonie. Quoi qu'il en soit, tous venaient enserrer le noyau de métal afin de le rendre presque invisible.

Cette différence s'explique du fait que le côté sud se trouvait sur des terrains vagues, non aménagés, dépourvus de rues, seulement traversés par le bras sud de la Devèze. Ces terrains furent en effet, on l'a vu, achetés après la construction de la halle. Il est fort probable que cette extension était prévue à l'origine du projet. La conception des halls et des ateliers, ainsi que leur aspect quasi-provisoire, donnent une impression de situation en attente. Il était ainsi possible de poursuivre le hall I et l'atelier 2, comme de multiplier les halls ensuite.

Le cours de la Devèze a limité là le dépôt initialement prévu. C'est là la raison du biais aujourd'hui visible. La vue aérienne montre une couverture à deux versants continus et parallèles à celle du hall A. Elle a été interrompue obliquement ce qui a conduit au vaste pignon à échelons actuel. C'est ce principe qui fut appliqué sur la façade sur le bras Nord de la Devèze. L'interruption de la couverture a permis là de créer un mur pignon en symétrie. Une fois encore, l'architecte a su transformer une situation géométriquement complexe en une expression architecturale convenable et harmonieuse.

L'angle sud-est était aussi occupé, rappelons-le, par une station électrique du côté des boulevards, telle qu'elle apparaît sur les plans d'implantation et les plans masse en 1899. Il s'agissait là d'une contrainte supplémentaire à respecter.

### **c) Intérieurs** (Annexes 34 à 62)

#### ***Disposition de la halle*** (Annexe 34)

Le plan de la halle est conforme à son aspect extérieur. Il n'a pas été modifié depuis la construction en 1900. Seuls les aménagements intérieurs des ateliers ont été réalisés suivant l'évolution du mode de transport et les techniques employées pour les tramways et les autobus.

L'extension du pavillon de la direction est plus visible. Cette modification a effacé la conception initiale d'un bâtiment clairement distinct des autres. Elle ne peut être valablement appréhendée qu'au regard des façades décrites plus haut.

L'ancien plan est figuré par un graphisme dans lequel on distingue trois zones différentes, en parfaite adéquation avec la forme du toit :

Les halls A à I sont figuré en bleu, avec une coupe du bâtiment. Celle-ci met en évidence l'alternance des différentes nefs et leurs couvertures. Les ateliers sont en rouge et le pavillon de direction en vert.

#### ***Structure de la halle*** (Annexes 35 à 62)

Chaque hall est construit sur la base d'une succession des portiques à fermes en treillis formant travées.

Les portiques comportent deux poteaux et une ferme. Ces fermes portent les pannes sablières, les pannes intermédiaires et la panne faîtière. Les pannes supportent le chevronnage en bois et la couverture en tuiles mécaniques, dite « de Marseille », posées sur tasseaux.

L'ensemble de la structure est contreventée par des palées de stabilité entre chaque poteau. La maçonnerie extérieure des façades sert également de contreventement aux travées.

La stabilité est assurée par les poteaux encastrés dans les plots en béton du sol et les versants de la toiture, contreventés par des ciseaux type croix de Saint-André.

La structure primaire de la halle de Lescure est en fer. La portée des fermes des halls A à E est de 15,80 m, 18,80 m ou 33,8 m.

La maçonnerie de pierre a une fonction secondaire. Elle se réduit à une enveloppe. Elle ne porte ni les couvertures, ni les planchers et sert uniquement de contreventement aux travées.

Ce contreventement aurait tout aussi bien pu être assuré par des palées ou des ciseaux. Les murs des façades sont stabilisés par des portiques qui remplacent les murs de refend. Ainsi, la halle reste sans cloisonnement.

#### -La structure en fer

La halle de Lescure présente une grande habileté dans la construction métallique industrielle. Les éléments constructifs, tels que poteaux en caisson, palées, fermes, arbalétriers et pannes, sont en treillis. Ces éléments en treillis ont remplacé les piliers plein en fonte habituels, moulés en atelier.

Ils sont composés des barres de fer de profils standard en L, en I ou en T, issus d'une fabrication de masse. Ces profils ont été assemblés de sorte à correspondre à tous les types d'assemblages recherchés. L'introduction du rivet et du boulon, comme moyen d'assemblage des profilées, a permis la création d'éléments constructifs de toutes formes et de toutes dimensions.

La construction est modulaire et répétitive. La base de chaque élément est triangulaire, élément géométrique indéformable.

Les éléments porteurs, tels que poteaux, pannes sablières et entrants, profilés en H, sont constitués de fers plats assemblés par des cornières rivetées.

La ferme est constituée :

- d'une membrure supérieure (arbalétrier).

- d'une membrure inférieure (entrant).

Entre les deux, se trouve l'âme qui est constituée de montants, d'un poinçon (montant sous faîtière) et de diagonales.

