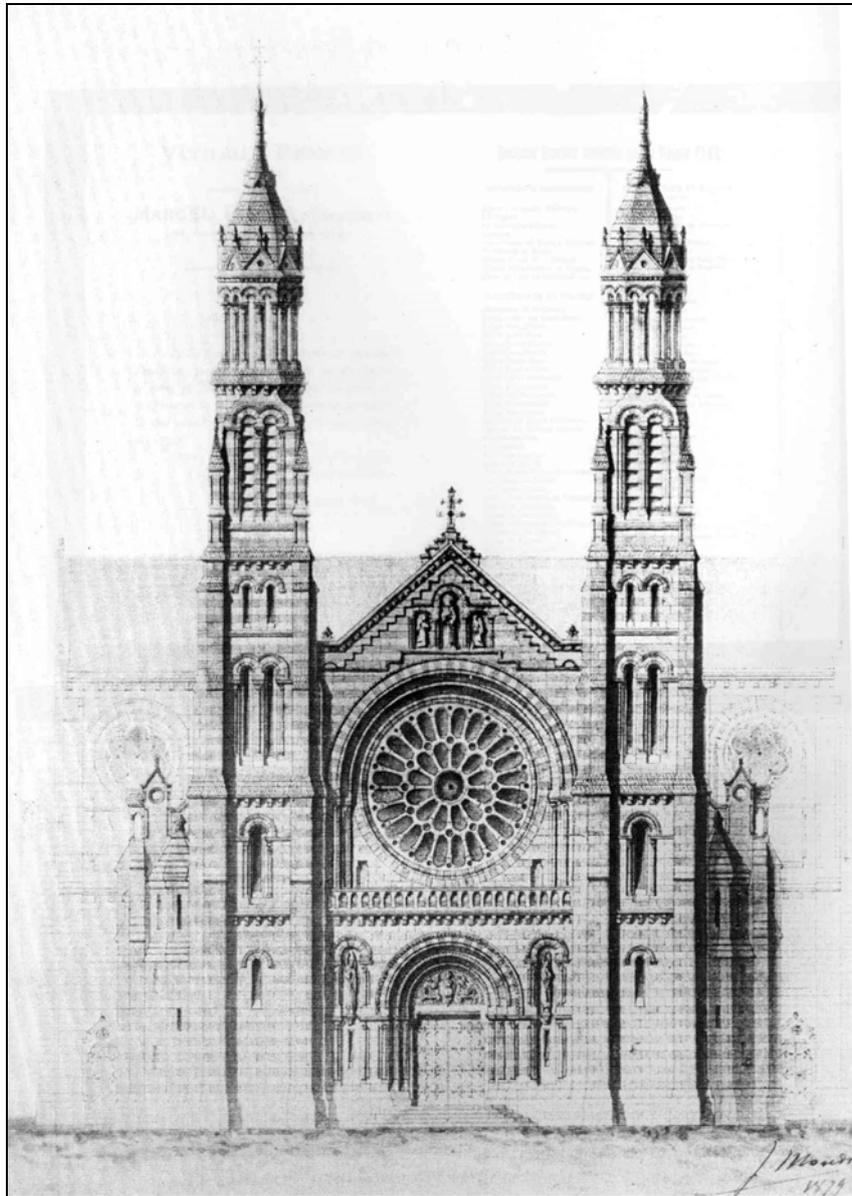


Rapport d'étape de la mission de documentation historique
DDU – Recensement du paysage architectural et urbain



Élévation principale du Sacré-Cœur, J.-J. Mondet arch., 1879, Arch. Mun. Bordeaux.

(tome II)

Sylvain Schoonbaert, chargé de documentation historique
Anne-Laure Moniot, chef de projet de la mission recensement

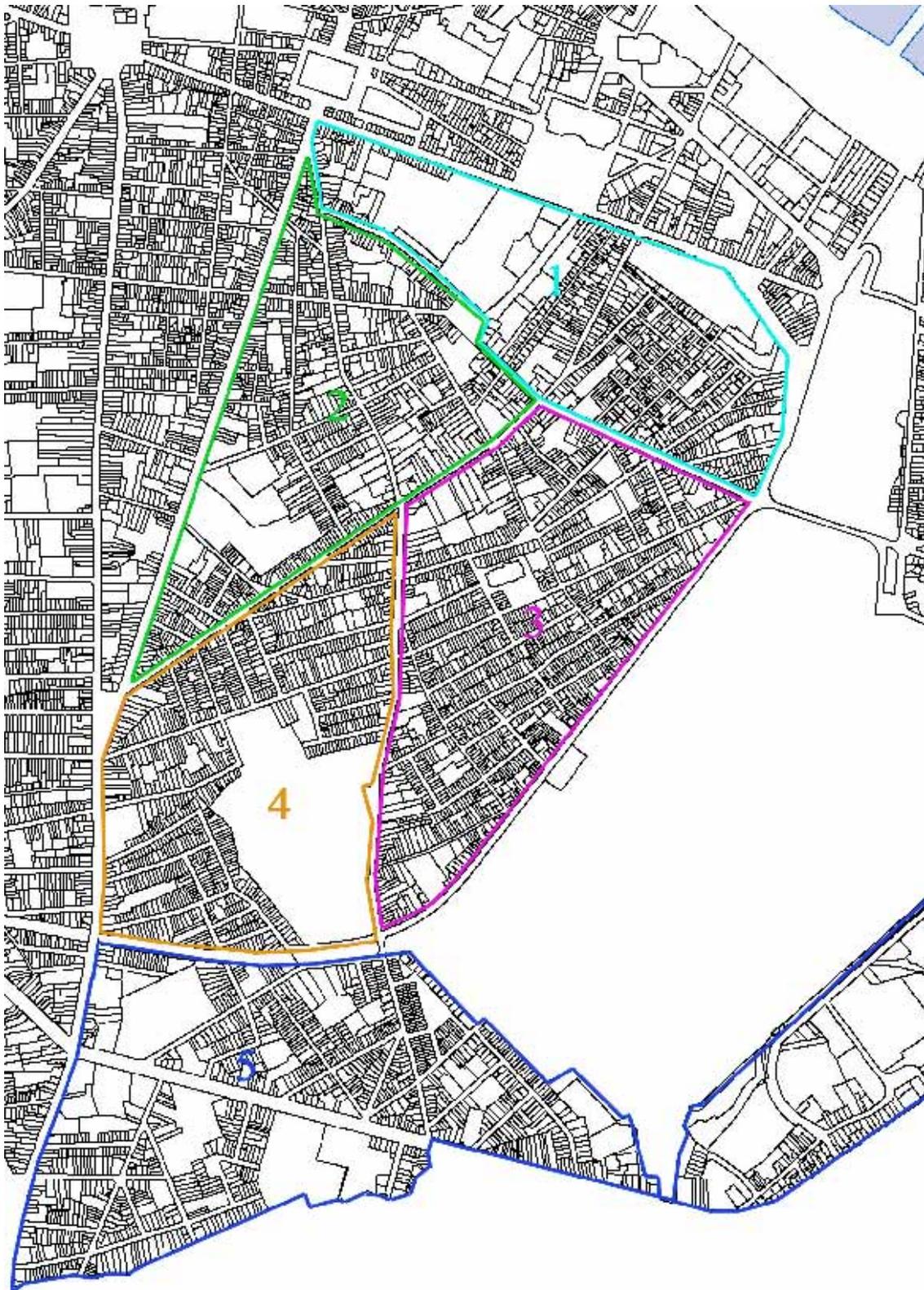
5 juillet 2006

Mairie de Bordeaux
Direction du Développement Urbain
Recensement du paysage architectural et urbain



Topographie historique du secteur
Cours de la Marne / cours de l'Yser / Sacré-Cœur / Nansouty / barrière de Toulouse

Situation des secteurs documentés



Éléments structurant la formation des secteurs et leurs limites
Légende des secteurs

Secteur 1 : Marne

Tissu de faubourg fin XVIIIe siècle, structuré par le cours de la Marne, l'amorce du cours de l'Yser, les limites rurales de Bordeaux au sud, les hospices, le cimetière israélite et l'ancien dépôt de mendicité, ainsi que les corderies à l'est. Les grandes emprises de ces établissements sont encore aujourd'hui, des secteurs de projets.

Secteur 2 : Yser

Tissu de faubourg, fin XVIIIe-début XIXe, structuré par l'axe du cours de l'Yser et son urbanisation vers la campagne, le déplacement du cimetière israélite et l'aménagement de la place Nansouty conditionnent ce territoire traversé par la rue de Bègles, ancien chemin rural, et limité par la rue Malbec et son prolongement. De vastes emprises subsistent dans ces terrains où peu de travaux de voirie eurent lieu : les lotissements n'y sont pas réguliers.

Secteur 3 : Sacré-Coeur

Tissu de banlieue résidentielle et industrielle structuré par le développement de la Compagnie et de la gare du midi dans le dernier quart du XIXe siècle, jusqu'à l'avant-Guerre essentiellement. Il est marqué au sud-est par les emprises des chemins de fer longées par la rue Amédée Saint-Germain. La place du Cardinal Donnet et l'église du Sacré-Cœur, les écoles de la rue Fieffé sont les principaux équipements de ce quartier de lotissements réguliers ou inachevés dans lequel les travaux de voirie et de construction furent très nombreux dès la fin du Second Empire.

Secteur 4 : Nansouty

Tissu de lotissements du XIXe siècle, le développement du quartier Nansouty est conditionné par l'installation de la caserne du même nom (ancienne caserne de Lorraine) sous la Troisième République. Il accueille à la même époque la population des cheminots. L'urbanisation des franges des terrains de la caserne engendre des lotissements dont les rues ont des formes variées. La ligne de chemin de fer de ceinture forme la limite sud de ce secteur.

Secteur 5 : barrière de Toulouse

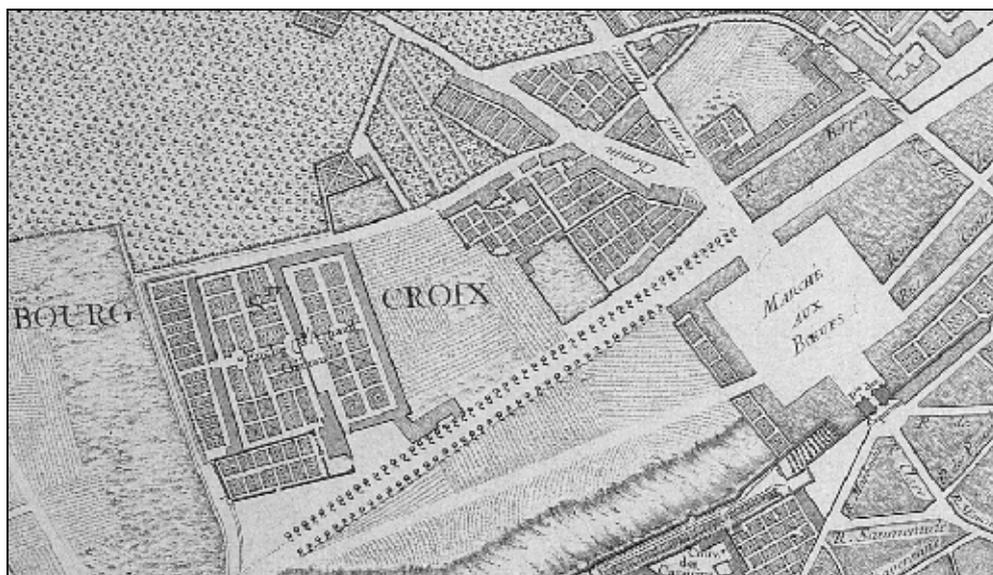
Tissu industriel et résidentiel de la banlieue de Bordeaux agrandie par la création des boulevards (à la fin des années 1860), qui engendrent tout une nouvelle frange urbanisée jusqu'au chemin de fer au nord, et sur la partie en excroissance de Bordeaux qui déborde au sud.

Ce secteur particulier est structuré par le boulevard Albert 1^{er} (ancien boulevard de Bègles), jusqu'à son contact avec la route de Toulouse. La présence du ruisseau d'Ars en conditionne l'urbanisation, ainsi que d'anciennes grandes emprises (magasins des fourrages de la caserne, maisons de plaisance à la barrière, ancienne usine Ford...). Des lotissements fin XIXe (groupe Georges Picot) ou Art déco (place Récapet et rue Bigourdan), ont complété l'urbanisation de ce secteur qui a, depuis, connu d'importantes transformations.

Secteur 8 MARNE

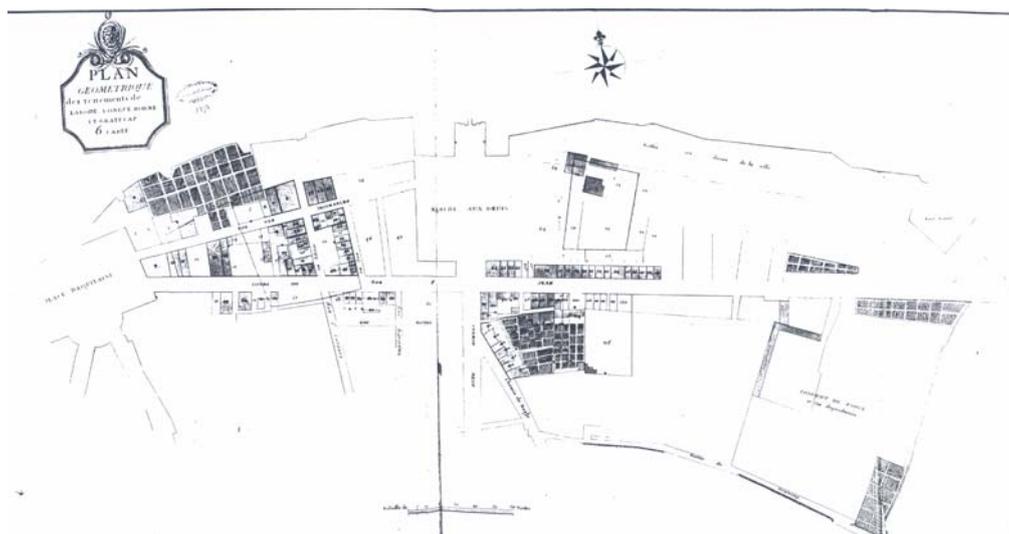
1. - Les grands tracés de l'intendant Tourny, le cours de la Marne et la route d'Espagne :

Aux marges des faubourgs formés par les paroisses de Saint-Michel et de Sainte-Croix mais aussi, au sud-ouest, par la paroisse de Saint-Nicolas, la ville est profondément remaniée, comme du reste dans tout son pourtour, par les travaux d'embellissement du XVIII^e siècle. L'enclos d'Arnaud Guirau, à l'emplacement actuel du lycée Gustave Eiffel, et l'urbanisation qui s'amorce à l'approche du chemin de Bègles dans la ville sont des éléments préexistants à ces travaux.



Secteur marne-01 : Les marges du faubourg Sainte-Croix (AMB, extrait du plan de Lattré, 1755)

À partir du milieu du XVIII^e siècle, deux grands axes vont structurer et limiter ce territoire : le cours de la Marne (autrefois grande rue Saint-Jean) et le cours de l'Yser (autrefois route d'Espagne). Percés perpendiculairement, ils s'imposent sur le tissu rural du faubourg, le premier au devant des remparts ; le second exactement dans l'axe de la place des Capucins et de sa porte (détruite), en perspective sur le clocher de Saint-Michel.



Secteur marne-02 : Plan géométrique des tènements de Larode, Grande Borne et Gratecap (6^{ème} carte de « L'album 1530 : ensemble de plans relatifs à divers quartiers où sont tracés les rues, bâtiments, fiefs ou possessions, terres cultivées, fontaines, etc., Deladoire, dessinateur, seconde moitié du XVIII^e siècle, ADG, 2 Fi 1247-1265)

Fortement marqué par ces grands axes, le faubourg s'urbanise et se densifie principalement au XIXe siècle : assez lentement dans la première moitié et très rapidement dans la seconde. La population de ce quartier sud de Bordeaux est singulière : on y trouve le peuple qui travaille aux marchés, à l'abattoir proche, mais aussi les immigrés espagnols et portugais qui s'y installent en arrivant par la route d'Espagne. Le second temps de l'urbanisation est lié à la population des cheminots qui travaillent dès la seconde moitié du XIXe siècle aux ateliers de la gare de marchandises puis de voyageurs de la compagnie du Midi.



Secteur marne-03 : *La route d'Espagne* (AMB, VI B 97, carte postale ancienne)

- La monumentalité des perspectives du cours de l'Yser et du cours de la Marne marque fortement l'image de ce secteur.
- Ces deux axes structurent l'urbanisation du faubourg : leur gabarit et leur fonction dans l'espace urbain ont permis l'implantation d'équipements collectifs.
- Les usines et les manufactures qui bordaient les rives du cours de l'Yser, ont été remplacées par des immeubles de logements collectifs de fort gabarit.

2. - Les équipements urbains aux franges de la ville :

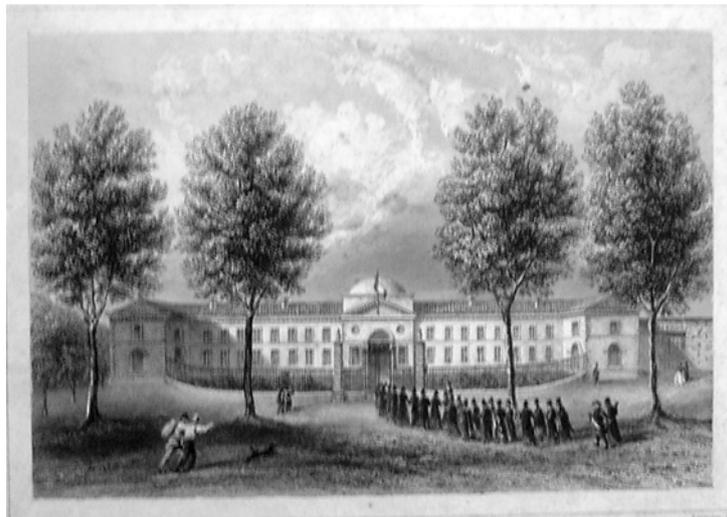
C'est une conception classique de l'urbanisme naissant, à la fin de l'Ancien Régime, de rejeter dans l'immédiate périphérie des villes les équipements insalubres, gênant ou polluant, voire les malades et les indésirables. Ce secteur illustre parfaitement puisqu'on y trouve au long du cours Saint-Jean un cimetière, le dépôt de Mendicité et une maison de force.



Secteur marne-04 : *Le cimetière des Juifs, le dépôt de mendicité et l'hospice des aliénés*
(Extrait du cadastre de 1820-1830, AMB, section D dite de Sainte-Croix, 2^{ème} feuille)

La présence du cimetière israélite dans ce faubourg est attestée en 1724. Créé par David Gradis qui acheta un jardin entouré de murailles avec une maison près des murs de la ville au lieu dit de Grattecap entre deux chemins. Cette nécropole, à peu près comble en 1764, fut partiellement supprimée en 1911 et les ossements transférés au nouveau cimetière du cours de l'Yser. On accède toujours à l'ancien cimetière, aujourd'hui classé monument historique, par une impasse du 105 cours de la Marne. Un autre cimetière existait plus au sud-ouest de ce secteur : le cimetière protestant du Sablonat qui fut fermé en 1826.

La tradition hospitalière de ce faubourg est également forte et ancienne. L'enclos d'Arnaud Guirau avait été installé dans la maison qu'en 1586 un bourgeois de ce nom fit bâtir hors les murs. On l'appela plus tard « hôpital de la contagion » parce qu'on y soignait les pestiférés. La création d'un dépôt de Mendicité sur l'emplacement de cet ancien hôpital fut décidée par le décret impérial du 25 avril 1808. Il fut ouvert en 1811, servit de caserne entre 1813 et 1814, de dépôt de mendicité en 1815-1817 puis fut transformé en petit séminaire en 1817. C'est aujourd'hui le lycée technique Gustave Eiffel.



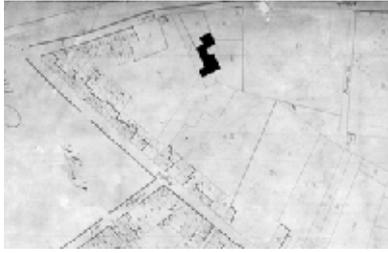
Secteur marne-05 : *Le petit séminaire, Combes arch., lithographie d'Auguste Bordes.*
(AMB, III H 9)

L'hospice ou asile des aliénés implanté à l'est du dépôt de mendicité fut le théâtre de nombreux aménagements. Déjà visible sur les plans du milieu du XVIIIe siècle comme un « couvent de force », les bâtiments et les cours éparses en sont profondément remaniés au XIXe siècle : il n'en reste qu'une partie dans l'îlot bordant l'actuel cours Barbey. Au long du cours de la Marne s'est installée la prestigieuse Ecole de santé navale, construite par l'architecte Flandrai entre 1890 et 1895.

- **Ces anciens équipements publics hospitaliers ont été reconvertis à des fins scolaires et universitaires : ce secteur proche de la gare accueille aujourd'hui une population étudiante importante.**

3. - Les limites rurales du faubourg :

Sur le cadastre de la Restauration la frange sud de la rue Gratte Cap est dite de Saint-Vincent. L'urbanisation s'y arrête au long des principaux chemins, de Bègles et de Gratte Cap. Sur le cadastre de 1854 la rue Malbec marque la limite du Bordeaux urbanisé avec sa partie rurale. Le chemin de Bègles sillonne à travers les propriétés de plaisance et les exploitations agricoles, au milieu des prés et des vignes. Des maisons de maître sont encore présentes, comme par exemple au centre de l'îlot formé par les rues Gratte Cap (Ferbos), Lafontaine (Jules Steeg) et la place Ferbos (P. J. Dormoy).



Secteur marne-06



Secteur marne-07



Secteur marne-08

Une maison de plaisance en cœur d'îlot (AMB, extraits des cadastres de 1820-1830 et 1854, extrait du cadastre actuel. Les bâtiments sont figurés en noir).



Secteur marne-09



Secteur marne-10

Le 37, rue Ferbos, hôtel particulier bâti sur une ancienne propriété de plaisance, par P. Durand arch., en 1901. On aperçoit à droite le portail de l'ancienne propriété en cœur d'îlot (Clichés Recensement)

- Les maisons de plaisance, bien que peu nombreuses, occupent cependant encore certains des cœurs d'îlot verdoyants de ce secteur.
- Ces constructions et leur jardin présentent un intérêt architectural et urbain certain : ils aèrent et animent le paysage des îlots et des rues.

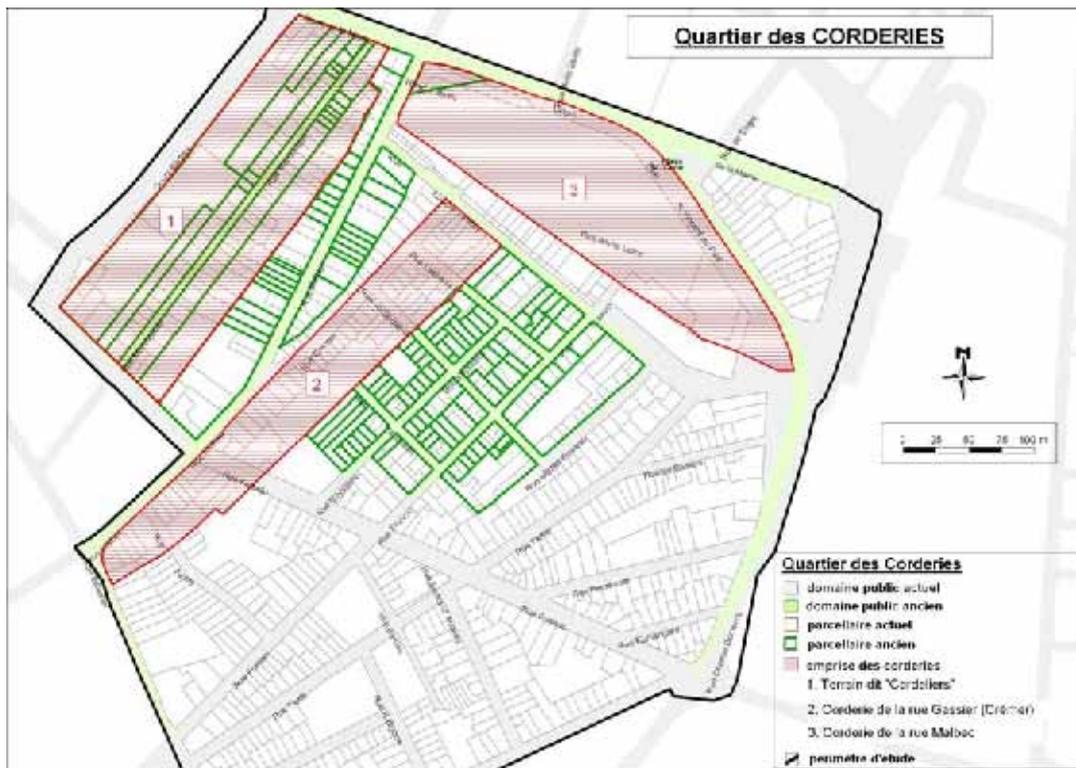
4. – Un quartier particulier, les corderies et le Serporat :

Aux limites est de ce secteur s'impose un quartier dont le plan en damier dénote dans le plan de la ville. Le quartier du Serporat apparaît sur les plans urbains du Premier Empire : son développement est conditionné par la présence des longs bâtiments des corderies dont on peut distinguer trois principales emprises :

- la première, à l'emplacement du cours Barbey et de la rue Montfaucon,
- la deuxième bloquant l'extension du quartier au long de la rue Crémer
- la troisième à l'emplacement de l'actuel « îlot Saint-Jean ».

Ce petit quartier aujourd'hui assez dégradé s'inscrit toujours entre de vastes emprises de projets d'aménagement : l'opération de reconversion de l'îlot Saint-Jean, les abords de la gare en pleine mutation, le secteur de projet urbain au long de la rue Amédée Saint-Germain et enfin le secteur du cours Barbey et de la place André Meunier qui ont vocation, non loin, à évoluer rapidement.

- La seule direction dans laquelle le quartier du Serporat peut être intégré à un secteur résidentiel est au sud, à son contact avec le quartier du Sacré-Cœur, par les rues Francin et Furtado.
- Les traces de l'enclavement historique sont encore visibles dans le tracé des rues, des parcelles et leur occupation, elles conditionnent le développement futur de ce quartier.



Secteur marne-11 : *L'emprise des corderies : moteur et frein du développement du quartier du Serporat.*
 (Superposition du plan de Béro, AMB, XL A recueil 247, feuille n° 3 et du cadastre actuel)

Secteur 9 YSER

1. – Les traces rurales du paysage au long des rues Malbec et de Bègles :

Le secteur 2 est caractérisé par une urbanisation irrégulière au long des anciens chemins ruraux. En 1854 le cadastre montre que le front bâti ne dépasse guère celui de la fin de l'Ancien Régime, il se cantonne à l'angle droit formé par le cours de l'Yser et celui de la Marne et se délite au long du chemin de Bègles

Au long de la rive est du cours de l'Yser, l'urbanisation s'arrête au nouveau cimetière israélite. Un petit lotissement en impasse (actuelles rues Rieusac et Rateau), est bloqué par une grande emprise longeant la rue Saint-Jean prolongée.



SecteurYser-01



SecteurYser-02

Les traces anciennes du parcellaire. (Cadastre de 1854, reporté sur une photographie aérienne). A droite, les traces d'architecture rurale du XVIIIe siècle, 65 rue Fonfrède, angle de la rue Rateau. (Cliché Recensement)

Le parcellaire au long du tracé sinueux du chemin de Bègles, conditionne l'urbanisation de ce secteur : le front de maisons, presque continu jusqu'à la rue Ambroise, est discontinu ensuite et se resserre au carrefour de la rue Malbec. Cette dernière borde au sud ce secteur où les îlots présentent les particularités morphologiques suivantes : les tracés sont irréguliers, les prolongements de rues existantes, rares et les rues en coude, en biais ou en impasses, nombreuses.

- Les grandes parcelles d'origine rurale sont des sites d'implantation pour les résidences d'habitat collectif.
- Les anomalies issues de la transformation du parcellaire rural aboutissent à des formes urbaines inachevées qui caractérisent le paysage de ce secteur.