#### -La fondation

Le plan primaire de la fondation est constitué d'une grille régulière de semelles isolées. Ces plots sont en béton armé et portent les poteaux des portiques. La taille des plots varie selon la charge.

Les murs périphériques reposent sur des semelles filantes, élargies sous les poteaux et encastrées dans la maçonnerie.



Les fondations, situées le long des bras de la Devèze reposent sur des murs de soutènement.

Les berges de la rivière ont été d'abord consolidées par un mur de soutènement posé sur pilotis de bois, enfoncés dans le sol pour consolidation. Les têtes des pilotis sont liées entre elles par des rails, dits « américains », et des armatures en fer (fenton rond). La partie haute des pilotis est couverte par une charge en béton sur laquelle reposent les assises de pierre.

Dans les halls B et D, ainsi que dans le bâtiment de l'atelier 2, on découvre une fosse de visite, creusée dans le sol, de 25,50 m sur 40 m et d'une profondeur d'1,52 m.

Dans chaque fosse, on retrouve une succession de murets en pierre d'Angoulême (1,80 m sur 0,30 m), espacés entre eux d'1,20 m, pour permettre la circulation des techniciens chargés de l'entretien des tramways. Ces murets soutenaient des rails pour les voitures et des passerelles en platelage de bois pour la circulation des agents.

A l'est et à l'ouest, des escaliers en pierre donnaient accès aux fosses de visite. Des fosses pour les voies des transbordeurs furent réalisées sous les halles périphériques F, G et I.

#### -Le bâtiment administratif

Il est construit de façon traditionnelle :

-Les murs extérieurs sont contreventés par des murs de refend à l'intérieur.

-Les fondations sont en semelles filantes.

-La réalisation d'un sous-sol a permis l'aménagement de caves dont les plafonds sont en poutres de fer de profilées en H, reliées entre elles par des voûtains de brique.

#### -L'éclairage naturel

L'éclairage naturel est assuré par la conception des multiples nefs, leurs orientations et leur hauteur. Il est apporté par des sources diverses :

-Bandeaux vitrés entre les pannes sablières.

La coupe perpendiculaire de la halle montre une alternance de halls larges et étroits, dont les couvertures, respectivement basses et hautes, offrent un espace entre les pannes sablières. Ces espaces, ouverts vers l'extérieur et fermés par un bandeau vitré, permettent une entrée latérale de la lumière.

#### -Les lanterneaux

Les halls B et D comportent des gouttières placées sous les bandeaux vitrés, si bien qu'ils ne bénéficient pas de l'éclairage latéral. Cet inconvénient a été compensé par un éclairage zénithal, c'est-à-dire par l'introduction de lanterneaux qui rehaussent une partie de la faîtière.

#### -Les pignons

Les pignons des halls A-B, qui se trouvent au-dessus des toitures voisines, offrent un large triangle vitré, exposé aux vents. Il a fallu renforcer cette surface fragile par des palées ou wind-bracings et par des poutres treillis.

#### -Les fenêtres traditionnelles des façades

Les zones périphériques et les ateliers sont éclairés par des fenêtres. Des linteaux en fer ont été introduits sous les plates-bandes en pierre pour permettre une plus grande surface d'ouverture.

#### -Les verrières

Les verrières de la couverture du hall F constitue une exception ou un ajout tardif.

#### ***Fonctionnement de la halle*** (Annexes 63 à 76)

La halle de Lescure fut, on l'a vu, un dépôt pour les voitures et les motrices des tramways. Différentes zones leur furent dédiées, du simple stationnement à l'entretien en passant par le contrôle et les réparations.

Deux voies furent placées à l'entrée sur la rue du Commandant Marchand, sous le pignon de l'horloge, pour l'entrée et la sortie des véhicules. Elles passèrent, on le sait, à 4 voies qui menaient directement à la halle centrale C. Une voie supplémentaire fut ajoutée sur les côtés, qui s'arrêtaient devant la fosse du transbordeur 1, au sud, et du transbordeur 2, au nord. En face, la voie fut continuée dans la halle C.

La halle C a comporté ainsi jusqu'à 6 voies. D'autres furent installées parallèlement, dans les halls D, E et F, au nord, B et A, au sud.

Les halls B et D abritaient, chacun, 11 voies disposées sur des fossés de visite. Le hall E disposait, quant à lui, de 5 voies, le hall périphérique F, 2 voies, éventuellement 3, et, au sud, le hall A, 4 voies.

L'ensemble des voies s'arrêtait devant le hall périphérique I, à l'ouest, du côté de la rue Doumerc. Un transbordeur, numéroté 3, occupa la totalité de la longueur du hall I.

#### Le transbordeur (Annexes 64 à 66)

Les transbordeurs constituaient l'un des éléments principaux de la halle. Il s'agissait d'un véhicule sur rails qui se glissait sous les tramways pour les lever, les transporter, les distribuer et les déplacer vers les différentes voies du dépôt, mais aussi les ateliers nos 1 et 2, du côté de la rue du Commandant Marchand.