SecteurYser-03

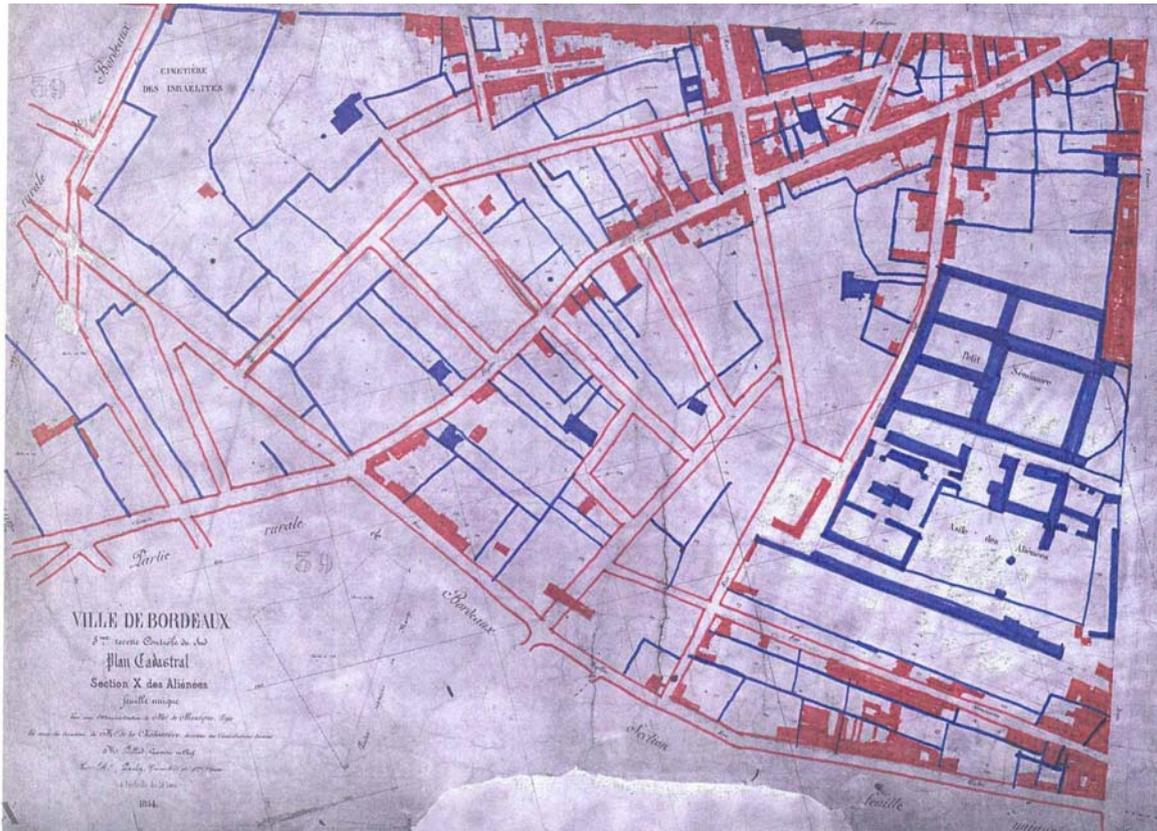


SecteurYser-04



SecteurYser-05

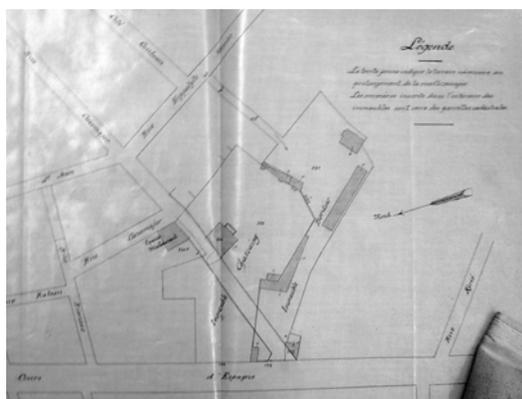
Une résidence s'est implantée sur les terrains d'une exploitation agricole où l'on accédait dans la cour par un portail depuis l'impasse de la rue Fonfrède (Clichés Recensement)



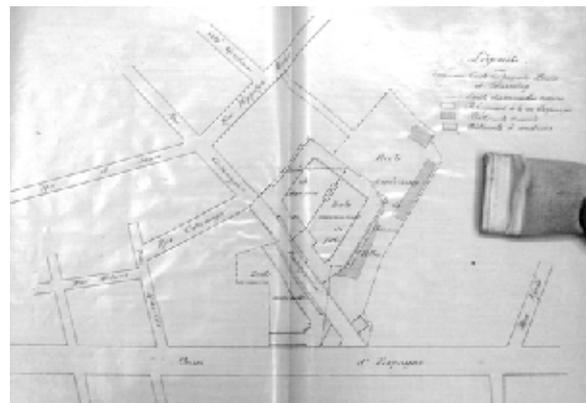
SecteurYser-06 : Voirie, parcellaire et bâti remarquables des secteurs 1 et 2 en 1854. En rouge le bâti constitué à l'alignement et les projets de voies nouvelles ; en bleu, le bâti isolé (parfois disparu), et les traces parcellaires remarquables (souvent encore visibles sur le cadastre contemporain). (Fonds de plan, AMB, cadastre, section X dite des Alloués, 1854)

2. – Le nouveau cimetière et le groupe scolaire Brémontier :

Le prolongement de la rue Cazemajor est l'occasion d'acquérir une vaste propriété de plaisance pour y implanter un groupe scolaire entre 1905 et 1909, les plans en sont donnés par l'architecte municipal Henri Veyre. Une école primaire et une maternelle sont implantées au carrefour de la rue prolongée.



SecteurYser-07



SecteurYser-08

Plan du prolongement de la rue Cazemajor jusqu'au cours de l'Yser, 15 février 1907 (AMB, 6805 M 3). A droite, l'installation du groupe scolaire Cazemajor de part et d'autre de la rue prolongée (1909). (AMB, 6805 M 3)



SecteurYser-09



SecteurYser-10

Élévation de l'ancienne école de filles et de garçons et pignon de l'ancienne maternelle, à l'angle du cours de l'Yser (Clichés Recensement)

- Ces deux bâtiments forment un carrefour qui ponctue la monumentalité du cours de l'Yser. Il assure une transition avec le tissu résidentiel proche.
- Ce « carrefour scolaire » est essentiel à la vie du quartier.

3. – Un espace public majeur, la place Nansouty :

Située au croisement du cours de l'Yser et de celui de la Somme, la place Nansouty est de forme triangulaire, elle fut aménagée pour mettre en perspective l'entrée dans Bordeaux, à la rencontre d'un axe et d'un ancien chemin. Les traces des aménagements urbains datent essentiellement du XIXe siècle.

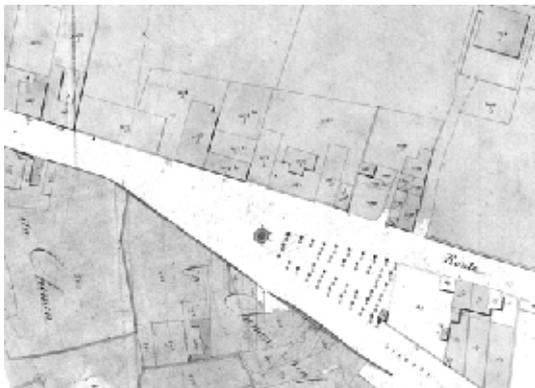


SecteurYser-11



SecteurYser-12

Projet de Louis Garros pour la fontaine de la place Nansouty, 1865. (AMB, 81 N 1) A droite, la place Nansouty, carte postale ancienne (AMB, VII B 116)



SecteurYser-13

Vers 1830, cette place plantée n'était pas encore bâtie sur toutes ses rives, notamment au sud qui fut construit en 1878. A l'emplacement de la fontaine se trouvait un obélisque commémorant le 12 mars 1814 (Bonfin, architecte), il fut démoli en 1830.

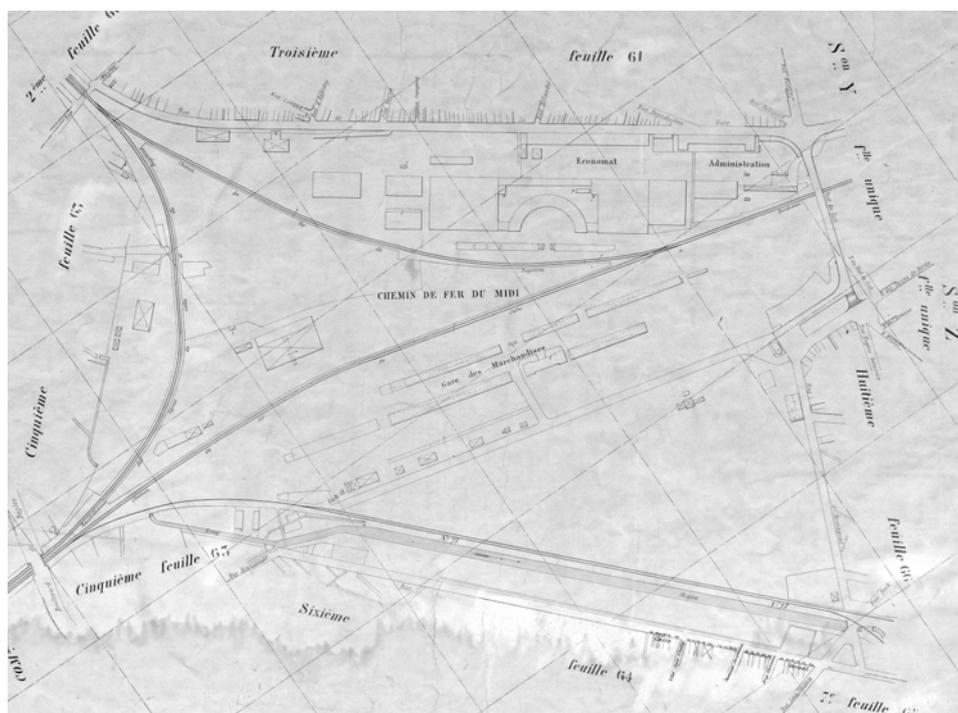
La place Nansouty sur le cadastre de 1820-1830.

- La place Nansouty est une forme urbaine majeure du quartier qui se distingue par sa composition et ses alignements du XIXe siècle.
- C'est le seul espace public d'importance contenu entre les cours et les boulevards, au long de voies rayonnantes.

Secteur 10 SACRÉ-CŒUR

1. – Les vastes emprises de la compagnie du Midi :

Les bâtiments provisoires de la gare Saint-Jean édifés pour la compagnie du Midi sont implantés dès 1855 sur les emprises marécageuses longeant l'estey de Bègles. Dans le dernier quart du XIXe siècle l'expansion des chemins de fer est considérable à Belcier et à Saint-Jean, la construction de la gare de départ et de l'hôtel terminus (1889-1899, Marius Tudoire, arch.) en est le point d'orgue, qui accentue l'expansion des quartiers alentours.



Secteur Sacré-Cœur-01 : Les équipements de la gare de marchandises en 1883 : l'emprise du faisceau ferré guide et s'oppose à l'urbanisation.

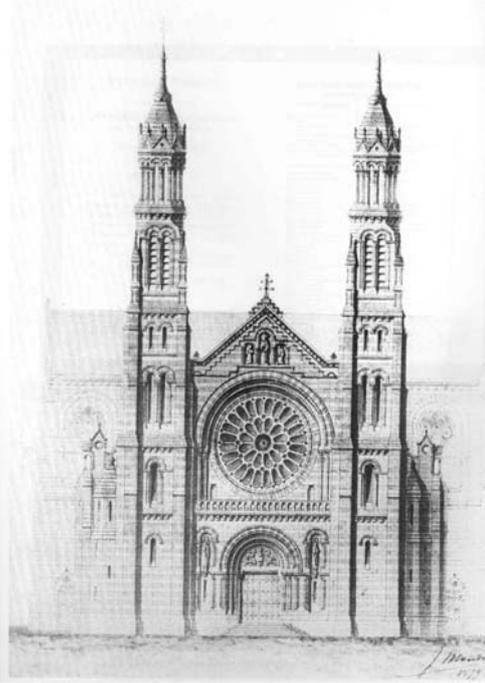
(AMB, extrait cadastral, section dite de Bègles, 4^{ème} feuille, 1883)

L'emprise des équipements de la gare, de ses bâtiments annexes et du faisceau de voies ferrées qui l'accompagne est considérable : elle représente presque autant que les cinq secteurs étudiés ici. On ne peut donc nier son importance en terme d'influence sur l'urbanisation.

- Implantées à l'origine sur un territoire marécageux, rural et délaissé, la gare de marchandises puis la gare de voyageurs sont devenues des éléments structurants pour les quartiers qu'elles ont fini par générer.
- Les quartiers qui accompagnent l'essor ferroviaire de Saint-Jean sont en particulier limités par la rue Amédée Saint-Germain.
- Les emprises ferroviaires de Saint-Jean représentent aujourd'hui des espaces à aménager plus importants que ces quartiers avec lesquels elles entrent en contact.

2. – Une nouvelle paroisse, la place du Sacré-Cœur :

L'arrivée de la population des cheminots liée au développement des activités de la compagnie du Midi a généré un fort apport démographique dans la seconde moitié du XIXe siècle.



La construction du Sacré-Cœur est l'un des plus grands chantiers d'un architecte dont la carrière fut essentiellement consacrée à l'architecture religieuse : Jean-Jules Mondet n'acheva toutefois pas cet édifice financé dès 1876 sous les auspices du cardinal Donnet et dont les clochers furent achevés en 1903. Les sculptures de la façade principale ne furent jamais réalisées, ce qui donne à l'édifice un aspect brut et inachevé.

Secteur Sacré-Cœur-02
Élévation principale du Sacré Cœur, dessin, J. Mondet, 1879.
 (Dessin photographié par Terpereau, AMB, III F 2)



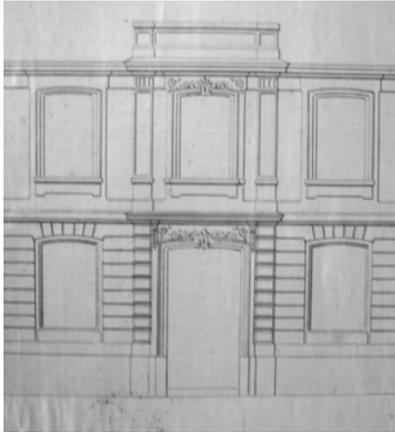
L'église fut implantée sur une place irrégulière et imparfaite. Un petit îlot de maisons basses, devait être exproprié pour dégager les abords de l'édifice, et ne le fut jamais. De plus, le projet d'alignement de l'îlot bordant la rue Fieffé ne fut pas réalisé et le flanc nord de l'église est aujourd'hui bordé de fonds de parcelles, transformés en garages.

Secteur Sacré-Cœur-03
Les abords de l'église sur la place du Cardinal Donnet.
 (AMB, extrait du cadastre, 1883)

- L'église est le monument essentiel dans le paysage urbain du quartier du Sacré Cœur, sa mise en scène urbaine, n'est pas parfaite au niveau de la place du Cardinal Donnet.
- L'emplacement topographique de l'église, sur une butte de faible hauteur, est cependant essentiel à cette mise en scène.
- Les perspectives des rues R. Mirassou puis Buchou sur le portail principal, et celle de la rue Armand Caduc sur le chevet, sont les plus directes. L'église est ses clochers sont perceptibles depuis de nombreuses autres rues du quartiers. Ce monument anime ainsi le paysage urbain.

3. – De nouveaux équipements de quartier : les écoles de la rue Fieffé

Trois nouvelles écoles accompagnent le développement du quartier du Sacré Cœur. Elles sont bâties en deux temps à l'angle des rues Fieffé, Armand Caduc et Françin. L'architecte municipal Charles Burguet édifie d'abord une école de garçons entre 1869 et 1872. L'architecte R. Barthélémy Courrégelongue signe en 1900-1902 la construction d'une école maternelle et d'une école de filles à proximité.



Secteur Sacré-Cœur-04



Secteur Sacré-Cœur-05

Détail de l'élévation de l'école de garçons rue Fieffé : le ressaut en partie centrale, 15 mars 1867, Ch. Burguet, arch.

(AMB, 6812 M 2) Cette école aujourd'hui (Cliché Recensement)

- Ces écoles sont d'un grand intérêt pour l'identité des quartiers : comme ce sont des bâtiments communaux, il est facile de les préserver et de les restaurer.
- Ces édifices témoignent également de la qualité de l'architecture publique municipale au XIXe et au début du XXe ; ils font partie du patrimoine municipal local.

Secteur 11 NANSOUTY

1. – L'implantation de la caserne Nansouty :

L'urbanisation de ce secteur est déterminée par l'implantation de la caserne Nansouty dès les années 1870 lorsque la municipalité rentre en négociations avec l'Etat pour la réorganisation des casernements dans la nouvelle banlieue de Bordeaux. Ici la caserne est implantée sur une partie des terrains Grangeneuve, elle est construite entre 1875-1878. Elle s'accompagne de magasins de fourrages, situés à proximité, sur une partie des terrains Grangeneuve et de ceux de Lafargue et Bellemer ; ils sont bâtis entre 1881 et 1883.

- L'emprise du magasin des fourrages a laissé place à une résidence de grand gabarit.
- L'implantation de la caserne a conditionné l'urbanisation alentour.



Secteur Nansouty-01

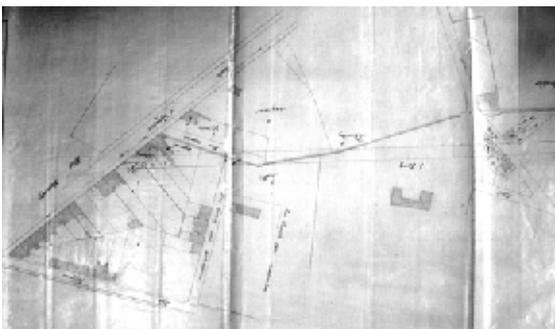
L'emprise de la caserne Nansouty (Photo aérienne DDU) La même emprise sur un cadastre ancien (AMB, cadastre 1883)



Secteur Nansouty-02

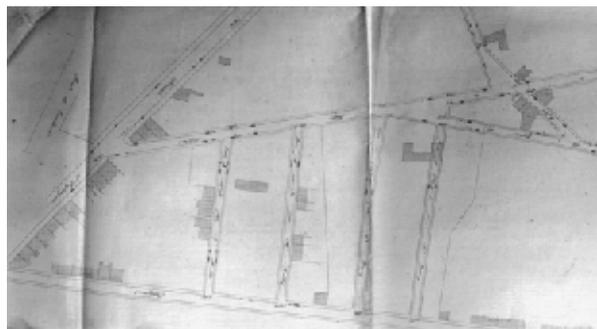
2. – Les lotissements réguliers : le prolongement de la rue Malbec

La rue Malbec est prolongée en 1866 depuis la rue Kyrié jusqu'à la place Nansouty. C'est l'occasion pour les propriétaires d'ouvrir des rues nouvelles ; un nommé Mellis en ouvre ainsi deux dont l'une porte son nom et l'autre est la rue de Cérons, un certain Rouy ouvre les rues de Preignac et de Langon.



Secteur Nansouty-03

Plan d'expropriation pour le prolongement de la rue Malbec en 1866 (AMB, 62 O 19) et plan d'ensemble des voies nouvelles y aboutissant, 1867 (AMB, 64 O 168)



Secteur Nansouty-04



Secteur Nansouty-05



Secteur Nansouty-06

Séquence d'échoppe et alternances avec des maisons d'un étage : les rues des îlots réguliers présentent en général ces deux types de paysages. (Clichés Recensement)

- Ce lotissement peut être considéré comme régulier car les îlots engendrés par le prolongement de la rue Malbec présentent des caractères homogènes : parcelles de dimensions proches, largeur et parallélisme des rues secondaires.
- L'occupation bâtie de ces îlots est homogène : ils sont majoritairement composés d'échoppes et de maisons de ville.

3. – Les lotissements irréguliers et inachevés autour de la caserne :

L'emprise de la caserne Nansouty présente une forme irrégulière particulièrement sur ses franges ouest. La voie ferrée enterrée dans un profond fossé au sud est une contrainte supplémentaire dans l'urbanisation de ce quartier.



Secteur Nansouty-07



Secteur Nansouty-08

Conséquences des anomalies parcellaires et de voirie : un angle de la rue Jean Dumas curieusement raccordé, une séquence de qualité rue du Doyen Vivioz butant en impasse sur le mur de clôture de la voie ferrée. (Clichés Recensement)



Secteur Nansouty-09



Secteur Nansouty-10

Charmes et disgrâces des impasses : l'impasse Pierre Melin et l'impasse Marie Jeanne (Clichés Recensement)

- Les lotissements d'échoppes et de maisons de ville sont loin d'être toujours réguliers, surtout aux abords des grands équipements ou des infrastructures.
- De nombreuses anomalies (impasses, rues au tracés coudés ou sinueux...) caractérisent le tissu d'habitat de la petite banlieue bordelaise à proximité des boulevards.
- Ces formes urbaines particulières (notamment les impasses) présentent parfois un intérêt car elles favorisent des transitions entre l'espace public ordinaire et l'espace privé.

Secteur 12 BARRIÈRE DE TOULOUSE

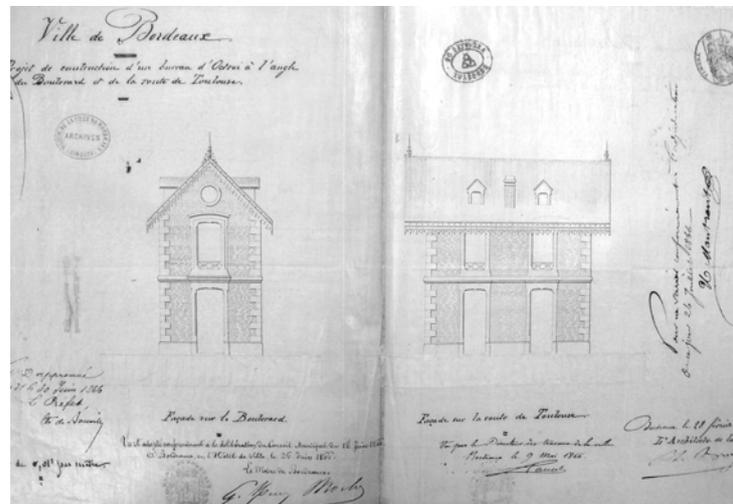
1. – Les boulevards sud-ouest de Bordeaux : éléments structurant de l'urbanisation :

L'ouverture des boulevards dans ce secteur fonctionne comme l'épine dorsale de son urbanisation ensuite. Au niveau de la barrière de Toulouse, les boulevards sont raccordés entre 1865 et 1867 la vaste partie allant de la Garonne à l'ancien chemin du Treuilh, négociée sur les terrains Bosc et commencée en 1862 ; et la partie ouverte plus tôt pour agrandir le cimetière de la Chartreuse sur les terrains Johnston et Héron (1853).



*Le tracé du futur boulevard de J.J. Bosc, de la Garonne à l'estey de Bègles.
(AMB, extrait du cadastre de la banlieue, section A dite de Bègles, 1846)*

La belle promenade réalisée ici présente à son origine un profil de 25 m de largeur : deux trottoirs de 6.5 m plantés et une chaussée de 12 m. Les barrières où les commerces s'installèrent au XIXe siècle étaient des lieux privilégiés et animés reconnaissables à leur poste d'octroi.



Le poste d'octroi de la barrière de Toulouse, Ch. Burguet arch., 1866. (AMB, 166 M 8)

Les dégradations de ces espaces sont de deux sortes et se combinent souvent : celles liées aux espaces publics eux-mêmes et celles liées à l'implantation et aux gabarits inadaptés des nouvelles constructions.

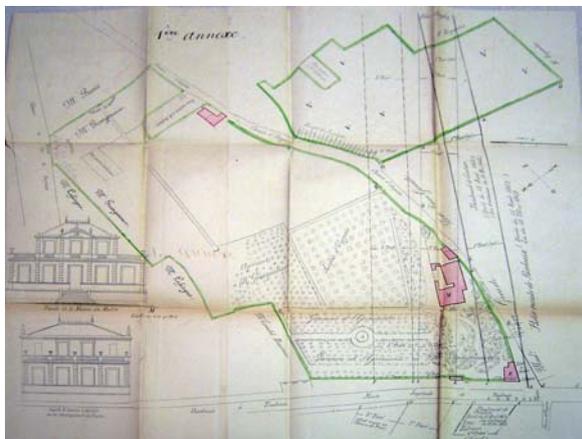


Sous certains angles de vue la barrière de Toulouse se présente encore à notre regard dans sa forme « d'origine », quoique les aménagements routiers l'aient envahie ; sous d'autres angles, barrière et boulevard ont perdu les caractères morphologiques de leur identité historique (gabarits, plantations, architecture, mobilier...) (Clichés Recensement)

- Le boulevard Albert 1^{er} et la barrière de Toulouse sont des éléments d'ensemble et d'intérêt dans ce secteur : ils articulent les limites de Bordeaux avec les communes périphériques.
- Ces espaces publics ont été fortement dégradés, tant par les aménagements de voirie contemporains que par l'implantation de résidences dont les volumes dénaturent le paysage traditionnel des rives bâties des boulevards.

2. – La barrière de Toulouse, une banlieue résidentielle mi-rurale, mi-industrielle :

Issue de l'expropriation d'un ancien domaine de plaisance appelé le Sablon, la création de la barrière de Toulouse et du boulevard a engendré l'installation d'usines, comme par exemple la première usine Ford devenue la manufacture d'allumettes ; mais elle a conservé une partie de ces caractères ruraux et champêtres, notamment des parcs et des jardins qui entouraient les maisons de plaisance.



Plan et élévations de la propriété Grangeneuve sur le passage du boulevard de ceinture : trois tracés sont discutés, 1864. (AMB, 64 O 4)

Usine Ford, vue d'ensemble depuis l'est. Extrait de Sud-Ouest, janvier 1970. On note la qualité de l'espace végétal autour des usines (Cliché DRAC, RI, 00 33 0250 XB)



Une ancienne maison de plaisance transformée en laboratoire d'analyse médicale, et son magnolia à l'entrée, au sud immédiat de l'ancien domaine du Sablon, (rue Armand Lamarque, n° 20). (Clichés Recensement)

- Barrière de Toulouse, le paysage urbain s'est constitué sur des emprises rurales dont il subsiste de nombreuses traces.
- Les traces de l'industrialisation, de la viabilisation et du lotissement de ce secteur au XIXe siècle voisinent avec celles rurales, plus anciennes.

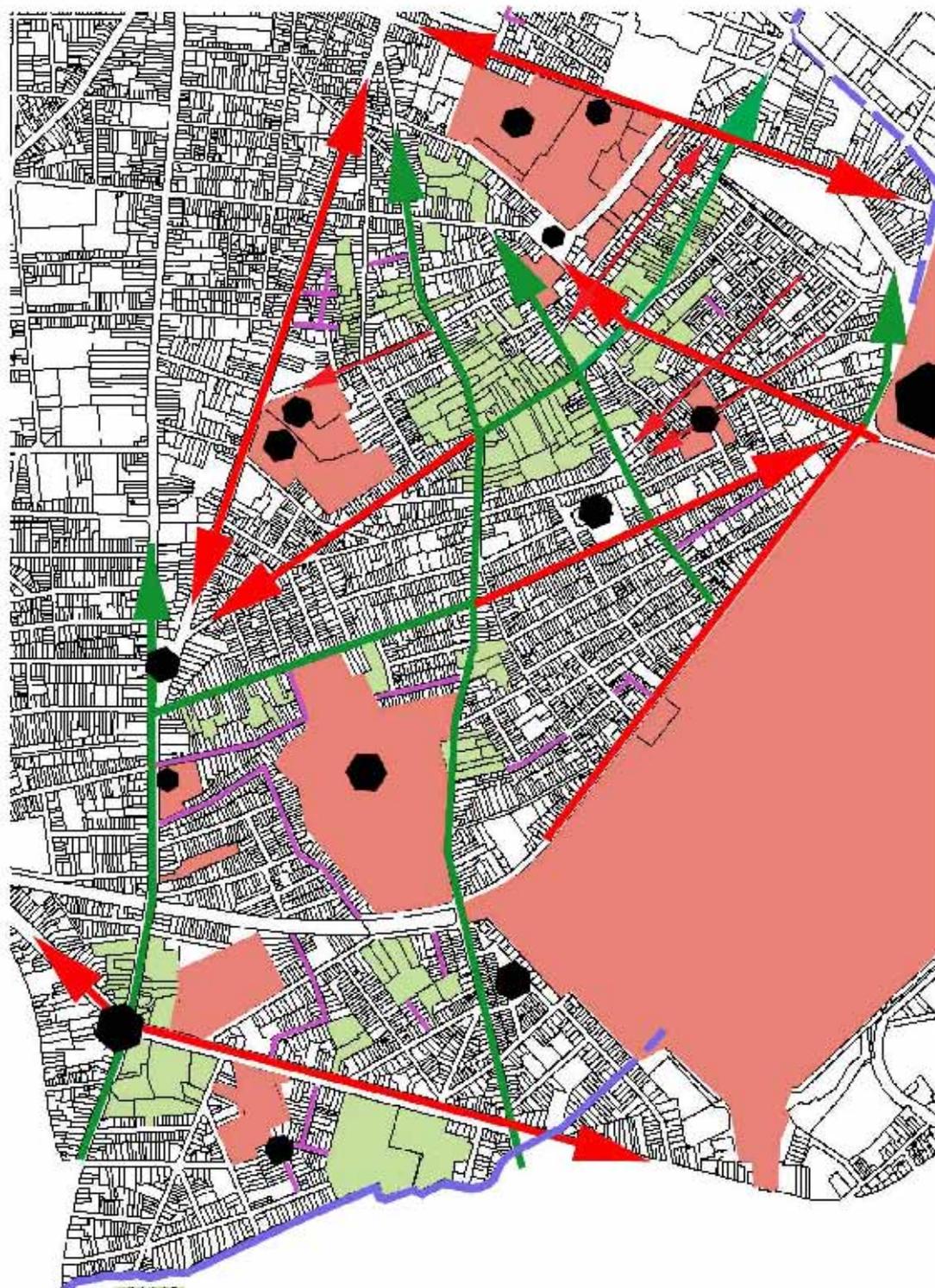
Note de synthèse

Bilan des problématiques soulevées par la documentation historique de ces secteurs

L'ensemble des situations rencontrées dans ces cinq secteurs peut se résumer et se classer selon les problématiques suivantes. Pris individuellement, les secteurs, les opérations d'aménagement et les figures urbaines étudiées apparaître :

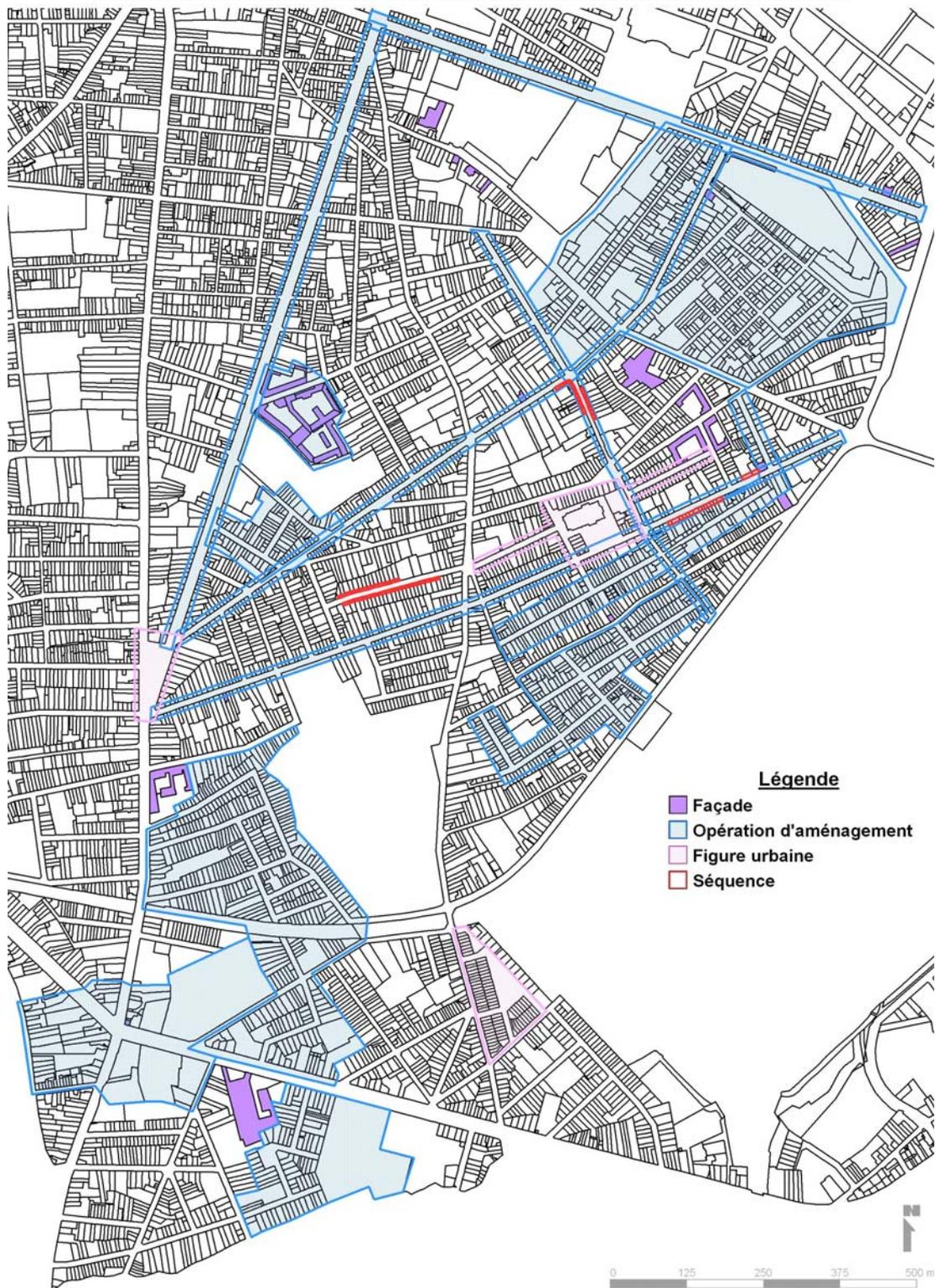
- Des **éléments structurants** : grands axes de communication qui fonctionnent comme des entrées et des sorties de ville, quelque soit leur forme (régulière ou non, géométrique ou non). Ces axes ne peuvent se dissocier des (rares) places ou carrefours plus ou moins monumentaux dans ces secteurs de la banlieue bordelaise. Ce sont : les cours de la Marne et de l'Yser, la place Nansouty, la barrière de Toulouse et la portion de boulevard adjacente.
- Ces **ensembles** se raccordent avec les tissus environnants à des **échelles intermédiaires** et variées. L'urbanisation des quartiers, principalement dans la seconde moitié du XIXe siècle mais aussi jusque dans les années 1930-1940, se développe à partir d'un **réseau de voirie** et par **lotissements**. Leur rencontre avec les anciens tracés viaires ou parcellaires génère des **carrefours** aménagés parfois en **places publiques**. Dans ces situations, l'implantation de nouveaux **équipements publics** assure les transitions entre l'ancien paysage et le nouveau. La rue Pelleport qui relie la place Nansouty au Pont du Guit est indissociable de la place du Cardinal Donnet et du Sacré Cœur. La rue Malbec relie le cours de la Marne à la place Nansouty, son prolongement engendre un **lotissement régulier** au long des rues de Langon, de Preignac, Mellis et de Cérons. Enfin, le prolongement de la rue Cazemajor est indissociable du groupe scolaire Brémontier et de la liaison de ce carrefour jusqu'à la place Dormoy. Notons l'importance des **écoles** dans la structuration de ces quartiers résidentiels.
- À l'inverse de ces relations harmonieuses, des **conflits d'échelles** génèrent des **formes urbaines en rupture avec leur environnement**, mais qui ne sont pas sans intérêt. Ainsi la confrontation d'un « super équipement » urbain, comme celui de la gare Saint-Jean, avec les quartiers résidentiels du Sacré Cœur peut produire une figure urbaine intéressante comme le groupe Georges Picot ; mais cette confrontation engendre aussi des ruptures et des limites, comme celle que représente la rue Amédée Saint-Germain. Autre exemple, l'emprise de la caserne Nansouty et la voie ferrée, isolent tout un quartier des boulevards, mais créent en même temps des lotissements tranquilles aux rues en impasse et aux paysages intéressants : l'impasse Melin, la rue Jean Dumas, l'impasse Marie-Jeanne...
- Les formes et les modalités des coexistences d'échelles doivent être définies en fonction de leur cohérence historique. En somme, la reconnaissance de la formation historique des tissus passe par leur identification et la compréhension de leur logique intrinsèque pour reconnaître leur valeur patrimoniale. L'intérêt patrimonial de ces formes urbaines tient donc autant à l'histoire de leur constitution qu'à leur degré d'achèvement.