#### Le pont roulant (Annexes 67 à 68)

Le pont roulant constituait le deuxième élément important de la halle pour la manutention. Il s'agissait d'un élément constitué d'un pont de fer roulant sur deux grandes poutres disposées longitudinalement sous la charpente de la halle A, mais aussi dans l'atelier n° 2. Le pont était équipé d'une machine qui comportait un mécanisme de levage. Il soulevait les machines ou les moteurs des tramways pour les transporter dans l'atelier de réparation ou pour les remplacer purement et simplement. Les deux ponts roulants sont encore conservés aujourd'hui, témoins émouvants d'une activité révolue.

#### La fosse de visite (Annexes 69 à 71)

Le troisième et dernier élément important de la halle est sa fosse de visite. Chacun des halls B et D, ainsi que l'atelier n° 2, disposait de ce grand bassin. Les rails des voies reposaient sur des murets constituant des plots. Ils comportaient des passerelles entre les voies et des passages pour les agents qui permettaient d'accéder aux voitures pour le contrôle, l'entretien, le nettoyage et les petites réparations.

Les transbordeurs et les voies permettaient le mouvement des tramways dans les deux directions.

Lors de l'arrivée des autobus dans les années 1950, les transbordeurs et les fosses de visite furent progressivement supprimés au profit de vastes espaces de circulation. Pour le meilleur transit des véhicules, l'entrée sur la rue du Commandant Marchand fut doublée par une grande ouverture sur la rue Doumerc et, plus tard, du côté du Bld Georges Pompidou. Cette disposition permit de créer des accès distincts dans l'intérêt d'une circulation plus fluide et plus sûre.

### Les ateliers 1, 2 et 3 (Annexe 72)

Les ateliers 1, 2 et 3 sont adossés à la halle pour permettre une réception plus aisée des véhicules. Les passages entre l'atelier et la halle étaient, sur les anciens plans, encore très étroits pour mieux refermer l'atelier vis-à-vis de la halle largement ouverte sur l'extérieur.

La destination des ateliers n'a, globalement, pas beaucoup changé. Ils reçurent principalement de nouveaux aménagements. Dans l'atelier n° 3, des planchers furent créés, accompagnée de remaniements des façades.

Le bâtiment de direction abritait l'accueil du public, l'administration et la direction des compagnies du dépôt Lescure. Le bâtiment est composé d'un rez-de-chaussée et de deux étages avec combles aménagés. La circulation verticale est assurée par une cage d'escalier. Aujourd'hui, les étages sont également accessibles par l'extension vers l'atelier n° 3.

#### **d) Analyse stylistique**

La halle du dépôt Lescure, conçue en 1899 et bâtie en 1900, est caractéristique de ces grandes halles métalliques nées au milieu du XIXe siècle en Angleterre dont le fameux *Crystal Palace*, vaste structure de fer et de verre qui fut érigée pour la première exposition universelle à Londres en 1851 et qui fit sensation en Europe.

Le mouvement fut marqué en France par les fameuses halles bâties au centre de Paris par Victor Baltard (1805-1874) à partir de 1854 et qui ne seront pas achevées avant 1936. Elles se composaient de 12 pavillons de verre, de plan carré, reliés par de vastes nefs qui inspirèrent le plan des gares futures (gare du Nord, gare Saint-Lazare...). Tous reposaient sur des colonnettes de fonte et étaient couverts de verre et de tuiles mécaniques. Ces halles furent démolies en 1971 et un pavillon nous en conserve le souvenir à Joinville-le-Pont (Val-de-Marne).

Le succès des halles parisiennes de Baltard donnèrent naissance, à travers la France, à une série de bâtiments métalliques pour les marchés couverts et les transports. A Bordeaux, cette architecture fit son apparition d'abord dans les gares, puis dans les marchés. Le premier grand témoignage de halle métallique fut donné en 1852 avec la construction de la gare de la Bastide<sup>133</sup>. Le hall voyageurs était couvert d'une vaste halle de 90 mètres de long, disparue

---

<sup>133</sup> La forte présence britannique sur son sol avait sans doute permis à la ville d'avoir un temps d'avance sur Paris.

par effondrement en 1950. En 1859, elle fut pourvue d'une halle marchandise et d'une halle pour les magasins généraux, démolies en 2014.

Dans le domaine des transports, la grande verrière de la gare Saint-Jean, vaste structure métallique sur poteaux acier, la plus grande d'Europe, réalisée en 1898, constitue un des plus sublimes exemples de virtuosité technique en la matière sur notre continent (fig.64).

Bordeaux avait eu aussi son monument Eiffel à travers le pont ferroviaire réalisé par le célèbre architecte-ingénieur en 1858-1860, dite « passerelle Eiffel ». Classée Monument historique en 2010 après un projet de démolition interrompu en 2008, elle servira au franchissement piéton de la Garonne à l'horizon 2020.