SYNTHESE DE LA FORMATION HISTORIQUE DES SECTEURS (JUN 2006)



-  Traces d'un parcellaire rural ancien
-  Grandes emprises liées à l'implantation d'équipements ou d'industries
-  Tracés irréguliers structurant d'origines rurales
-  Axes d'urbanisation structurant, tracés réguliers
-  Anomalies ou traces "d'accidents" d'urbanisme
-  Problématiques liées à l'eau et à l'assainissement
-  Eléments remarquables (espaces publics, bâtiments...)

PLAN DE SITUATION DES FICHES DE DOCUMENTATION HISTORIQUE : JUIN 2006



Identifiant et état des fiches établies

Identifiant	Titre, adresse	Manque
Opérations d'aménagement		
OA1-CW_127	La rue Pelleport	
OA1-CY_12	Le quartier du Serporat	
OA1-CT_530	Le prolongement de la rue Cazemajor	
OA2-CW_127	Rue et impasse d'Agen	
OA1-CM_244	La rue Malbec	
OA1-CI_621	La barrière de Toulouse, boulevard Albert 1 ^{er}	
OA1-DE_17	Le cours de l'Yser	
OA1-CE_1243	Le lotissement de la place A. Recapet	
OA1-CW_356	Le lotissement des rues Bauducheu, Crampel, Nérac et Jules Perrens ; la cité Gaugeacq	
OA1-CW_319	La rue Billaudel	
OA1-DC_34	Le cours de la Marne	
OA1-CM_244	Les abords de la rue de Galard	
OA1-CH_182	Les franges ouest de la caserne Nansouty	
Figures urbaines		
FU1-CV_323	La place du Sacré-Coeur	
FU1-CJ_342	Le groupe Georges Picot	
FU1-CK_1149	La place Nansouty	
Séquences		
S1-CW_1680	31-39, rue Pelleport	
S1-CW_1302	60-88 rue Pelleport	
S1-CX_1509	102, rue Malbec 69, rue Malbec	
S1-CN_973	14-62 et 37-65 rue Roger Mirassou	
S1-CX_1679	68-80, rue Billaudel	
Immeubles bâtis		
62-F1-CW0013	Ecole de filles rue Fieffé	
58-F1-CW0101	Ecole maternelle rue Fieffé	
53-F1-CX0052	Ecole de garçons rue Fieffé	
25-F1-DK0034	Le café du Levant	
50-F1-CR0314	Ecole de filles et garçons, rue Cazemajor	
61-F1-CT0250	Ecole maternelle Cazemajor	
284-F1-CK0016	284, rue Pelleport	
27-F1-CW0086	27, rue Pelleport	
29-F1-CW0087	29, rue Pelleport	
35-F1-CE0092	35, boulevard Albert 1 ^{er}	
115-F1-CU0216	115, rue Malbec	
1-F1-CY0001	1, rue Eugène Le Roy	
37-F1-DA0315	37, rue Ferbos	
11-F1-CX0008	11, rue Furtado	
109-F1-CV0233	109, rue Bauducheu	
1-F1-CW0154	1, rue Bauducheu	
18-F1-DE0065	8, rue Ferbos	
232-F1-DK0068	230-232, cours de la Marne	
380-F1-CH0078	Le bureau d'octroi de la barrière de Toulouse 380, cours de la Somme	
296-F1-CK0067	Ecole de la rue Paul Antin	

OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT

DONNEES HISTORIQUES

Période de construction :	Deuxième moitié XVIIIe – fin XIXe
Maitrise d'œuvre :	Ville de Bordeaux / privée
Maitrise d'ouvrage :	Ville de Bordeaux / privée

COMMENTAIRES

Un cours coupé en deux, en limite d'un faubourg marginal :

L'ancienne grande rue Saint-Jean dite aussi cours Saint-Jean fait partie des aménagements de l'intendant Tourny. Il est nettement représenté sur le plan de Latrê de 1755 en deux parties s'imposant aux marges du faubourg Sainte-Croix :

- la plus dense dans la partie sud-est monte à la place d'Aquitaine (La Victoire) dont les deux rives sont déjà bâties au milieu du XVIIIe siècle.

- la moins dense dans sa partie nord-est relie la place des Capucins aux limites de la ville vers la rue Peyronnet (c'est aujourd'hui la partie basse du cours menant à la gare). Latrê la figure plantée et non bâtie sur ses rives. Dans cette partie, le cours de la Marne sert de promenade plantée pour terminer la ville devant les douves des remparts et le fort Louis. Cette partie du faubourg est malsaine ; on y rejette ceux qu'on ne veut pas à l'intérieur de la cité : les morts, les malades, les pauvres et les fous.

La présence du cimetière israélite dans ce faubourg est attestée en 1724. Créé par David Gradis qui acheta un jardin entouré de murailles avec une maison près des murs de la ville au lieu dit de Grattecap entre deux chemins. Cette nécropole, à peu près comble en 1764, fut partiellement supprimée en 1911 et les ossements transférés au nouveau cimetière du cours de l'Yser. On accède toujours à l'ancien cimetière, aujourd'hui classé, par une impasse du 105 cours de la Marne.

L'enclos d'Arnaud Guirau avait été installé dans la maison qu'en 1586 un bourgeois de ce nom fit bâtir hors les murs. On l'appela plus tard « hôpital de la contagion » parce qu'on y soignait les pestiférés.

L'hospice ou asile des aliénés implanté à l'est du dépôt de mendicité fut le théâtre de nombreux aménagements. Déjà visible sur les plans du milieu du XVIIIe siècle comme un « couvent de force », les bâtiments et les cours éparses en sont profondément remaniés au XIXe siècle : il n'en reste qu'une partie dans l'îlot bordant l'actuel cours Barbey.

La tradition hospitalière du faubourg est par conséquent forte et ancienne, mais aussi marginale : elle a imprégné l'architecture du cours de la Marne marqué également, depuis la fin du XIXe siècle, par les activités de la gare et l'implantation des écoles.

Deux bâtiments d'intérêt bordant le cours de la Marne :

- La création d'un dépôt de Mendicité sur l'emplacement de l'ancien hôpital de la contagion fut décidée par le décret impérial du 25 avril 1808. Il fut ouvert en 1811, servit de caserne entre 1813 et 1814, de dépôt de mendicité en 1815-1817 puis fut transformé en petit séminaire en 1817. C'est aujourd'hui le lycée technique Gustave Eiffel. Les plans en furent achevés par l'architecte Louis Combes en 1811. Ce bâtiment remarquable et qui n'est pas préservé par les Monuments historiques a subi de profonds remaniements et de nombreuses transformations. En bordure du cours de la Marne le bâtiment principal cache deux cours anciennement réservées l'une aux hommes et l'autre aux femmes. De plan carré, le pavillon central faisait office d'entrée encadrée par deux colonnes toscanes portant un fronton ; un dôme surbaissé ajoutait au caractère antique de cet édifice. La stricte et longue façade est marquée par un avant-corps et deux pavillons latéraux. La grande cour était bordée par une galerie à arcades couverte en appentis. Dans l'axe face à l'entrée la chapelle présentait un frontispice à l'imitation d'un petit temple grec. La grille originale devant l'édifice était de forme circulaire ; elle formait une avant-cour sur le cours Saint-Jean et fut remplacée par un mur de clôture établi à l'alignement du cours par l'architecte Mondet en 1882.

- Sur l'emplacement de l'ancien hospice des Aliénés est installée la prestigieuse Ecole de santé navale, construite par l'architecte Flandrai entre 1890 et 1895. Dans son premier projet, l'architecte prévoit une façade principale pour ce bâtiment d'un grand académisme, qui donne sur le cours de la Marne où elle présente trois frontons monumentaux dont les

tympan latéraux sont ornés d'ancres sur lesquelles s'enroulent des serpents et le tympan central le blason de Bordeaux. Les deux travées principales de l'avant-corps sont ornées de rostrés en saillie. Ces proues de navires en saillie sur la façade rappellent la victoire des flottes romaines sur celles de Carthage et symbolisent la maîtrise des mers, associée ici au progrès de la science (la médecine) et à l'implantation de cette prestigieuse école nationale dans la ville de Bordeaux.

En dehors de ces deux édifices monumentaux, le cours de la Marne présente un gabarit irrégulier et des rives hétéroclites.

Un tracé régulier mais un gabarit irrégulier, une architecture hétéroclite et éclectique :

Dans sa partie basse le cours de la Marne présente une architecture hétéroclite. Les plus anciennes maisons qui le bordent sont près des Capucins au carrefour du cours de l'Yser et au long de la rive nord jusqu'à la place André Meunier (la partie sud, vers la place de la Victoire est aussi la plus ancienne). Cependant le visage du cours a été profondément modifié par les transformations du XIXe siècle jusqu'à la Première guerre et *a fortiori* par la destruction de tout un îlot côté sud à l'approche de la Gare (l'îlot Saint-Jean et l'ouverture de la rue Saint-Vincent de Paul).

Les constructions neuves ont été bâties à l'emplacement d'anciennes, pour la plupart durant les périodes les plus fastes au bâtiment bordelais : fin des années 1860, milieu des années 1880 et au tournant du XXe siècle. Cours Saint-Jean, à de rares exceptions près, c'étaient des immeubles de rapport de deux à quatre étages avec des baies commerciales de rez-de-chaussée.

L'immeuble du n° 75 date de 1896 (Henri Bayard, arch.), il dresse fièrement ces quatre étages entre deux petits immeubles du XVIIIe siècle d'un étage et une mansarde comparables aux maisons d'Alary pour la place des Capucins. Le 144, bien qu'il lui soit contemporain, 1902 (Magrez et Robin, entr.) s'inscrit sagement pour sa part dans une séquence régulière et continue de deux étages et propose une architecture très inspirée du classicisme : pilastre colossaux à refends, balcons à balustres, baies à crossettes aux étages, lourd cartouche sculpté au-dessus de la porte d'entrée...

De nombreux immeubles de ce cours ont donc été remplacés mais il y en eut aussi tant de modifiés qu'ils ne sont plus reconnaissables dans leur état primitif. Deux types de travaux ont encouragé ces transformations :

- les reconstructions ou modifications de façades, souvent engendrées par des nécessités commerciales nouvelles marquées en rez-de-chaussée
- les surélévations d'un deuxième ou d'un troisième étage carré, ou parfois de mansardes.

La façade du n° 60 (1868, Estelle, entr.), est exceptionnelle à Bordeaux car c'est une surélévation de trois étages sur un rez-de-chaussée classique conservé. Des éléments XVIIIe ont même été réutilisés : notamment la grille ondulée du balcon et la niche insérée dans le mitoyen au n° 62. Le dessin de l'autorisation de voirie de cette façade montre très bien le respect de l'architecture classique dans les choix faits pour cette surélévation.

On retrouve d'ailleurs ce souci dans un projet très fin de restauration d'un immeuble XVIIIe au 124 (aujourd'hui 122-122 bis) ou encore sur la façade du 79 à l'occasion du réaménagement d'une boulangerie (1903, Albert Tournier, arch.) Une ouverture d'une large baie en rez-de-chaussée n'empêche pas ici l'architecte de restituer les lucarnes disparues, la zinguerie abîmée de la mansarde, et de respecter la composition des travées pour les ouvertures nouvelles.

Enfin les travaux sur les devantures commerciales sont très nombreux : 47 entre 1865 et 1915. Les rez-de-chaussée sont général ouverts de baies plus larges que celles préexistantes grâce à des poitrails métallique qu'on laisse nus ou qu'on habille ensuite d'une devanture de bois en saillie sur la voie publique.

Références classiques et emprunts éclectiques caractérisent donc les bâtiments neufs comme ceux qui ont été modifiés dans des séquences aux profils très variés.

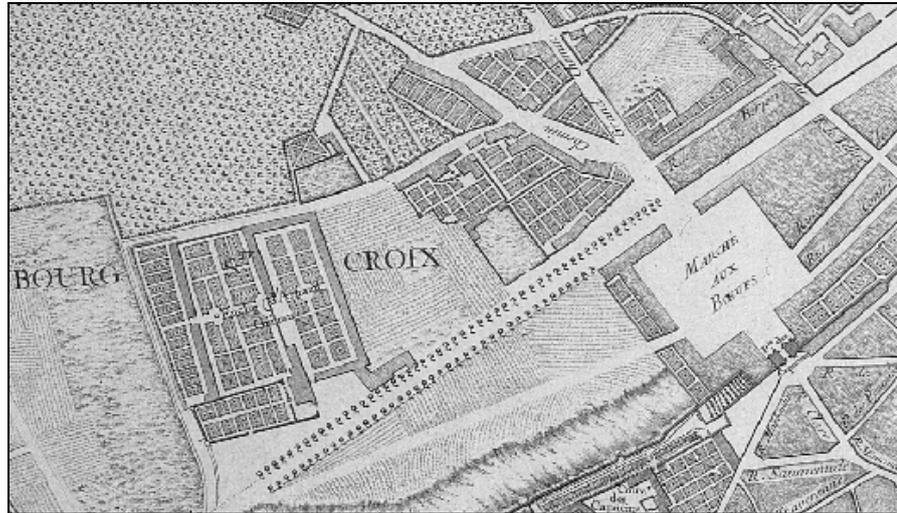
L'architecture du cours de la Marne est par conséquent remarquablement complexe et hétéroclite. D'un statut de promenade en limite d'un faubourg marginal de la ville classique il est devenu une voie de circulation et de contournement majeure du centre historique de Bordeaux qui conserve des traces de son histoire encore visible :

- cette promenade aujourd'hui plantée en partie assure la liaison majeure entre la gare et les quartiers étudiants ; liaison renforcée par l'installation récente de nouvelles structures scolaires et universitaires, à côté ou superposées aux anciennes.
- la fonction commerciale de cette voie est très importante, ne serait-ce qu'à son départ dans le quartier de la gare, puis à son passage aux Capucins et enfin à son arrivée à la Victoire.

- l'hétéroclisme et l'éclectisme architecturale de ce cours ne sont plus à démontrer : de nombreux bâtiments accumulent les transformations depuis le XVIIIe siècle et ces stratifications témoignent de l'évolutivité des bâtiments anciens en fonction des besoins nouveaux. Un équilibre entre ce type de bâtiments et les constructions neuves doit être maintenu afin de préserver ce qui fait la spécificité de cette grande voie.

IMAGES

Le cours Saint-Jean, coupé en deux de part et d'autre de la place des Capucins. (AMB, extrait du plan de Lattré, 1755)



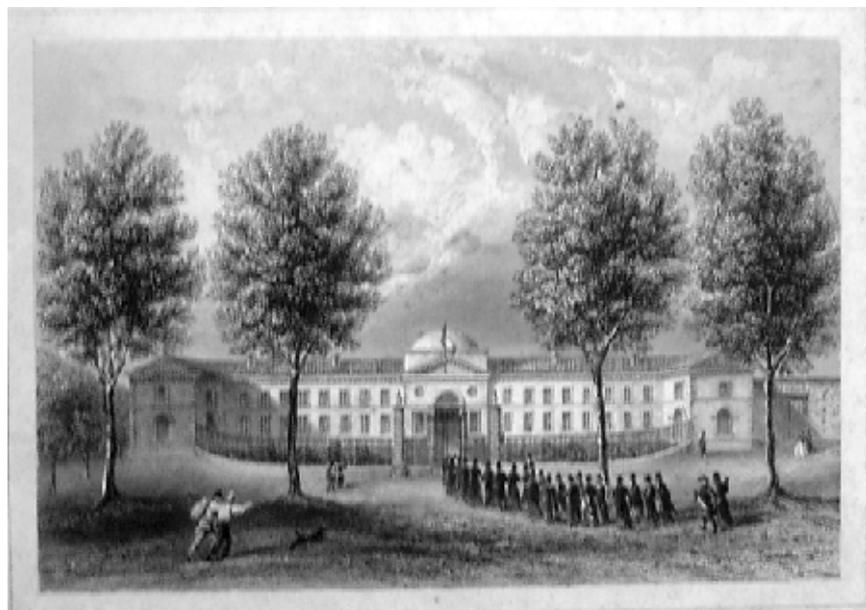
OA1-DC_34-01

Le cimetière des Juifs, le dépôt de mendicité et l'hospice des aliénés au long du cours Saint-Jean. (AMB, extrait du cadastre de 1820-1830)



OA1-DC_34-02

« Petit séminaire », lithographie d'Auguste Bordes. (AMB, III H 9)



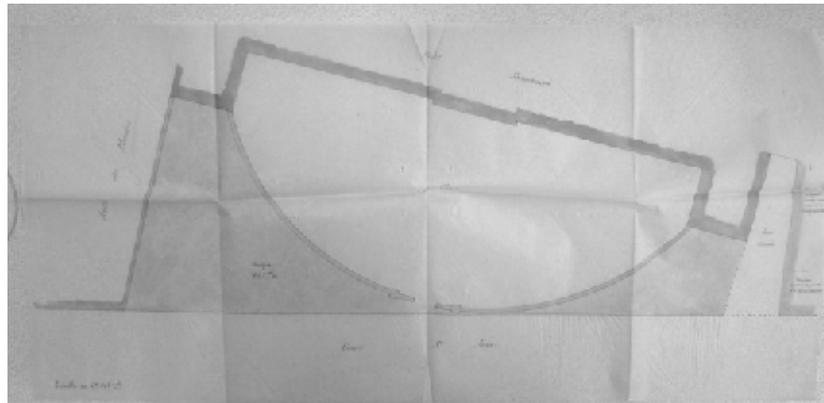
OA1-DC_34-03

«Petit séminaire (Gde rue St-Jean) », lithographie de Constant.
(AMB, III H 10)



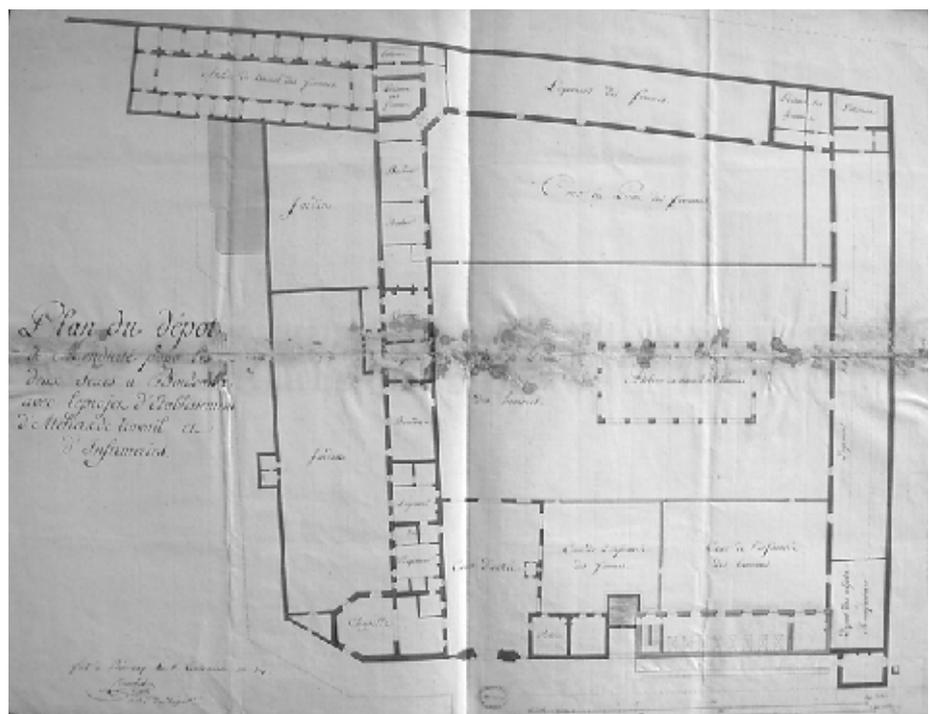
OA1-DC_34-04

Plan pour l'établissement
du mur de clôture du petit
séminaire, 1882, J. Monde,
arch.
(AMB, 50 O, 1533)



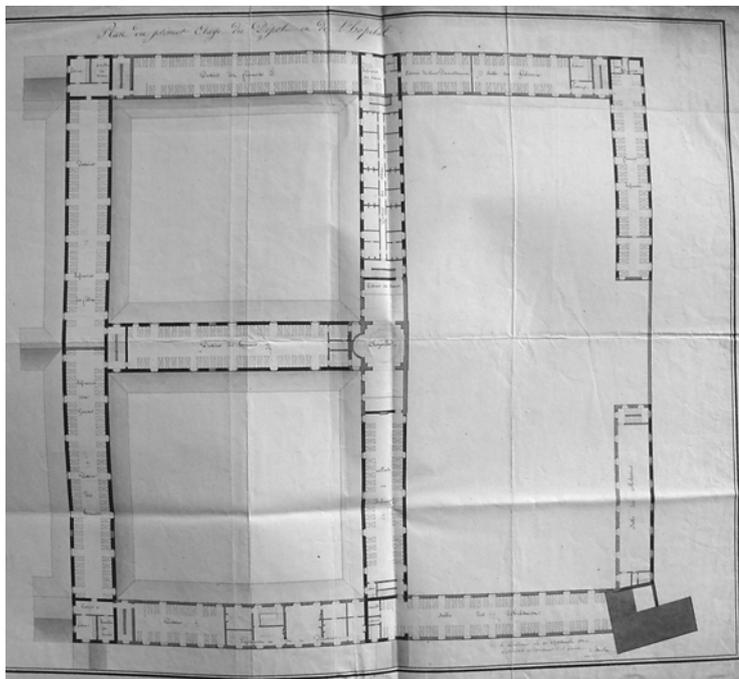
OA1-DC_34-05

« Plan du dépôt de
Mendicité pour les deux
sexes à Bordeaux avec le
projet d'établissement
d'ateliers de travail et
d'infirméries », 5
vendémiaire an X,
Combes, arch. du
département.
(AMB, III H 20)



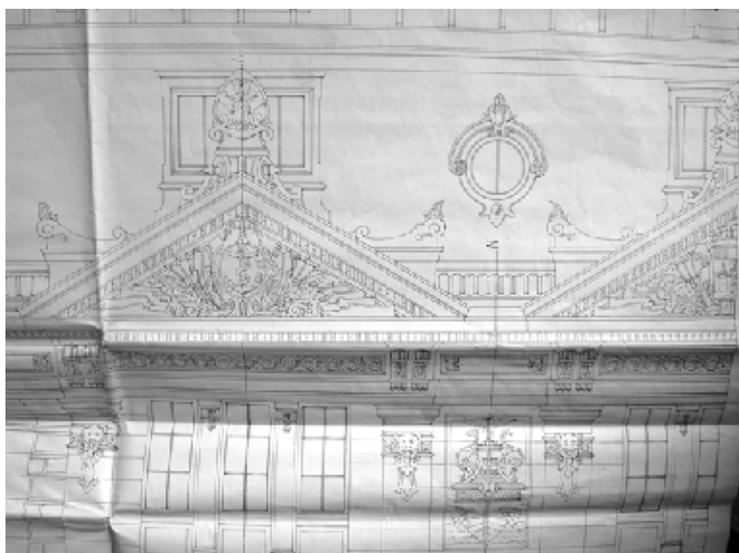
OA1-DC_34-06

Plan du premier étage du dépôt et de l'hôpital, 10 septembre 1809. (AMB, III H 19)



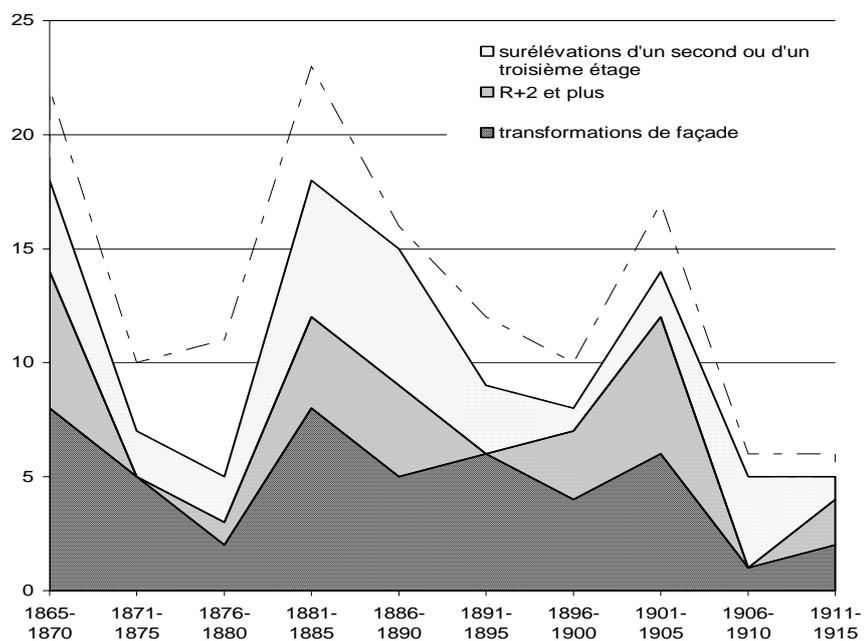
OA1-DC_34-07

Détail des frontons de la façade principale de l'Ecole principale du service de santé de la Marine, premier projet, [1890], (Flandrai, arch.) (AMB, III D 13)



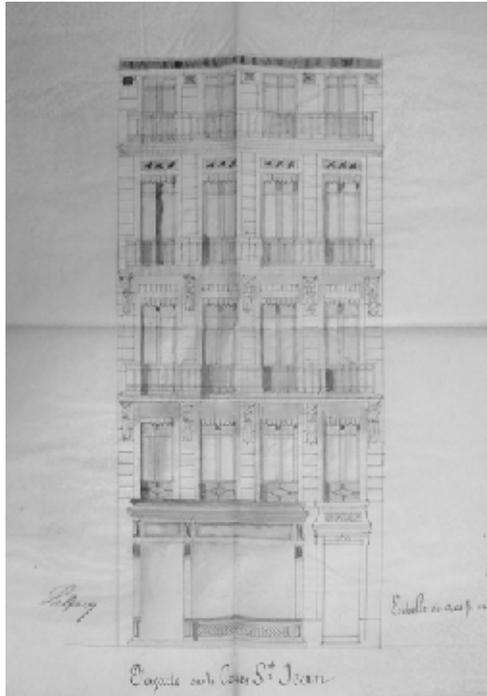
OA1-DC_34-08

Nombre et types d'autorisations de voirie cours Saint-Jean, 1865-1915. (AMB, 50 O 1533-1534)

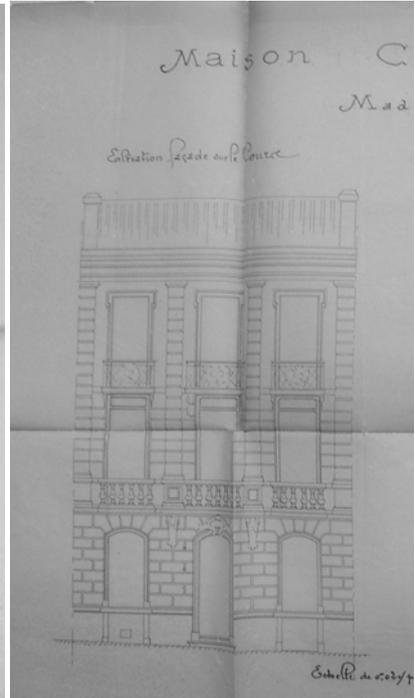


OA1-DC_34-09

A gauche : élévation du 75, cours de la Marne, 1896 (H. Bayard, arch.)
 A droite : élévation du 144, cours de la Marne, 1902 (Magrez et Robin, entr.) (AMB, 50 O 1533)

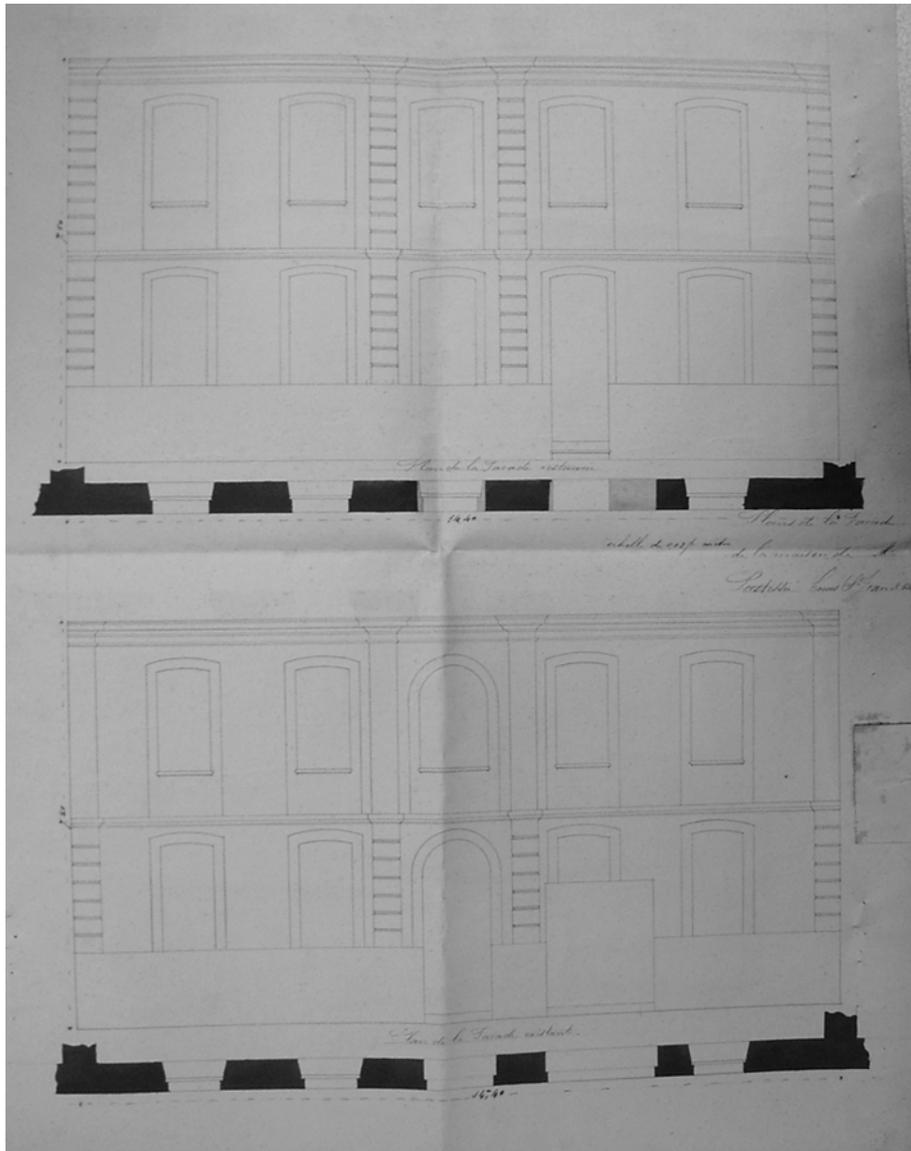


OA1-DC_34-10



OA1-DC_34-11

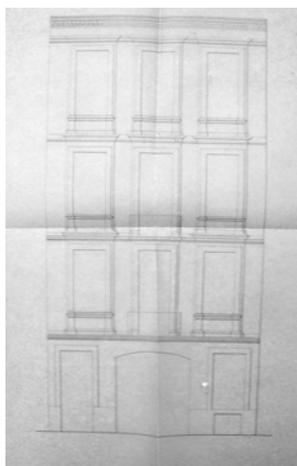
Restauration du 124, cours de la Marne (aujourd'hui, 122-122 bis), 1868.