Les halles de Lerme (1867), des Chartrons (1869), des Doutes (1886) constituent d'autres exemples connus de l'architecture métallique à Bordeaux en matière de marchés couverts.

La halle Lescure de Bordeaux s'inspirait, pour sa part, d'un autre bel exemple d'architecture métallique, aujourd'hui disparu : le marché des Capucins (fig.65). Des vues anciennes montrent cette halle qui se composait d'une vaste travée centrale et de travées latérales plus étroites, semblables dans leur motif aux nefs de Baltard. La travée centrale fut conservée lors de la reconstruction du marché en béton dans les années 1960. Les halles du marché des Capucins avaient été conçues dans le cadre de l'Exposition universelle de 1889 à Paris et furent remontées là.

Avec cette halle et la grande verrière de la gare Saint-Jean, la construction métallique manifestait, dans les années 1890, à Bordeaux, une belle vitalité. À la fin de la décennie, la halle Lescure en constituait, en quelque sorte, l'aboutissement avant l'abandon progressif de ce type de structure, au profit du béton ou du ciment armé, au début du XXe siècle.

Avec la grande verrière de la gare Saint-Jean et la passerelle Eiffel, la halle du dépôt Lescure demeure assurément le dernier grand témoin de cette architecture métallique des XIXe et XXe siècles à Bordeaux.

Suivant l'usage constructif du moment, la halle de fer, de verre et de tuiles fut enveloppée de bâtiments et façades de pierre, manière de consolider la structure métallique<sup>134</sup>. La façade sur

---

<sup>134</sup> Les gares parisiennes et bordelaises, étaient précédées ou entourées de façades et logis en pierre (gare Saint-Jean dans les années 1890, gare d'Orsay en 1900). Les marchés couverts et autres hangars du port de Bordeaux disposaient de parties en pierre ou en brique entre les montants métalliques pour une meilleure assise du bâtiment.

la rue Doumerc est ainsi en pierre et reprend le dessin des baies développé sur les bâtiments latéraux (fig.90-91). Cette façade s'achève, à l'instar de ces bâtiments, par un mur pignon à pas de moineau conforme à l'architecture de nombreuses gares du temps et au goût éclectique en vigueur depuis le milieu du XIXe siècle (fig.64). Ces murs pignons évoquent en effet aussi l'architecture flamande ou hollandaise des XVIe-XVIIe siècles. Les influences de cette période s'observent sur d'autres parties du dépôt. La structure métallique de la halle associe merveilleusement, on l'a vu, suivant le goût du moment, aspects techniques et esthétiques<sup>135</sup>.

Les bâtiments latéraux en pierre sur la rue du Commandant Marchand montrent une belle régularité dans le rythme des travées, surtout notable sur le bâtiment des ateliers, à gauche de l'entrée de la halle (fig.72). L'architecte des bâtiments s'est plu à encadrer les baies de chainages harpés suivant la tradition de l'architecture française des XVIe-XVIIe siècles. Les baies présentent au-dessus des linteaux en fonte avec motifs floraux qui masquent les boulons, motifs qui témoignent des préoccupations esthétiques de la Belle Epoque. Les baies du mur pignon du côté de l'entrée de la halle ont été modifiées au milieu du XXe siècle pour plus de clarté, ce qui n'a pas empêché la reprise du motif en demi-lune pour la baie supérieure suivant le dessin d'origine. Le souci esthétique était une fois encore au rendez-vous.

Ces bâtiments révèlent ainsi quelques détails intéressants et de grande qualité qui passent inaperçus pour un œil non avisé. On notera le soubassement joliment profilé, avec bourrelé au-dessus (fig.87), digne des châteaux XVIIIe de la région. La qualité des profils se retrouve également dans les corniches qui surmontent les bâtiments (fig.88).

L'influence de l'architecture française du XVIIe siècle est aussi patente dans le pavillon de la direction des TEOB, à droite de l'entrée de la halle. Il s'agit en effet d'un pavillon carré à la française, avec comble brisé à la Mansart, digne, une fois encore, d'un château du Bordelais. Le pavillon se distingue là par une couverture en ardoise qui vient contraster avec celle en tuile rouge de la halle, conformément aux usages des XVIIe-XVIIIe siècles (fig.3).

La parfaite régularité des travées en façade du pavillon a été mise à mal, au fil du temps, du côté de l'entrée, par la création de nouvelles baies disposées de manière asymétrique. On observera toutefois le souci de conserver une certaine esthétique pour ces dernières avec la reprise des chainages harpés.

---

<sup>135</sup> Cf. ch. précédent.

La marquise en fer au pied du bâtiment est caractéristique du goût de la Belle Epoque pour ce type de constructions, destinées à protéger des intempéries l'entrée des personnels et des visiteurs. Elles se retrouvaient alors sur tout type de bâtiments (maisons bourgeoises, hôtels, gares, bâtiments administratifs...).