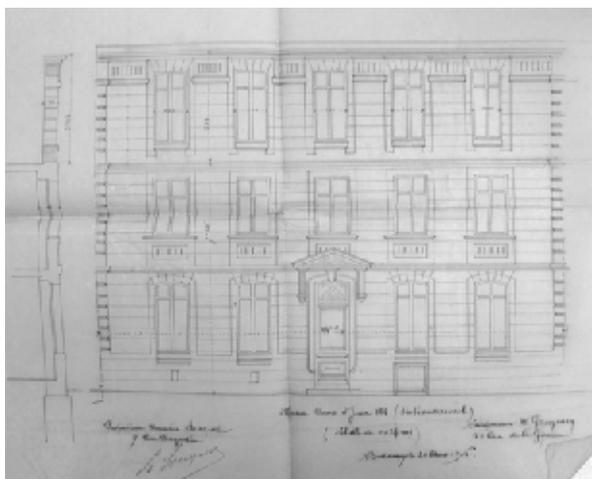
OA1-DC_34-12

A gauche : surélévation de trois étages du 60, cours de la Marne, 1868 (Estelle, entr.)

A droite : surélévation d'un second étage, 124, cours de la Marne, 1906 (Gaugeacq, entr.) (AMB, 50 O 1533)

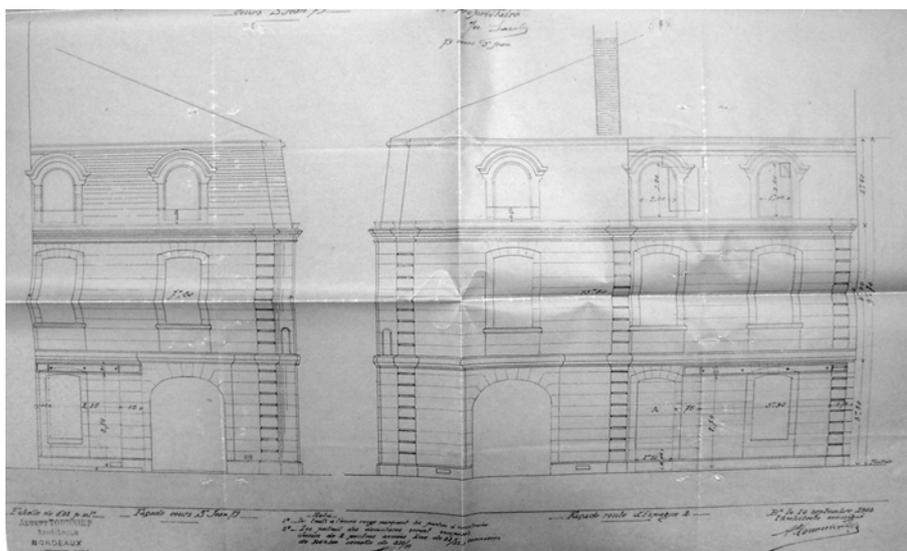


OA1-DC_34-13



OA1-DC_34-14

Travaux de façades au 79 cours de la Marne, 1903 (A. Tournier, arch.) (AMB, 50 O 1533)



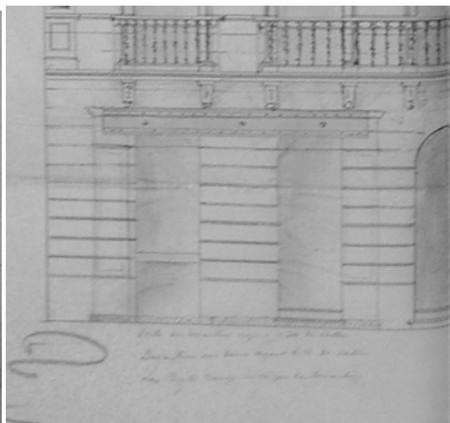
OA1-DC_34-15

A gauche : détail sur une devanture commerciale, n° 178, cours de la Marne, 1891.

A droite : détail sur une grande baie avec poitrail métallique au 83, cours de la Marne, sur laquelle vient se plaquer une devanture en saillie, 1884. (AMB, 50 O 1533)



OA1-DC_34-16



OA1-DC_34-17

LIENS BIBLIOGRAPHIE

232-F1-DK0068 / S1-2-DH_1150 / 120-F1-DH0144

COUSTET, Robert, SABOYA, Marc. **Bordeaux Le temps de l'histoire Architecture et urbanisme au XIXe siècle (1800-1914)**, Bordeaux : Mollat, 1999, p. 60-61, 226
 DESGRAVES, Louis, **Evocation du vieux Bordeaux**, Paris : Les Editions de Minuit, Vivisques, 1989, p. 271, 409

SOURCES

AMB, III H 9 et 10, dépôt de Mendicité, lithographies
 AMB, H 15-20, dépôt de Mendicité, plans par Combes, an X-1811
 AMB, III D 4-23, premier projet pour l'école de Santé navale, 20 plans autographes [1890]
 AMB, III D 24-68, Santé navale, plans, 1892-1893
 AMB, 50 O 1533-1534

DOCUMENTS PLANIMETRIQUES

AMB, plan de Lattré, 1755

AMB, cadastre de 1820-1830, AMB, section D dite de Sainte-Croix, 2^{ème} feuille)

AMB, IV B 41 et 42, plan d'alignement du cours Saint-Jean, 1841-1842

DONNEES HISTORIQUES

Période de construction : Seconde moitié XVIIIe-XXe siècles

Maîtrise d'œuvre : Ville de Bordeaux / privée

Maîtrise d'ouvrage : Ville de Bordeaux / privée

COMMENTAIRES Un grand chemin du XVIIIe siècle à travers la campagne de Bordeaux, une nouvelle entrée dans la ville :

Avec en ligne de mire la flèche de saint-Michel, et autrefois la grande halle métallique du marché des Capucins, remplacé par une construction plus moderne, le cours de l'Yser (autrefois route d'Espagne) est une large et longue voie droite, et plantée, comme l'aimait à les imaginer l'intendant Tourny et ses ingénieurs. Elle fut créée pour mettre en valeur l'accès à la nouvelle porte des Capucins en se substituant à deux anciens chemins de communication plus anciens qu'elle : la rue (ancien chemin) de Bègles et la grande route de Toulouse (cours de la Somme) encore appelé chemin du Sablon. Les débuts de la construction du cours de l'Yser dans la seconde moitié du XVIIIe siècle furent modestes comme en témoigne le plantier dressé par le dessinateur Deladoire. Seul quelques immeubles jusqu'à la rue de Bègles et autour de l'impasse Saint-Jean structuraient les rives du cours et de celui de la Marne. En arrière s'étendaient des terres agricoles et des vignes.

Un grand axe de communication, résidentiel, mais surtout commercial et industriel :

L'urbanisation du cours est conditionnée par de grandes emprises. Sur le cadastre de 1854, tandis que sa rive est n'est pas bâtie au-delà du nouveau cimetière des Israélites où s'étend le territoire rural de Bordeaux, et que les alignements s'interrompent même au-delà de la rue Riausac ; les constructions de la rive ouest qui ont atteint la rue Lajarte commencent à se diffuser en direction de la place Nansouty.

Ce cours compte aujourd'hui 254 numéros jusqu'à la pointe de la place Nansouty. Parmi 140 autorisations de voirie conservées entre 1865-1945, la part d'immeubles de deux étages et plus ainsi que de surélévations de second étage est de loin la plus importante. Le gabarit des rives du cours de l'Yser est également constitué de nombreuses usines ou manufactures dont seules certaines existent toujours.

L'habitat :

Contrairement à des rues de lotissement complètement nouvelles, les rues « constituées » antérieurement ne sont pas soumises aux mêmes dynamiques de construction ou de reconstruction ; on note :

- une importance croissante des surélévations
- une importance croissante des reconstructions
- une faible part voire une part nulle de la construction d'échoppes qui sont habituellement à l'origine de la constitution des rues résidentielles et des opérations de lotissement.

Les maisons du cours de l'Yser ne présentent pas une architecture très élaborée, même pour les immeubles du XVIIIe siècle près du cours de la Marne qui ne manquent toutefois pas d'intérêts. On note toutefois quelques exceptions avec les façades éclectiques et bourgeoises des années 1880-1900, comme au numéro 180 (Jamet entr., 1884), ou encore aux 203-205 (1881).

Le commerce et les rez-de-chaussée :

Les transformations des rez-de-chaussée commerciaux sont nombreuses (devantures, marquises, auvents, modifications des baies) mais elles ne concernent pas seulement le commerce. Ainsi une ouverture sur la rue au 90 est rebouchée en 1923 pour créer un logement en rez-de-chaussée et un soupirail.

L'artisanat et l'industrie :

Jusqu'à la crise du logement après Guerre, les entreprises et industries étaient nombreuses cours de l'Yser ; ces dernières ont été remplacées souvent par des résidences de grands gabarits.

Parmi les principales activités industrielles et artisanales repérées dans les autorisations de voirie,

surtout dans la partie du cours la plus éloignée du centre historique, à l'ouest, on peut citer :

- l'usine et les bureaux Dalidet de la Société bordelaise de conserves et produits alimentaires au 183-185, 1898, modifiée en 1920 et aujourd'hui remplacée par une résidence.
- la manufacture de chaussures la Veuve Mouslie créée en 1859 et modernisée en 1894, au 207 (remplacée par une résidence)
- au 182, un fronton ouvrant sur une cour d'usine fut bâti par l'entrepreneur Solomiac en 1887 (il semble en rester un témoignage au 186 à côté d'une résidence).

On peut également citer la présence d'un atelier au 134 (1886), les magasins de fourniture d'ameublement Gaillard au 127 (Nieudan et Mothe, arch., 1933) ou encore un atelier de lithographie dont les plans furent dressés par Benazet au 155 en 1925 (disparu).

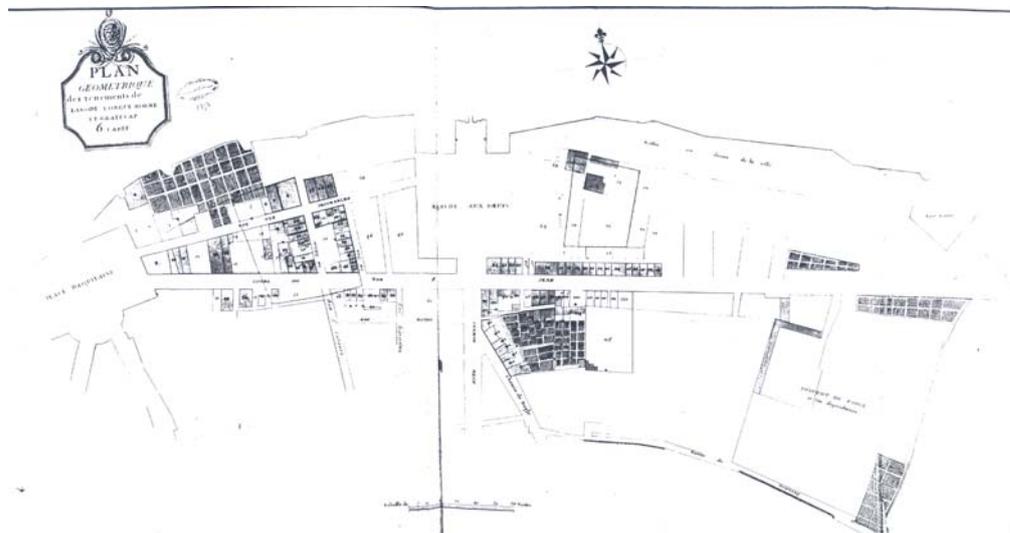
Il ne reste que quelques témoins de ces architectures typiques de la fin du XIXe siècle, avec leurs façades et leurs frontons animant la rue et leurs structures légères à l'arrière.

Le cours de l'Yser présente par conséquent des fonctions multiples et qui se recourent : résidentielle, commerciale et industrielle (cette dernière en déclin notable). La structure parcellaire de ses rives, historiquement caractérisée par de vastes emprises foncières destinées à l'industrie, a tendance à s'orienter exclusivement vers l'habitat (sous forme de résidences étudiantes de grands gabarits notamment, implantées depuis les années 1980, sous la réglementation du POS).

IMAGES

Tènements de Larode, Grande Borne et Gratecap (milieu XVIIIe siècle).

On voit bien ici la faible urbanisation du futur cours de l'Yser et son articulation avec le système des cours et la place de la Victoire.
(ADG, 2 Fi 1247-1265)



OAI-DE_17-01

La route d'Espagne au carrefour de la rue de Bègles.
(AMB, carte postale ancienne, VI B 97)

La route d'Espagne est l'entrée principale dans la ville du côté sud. Quelques immeubles XVIIIe marquent le début du cours, avec leurs chaînes d'angle à refends.



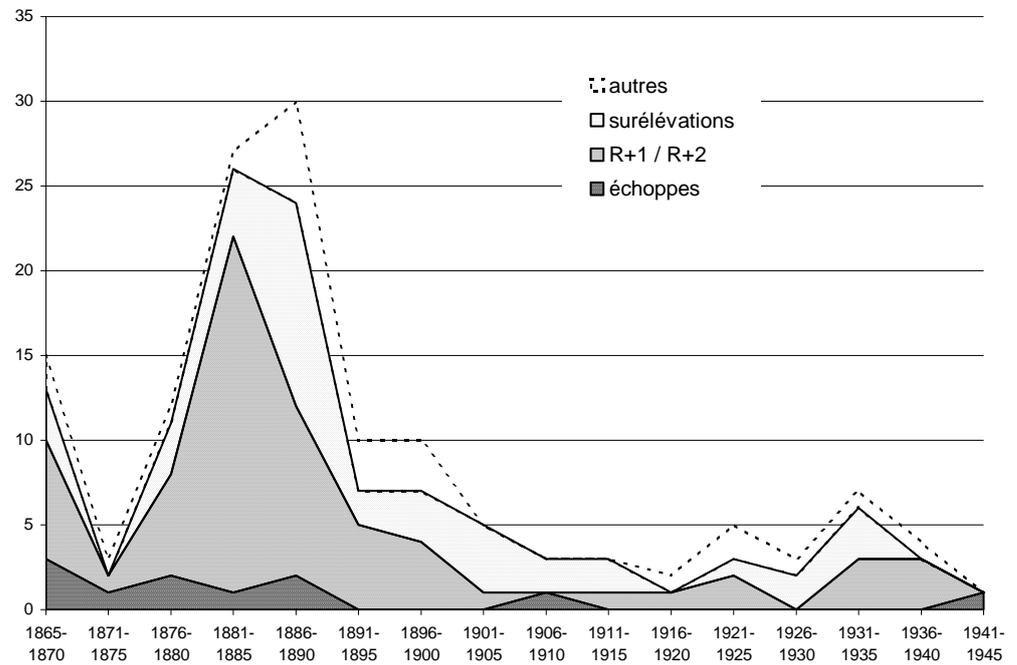
OAI-DE_17-02

Répartition bâtie du cours de l'Yser entre 1865-1945.
(AMB 50 O)

	total	%	%
1865-1945			
échoppes	11	7,80	7,80
R+1 / R +2 +	65	46,40	75,80
surélévations	41	29,40	
autres	23	16,40	16,40

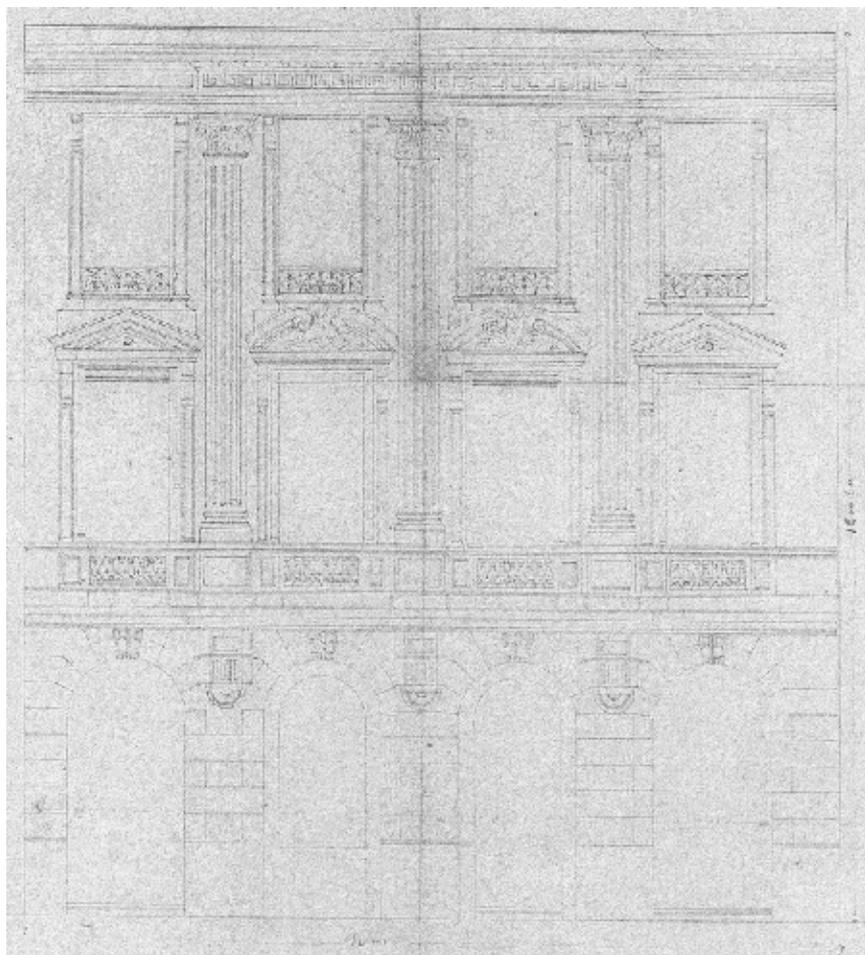
OA1-DE_17-03

Chronologie de la constitution de la rue et répartition des types bâtis, 1865-1945.
(AMB 50 O)



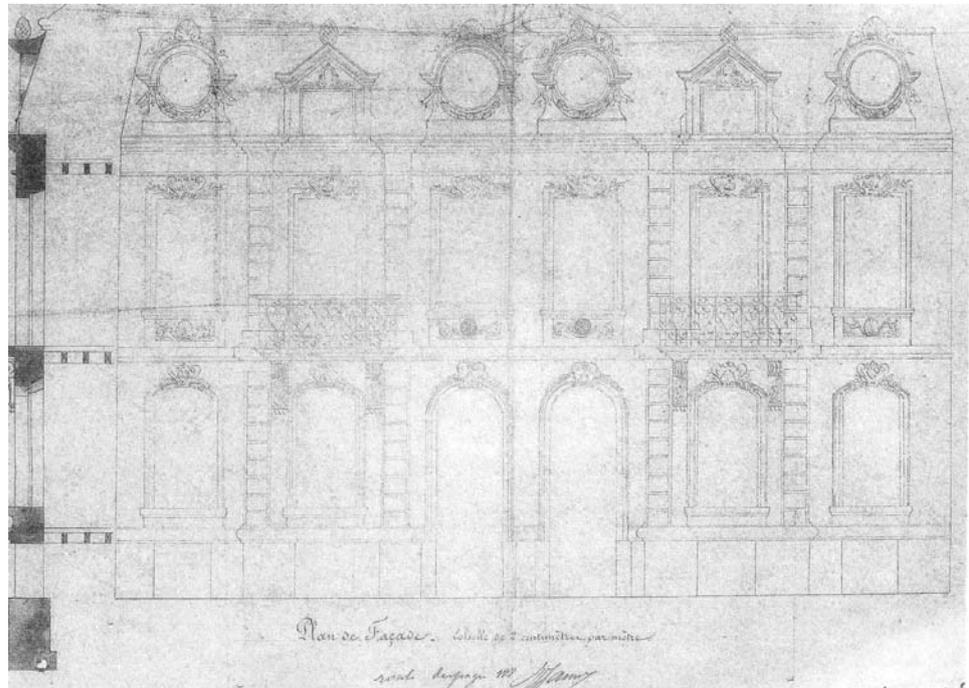
OA1-DE_17-04

Elévation du 180 cours de l'Yser, 1884
(Jamet entr.)
(AMB, 50 O)



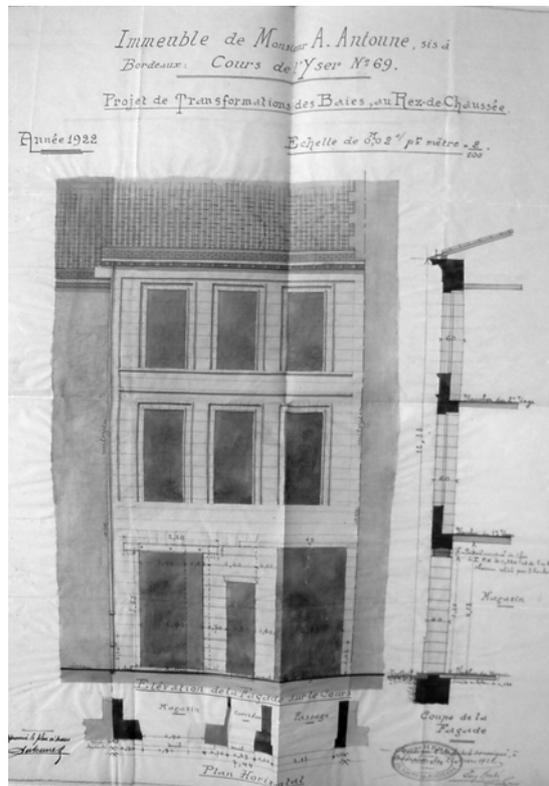
OA1-DE_17-05

Elévation du 203-205
cours de l'Yser, 1881.
(AMB, 50 O)



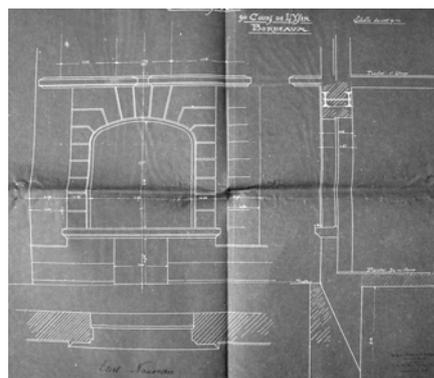
OA1-DE_17-06

Transformation des
baies de rez-de-
chaussée, 69 cours
de l'Yser, 1922 (Eug.
Herbé arch.)
(AMB, 50 O)



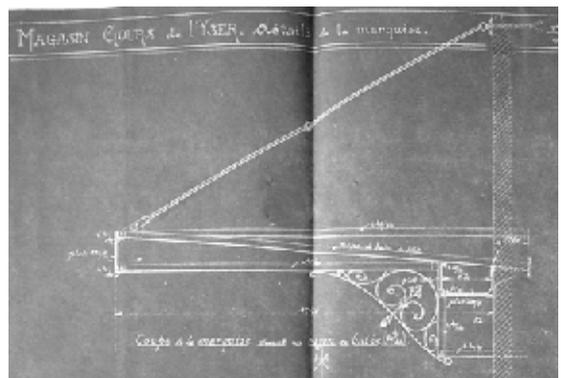
OA1-DE_17-07

A gauche :
transformation d'une
baie de rez-de-
chaussée au 90 cours
de l'Yser, 1923 (G. et
H. Prévot frères,
entr.)
(AMB, 50 O)



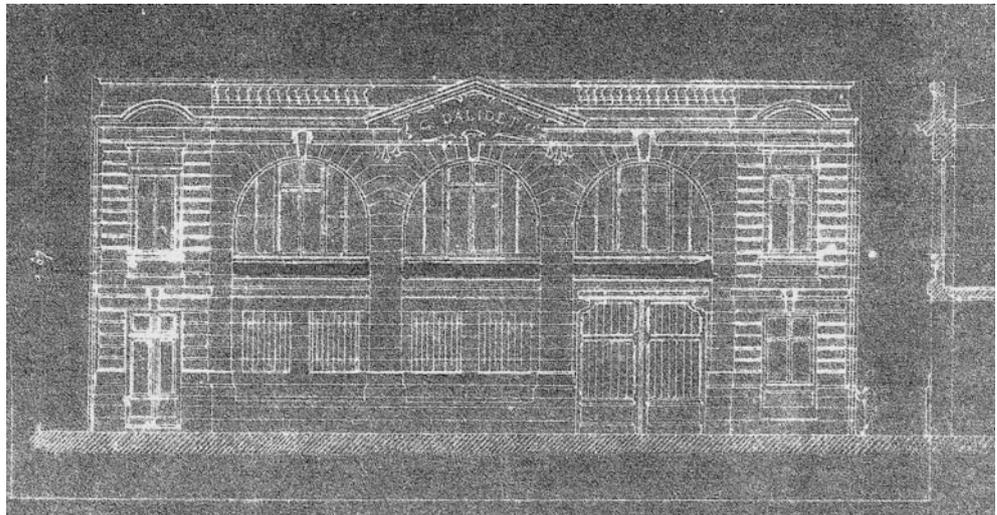
OA1-DE_17-08

A droite : détail d'une
marquise d'un
magasin, 1927.
(AMB, 50 O)



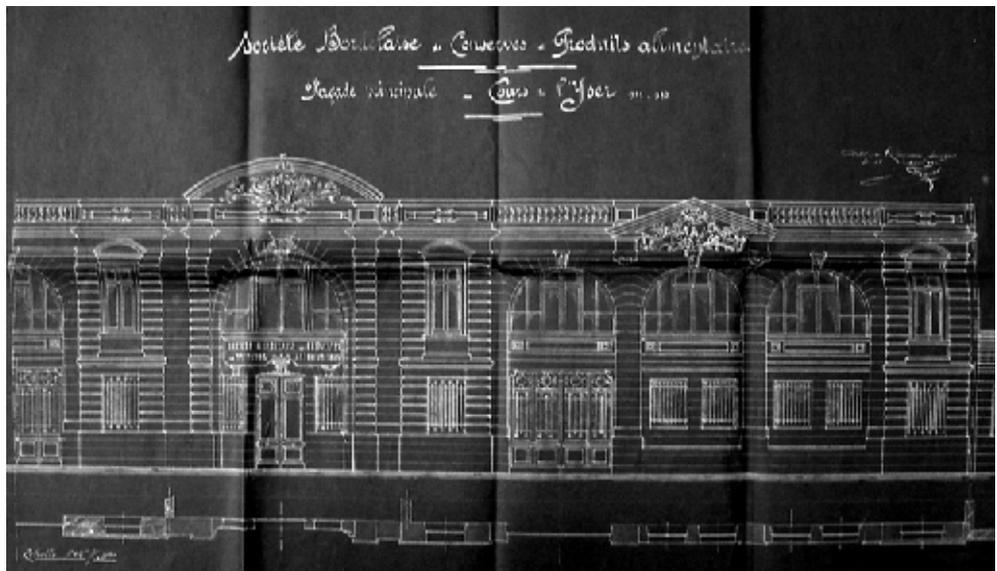
OA1-DE_17-09

Projet de façade pour les bureaux et l'entrée de l'usine Dalidet, 185 cours de l'Yser, 1898, (J. Piquet fils, entr.) (AMB, 50 O)