L'intérieur du pavillon a conservé, malgré les remaniements successifs de la distribution, l'escalier principal (fig.51) et le couloir central du premier étage (fig.52), avec leur soubassement panneau-té caractéristique de la fin du XIXe et du début du XXe siècle. Le bureau de la direction est resté presque intact avec sa cheminée de marbre et sa porte calfeutrée pour l'intimité des conversations (fig.57). D'intéressantes crémones sur les fenêtres de la cour intérieure (fig.54-55) témoignent à nouveau du souci esthétique des auteurs du bâtiment.

Le bâtiment mitoyen (fig.19), à droite, présente en façade d'intéressantes cannelures dans les deux travées et entre les baies qui marquent là aussi les préoccupations esthétiques du temps, quand bien même il s'agit d'un bâtiment voué au dépôt des tramways. Les baies du rez-de-chaussée, disposées suivant une belle régularité, reprennent en réduction la disposition des grandes baies des ateliers, coiffées du même linteau de fonte à motifs floraux.

Comme on le voit, les bâtiments du dépôt Lescure sont loin d'être aussi négligeables qu'ils paraissent. Ils sont caractéristiques de l'architecture industrielle de la Belle Epoque et méritent toute l'attention des services des TBM et de Bordeaux Métropole, tant pour des raisons patrimoniales qu'historiques.

## **2) Les ateliers**

Les ateliers de Lescure se déploient en périphérie de la halle, ainsi que dans le bâtiment à gauche de l'entrée et dans les pavillons situés sur le flanc gauche de la rue des Pêcheurs. Ils connurent des affectations diverses suivant les périodes et les besoins, comme en témoignent les différents plans du dépôt (fig.187-188, 228-229). Certains clichés nous rappellent les conditions de travail des agents à leur époque (fig.25-28).

## **3) Les espaces de restauration et de loisirs**

A la création de la halle en 1900, il n'existait pas de restaurant pour le personnel. On a vu comment l'établissement créé en 1902 par les époux Carsuzaa (fig.189), 12 rue des Pêcheurs, repris en 1907 par les frères Bergès, garçons de café, en fit office.

Dans le cadre de sa politique sociale, la direction des TEOB décida, en 1919, la création d'une cantine, de l'autre côté de la rue des Pêcheurs, au fond du hall des voitures. Il s'agissait d'un petit local de 2 mètres sur 4 mètres où café et petits pains étaient distribués le matin<sup>136</sup>.

Le personnel souhaita la distribution de soupe et la cantine émigra alors dans un local plus vaste et plus aéré que l'on dota d'une cuisine. On dota également la salle de réchaud pour que les agents puissent réchauffer leur repas. Le réchaud de la cuisine se révéla aussi capable de préparer les aliments : c'est ainsi qu'on élaborait un plat du jour qui, en sus de la soupe, d'un bout de pain et d'un morceau de fromage, constituait un véritable repas. Le réfectoire du dépôt était né et connut une fréquentation croissante. Le plat du jour et celui du lendemain était en effet affiché à l'entrée. Pour éviter la surproduction et diminuer le prix de revient, on institua, au début, un système de jetons qui devint vite superflu, tant la fréquentation augmentait. Il était possible, en effet, de se restaurer à n'importe quelle heure du jour et de la nuit. De cantine, l'endroit devint rapidement un véritable restaurant. L'approvisionnement se faisait depuis le magasin coopératif de la rue.

La salle de restaurant se composait, suivant le plan établi dans les années 1920, de plusieurs rangées de tables standard au centre et sur le côté droit. A gauche de la salle, on avait disposé un vaste comptoir où se trouvaient un percolateur et une caisse enregistreuse pour le règlement des repas et des consommations. Il disposait d'une glacière par derrière. Les agents pouvaient déposer leurs ustensiles de table et leurs aliments dans les casiers établis à l'entrée, en prolongement du comptoir, et à droite de celle-ci. Casiers personnels qui fermaient à clef.

La salle servait ainsi aux repas réguliers des agents et à ceux qui souhaitaient réchauffer le leur. On y servait en moyenne 250 repas/jour, 250 soupes et 400 cafés. La recette journalière variait entre 700 et 1000 francs. Le succès de la salle était qu'il n'y avait pas un moment où elle n'était pas occupée. On n'y venait pas seulement pour manger mais aussi pour discuter, jouer aux cartes, aux dominos ou au jacquet.

Les cuisines se trouvaient entre la salle et une cour intérieure où une petite salle servait de cellier et de réserve. Cour qui servait aussi aux eaux grasses et aux déchets.

Après le repas, les agents pouvaient se détendre dans la salle de lecture voisine qui était séparée par une simple cloison vitrée. On y trouvait sur le flanc droit une bibliothèque

---

<sup>136</sup> Les renseignements sur ce bâtiment et les suivants sont consignés dans l'ouvrage réalisé par la direction des TEOB dans les années 1920, *Les œuvres sociales de la Compagnie française des Transports électriques et omnibus de Bordeaux*, Bordeaux, s.d.



contenant de 400 volumes, dons de particuliers à la compagnie. Tous les types d'ouvrages étaient représentés. Les agents avaient la possibilité de les emprunter pour une huitaine de jour. De petites amendes étaient appliquées aux retardataires. 40 à 50 ouvrages étaient ainsi empruntés par semaine et aucun ne manqua jamais à l'appel.

On avait disposé au centre une vaste table où se trouvaient différents journaux et revues. Des petites tables servaient au fond à la correspondance individuelle.

Outre les bâtiments décrits ci-dessus, le dépôt Lescure se composait de bâtiments sur la rue des Pêcheurs et sur le Bld Antoine Gautier, aujourd'hui disparus, mais qui furent longtemps des composantes essentielles du site que nous avons souhaitées évoquer ici.

#### **4) Le magasin coopératif**

Le magasin coopératif fut créé en 1920 par la direction des TEOB. Il se trouvait à l'angle de la rue des Pêcheurs et du Bld Antoine Gautier, futur emplacement des locaux commerciaux de la CGFTE, en vis-à-vis de la crèche du personnel. L'entrée se faisait sur la première rue (fig.46-47).

Il s'agissait de fournir aux agents des denrées et articles de consommation courante au meilleur prix. Ce magasin n'avait aucun but lucratif, les prix de vente et d'achat étant calculés avec une faible marge. Le petit bénéfice était réparti entre les sociétaires. Tout agent était sociétaire moyennant le versement d'une caution de 50 francs. Ses achats étaient portés sur un carnet individuel et ne devaient pas dépasser le bonus accordé.

Le magasin était aussi ouvert aux personnes extérieures à la compagnie.

Une cloison transversale le séparait de la réserve des marchandises. Les substances inflammables (pétrole, essence) étaient conservées dans un local séparé. L'approvisionnement était assuré par des fournisseurs et par des achats aux marchés. Dans ce cas, il était possible d'employer le matériel de transport de la compagnie.

Le personnel était composé de 5 agents : le gérant, la caissière et 3 vendeurs. Le magasin était ouvert de 8h30 à 12h et de 14h30 à 19h ; les dimanches et jours fériés, de 8h30 à 12h.

Il servira de local commercial après-guerre et sera démoli au début du XXI<sup>e</sup> siècle (fig.245-247).

### **5) La crèche-garderie**

En 1922, la direction des TEOB décida la création d'une crèche pour une quarantaine d'enfants du personnel. Inaugurée en 1923, elle se trouvait à l'angle droit de la rue des Pêcheurs et du Bld Antoine Gautier, à l'emplacement de l'ancien n° 53 de celui-ci, acquis en 1919. Devant le succès de l'installation, le bâtiment fut étendu en 1924, doté d'une garderie, sur le terrain du n° 51, acquis en avril<sup>137</sup>. Il était précédé, à l'angle des deux artères, d'un vaste jardin sablé (fig.49-50) qui se voulait une plage miniature durant l'été pour la plus grande joie des tous petits. Ce bel édifice Art Déco subsiste, dégradé, encore de nos jours (fig.123-124).

Le but de cette crèche-garderie était de permettre de garder les enfants pendant le travail de leur mère et de leur donner « les soins les plus éclairés et les plus vigilants en utilisant, à son profit, tous les avantages de la puériculture » (sic).

La compagnie souhaitait pour sa crèche, un bâtiment clair, aéré et confortable. Construit en ciment armé, il fut orné en façade d'une fresque décorative au-dessus des baies, aujourd'hui disparue. Afin de faire entrer un maximum d'air et de lumière, de vastes baies furent établies, que des stores roulants permettaient de réduire.

A l'intérieur, une succession de pièces spacieuses et hautes de plafond répondaient au souci de modernité des lieux. Cet état d'esprit était patent dans les angles arrondis et le sol couvert d'un revêtement souple et insonore, sans doute du linoléum. Chaque salle fut dotée d'un mobilier approprié.

L'entrée se faisait sur le Bld Antoine Gautier, marquée par une avancée. On pénétrait dans alors dans un des trois dortoirs où les enfants étaient classés suivant leur âge : dortoir des petits (de 1 mois à 1 an) ; dortoir des « moyens » (plus de 1 an) ne marchant pas encore ; dortoir des «grands».

Une salle de jeu communiquait avec les deux grands dortoirs et ouvrait sur le jardin sablé.

Le bâtiment annexe ou garderie en retour était dévolu aux grands enfants. Il était doté d'une salle de jeu qu'un mobilier adéquat permettait de transformer en réfectoire. Une petite cuisine voisine permettait d'assurer la préparation des biberons, bouillies, soupes et autres laitages. Au premier étage, un dortoir occupait deux grandes pièces. Il voisinait avec une chambre de repos et le bureau de la surveillante.