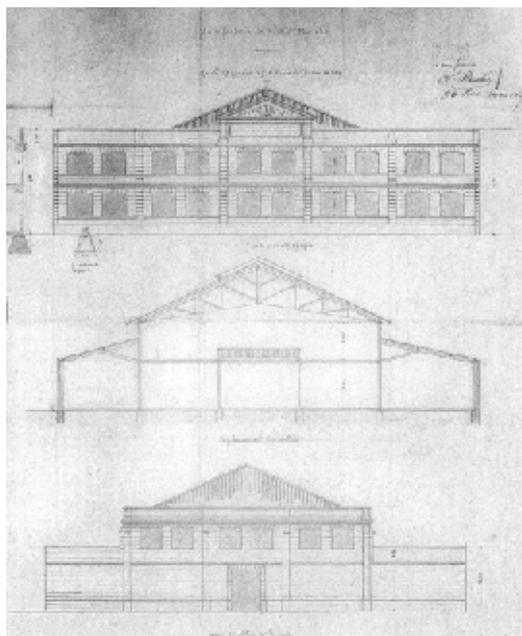
OA1-DE_17-10

Projet de façade pour les bureaux et l'entrée de l'usine Dalidet, 183-185 cours de l'Yser, 1920. (AMB, 50 O)



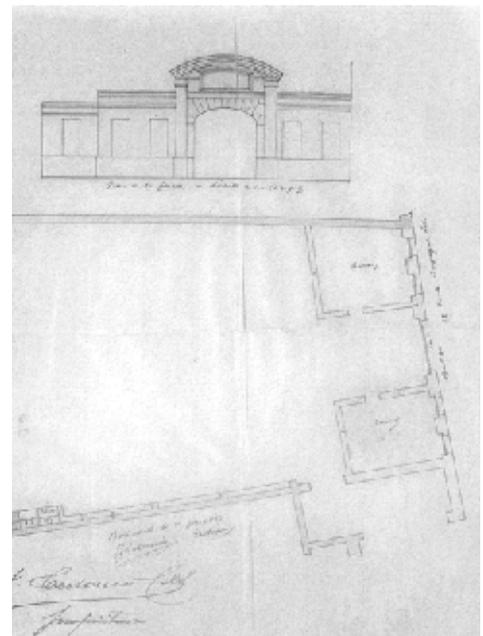
OA1-DE_17-11

A gauche : élévations et coupe de la manufacture de la veuve Mouslie, 207 cours de l'Yser (et 224 cours de la Somme), 1894. (AMB, 50 O)



OA1-DE_17-12

A droite : élévation d'une entrée d'usine, 182 cours de l'Yser, 1887 (Solomiac entr.) (AMB, 50 O)



OA1-DE_17-13

A gauche, les constructions de la rive ouest du cours de l'Yser entre la rue Lajarte et la place Nansouty.
(AMB, extrait du cadastre 1854, section T)

A droite, le lotissement de la rive est du cours de l'Yser, arrêté à l'emprise du cimetière israélite.
(AMB, extrait du cadastre 1854, section X)



OA1-DE_17-14
FU1-CK_1149



OA1-DE_17-15

BIBLIOGRAPHIE

SOURCES

AMB, VI-B 97, carte postale ancienne
AMB, 50 O, route d'Espagne
AMB, 50 O 1768, cours de l'Yser

DOCUMENTS PLANIMETRIQUES

ADG, 2 Fi 1247-1265, Plan géométrique des tènements de Larode, Grande Borne et Gratecap (6^{ème} carte de « L'album 1530 : ensemble de plans relatifs à divers quartiers où sont tracés les rues, bâtiments, fiefs ou possessions, terres cultivées, fontaines, etc., Deladoire, dessinateur, seconde moitié du XVIII^e siècle
AMB, cadastres 1854, section T dite des Incurables en deux feuilles, section X dite des Aliénés en une feuille

DONNEES HISTORIQUES

Période de construction :	1862-1867 : ouverture des boulevards J.J. Bosc et Albert 1 ^{er}
Maîtrise d'œuvre :	Ville de Bordeaux
Maîtrise d'ouvrage :	Ville de Bordeaux / Grangeneuve, propriétaire

COMMENTAIRES

Le domaine du Sablona et sa transmission :

L'ouverture des boulevards au niveau de la barrière de Toulouse s'est effectuée sur un ancien domaine de plaisance appelé le Sablona. Cette propriété du XVIII^e siècle fut fortement remaniée au début du XIX^e siècle. Le 115 du chemin du Sablona fut l'objet d'une vente en 1823 au sieur Rayet qui acquit pour la somme de 2000 francs une maison et un chai.

Elle devient la propriété d'un notaire, Me Grangeneuve, au Second Empire. Grangeneuve l'acquiert avec le mobilier de Melle Marguerite Adeline Lagard (épouse Privat) le 25 mars 1861, pour la somme de 80 000 francs. Un certain Languigneux avait acheté la partie principale du domaine de Rayet, ancien avocat, en 1823, laquelle il tenait de Marie Colombe Langouran (20 juillet 1789), alors nommé « tènement de Fieulabet ». Un contrat d'assurance de 1861 mentionne l'adresse du domaine au 386 route de Toulouse ; elle se compose d'une maison de maître d'un étage sur cave avec un chai, une orangerie, un logement de paysan, un cuvier et un hangar. Un autre corps de bâtiment réunit une écurie, une remise et un grenier à foin ainsi qu'un pavillon isolé dépendant de la maison principale.

Le domaine fut vendu par le notaire à la Ville de Bordeaux le 18 janvier 1866 pour l'ouverture du boulevard à son entrée au 386 route de Toulouse (autrefois 115 chemin du Sablona).

La Ville acquit ce domaine pour la somme de 145 000 francs et revendit les terrains qui n'étaient pas strictement nécessaires aux travaux de voirie.

L'aspect rural du paysage avant l'ouverture des boulevards est attesté par une pièce de vignes située au sud du domaine et appelée « Longues Courrèges » ainsi que d'un pré contigu au lieu-dit « de Fieu Labey ». Ces terrains étaient séparés par le chemin d'Aupérie ; 4 ha 75 a et 35 ca furent pris pour l'ouverture des boulevards.

L'expropriation Grangeneuve et les tracés du boulevard à la barrière de Toulouse :

La création de la barrière de Toulouse est contemporaine de l'ouverture du boulevard dans sa partie comprise entre le chemin du Treuilh et celui du Tondu, entre 1865 et 1867. Cette longue portion de voie formant un angle à la barrière fut réalisée en expropriant les propriétaires entre deux parties du boulevard réalisées celles-ci grâce à des traités amiables :

- la première pour l'extension du cimetière de La Chartreuse avec Johnston en 1853,
- la seconde sur la grande propriété appelée « Le Renart », appartenant à Edouard Bosc et commencée en 1862.

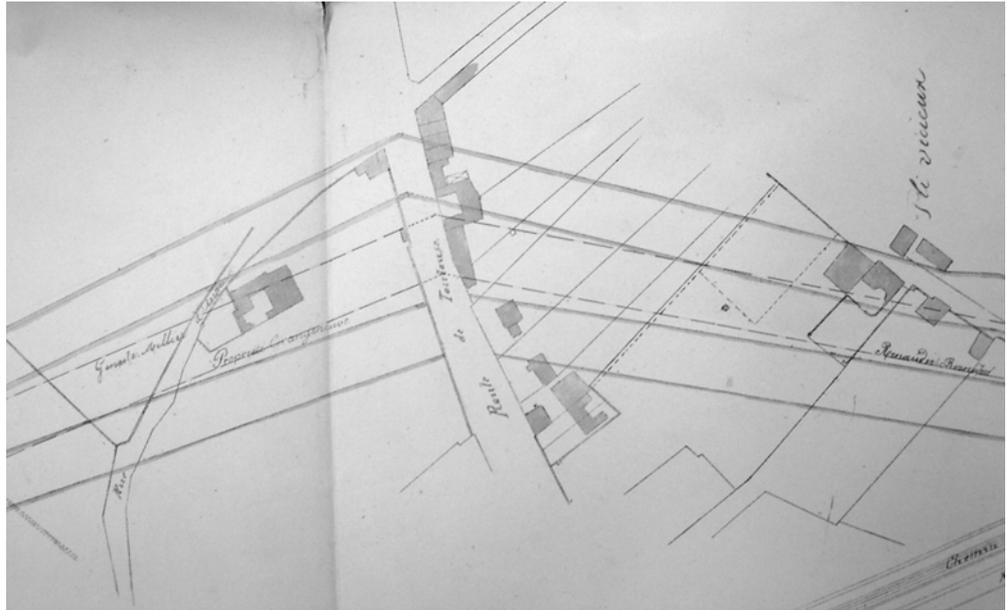
L'expropriation de la propriété Grangeneuve fut pourvue en cassation en 1864. Le propriétaire se plaignit que la Ville avait modifié illégalement le tracé primitif du boulevard - validé par le Conseil d'Etat -, qui passait en arrière de sa maison, par un deuxième tracé qui l'enlevait entièrement et enfin un troisième, au devant de la maison (au nord-est), qui l'épargnait à nouveau. Grangeneuve obtint un arrêt du Conseil d'Etat en 1865 et la Ville dut lui régler une très forte indemnité pour acquérir entièrement ses vastes terrains et sa maison (détruite plus tard) afin de réaliser le troisième tracé projeté du boulevard de ceinture à cet endroit.

La barrière de Toulouse prit dès lors forme et on installa un poste d'octroi. La vie y était dense et active comme à toutes les barrières de Bordeaux, animées de commerces et d'une active circulation.

Les expropriations et les démolitions sur cette partie du passage du boulevard ont profondément modifié le paysage rural de cette barrière en libérant de vastes parcelles aujourd'hui occupées par des résidences de grand gabarit : au 150, boulevard Albert 1^{er}, et rue d'Aupérie, allée Vignolles et 346, cours de la Somme. La continuité du tissu urbain est donc fortement brisée, à l'exception de trois angles de la barrière de Toulouse dont les alignements sont toujours « tenus » par de petits immeubles d'un étage.

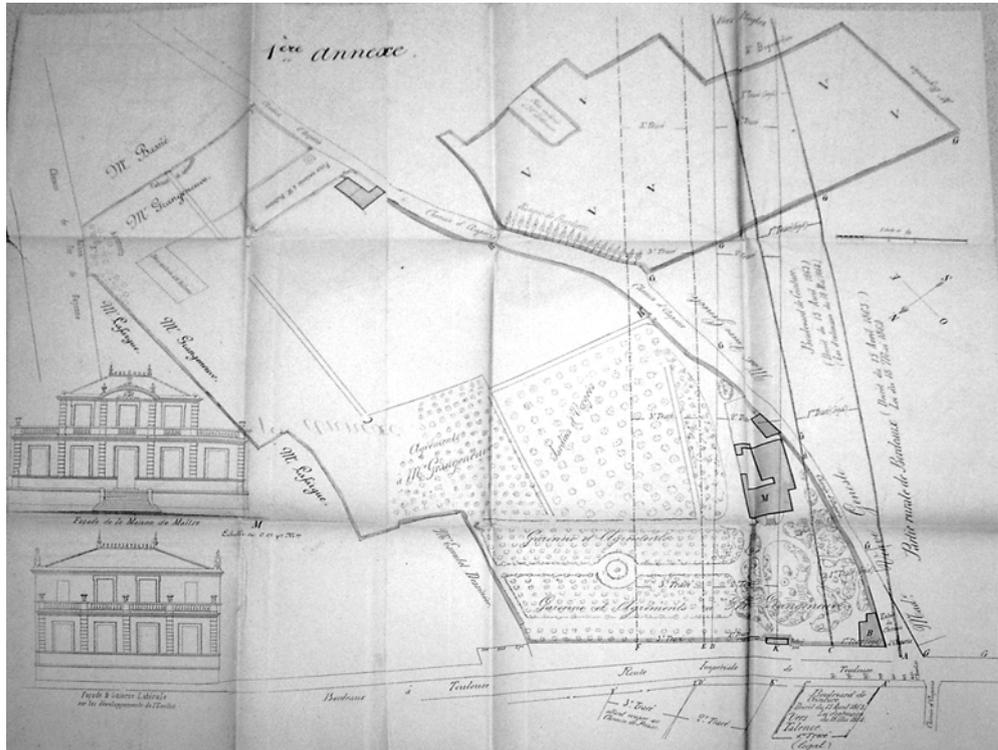
IMAGES

Plan des trois tracés
modifiés barrière de
Toulouse sur la
propriété
Grangeneuve, 1865.
Le tracé le plus à
l'intérieur de la ville
fut réalisé.
(AMB, 64 O 44)



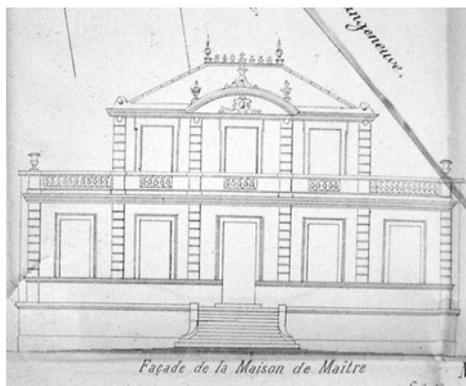
OA1-CL_621-01

Plan et élévations de
la propriété
Grangeneuve sur le
passage des trois
tracés du boulevard
de ceinture, 1865.
(AMB, 64 O 44)

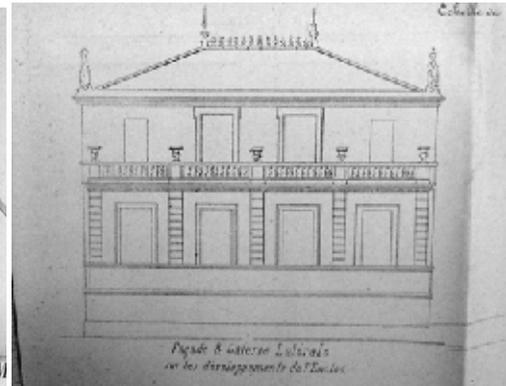


OA1-CL_621-02

Élévation principale
de la maison de
maître et façade sur
la galerie latérale de
l'enclos de l'ancienne
propriété du Sablon.
(AMB, 64 O 44)



OA1-CL_621-03



OA1-CL_621-04

**LIENS
BIBLIOGRAPHIE**

380-F1-CH0078

SCHOONBAERT, Sylvain. **La voirie bordelaise au XIXe siècle. L'administration et les pratiques municipales d'aménagement urbain (1807-1886)**. Institut d'urbanisme de Paris XII : thèse, 2004, t. I, p. 559-565.
Mémoire en défense (au contentieux) contre un projet d'expropriation... du 15 avril 1863... Bordeaux : typ. Justin Dupuy, 1864.

SOURCES

AMB, 336 M 1 Caserne Nansouty, domaine du Sablonat, 1822-1861
AMB, 62 O 4, percement du boulevard de ceinture, partie comprise entre la propriété Bosc et le chemin du Treuilh, 1862-1865
AMB, 64 O 44-46, expropriations du boulevard de ceinture, 1857-1865, 1863-1864, 1863-1865

DOCUMENTS PLANIMETRIQUES

DONNEES HISTORIQUES

Période de construction :	Prolongement : 1866-1870
Maîtrise d'œuvre :	Nouveau plan d'alignement : 1908
Maîtrise d'ouvrage :	Ville de Bordeaux / privée
	Ville de Bordeaux / privée

COMMENTAIRES

Situation et développement de cette rue :

La rue Pelleport est atypique des rues régulières, longues et droites, de la banlieue de Bordeaux, créées ex-nihilo au XIX^e siècle depuis les faubourgs jusqu'aux boulevards. Son tracé n'est ni véritablement rayonnant ni véritablement radioconcentrique. Elle est constituée de deux lignes brisées depuis le pont du Guit (à l'emplacement de l'ancienne rue du même nom) jusqu'au carrefour des rues d'Aubidey et de Bègles et s'arrête à la place Nansouty. Elle irrigue et permet de lotir toute la frange sud de l'église du Sacré-Cœur. Sa création et sa construction débutent cependant avant l'érection de cette dernière qui en a détruit d'ailleurs une partie au niveau de la place du Cardinal Donnet.

L'amorce de cette rue près de la gare n'apparaît pas sur les planches de l'atlas du plan général d'alignement de 1851 où seules figurent les amorces de la rue de Béziers (impasse Saint-Vincent) et de la rue Pierre Loti (impasse Pradel), au long de la rue Charles Domercq (ancienne rue de la Gare et auparavant Chemin de Saint-Vincent).

Sa création est donc directement liée à la période d'implantation de la première gare de marchandises de la compagnie du Midi et de ses ateliers, donc de ses ouvriers. La gare engendre la formation de plusieurs autres rues, dont la rue Furtado, dans le prolongement du pont du Guit, la rue Fieffé et la rue Francin. Cependant le cadastre de 1854 ne mentionne pas encore la rue Pelleport dont le tracé se situera dans la « partie rurale de Bordeaux ».

La partie la plus ancienne de cette rue est en réalité celle comprise entre la place Nansouty et la rue de Bègles. Elle est prolongée vers l'est en 1866, durant une ample période de projets et de réalisations de voirie, sous la municipalité de G. Henry Brochon. Par délibération du conseil du 9 juillet 1866, le prolongement est adopté de la rue de Bègles au pont du Guit. Les propriétaires du quartier se montrent très favorables à l'ouverture de cette rue. Les principaux : Peyronnet, Lefol, Dormoy, Segay, Serres, Favreau cèdent leurs terrains en échange de la plus-value apportée par la voie nouvelle. La compagnie du Midi fait aussi des offres pour le prolongement de la rue Pelleport et celle du Pont du Guit. Parmi les 800 signataires qui souscrivent à la pétition lancée en 1866, figurent peu de rentiers, de grands négociants et d'industriels, mais des employés, de petits propriétaires et de nombreux artisans, qui représentent bien la composition sociale de ce quartier.

Malgré quelques protestations de propriétaires de terrains qui souhaitaient être expropriés plutôt que de négocier à l'amiable avec la Ville, afin de toucher des indemnités substantielles (en sus de la plus-value que la voie leur apportait), cette procédure ne semble pas avoir été nécessaire puisque l'on n'a pas trace d'un jury d'expropriation.

Les plans sont donnés par le service municipal (Louis Lancelin et Pierre-Paul Courau, ingénieurs) entre avril et novembre 1866. Le plan du quartier montre d'autres travaux substantiels : rue Malbec, le prolongement de la rue du Pont du Guit (rue Furtado) l'ouverture de l'impasse Bardos, de la corderie de la rue Malbec, le prolongement de la rue Beauducheu et celui de la rue Emile Péreire (rue d'Agen et son impasse). La rue présente une très faible pente puisque son nivellement est calculé à 0.55 cm pm entre la rue d'Aubidey et Billaudel puis la pente s'accroît avec une rampe de 0.7305 cm pm jusqu'à la rue de la Gare.

La rue Pelleport apparaît presque entièrement bâtie sur les planches cadastrales des années 1880.

En 1883, c'est-à-dire au lendemain des années les plus fastes de la construction de cette rue (90 autorisations de voirie connues entre 1865-1880 concernent des habitations), le cadastre montre que le front bâti de la rue est quasiment constitué sur toute sa longueur. Cependant il y a encore des terrains non bâtis, notamment au long des parcelles les plus profondes, du côté sud de la rive comprise entre le cours de la Somme et la rue Paul Antin, au long des vastes terrains de la caserne Nansouty, en face de la place du Cardinal Donnet, sur la rive nord de l'îlot entre les rues Billaudel et Roger Bigorre, enfin de part et d'autre des rues Bertrand Andrieu et Amédée Saint-Germain, à l'extrémité Est de la rue Billaudel, auprès de la gare. **Ces vastes parcelles sont particulièrement mutables et ce sont celles où des constructions nouvelles ont remplacé de préférence les anciennes.**

Formation du gabarit et constitution bâtie de cette rue :

Parmi 242 dossiers d'autorisation de voirie consultés, 215 concernent, sur la période 1865-1945, 96 échoppes, 68 maisons d'un étage et 51 surélévations. Les immeubles de deux étages sont négligeables, les surélévations d'un étage portent principalement sur des échoppes. Quatorze cas sont des transformations de baies de rez-de-chaussée principalement ; 13 cas sont des constructions neuves d'un autre ordre. Cette rue compte aujourd'hui 314 numéros (non compris les numéros bis).

La rue compte aujourd'hui 97 échoppes, toutes catégories confondues, et 115 maisons de ville auxquelles il convient d'ajouter 14 immeubles d'un étage. Son velum s'est donc conforté à une hauteur d'un étage et stabilisé ; bien que la proportion d'échoppes ait diminué un peu, elles constituent toujours plus de 40 % des constructions de cette rue.

Plus des deux tiers de la rue sont construits ou reconstruits de 1865 à 1940. La construction d'échoppes prédomine de 1865 à 1900 ; particulièrement à la fin de la décennie 1860.

Le nombre d'immeubles d'un étage est à son apogée entre 1880-1885, rejoint par les surélévations ; tandis que le nombre d'échoppes ne cesse de diminuer : 8, 4, 3, 6 et 0 tous les cinq ans, entre 1881 et 1905.

Ces évolutions correspondent aux grands cycles de la construction bordelaise dans ce quartier en pleine expansion.

La rue Pelleport est par conséquent constituée d'une alternance de séquences d'échoppes et de maisons de ville issue directement des logiques et de la chronologie de sa construction.

Les entrepreneurs et les constructeurs de cette rue :

Cette rue demeure un territoire privilégié de constructions et de marchés pour les entrepreneurs : les architectes y sont très rares si ce n'est Henri Bourg (pour la construction d'une échoppe, ce qui est encore plus rare, au 284, en 1914) ; citons aussi Ernest Minvielle qui intervient pour une surélévation ordinaire au 280 en 1885, A. Grange au 288 en 1894, et d'autres architectes inconnus : P. Conte (en 1893 au 227), Raymond Leconte (en 1911 pour l'ajout d'un second étage au 314) et Caniche Martin (en 1882 au 115 pour une maison d'un étage – il peut s'agir du Martin associé à Pierre Durand pour les constructions du boulevard), Guérin au 52 en 1910 (associé à l'entrepreneur Amblard), P. Layoult en 1935 au 31-33 et du 35 au 39, la même année, enfin Désardurats s'associe à l'entrepreneur Gaugeacq au 67 en 1913.

Une série de plans de maisons d'un étage de cette rue montre les mêmes codes de dessin utilisés sur des séries d'immeubles importants ; ils portent le sceau du bureau des plans de la mairie : il pourrait s'agir de plans demandés par les propriétaires au cabinet de l'architecte municipal en place : Charles Durand, au début des années 1880.

Les principaux entrepreneurs qui interviennent sont d'abord Bertrand Gaugeacq, actif dans tout le quartier (et surtout celui qui porte son nom), accompagné de l'architecte du même nom : G. Gaugeacq, au numéro 29, pour une maison entre Art nouveau et Art déco (en 1920) ; viennent ensuite les entrepreneurs Fleurant, Bertrand, Jules Piquet, J. Mazaud aîné, P. Vigneau, Dantras et fils, Peyrebelle, E. Braca, P. Solomiac, Lamire frères et J. Lafeychine, Jeanmot, qui ne construisent que quelques échoppes ou maisons chacun.

Il serait injuste de considérer que l'architecture des échoppes des entrepreneurs est moins savante que celle des maisons d'un étage bâties plutôt par les architectes, mais surélevées aussi souvent par des entrepreneurs, car les distinctions s'opèrent surtout en fonction des moyens des clients qui s'adressent davantage aux entrepreneurs pour des projets modestes. Il faut d'ailleurs aussi distinguer la qualité des dessins fournis par les entrepreneurs (comme par exemple ceux de Prévot aux 234-236 supposés) de la modestie des constructions réalisées.

Une rue d'échoppes avant tout :

Jusqu'en 1880, la vague de construction d'échoppes est caractérisée par des groupements de logements, les échoppes simples isolées sont rares, et il n'est pas rare de voir 2, 3 ou 4 échoppes se bâtir en même temps. Les variantes sont nombreuses, certaines échoppes doubles en façade sur rue comptent en réalité deux logements, avec un couloir commun, et seulement parfois des cloisons de séparation au lieu de murs de refend. La répartition en profondeur est traditionnelle sur trois travées mais on note de nombreux cas où deux pièces seulement sont disposées sans alcôve ou cabinet ou chambre sombre. Les dispositions des caves sont variées, soit sur rue, soit en fond de la bande bâtie, soit les deux. Les lieux d'aisance se trouvant en fond de parcelle, les fosses d'aisance occupent toujours cet emplacement. Les passages cochers ou de service sont fréquents pour desservir les fonds de parcelles.

Par conséquent l'habitat de cette rue est principalement ouvrier au début de sa construction, lié aux activités du quartier (gare du Midi) mais aussi aux petites entreprises locales ; c'est donc un habitat locatif avant tout, réduit au minimum, assez fragile et peu salubre.

A la fin du XIXe siècle cet habitat s'embourgeoise mais ses formes antérieures demeurent.

NB : les séries de maisons de ville de cette rue et ses immeubles singuliers sont détaillées dans les fiches en lien.

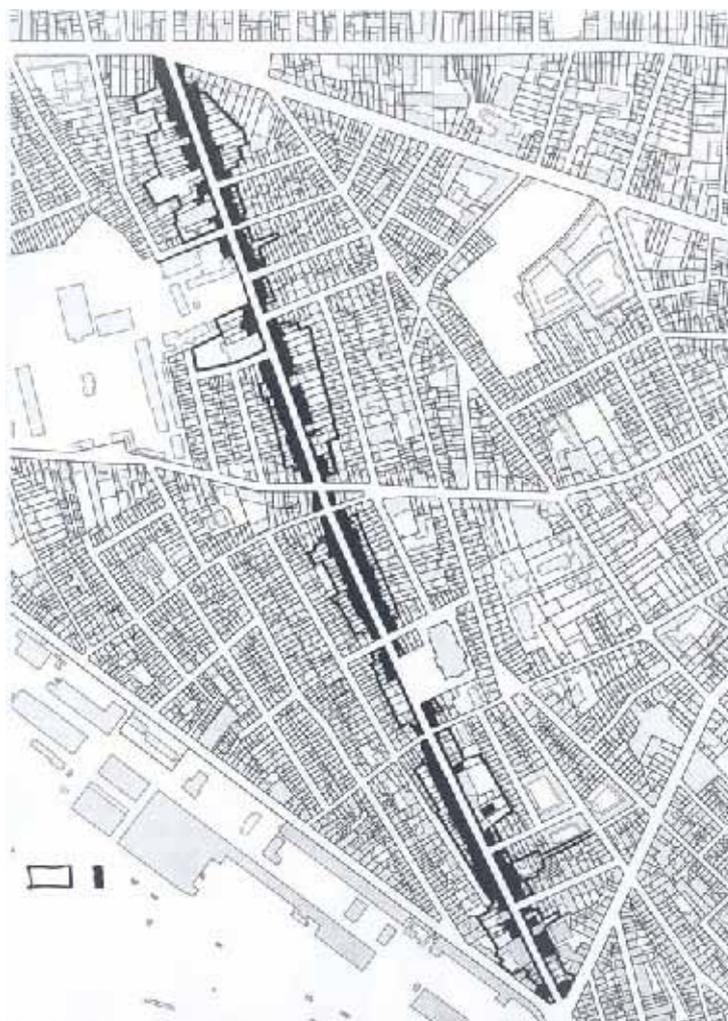
IMAGES

Plan de quartier pour
le prolongement de la
rue Pelleport, 23 avril
1866.
(AMB, 13 D 53)



OA1-CW_127-01

Le front bâti de la rue
Pelleport et la
profondeur des
parcelles qui la
bordent en 1883.
(Superposition du
cadastre ancien
(AMB) et du cadastre
contemporain.
Dessin, S.
Schoonbaert)



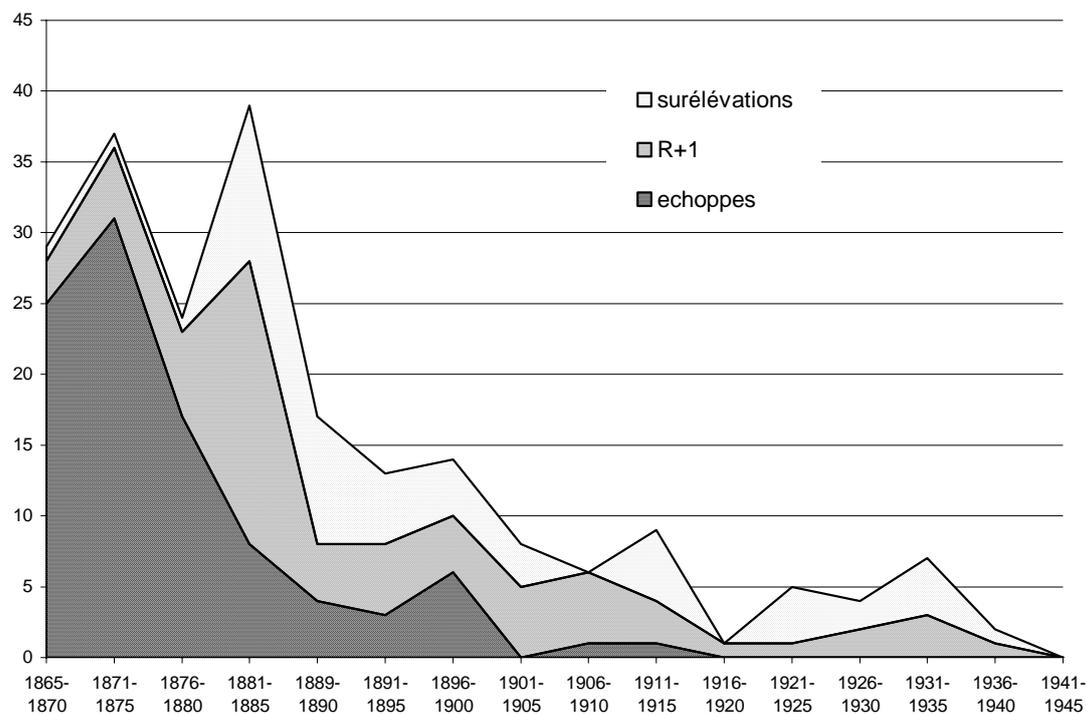
OA1-CW_127-02

Répartition bâtie de la rue Pelleport entre 1865-1945 et aujourd'hui. (AMB 50 O et SIG DDU)

	total	%	%	total	%
	1865-1945		aujourd'hui		
échoppes	96	44,65	44,65	97	42,9
R+1	68	31,63	55,35	129	57,1
surélévations	51	23,72			
	215	100,00	100,00	226	100

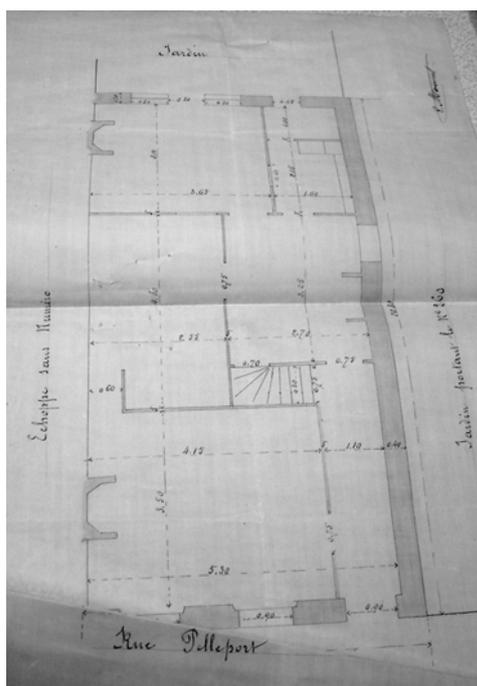
OA1-CW_127-03

Chronologie de la constitution de la rue et répartition entre échoppes, maisons d'un étage et surélévations, 1865-1945. (AMB 50 O)



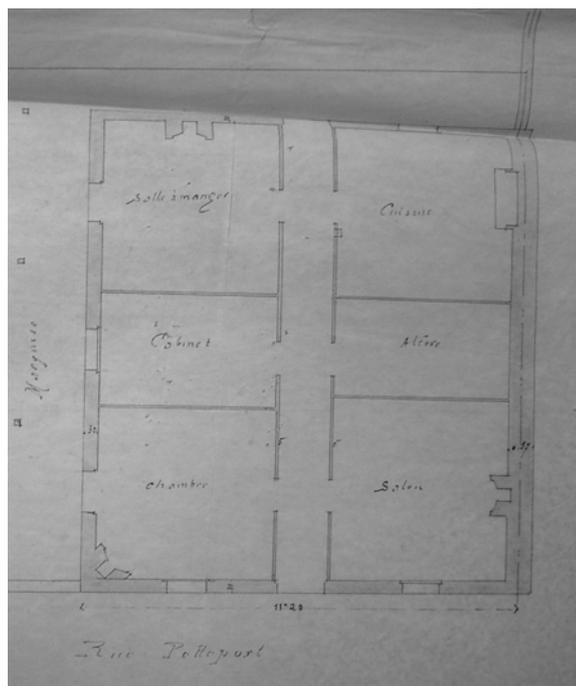
OA1-CW_127-04

Plan d'une échoppe simple, rue Pelleport, sn, sd.