---

<sup>137</sup> Sur ces terrains, cf. ch. *Les origines du dépôt Lescure*.

L'ensemble des bâtiments fut peint dans des couleurs claires plaisant aux enfants (blanc, bleu et rose pastel).

L'établissement était ouvert tous les jours, sauf le dimanche, de 6h à 21h30. Les enfants étaient admis de 1 mois à 3 ans. Le service était assuré par une directrice, infirmière-major de la Croix Rouge, 1 médecin, 3 infirmières et 6 berceuses. Les enfants étaient soigneusement examinés avant leur admission.

A son arrivée, l'enfant était lavé et changé. Ses vêtements étaient placés dans un panier et lui étaient restitués le soir. Les plus grands portaient un bonnet et un tablier.

Des jeux, des chants, et autres passe-temps inventés par le personnel, occupaient la journée des enfants. Les plus grands déjeunaient à 11h 30 et goûtaient à 15h30. Un souper était servi à 18h30. Les repas étaient soigneusement adaptés aux enfants. Les nouveaux nés recevaient leur biberon quatre fois par jour (à 9h, 12h, 15h et 18h). Le lait était stérilisé au bain-marie, conservé dans une glacière et réchauffé lors de l'emploi.

On imagine, dans ces conditions, l'attrait exercé par ce lieu sur les enfants comme en témoignent divers clichés (fig.51-56). Il en allait de la réputation de la compagnie.

Les préoccupations sociales des TEOB autour des enfants s'étendirent à la création d'une colonie de vacances à Lacanau en 1922 également (fig.61-63)<sup>138</sup>.

En prolongement de la crèche-garderie, la direction des TEOB lança la création de logements sociaux financés à l'aide de son association «La Rûche».

## **6) «La Rûche» et les logements sociaux des TEOB**

Créée en 1908, la «Rûche» était située dans un logis en rez-de-chaussée sur le Bld Antoine Gautier, mitoyen de la crèche-garderie (fig.57). Son épinglette rappelait sa mission de solidarité (fig.281)<sup>139</sup>.

C'est en effet en 1908 que la direction des TEOB invita ses agents à former une société privée, destinée au financement de la construction de maisons à bon marché suite à l'adoption, en avril, de la loi Ribot qui avait pour but l'accession à la propriété des travailleurs. Elle devait servir d'intermédiaire entre les agents et la *Société de crédit*

---

<sup>138</sup> Idem, p. 31-49.

<sup>139</sup> Sur la politique sociale des TEOB, cf. ch. *La vie au dépôt Lescure, des origines à nos jours.*

*immobilier de la Gironde*, société chargée de l'application de la loi. Les versements des agents à cette société étaient garantis par «La Rûche»<sup>140</sup>.

Furent ainsi bâtis, quatre groupes de maisons (fig.58-60) : le groupe *Eugène Résal*, du nom du directeur des TEOB, en 1908 ; le groupe *Léon Bourgeois* en 1909 ; le groupe *Alexandre Ribot* en 1910 ; et le groupe *Albert Decrais* en 1912. Ils formaient un ensemble de 29 maisons autour du dépôt Lescure, du type de l'échoppe bordelaise, dont 10 comportait un étage.

Cette politique de logements sociaux se poursuivit après la guerre et de manière plus avantageuse encore. Devant la crise du logement et la difficulté des ménages à ce moment, la compagnie décida d'avancer à ses agents désœuvrés, tout ou partie des fonds nécessaires à la construction de la maison, moyennant le versement de petites mensualités.

Le nombre de maisons sociales atteignit ainsi 45, répartis entre trois nouveaux groupes : *Parc de Lescure* à Bordeaux, *Sacré Cœur* à Caudéran, *Domaine de Sainte-Germaine* à Bruges. Les maisons étaient classées suivant l'importance du ménage, avec ou sans enfants, et du nombre de ces derniers. Elles étaient dotées de jardins, avant et arrière, le premier étant d'agrément, le second servant aux cultures maraichères. On y trouvait aussi hangars, ateliers et volières.

---

<sup>140</sup> Pour le détail complet de cet établissement, cf. *Les œuvres sociales de la Compagnie française des Tramways Electriques et Omnibus de Bordeaux*, Bordeaux, s.d., p. 71-80.

### **Conclusion : La halle Lescure. Quelles perspectives ?**

Conçue en juillet 1899 et bâtie au cours de l'année 1900, la halle du dépôt Lescure constitue, avec la grande verrière de la gare Saint-Jean, sa consœur immédiate (1898), le dernier grand témoignage de l'architecture métallique, si en vogue en France du milieu du XIXe au début du XXe siècle, à Bordeaux.

Centre historique de l'évolution des transports de la ville depuis l'origine (tramways, trolleys, autobus), la halle présente des qualités architecturales indéniables, que cela soit dans sa structure métallique, qui porte encore le témoignage d'activités anciennes (transbordeur et pont roulant notamment), ou de son enveloppe de pierre. Si les usages successifs, qui répondaient aux besoins du temps, ont parfois altéré le parti initial, ces qualités sont néanmoins toujours visibles aujourd'hui pour l'œil avisé.