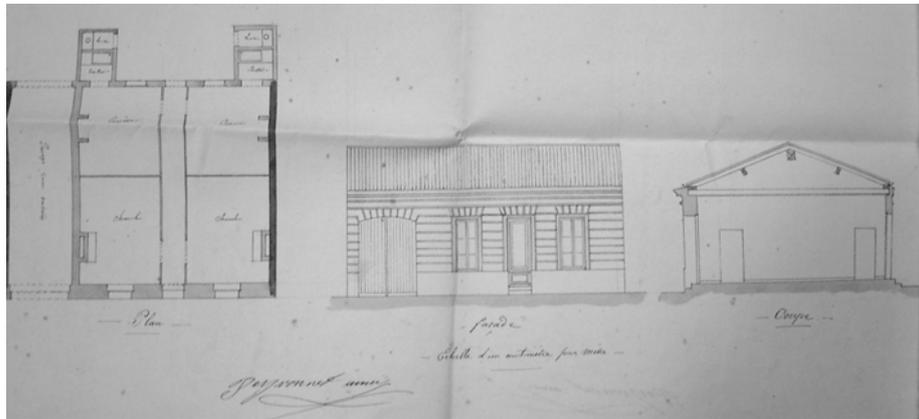
OA1-CW_127-05

Plan d'une échoppe double, 25 rue Pelleport, 1879. (AMB, 50 O 1284 et 1286)



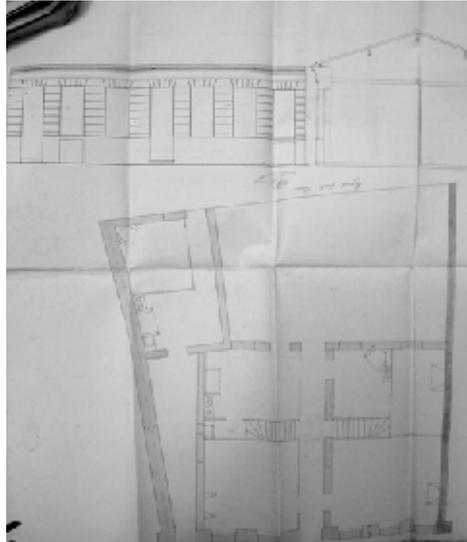
OA1-CW_127-06

Plan, élévation et coupe d'une échoppe double à deux logements accompagnée d'un passage cocher, rue Pelleport, sn, 1872. (AMB 50 O 1286)

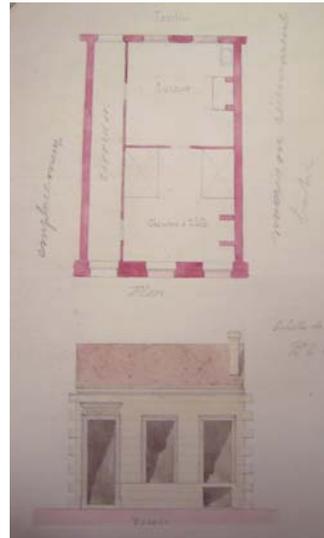


OA1-CW_127-07

Groupement de trois échoppes simples, dont une en fond de parcelle, rue Pelleport, sn, 1866. (AMB, 50 O 1286)

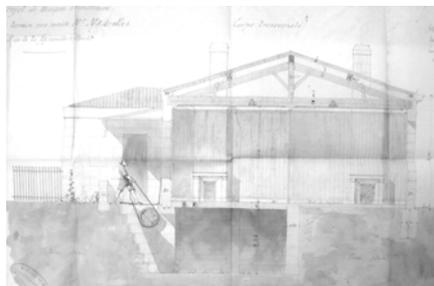


OA1-CW_127-08



OA1-CW_127-09

Une échoppe simple, réduite à une cuisine, une chambre à deux lits et son corridor. Rue Pelleport, sn, 1870. (AMB, 50 O 1286)

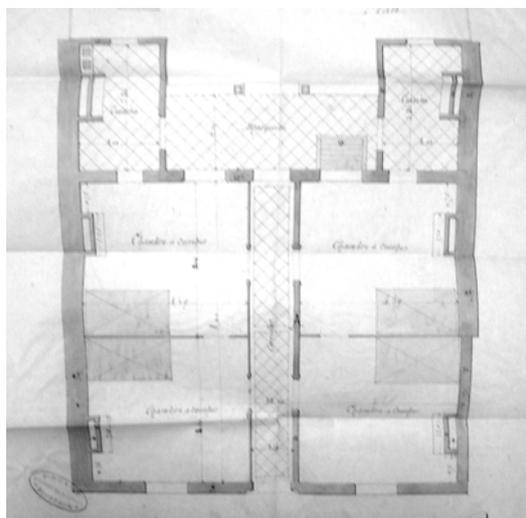


OA1-CW_127-10

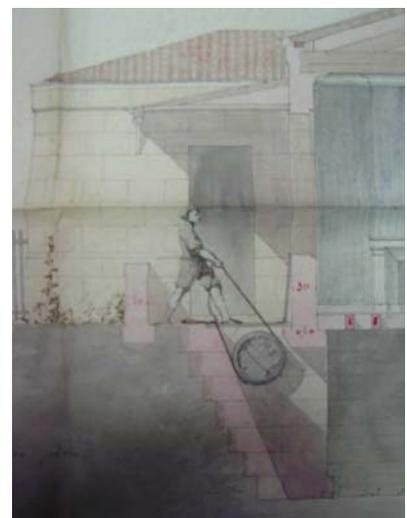


OA1-CW_127-11

Echoppe double à deux logements, coupe, élévation, plan et détail de la coupe sur la trappe de cave sous la marquise, rue Pelleport, sn, 1865. Correspondant aux numéros 234-236 actuels, Prévot, entr. (AMB, 50 O 1286)

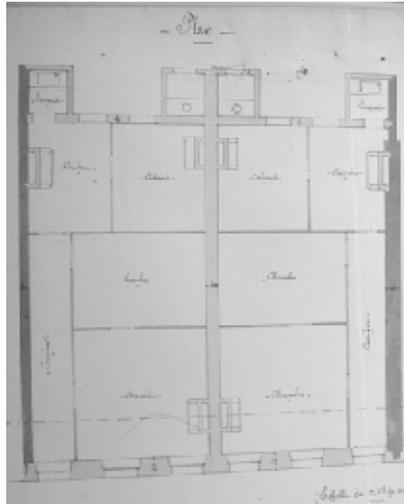


OA1-CW_127-12

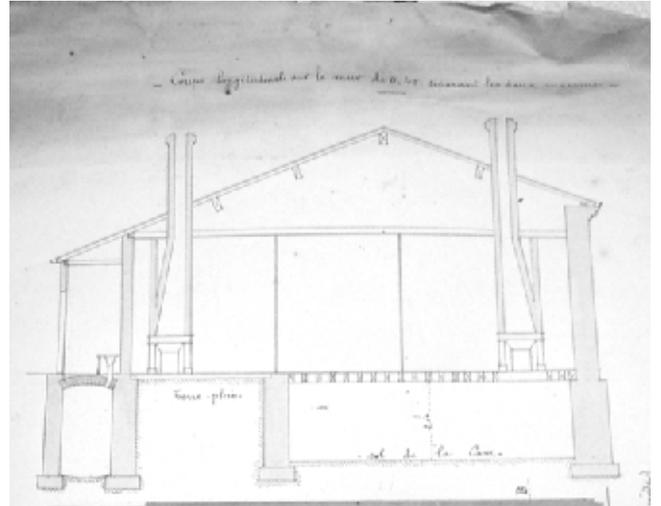


OA1-CW_127-13

Deux échoppes
simples rue Pelleport,
1880 (actuellement
235-237), plan et
coupe
(AMB, 50 O 1285)

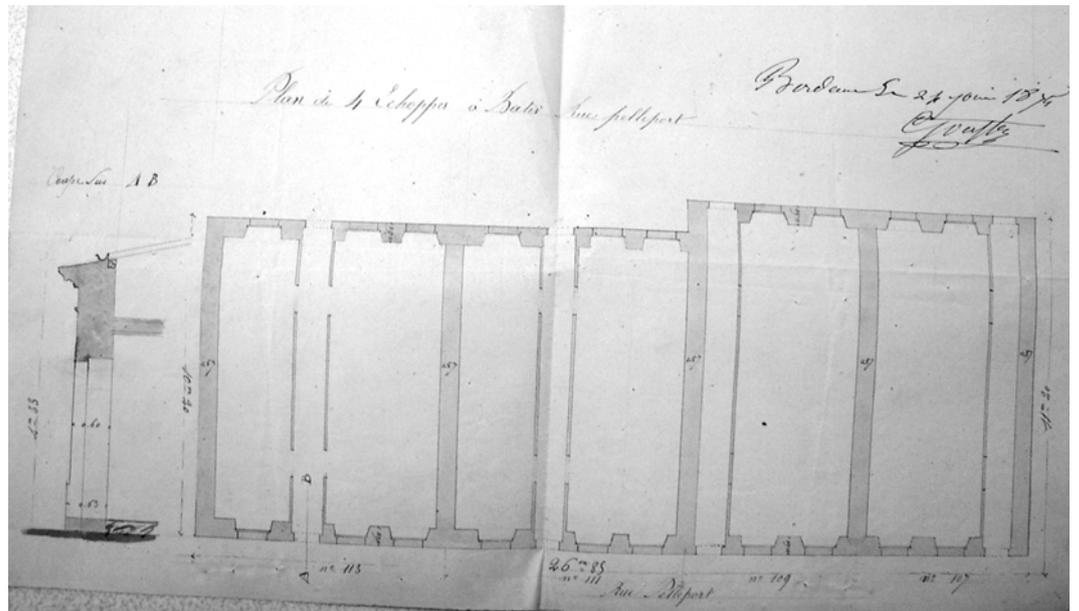


OA1-CW_127-14



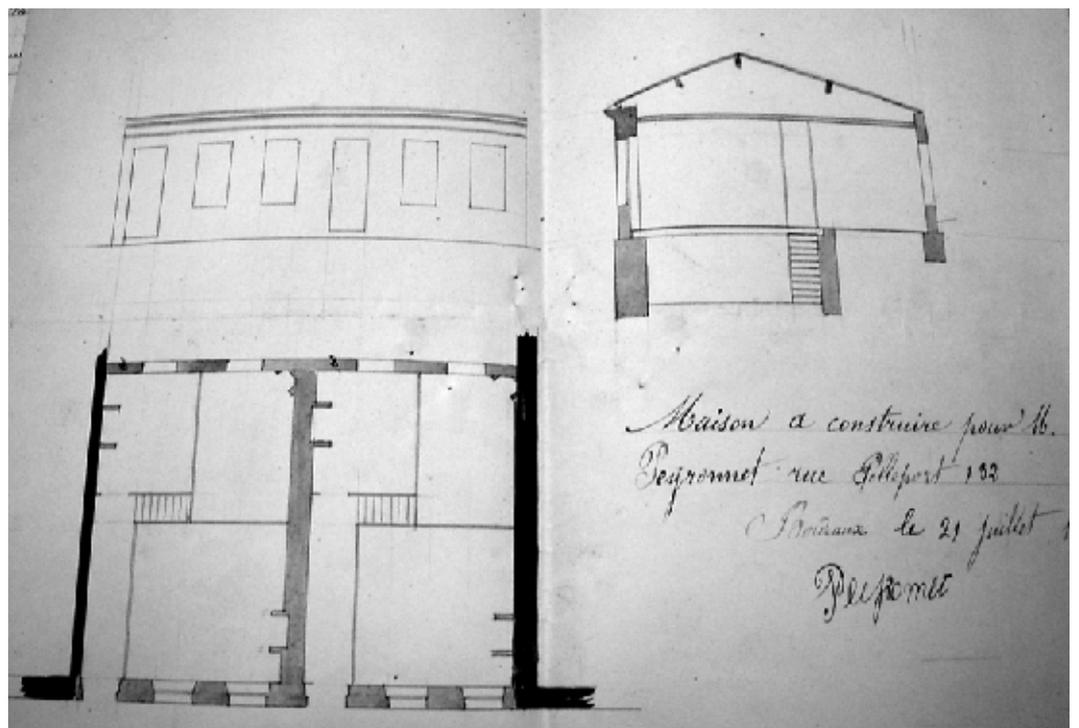
OA1-CW_127-15

Plan et coupe de
quatre échoppes,
deux échoppes
doubles et deux
échoppes simples,
107-113, rue
Pelleport, 1875.
(AMB, 50 O 1284)



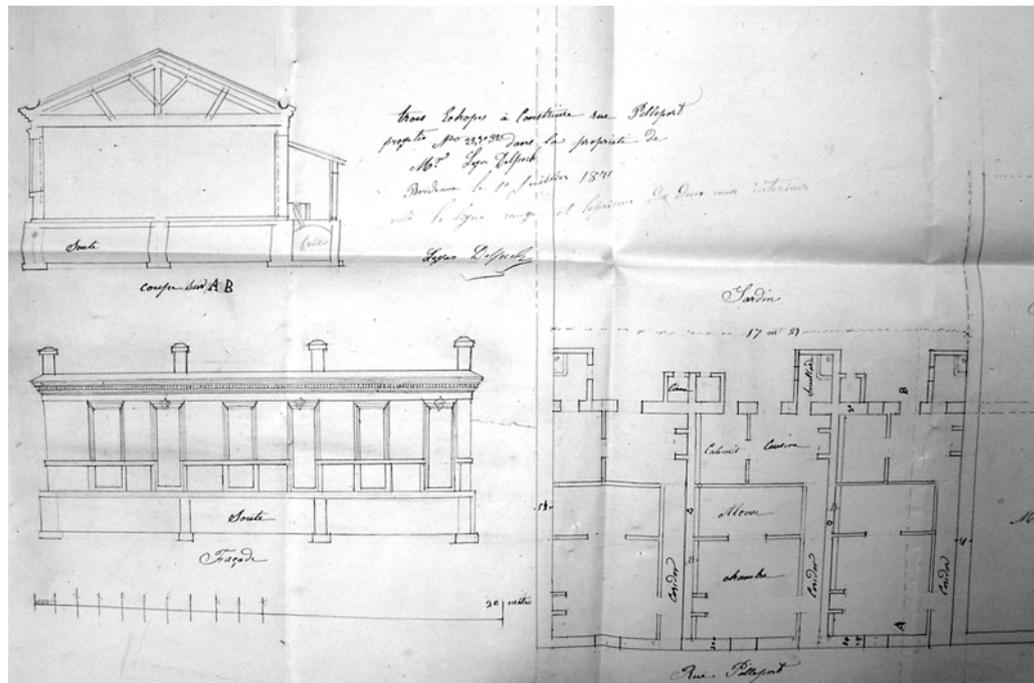
OA1-CW_127-16

Deux échoppes
simples, 132 rue
Pelleport, (disparues),
1875.
(AMB, 50 O 1285)



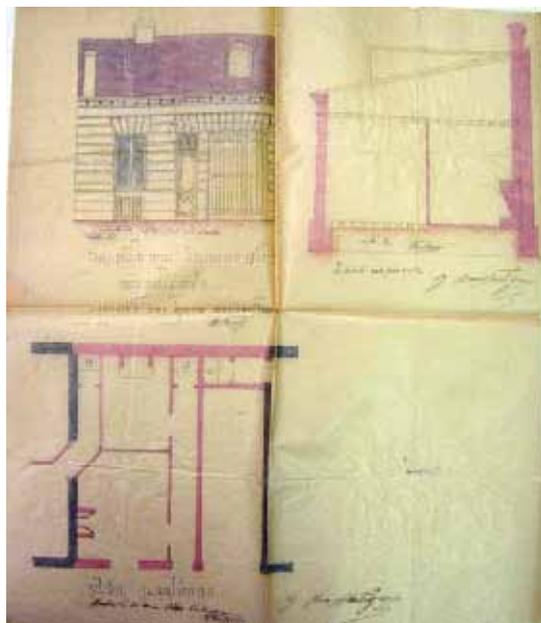
OA1-CW_127-17

« Trois échoppes à construire rue Pelleport », 28-32, 1871 (disparues). Les caves sont dénommés « soute(s) ».
(AMB, 50 O 1284)

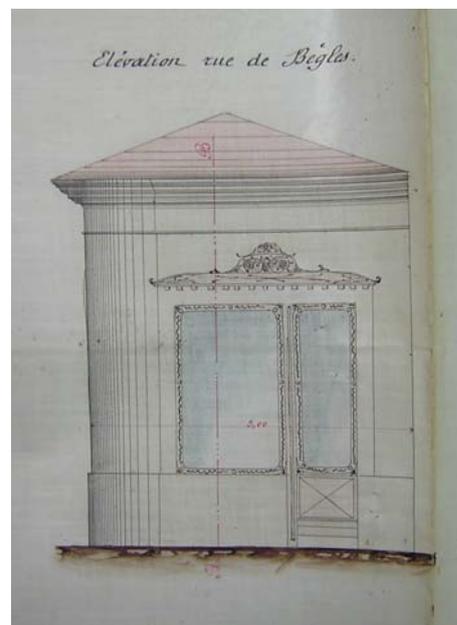


OA1-CW_127-18

Echoppe simple avec une porte cochère, 93, rue Pelleport, 1888 (disparue). Echoppe sans jardin réduite à deux pièces, elle accueille les lieux de deux autres échoppes mitoyennes : les refends sont ouverts et appartiennent donc au même propriétaire.
(AMB, 50 O 1284)



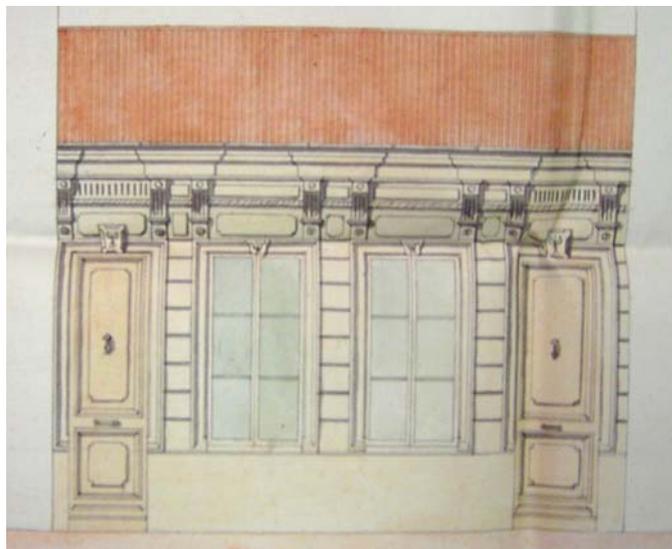
OA1-CW_127-19



OA1-CW_127-20

Angle de la rue de Bègles, 1885,sn, disparu
(AMB, 50 O 1286)

Façade d'une échoppe jumelle, sans mention d'architecte ni d'entrepreneur, et sans numéro, 1870.
(AMB, 50 O 1286)



OA1-CW_127-21

LIENS

OA1-CV_323 / S3-2-CV_768 / S1-CW_1302 / S4-1-CW_1302 / S1-2-CW_127 / S4-2-CV_768 / S2-2-CV_768 / OA1-CM_244

BIBLIOGRAPHIE

CHARNEAU, Bertrand. « Les entrepreneurs du bâtiment à Bordeaux entre 1865-1960 », *Revue archéologique de Bordeaux*, t. XCI, 2001, p. 235-245.

COUSTET, Robert, SABOYA, Marc. **Bordeaux le temps de l'histoire Architecture et urbanisme au XIXe siècle (1800-1914)**. Bordeaux : Mollat, 1999, p., 123-125, 150-152, 165, 262.

SCHOONBAERT, Sylvain. **La voirie bordelaise au XIXe siècle. L'administration et les pratiques municipales d'aménagement urbain (1807-1886)**. Université Paris XII – IUP : thèse de doctorat en urbanisme, 2004, p. 601, fig. X et XI, p. 450-451.

SOURCES

AMB 50 O 1284 à 1286

AMB 12 D 53 et 60, délibérations du conseil municipal

AMB 13 D 53, annexes aux délibérations du conseil municipal

DOCUMENTS PLANIMETRIQUES

AN, F 1^A 2002 ^{575 A}, plan général d'alignement de Bordeaux, dit plan « Devanne », 1851, feuilles 29-30

AMB, cadastre de 1854, section X en une feuille

AMB, atlas dit de « Béro », recueil XL A 247, feuille 2

AMB, cadastre des banlieues de Bordeaux (1881-1884), section de Bègles en trois feuilles

DONNEES HISTORIQUES

Période de construction :	Prolongement : 1866
Maîtrise d'œuvre :	Nouveau plan d'alignement et de nivellement : 1924
Maîtrise d'ouvrage :	Ville de Bordeaux / privée
	Ville de Bordeaux / privée

COMMENTAIRES

Situation et développement de cette rue :

A l'instar de la rue Pelleport, la rue Malbec fait partie de ces rues qui ne sont ni droites ni rayonnantes mais qui structurent le quartier du Sacré-Cœur, du cours de la Marne à la place Nansouty. Elle est constituée de trois lignes brisées qui s'articulent aux carrefours des rues Crémer, Billaudel et de Bègles.

Le nom de la rue Malbec ne figure pas sur le plan de Lattré de 1755 mais un chemin existe à son emplacement. Cette appellation est officialisée par un arrêté municipal du 17 mars 1826. La partie la plus ancienne de cette rue part du cours de la Marne jusqu'à la rue de Bègles.

Comme la rue Pelleport, la rue Malbec est prolongée en 1866 mais à l'inverse de cette dernière, ce prolongement s'effectue vers la place Nansouty tandis que la rue Pelleport est prolongée en direction de la gare. Un décret impérial du 16 octobre 1865 autorise la municipalité de Bordeaux à procéder aux expropriations sur le passage de la voie nouvelle et le jugement a lieu le 3 janvier 1866 : 17 affaires sont traitées par les jurys, la plupart sur des terrains non bâtis, à l'exception des parcelles situées sur le passage de la rue Kyrié et du carrefour de la rue nouvelle à l'angle du cours de l'Yser (route d'Espagne) : il y a donc peu de destructions.

Le prolongement de la rue Malbec est l'occasion pour les propriétaires d'ouvrir sans autorisation de nombreuses rues nouvelles aux alentours. Le propriétaire Mellis en ouvre ainsi deux (dont l'une porte son nom et l'autre est la rue de Cérons) ; à l'est de cette opération un autre propriétaire du nom de Rouy ouvre les rues de Preignac et de Langon : il en résulte tout un lotissement formé par ces quatre rues parallèles entre elles aux abords Est de la place Nansouty. Près du carrefour de la rue de Bègles, une autre rue est ouverte sans autorisation par un particulier : c'est la rue Jean-Bart devenue la rue de Saint-Macaire qui, avec l'ancienne rue Kyrié (aujourd'hui rue de La Réole) structure l'urbanisation au nord du nouveau cimetière israélite, marquée par de nombreux carrefours triangulaires.

Ce prolongement est aussi l'occasion d'assainir les terrains du quartier : un égout est créé qui se raccorde à celui existant sous la portion de la rue Malbec jusqu'au cours de la Marne : les eaux s'écoulent avec de faibles pentes au long de la rue nouvelle, dans la direction Nord-Est, en récoltant sur leur passage celles des rues adjacentes.

Formation du gabarit et caractères bâtis de cette rue :

A partir de son prolongement en 1866 la rue Malbec se construit en suivant les rythmes économiques locaux du marché de la bâtisse. La fin du Second Empire est une période particulièrement faste pour l'édification de cette rue puisque près de 60 autorisations de voirie sont déposées en six ans de 1865 à 1870, dont une cinquantaine concerne des échoppes. Néanmoins, et contrairement à la rue Pelleport qui lui est comparable au point de vue des rythmes de constructions, la décennie 1880 n'est pas une période très active et les immeubles d'un étage ou les surélévations d'échoppes ne montrent pas un embourgeoisement marqué des maisons à la fin du siècle. On note ici un renouveau relatif de la construction d'échoppes et de maisons de ville entre 1890 et 1905, qui reprend une moindre ampleur vers 1910-1915 et se consolide peu ou prou jusqu'à la Seconde Guerre. Il en résulte que, de 1865 à 1945, parmi 172 autorisations de voirie conservées, 150 concernent des constructions neuves destinées à l'habitat à concurrence de 47 % d'échoppes et 53 % d'immeubles d'un étage, y compris les surélévations : cette proportion est quasiment identique à celle de la rue Pelleport considérée sur la même période (45% d'échoppes et 55% de maisons d'un étage).

Les échoppes de cette rue :

Particulièrement nombreuses, comme le montre la chronologie de la construction de la rue Malbec, les échoppes de cette rue sont très intéressantes car elles datent pour la plupart de la fin des années 1860 et présentent à la même période les types les plus représentatifs de cet habitat local. En effet on en trouve des

simples comme des doubles, des isolées comme des groupées (par deux, trois, quatre, et même sept), des échoppes d'angle, des échoppes surélevées, des échoppes très modestes voire pauvres, d'autres coquettes voire luxueuses. Cette abondance et cette variété de types de constructions regroupées sous le même nom et dans la même rue vers 1870 montre bien qu'à l'époque déjà l'échoppe ne correspond pas seulement à un type d'habitat populaire et individuel uniquement mais qu'elle est aussi locative, que sa construction en série se fait à des fins spéculatives, et qu'enfin c'est aussi un mode d'habitat bourgeois : la façade des échoppes jumelées des numéros 163-165 le montre par exemple, et d'ailleurs, les luxueuses échoppes de la rue de Galard n'en sont pas très éloignées.

Les surélévations d'échoppes et les maisons d'un étage :

Les surélévations ne sont pas très nombreuses dans cette rue comparée à la rue Pelleport : 14 % contre 21 % entre 1865-1945. Par conséquent, elles ne participent pas directement ni à l'élévation du gabarit de la rue ni à l'embourgeoisement des constructions à la fin du XIXe siècle. Les surélévations sont d'ailleurs de facture modeste et parfois grossière. Au 211, l'entrepreneur Vigneau surhausse par exemple une échoppe simple en 1899 : le premier étage accueille un second logement. Le même entrepreneur réalise également et la même année le surhaussement du numéro 239 b. Bien que la façade de cette construction soit soignée et laisse penser à une maison de ville, il s'agit là encore de deux logements superposés, sur le modèle de l'échoppe. Domicilié dans cette rue, Vigneau y construit son atelier et ses bureaux, au 240, entre 1899 et 1900 ; il intervient aussi au 237.

Rares sont donc les maisons d'un étage qui montrent des signes ostentatoires ; elles sont en général très simples. Les immeubles d'angle en témoignent par exemple au carrefour de la rue Crémer où un pan coupé à refends (aujourd'hui sommé d'un discret fronton) marque l'angle d'un immeuble d'habitation composé de quatre logements et d'un petit magasin d'angle en rez-de-chaussée. Le traitement des angles de rue autrement que par un pan coupé est exceptionnel, par exemple au carrefour de la rue Billaudel ou encore, au carrefour de la rue Eugène Le Roy.

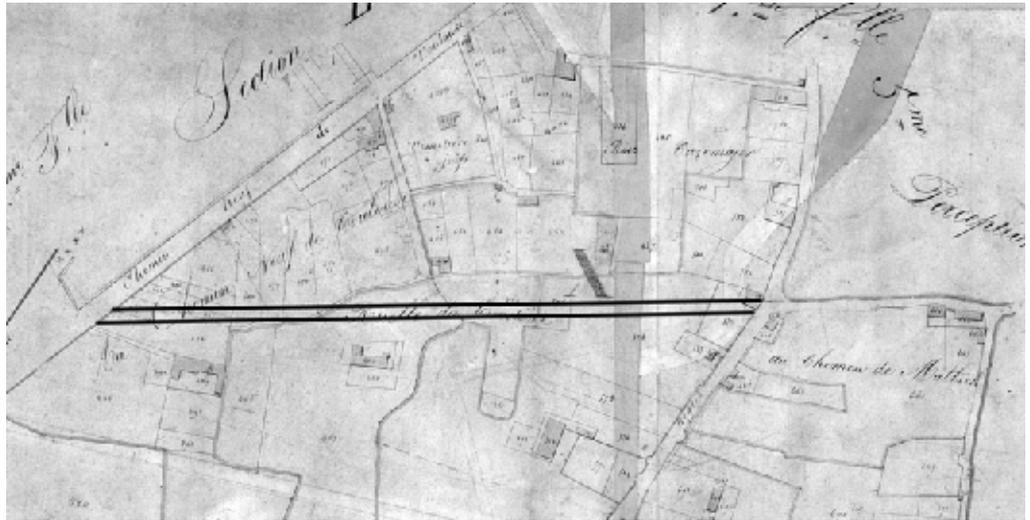
Les constructions en retrait d'alignement, murs bahut et portails :

Enfin, la rue Malbec présentait autrefois de nombreuses constructions en retrait d'alignement, lesquelles ont disparu pour laisser place, la plupart du temps, à des résidences contemporaines. Le paysage de cette rue était par conséquent agrémenté de grilles, de murs bahuts et de pavillons bas implantés à l'alignement. Au niveau des numéros 112-112, il ne reste aujourd'hui qu'une seule maison bourgeoise d'un étage isolée sur sa parcelle et retranchée derrière le mur de clôture et le portail d'entrée qui la sépare de la rue. Mais on trouve trace d'autres constructions de ce type, notamment au 50, ou encore au 118, sur la propriété Bordenave, dont les pavillons d'entrée sont remaniés par l'architecte Ruben Dacosta en 1889. Le portail et le mur bahut du 114 rue Malbec, correspondent peut-être à ce qu'il reste de la grille de l'actuel 118, mais il s'agit plus vraisemblablement du n° 112 (1882).

Aujourd'hui la rue Malbec compte 257 numéros (non compris les bis ou les ter), 53 échoppes et 118 constructions d'un étage, la proportion d'immeubles bas s'est inversée (30 % d'échoppes contre 70 % de constructions d'un étage) et de nombreuses maisons de deux étages sont présentes : le velum moyen de la rue a par conséquent gagné un niveau supplémentaire ; de nombreuses résidences ont également transformé le paysage architectural et viaire modeste de cette rue constitué principalement au XIXe siècle mais toujours marqué de quelques constructions singulières. Cette rue dégradée et hétéroclite doit donc faire l'objet d'un soin tout particulier dans le traitement de ces futures emprises constructibles et de ses gabarits de hauteur.

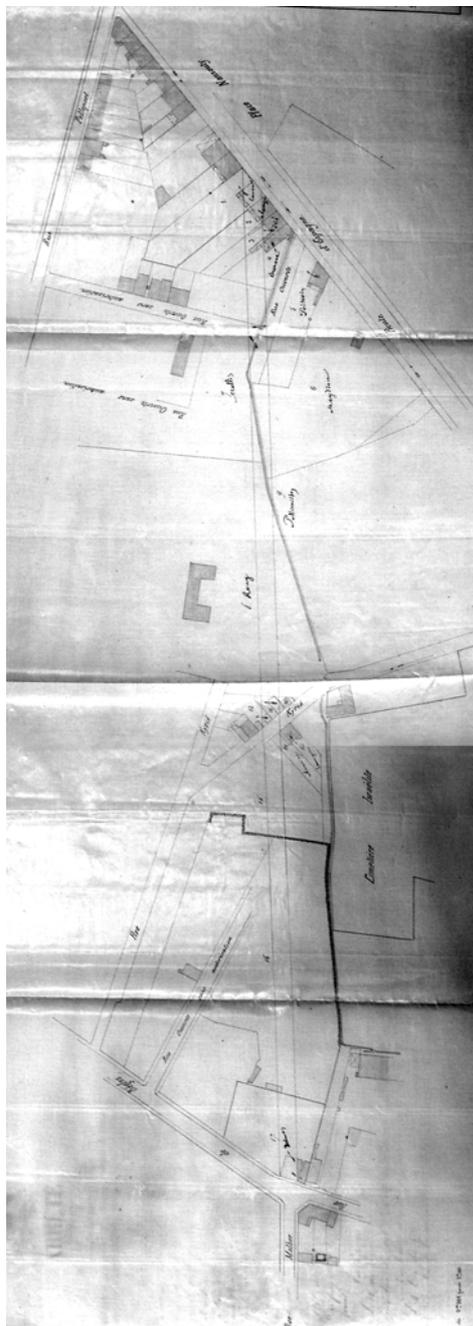
IMAGES

Situation du prolongement de la rue Malbec sur le cadastre de 1820-1830.
(AMB, cadastre section E, Saint-Vincent, 2^{ème} feuille)



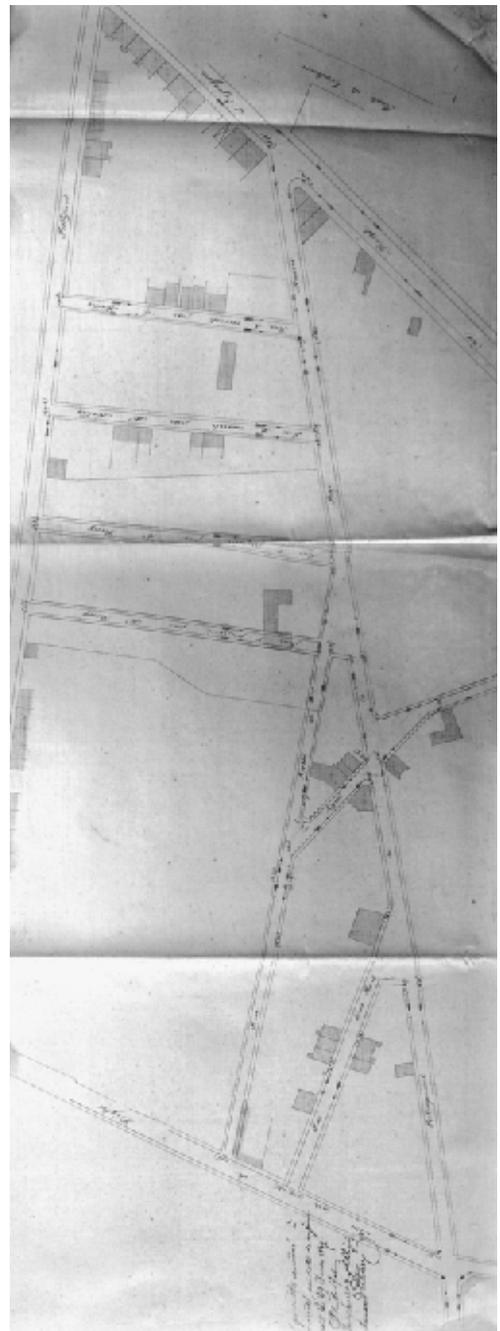
OA1-CM_244-01

A gauche, plan d'expropriations pour le prolongement de la rue Malbec, janvier 1866.
(AMB, 62 O 19)



OA1-CM_244-02

A droite, plan d'ensemble des voies nouvelles aboutissant au prolongement de la rue Malbec, L. Lancelin et P. Courau ing., 24 avril 1867.
(AMB, 64 O 168)



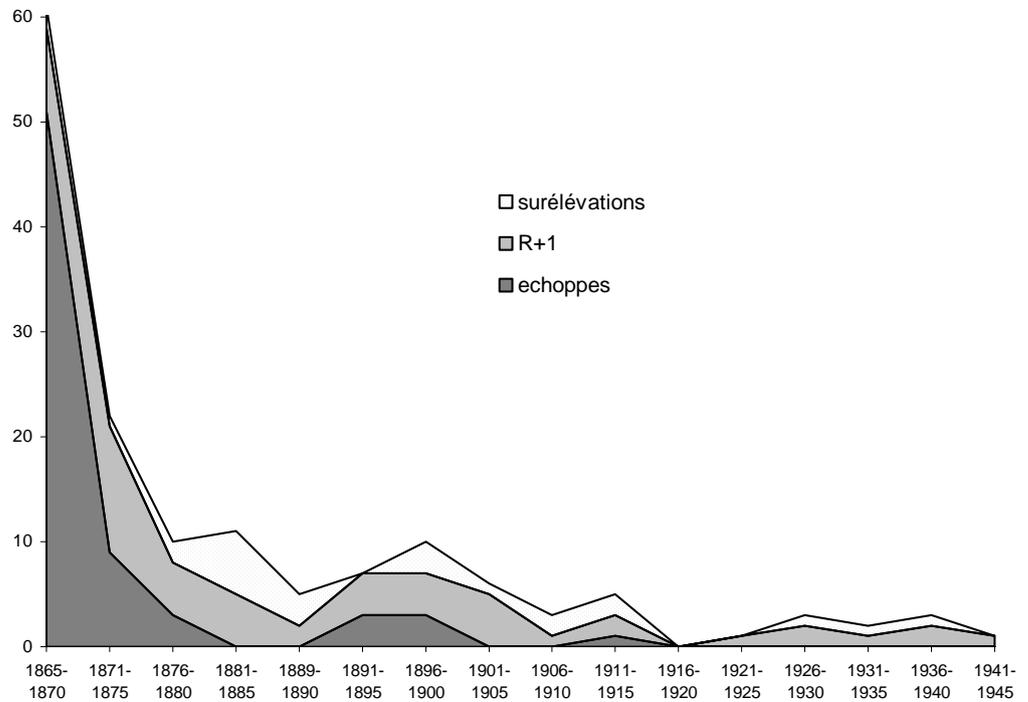
OA1-CM_244-03

Répartition bâtie de la rue Malbec entre 1865-1945 et aujourd'hui.
(AMB, 50 O et SIG DDU)

	total	%	%	total	%
	1865-1945			aujourd'hui	
échoppes	70	46,67	46,67	53	30,99
R+1	55	36,67	53,33	118	69,01
surélévations	25	16,67			
	150	100,00	100,00	171	100

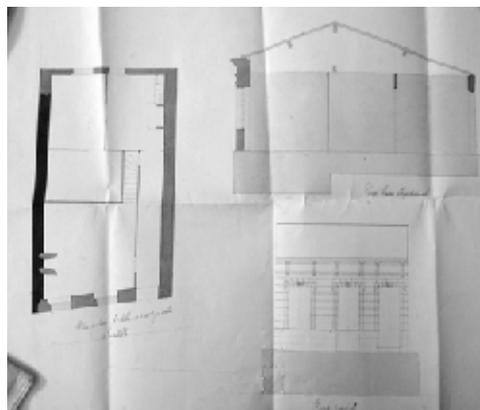
OA1-CW_127-03

Chronologie de la constitution et types de constructions rue Malbec (1865-1945)
(AMB, 50 O 1069-1070)

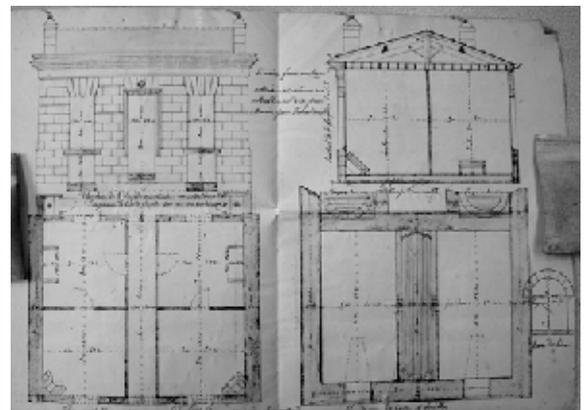


OA1-CM_244-04

Echoppes, 214 et 218 rue Malbec (1874 et 1878 ; disparues ou surélevées).
(AMB, 50 O 1070)

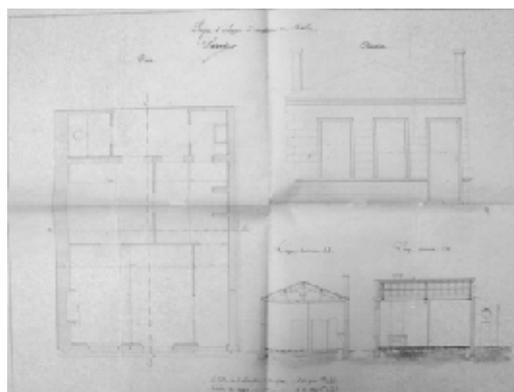


OA1-CM_244-05

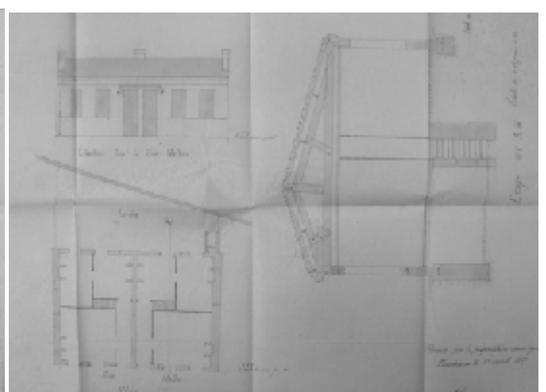


OA1-CM_244-06

Echoppe simple seule ; deux échoppes simples jumelées, rue Malbec, sn, 1866 et 1867.
(AMB, 50 O 1070)

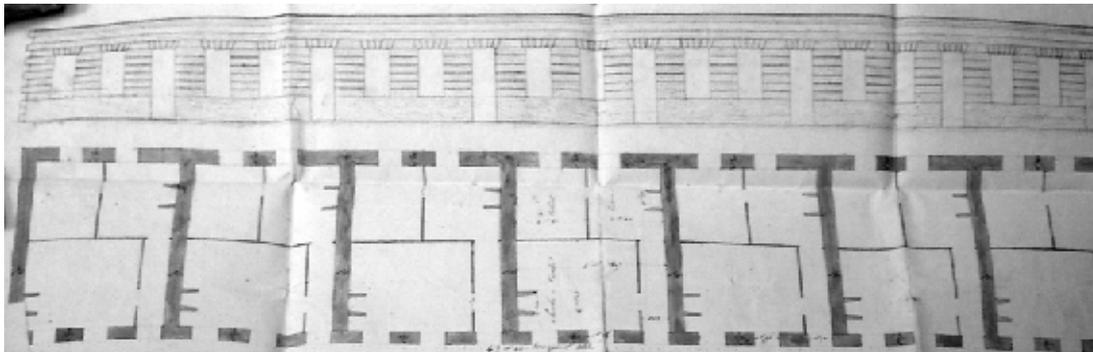


OA1-CM_244-07



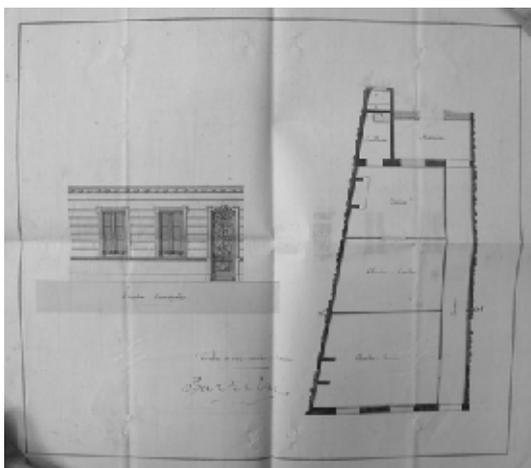
OA1-CM_244-08

Série de sept
échoppes simples,
rue Malbec, sn,
1867.
(AMB, 50 O 1070)



OA1-CM_244-09

A gauche, échoppe
simple rue malbec,
sn, 1868.
A droite, échoppe
d'angle, sn, 1869.
(AMB, 50 O 1071)

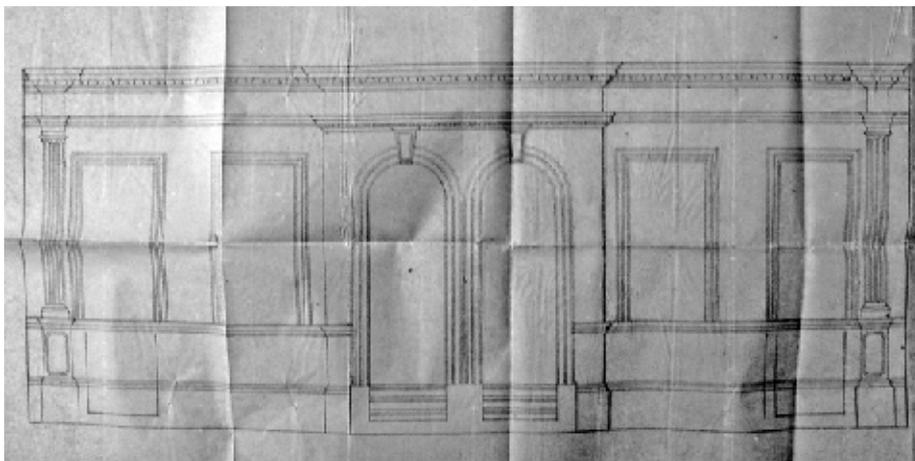


OA1-CM_244-10



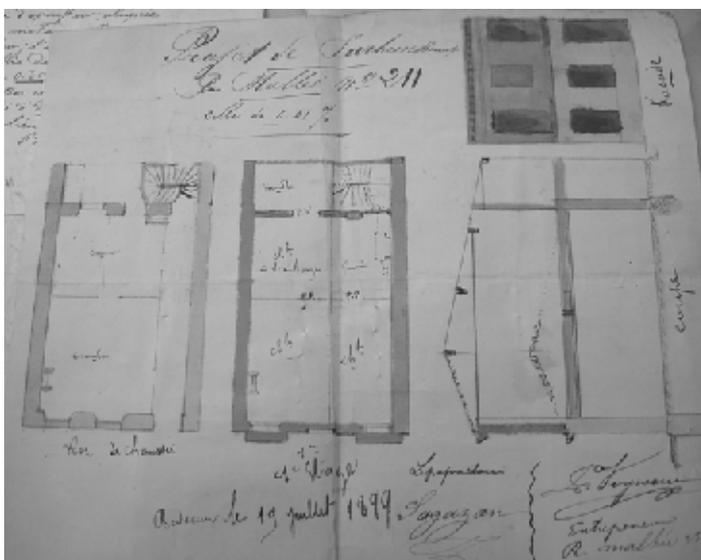
OA1-CM_244-11

Deux échoppes
simples jumelées,
sur un registre
cossues, sn, 1868
(actuels numéros
163-165).
(AMB, 50 O 1071)



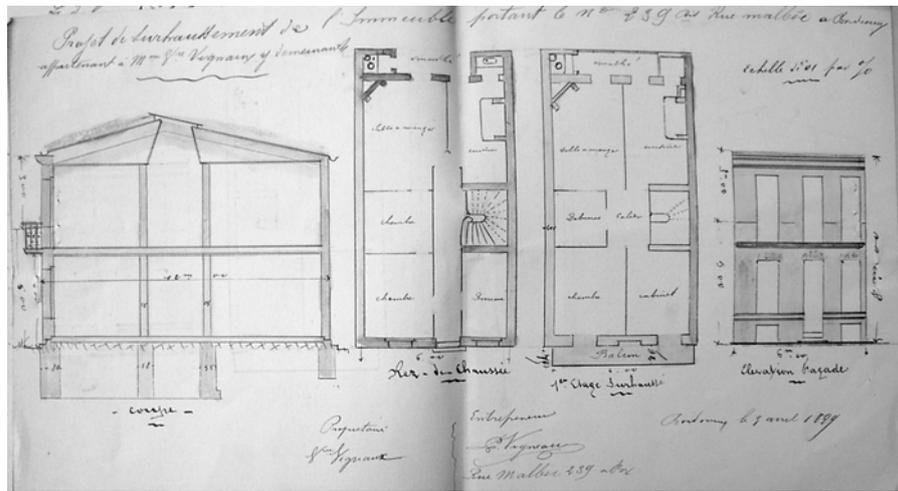
OA1-CM_244-12

Projet de
surhaussement du
211, rue Malbec, P.
Vigneau, entr., 1899.
(AMB, 50 O 1071)



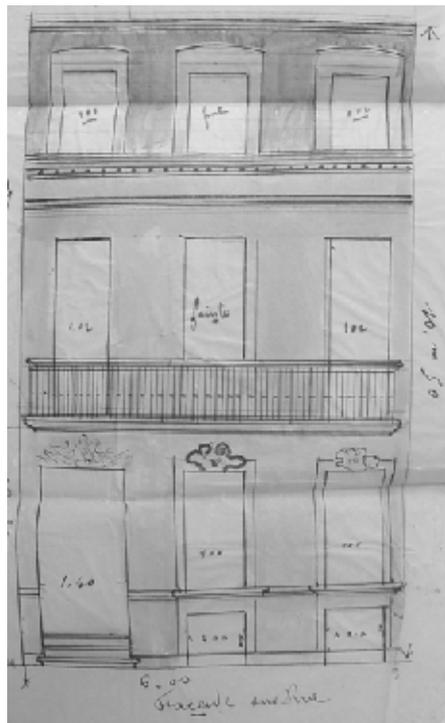
OA1-CM_244-13

Projet de surhaussement du 239 b, rue Malbec, P. Vigneau, entr., 1899. (AMB, 50 O 1071)

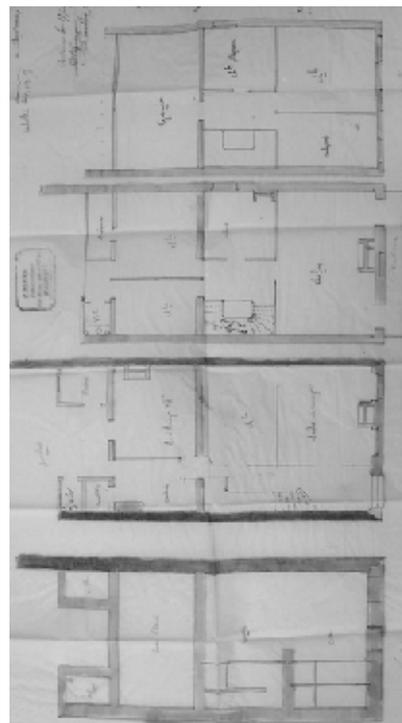


OA1-CM_244-14

Façade et plans de la maison Vigneau, 240 rue Malbec, 1900, actuel n° 242. (AMB, 50 O 1071)

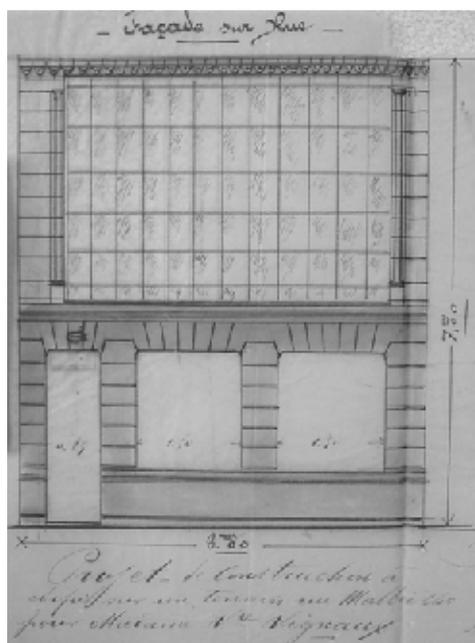


OA1-CM_244-15

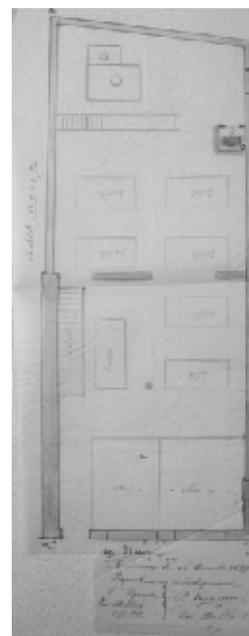


OA1-CM_244-16

Façade et plan d'un atelier, 240 rue Malbec, P. Vigneau entr., 1899 (disparu). (AMB, 50 O 1071)

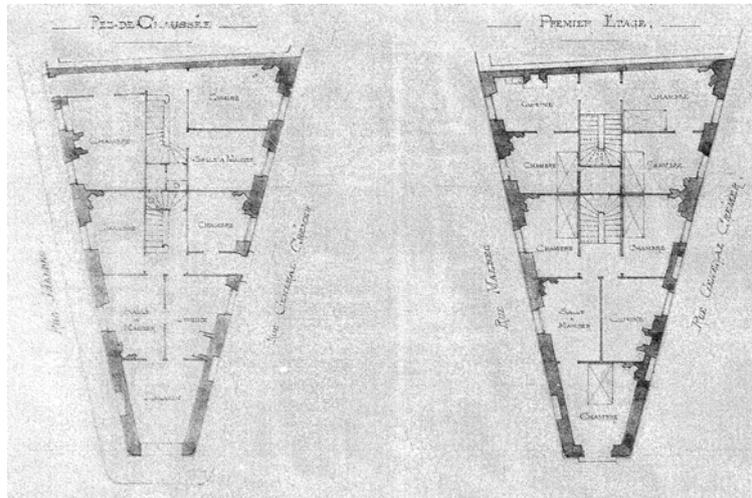


OA1-CM_244-17



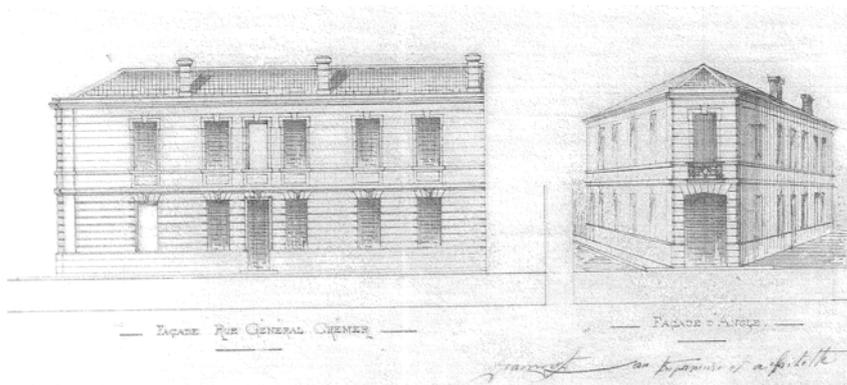
OA1-CM_244-18

Plan de l'immeuble du 2, rue Malbec, angle de la rue Crémer, 1901. (AMB, 50 O 1070)



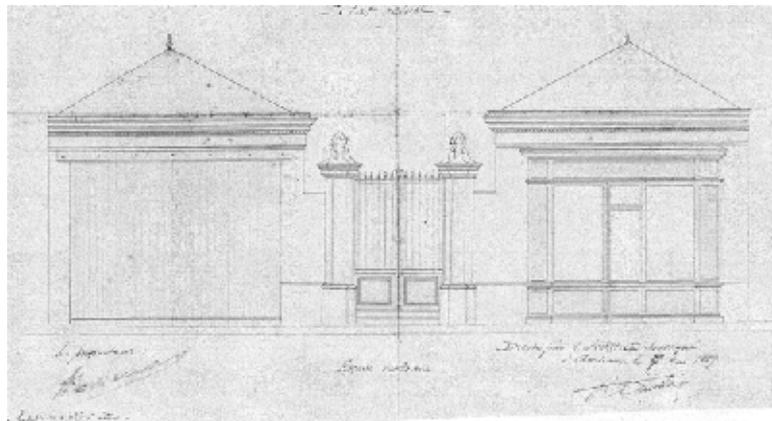
OA1-CM_244-19

Façade et perspective du 2, rue Malbec, angle de la rue Crémer, 1901. (AMB, 50 O 1070)

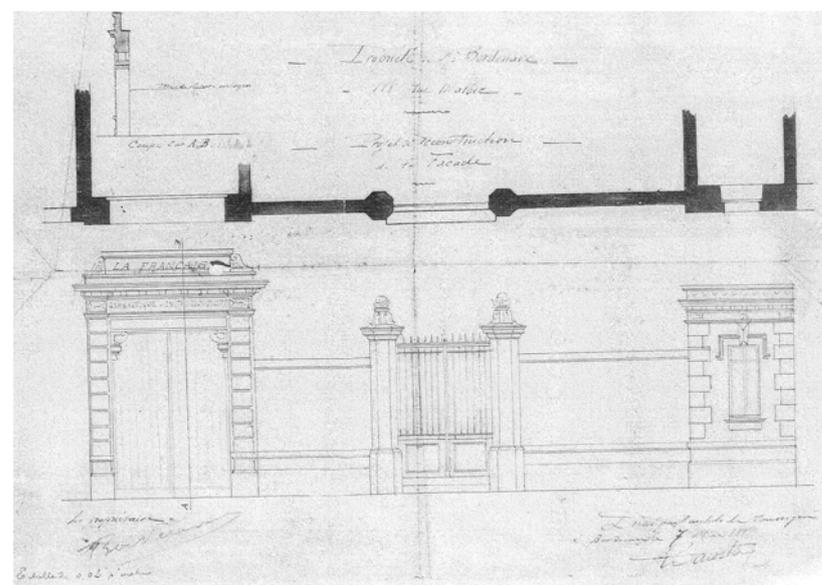


OA1-CM_244-20

Pavillons et portail du 118 rue Malbec, état et projet de reconstruction, 1889, R. Dacosta arch. (AMB, 50 O 1070)

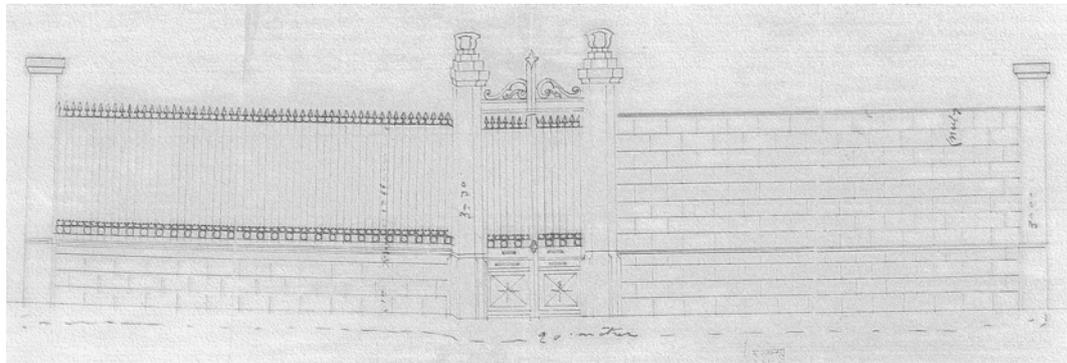


OA1-CM_244-21



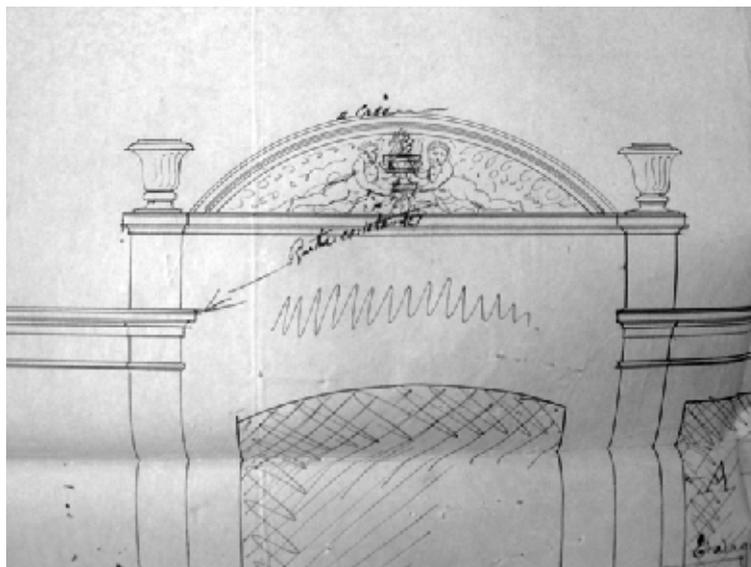
OA1-CM_244-22

Portail et mur de clôture du 114, rue Malbec (actuel 112), 1882.
(AMB, 50 O 1070)



OA1-CM_244-23

Détail de la transformation d'un portail de magasin en fronton, n° 250 rue Malbec, 1885 (vestiges)
(AMB, 50 O 1070)



OA1-CM_244-24

LIENS BIBLIOGRAPHIE

OA1-CW_127 / S1-CX_1509 / 1-F1-CY0001 / 115-F1-CU0216

COUSTET, Robert, SABOYA, Marc. **Bordeaux le temps de l'histoire, architecture et urbanisme au XIXe siècle (1800-1914)**. Bordeaux : Mollat, 1999, 43, 251.