Outre les aspects historiques et architecturaux, on a vu comment le dépôt Lescure fut au cœur des débats sociaux du XXe siècle en matière de transports à Bordeaux et sa halle centrale, le témoin de ces avancées, tels qu'en témoignent certains clichés. On ne saurait donc aborder la halle Lescure sans considérer tous ces éléments.

Si le dépôt a vu disparaître nombre de ses bâtiments (service commercial sur le Bld Antoine Gautier, menuiserie et garage couvert de la rue du Commandant Marchand...), la conservation de la halle centrale, son cœur d'activité, paraît essentiel à la préservation de son identité. Objet de premiers travaux de consolidation dans les années 1990, quand bien même la structure demeure fragile aujourd'hui, des solutions de rénovation et de mise en valeur existent cependant.

La halle Lescure s'inscrit, en effet, dans le patrimoine industriel par sa haute technicité, son esthétique et sa rareté. Sa conservation globale est souhaitable et justifiée. Elle nécessite à ce titre, d'être reconnue et classée par l'Etat comme monument historique. Nous espérons que cette étude aura contribué à sa préservation dans l'intérêt du patrimoine métallique des XIXe-XXe siècles à Bordeaux, si malmené jusqu'à présent.

## **Bibliographie**

ARMITAGE LEE Nathaniel : *Origines et descendance des Johnston de Bordeaux*, Bordeaux, 1984.

BAUDY Francis : « Les œuvres sociales des TEOB », 1<sup>ère</sup> partie, *Le Petit Augustin*, n° 10, mars-avril 2008, p. 6.

BAUDY Francis : « Les œuvres sociales des TEOB », 2<sup>e</sup> partie, *Le Petit Augustin*, n° 11, mai-juin 2008, p. 7.

BAUDY Francis : « Le dépôt de Lescure », *Le Petit Augustin*, n° 45, janvier-février-mars 2015, p. 11.

DABITCH Christophe : *Bordeaux. Le tramway*, collection « Mémoire d'une ville », Bordeaux, 2004.

FROELICHER Alexandre : *Les transports publics à bordeaux. De la traction animale à la traction électrique : développement et financement de l'innovation technologique 1850-1914*, thèse d'histoire contemporaine, Paris-IV Sorbonne, 1990.

L'HOST Hervé – TRECALLE Guy – VERGER Richard : *Histoire des tramways, omnibus, trolleybus et autobus à Bordeaux*, Bordeaux, 2003.

TILLET Val – BAILLON Jacques : *Tramways de Bordeaux*, Bordeaux, 2003.

*Les œuvres sociales de la Compagnie française des Tramways Electriques et Omnibus de Bordeaux*, Bordeaux, s.d.

**Sources****Archives Transports Bordeaux Métropole**

Pièces diverses non cotées en attente de versement aux Archives Bordeaux Métropole

**Archives Bordeaux Métropole**

Clichés anciens : XVI B 37/1, XVI B 37/2

10 Fi 24, 25, 26 et 27

Clichés contemporains : 600 O 1511 et 1514

570 W 370 à 374, 384

**Documents** :

1 G 74, 75 : Matrices cadastrales

1 G 137-140 : Permis de construire (1913-1927)

570 W 227 : Sinistres de 1986 et 1987

570 W 384/2 : Dépôt Lescure (années 1990)

600 O 706 : Dossier « Dernier tramway » et pièces diverses bus (1958)

600 O 756 : Pièces diverses (années 1950 et 1960)

600 O 1427 : Inauguration des lignes de bus par la CGFTE (1958)

600 O 1432 : Actes de mutations XXe siècle. Pièces diverses

600 O 1438 : TEOB. Dossiers divers (1919-1960)

600 O 1511 : Procès-verbaux des assemblées générales de la CGFTE

600 O 1698 : Actes de mutations XXe siècle

600 O 1758 : TEOB (pièces diverses). Dossier « Lescure, affaires anciennes »

600 O 1951 : TEOB (pièces trolleybus et bus, années 1930)

600 O 2025 : Plans divers. Etats des bâtiments de Lescure. Œuvres sociales

600 O 2257 : Permis de circulation. Règlement d'exploitation (années 1950-1960)

600 O 2362 : Plans divers

600 O 2394 : Cliché salle des machines

600 O 2395 : Clichés dépôt Lescure (années 1930-1940)

### **Archives départementales de Gironde**

5 M 267 : Chemin et rue de Lescure. Pièces diverses

5 M 43 : Chemin de Doumerc. Pièces diverses

3 Q 757 : Sommier chemin de Lescure

1 M 616 : TEOB (1882-1913)

1 M 617 : TEOB. Droit syndical

3 E 63 702, 63 704 et 63 720 : Actes notariés Johnston

---