SCHOONBAERT, Sylvain. **La voirie bordelaise au XIXe siècle. L'administration et les pratiques municipales d'aménagement urbain (1807-1886)**. Université Paris XII – IUP : thèse de doctorat en urbanisme, 2004, t. I, p. 94, 95, 272, 600.

SOURCES

AMB, 14 D 14, arrêté municipal du 17 mars 1826

AMB, 12 D 27, séance du 22 janvier 1847, rue Malbec réclamation Bordes sur l'écoulement des eaux

AMB, 12 D 50, séance du 27 mars 1865, rue Malbec, prolongement et égout

AMB, 12 D 52, séance du 26 février 1866, traité Maydiou, prolongement de la rue Malbec

AMB, 12 D 53, séance du 11 mai 1866, divers traité amiables pour le prolongement de la rue Malbec

AMB, 12 D 55, séances des 8 mars et 15 avril 1867, raccordement de plusieurs rues au prolongement de la rue Malbec

AMB, 50 O 1070-1071

AMB, 62 O 19, percement et prolongement de rues, rue Malbec

AMB, 64 O 168, expropriations rue Malbec (prolongement, 1866)

DOCUMENTS PLANIMETRIQUES

AMB, plan cadastral, 1820-1830, section E dite de Saint-Vincent, deuxième feuille

AMB, III B 45, plan d'alignement et de nivellement de la rue Malbec, 1924

DONNEES HISTORIQUES

Période de construction :	Fin XVIIIe - 1930
Maîtrise d'œuvre :	Ville de Bordeaux / Privée
Maîtrise d'ouvrage :	Ville de Bordeaux / Privée

COMMENTAIRES

L'ancien chemin de Barada prit ce nom d'un ingénieur et maire de Bordeaux par arrêté municipal du 25 août 1864. On appelait souvent les lieux dits du nom d'un chemin qui les traversait, ainsi : « au chemin de Barada » s'étendait entre « au chemin de Malbec » au sud et « au chemin de Saint-Vincent » au nord, comme le montre le cadastre des années 1820. Très rural, ce chemin ne présentait guère, à cette époque, qu'une dizaine de constructions sur ses rives tandis qu'il mesurait 750 m environ.

D'un tracé sinueux, la rue Billaudel a été alignée à plusieurs reprises, notamment dans le tronçon compris entre la rue Jules Steeg et la rue Malbec qui présente une largeur de 10 m tandis que le reste en fait 7. En réalité comme cette voie existait avant le développement du quartier du Sacré-Coeur, les rues nouvelles orientées essentiellement est-ouest et ouvertes dans la seconde moitié du XIXe siècle ont transformé la rue Billaudel en une succession de tronçons très courts et de carrefours aux formes variées : arrondis rue Malbec, en patte d'oie formant une placette rues Francin et Fieffé, à pans coupés, aigus ou obtus, mais rarement à angles droits.

Evolution du gabarit de la rue Billaudel :

La rue compte aujourd'hui 120 constructions. D'après 80 autorisations de voirie conservées, le gabarit de la rue constitué entre 1865 et 1945 était composé de 32 d'échoppes dont 18 furent surélevées : il en reste aujourd'hui 27. Les immeubles et maisons de ville d'un étage constituent 50 % de l'ensemble. Dans la catégorie « autres » se retrouvent des résidences et des constructions plus hautes, souvent implantées sur d'anciennes grandes emprises, comme par exemple les ateliers de la fonderie de bronze Albert Dormoy (ingénieur et entrepreneur) aux numéros 16 à 20 (disparus).

Quelques constructions remarquables de cette rue :

- Maisons de ville : au 48 l'entrepreneur Jamet réalise en 1885 une maison de ville dont la façade s'inspire à l'étage d'une serlienne qui n'a ici que deux travées.
- L'angle de la rue A. Caduc, au 118 rue Billaudel, est marqué par une maison remarquable construite en 1907, agrémentée d'un oriel.
- L'entrepreneur Prévot avait sa maison dans cette rue (n° inconnu), il la suréleva modestement d'un étage en 1868. On reconnaît la qualité des dessins de cet entrepreneur par ses calques au lavis.
- Echoppes : on trouve rue Billaudel l'essentiel de la panoplie des échoppes : simple, double, groupée, d'angle même, avec un commerce.
- Groupements d'angles : les angles arrondis avec la rue Malbec (voir fiche) et l'ensemble réalisé par Albert Tournier en 1889 (partiellement détruit), sont remarquables.
- Une séquence Art déco remarquable est issue du morcellement d'une grande propriété aux 68-80 (voir fiche).
- Trois surélévations « invisibles » : le 31 fut transformé par Besagnet en 1940. Le n° 41 (autrefois 49) fut surélevé par l'architecte Albert Tournier en 1887. Le n° 156 fut surélevé par l'entrepreneur Boyreau en 1889. La qualité de ces deux interventions montre que les échoppes étaient naturellement conçues pour être surélevées d'un étage entier afin de se transformer en maisons de ville.

Architectes et entrepreneurs :

Contrairement à certaines rues de lotissements et de dessertes où l'on observe souvent de nombreuses interventions d'un même entrepreneur, ou bien de quelques-uns d'entre eux seulement, comme par exemple la rue de Nérac avec Gaugeacq et Bertrand ; rue Billaudel, une multitude de maîtres d'œuvre interviennent. Pour les architectes citons : Albert Dupont qui intervient dès 1896 dans les aménagements de la fonderie Dormoy jusqu'en 1917. Albert Tournier intervient à deux reprises dans cette rue : au 49 et au 134. Henri Bayle à trois reprises dans une séquence Art Déco. Besagnet intervient au 31 en 1940. Mais à ces exceptions près, les entrepreneurs se partagent la construction de la rue et ils sont nombreux : Prévot qui y a sa maison, Taillefer (17 b), Jeanmot (35-37), Rochet (39), Jamet (48), Velay (53), Trouvat (64), Barlan (68), Gaugeacq (76, 149), les frères Maurice (78), Bertrand (91), Moga (104), les frères Dupeux (123), Boyreau (156-158).

La rue Billaudel se caractérise donc par un tracé morcelé et irrégulier, des gabarits hétérogènes mais aussi une architecture hétéroclite issue de l'intervention de multiples maîtres d'œuvre : ce sont ces caractères qui en font l'originalité et la qualité.

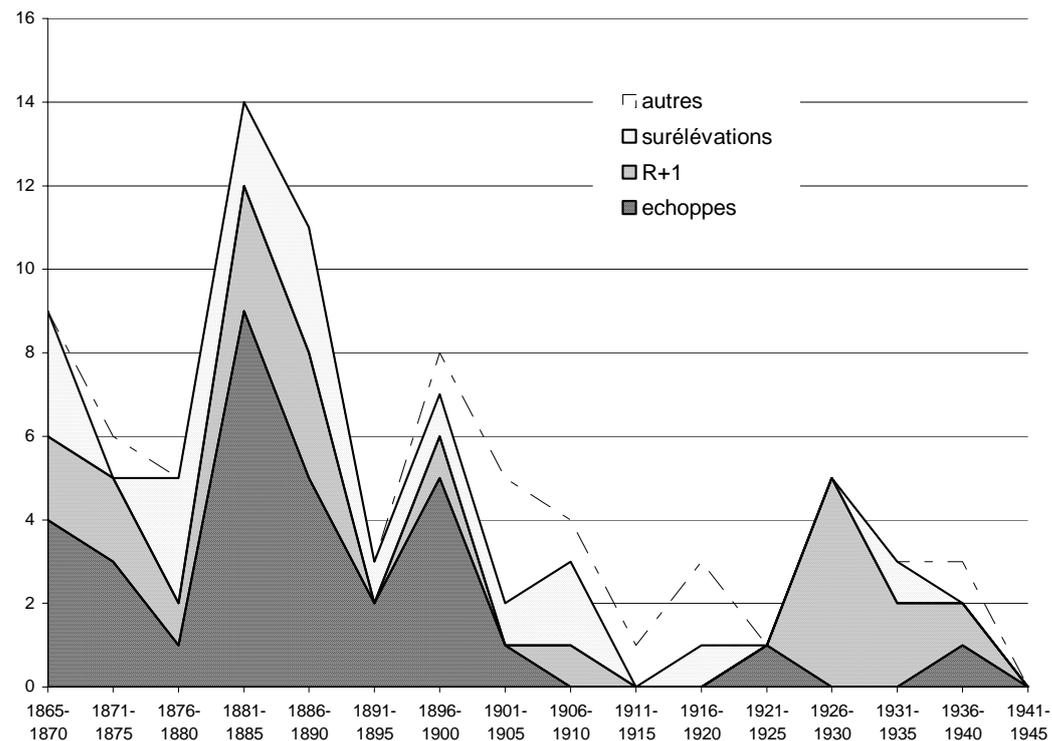
IMAGES

Répartition bâtie de la rue Billaudel entre 1865-1945 et aujourd'hui.
(AMB 50 O et SIG DDU)

	total	%	%	total	%
	1865-1945		aujourd'hui		
échoppes	32	39,50	39,50	27	22,5
R+1	21	26,00	48,20	59	49
surélévations	18	22,20			
autres	10	12,30	12,30	34	28,5
	81	100,00	100,00	120	100

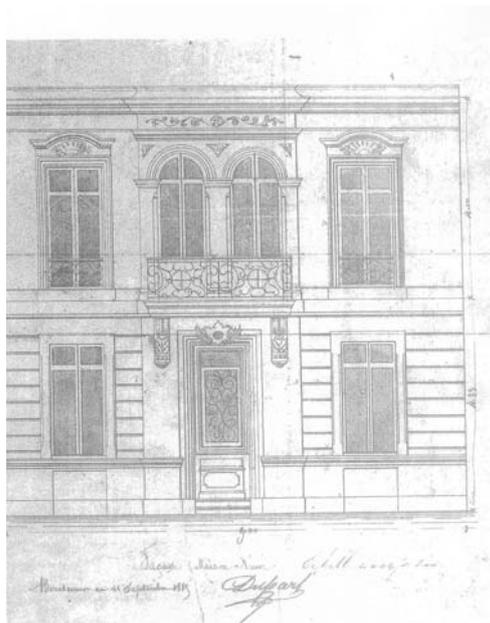
OA1-CW_319-01

Chronologie de la constitution de la rue Billaudel et répartition du bâti, 1865-1945.
(AMB 50 O)

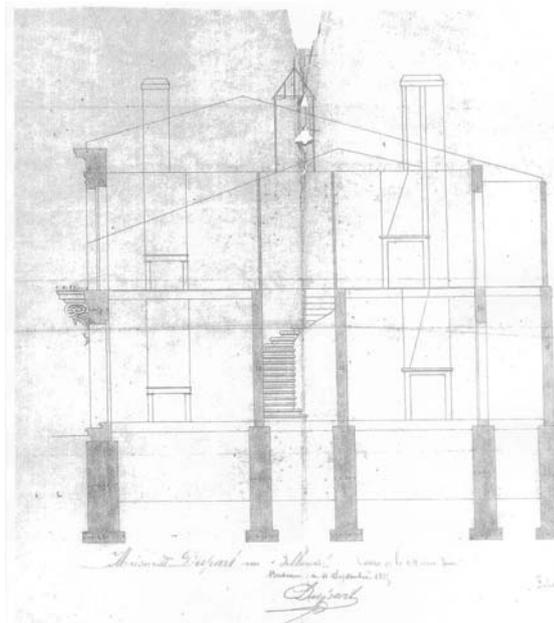


OA1-CW_319-02

Élévation et coupe du 48, rue Billaudel, 1885 (Jamet entr.)
(AMB, 50 O)

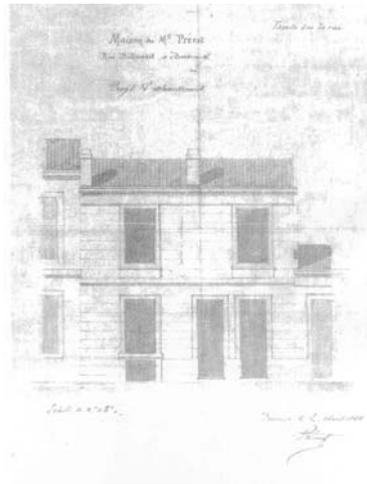


OA1-CW_319-03

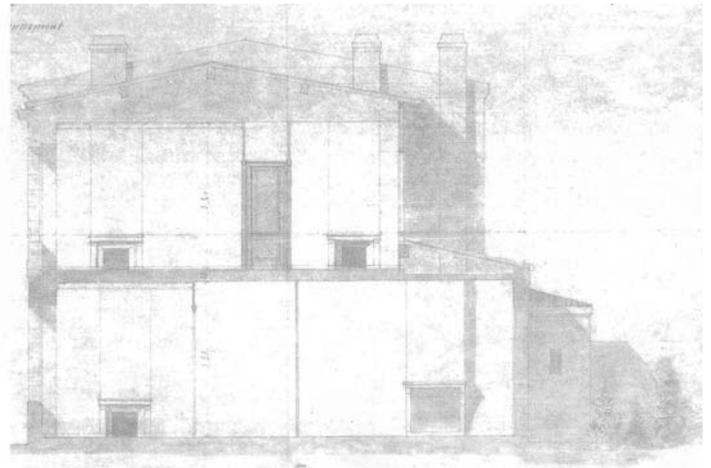


OA1-CW_319-04

Surhaussement de la maison de l'entrepreneur Prévot, élévation et coupe, 1868 (n° inconnu). (AMB, 50 O)

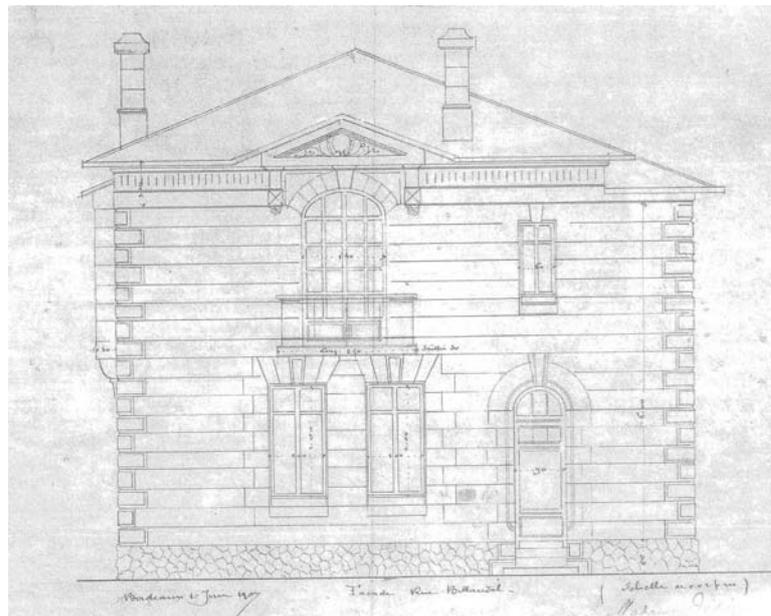


OA1-CW_319-05



OA1-CW_319-06

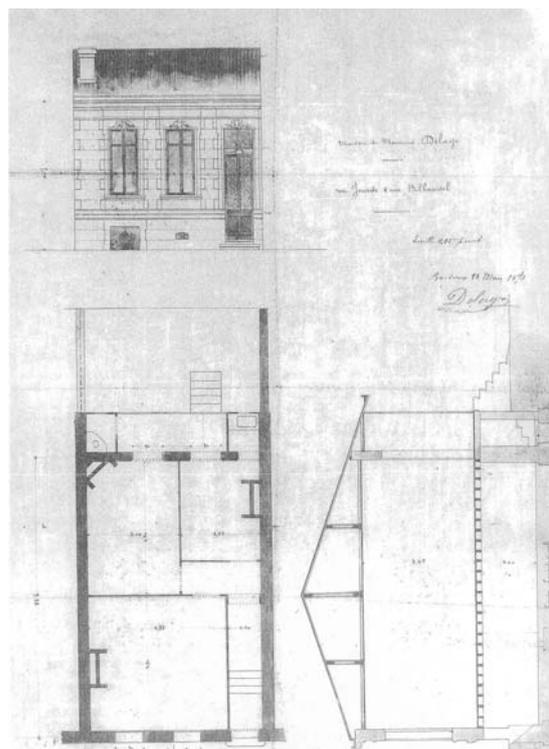
Elévation, 118 rue Billaudel, angle de la rue A. Caduc, 1907. (AMB, 50 O)



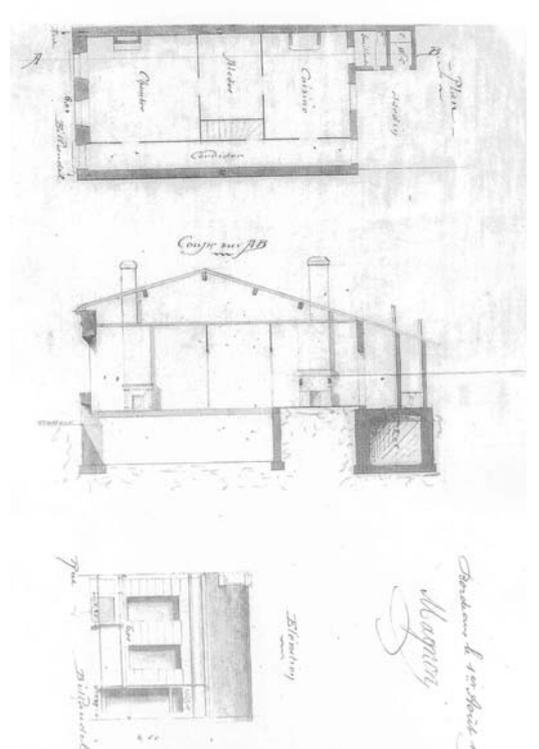
OA1-CW_319-07

A gauche, échoppe simple, rue Billaudel, 1893 (sn).

A droite, échoppe simple, 41, rue Billaudel, 1890. (AMB, 50 O)

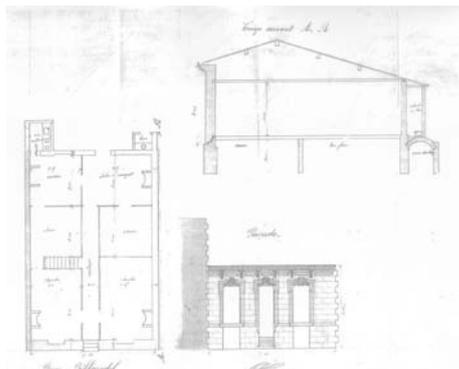


OA1-CW_319-08



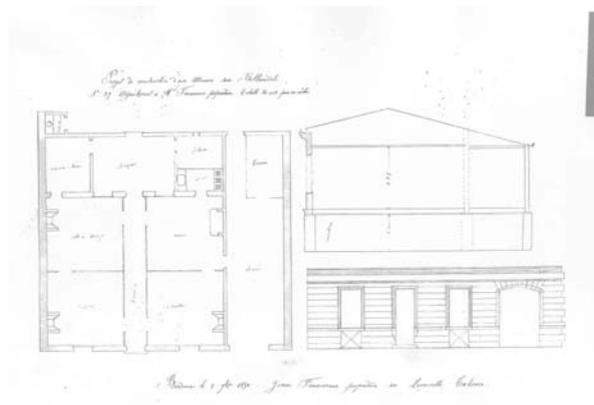
OA1-CW_319-09

A gauche, échoppe double, 149, rue Billaudel, 1882 (Gaugeacq, entr.)



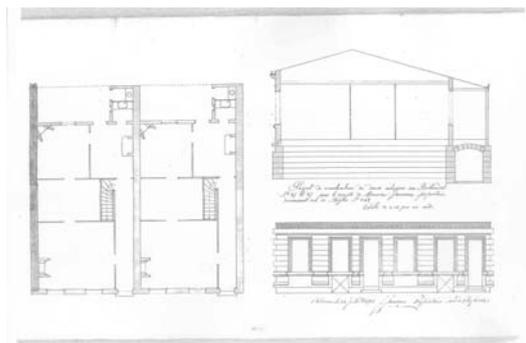
OA1-CW_319-10

A droite, échoppe double avec passage cocher, 39 rue Billaudel, 1896. (AMB, 50 O)

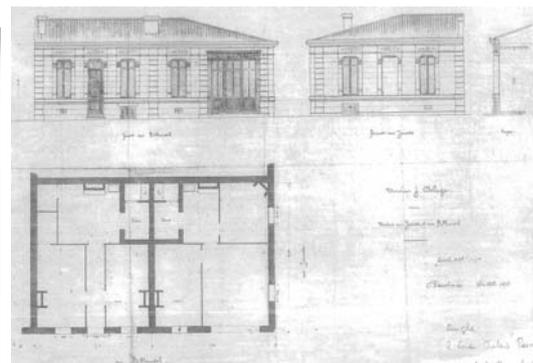


OA1-CW_319-11

A gauche : deux échoppes simples, 35-37, rue Billaudel, 1896 (Jeanmot, entr.)
A droite : deux échoppes doubles dont une d'angle contenant un commerce, angle des rues Jules Perrens et Billaudel, 1893. (AMB, 50 O)

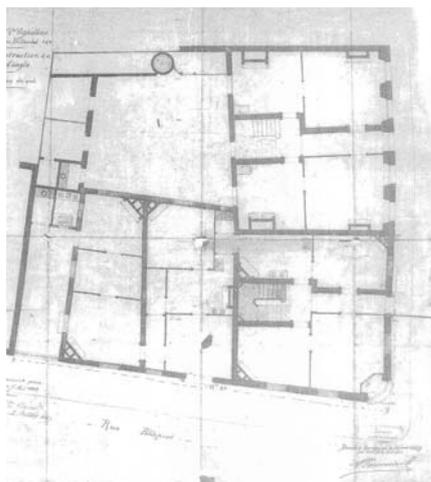


OA1-CW_319-12

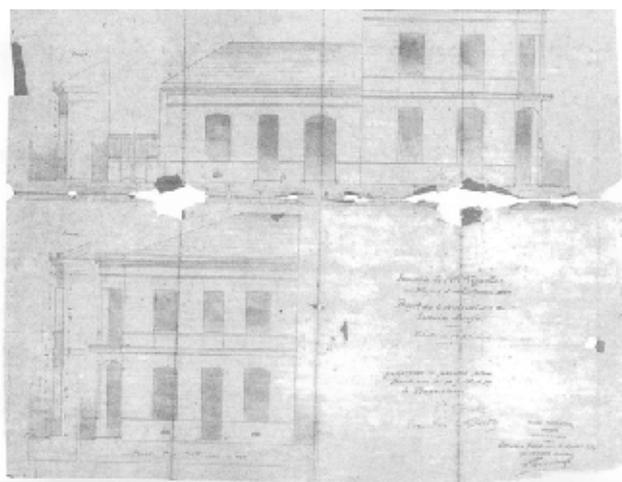


OA1-CW_319-13

A gauche, plan, à droite élévations d'un groupe de maisons à l'angle de la rue Pelleport, 135 rue Billaudel, 1889 (Albert Tournier, arch.) (AMB, 50 O)



OA1-CW_319-14



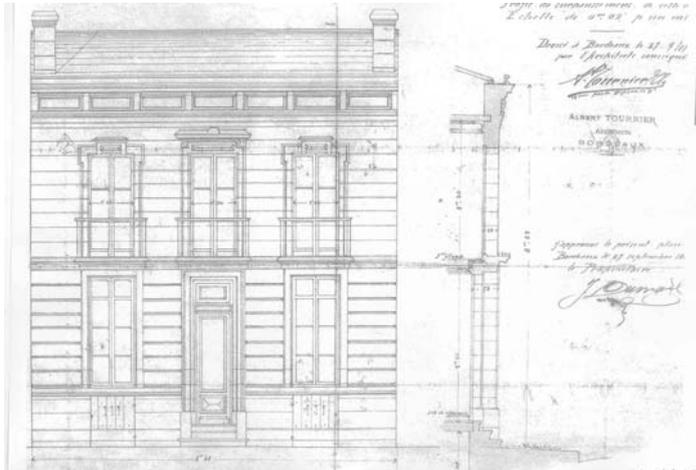
OA1-CW_319-15

A gauche : surélévation du 156, rue Billaudel, 1889 (Boyreau, entr.)



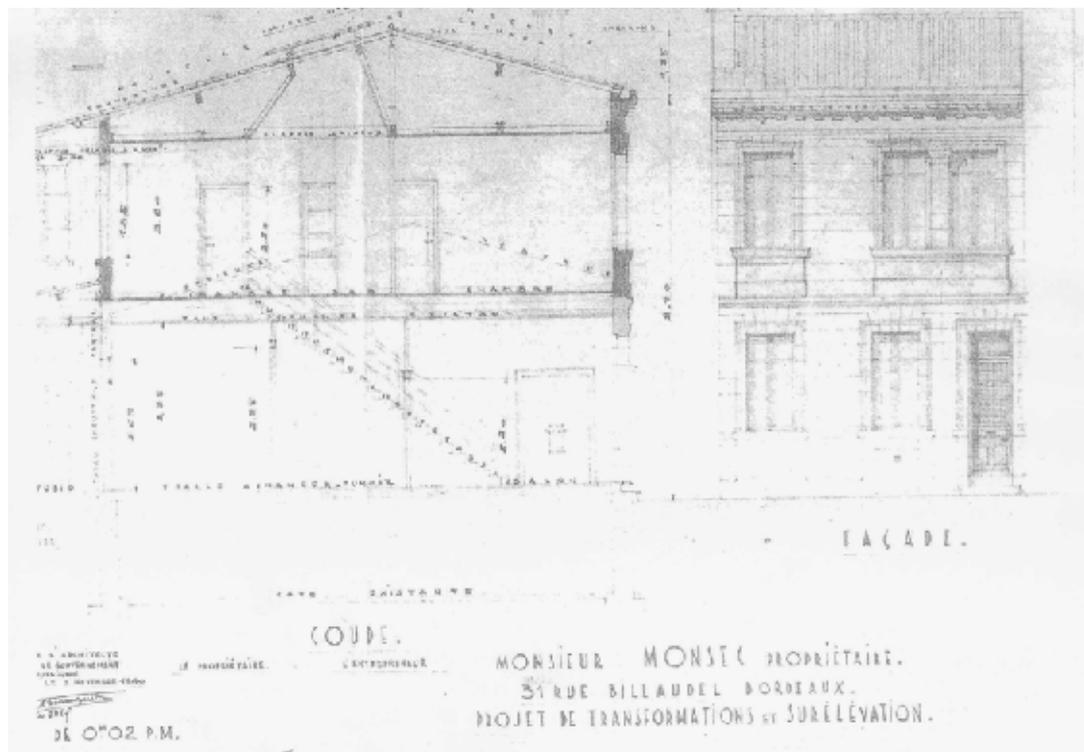
OA1-CW_319-16

A droite : surélévation du 49, rue Billaudel, aujourd'hui n° 41, 1887 (Albert Tournier, arch.) (AMB, 50 O)



OA1-CW_319-17

Projet de transformations et surélévation, 31, rue Billaudel, 1940 (Besagnet, arch.) (AMB, 50 O)



OA1-CW_319-18

LIENS BIBLIOGRAPHIE

S1-CX_1679 / S1-CX_1509

SOURCES

AMB, 50 O, rue Billaudel

DOCUMENTS PLANIMETRIQUES

AMB, cadastre 1820-1830, section D, dite de Sainte-Croix, 5ème feuille
AMB, cadastre 1820-1830, section E, dite de Saint-Vincent, 2ème feuille

**RECENSEMENT DU
PAYSAGE
ARCHITECTURAL ET
URBAIN**

Date d'enquête : 11/04/2006

Fin d'enquête : 29/05/2006

**OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT
LE PROLONGEMENT DE LA RUE CAZEMAJOR**

IDENTIFIANT : OA1-CT_530

DONNEES HISTORIQUES

Période de
construction :

1905-1909

Maîtrise d'œuvre :

Ville de Bordeaux

Maîtrise d'ouvrage :

Ville de Bordeaux

COMMENTAIRES

Le prolongement de cette rue est l'occasion d'urbaniser l'extrémité du côté est de la route d'Espagne, dite aussi cours d'Espagne (le cours de l'Yser) qui n'est guère dense et bâti à l'alignement, dans les années 1850, que jusqu'à la rue Riausac. Ensuite s'étend un paysage rural et la ville se termine au carrefour de l'impasse Kyrié où se trouve le cimetière juif. Ce prolongement dont l'objectif essentiel est de viabiliser les terrains et d'améliorer les communications avec le cours de l'Yser afin d'y implanter un groupe scolaire est envisagé dès 1905. Il confronte les terrains du 144 de ce cours appartenant à un certain Chassaing : la maison de maître de 314 m² au sol compte un étage et un comble habitable, une écurie, une remise et une étable soit 101 m² de dépendances. Elle est isolée au milieu d'un « très beau parc » et d'un jardin. Cette belle propriété est estimée à 40 000 f. en 1905 plus les 7 530 m² de terrains variant de 20 à 40 f le m².

Le prolongement de la rue Cazemajor confronte au 152 du cours d'Espagne l'ancienne pension Joulia, la propriété Bordier (qui ne figure pas sur le cadastre de 1854), dont une partie conservée comporte un bassin et un emmarchement élégant sur la cour : ce bâtiment devient une école supérieure de jeunes filles. L'ouverture de cette rue et son débouché sur le cours de l'Yser s'avère économique si l'on considère que l'acquisition d'une vaste parcelle principale permet de le réaliser.

Ce percement et l'installation des écoles sur des terrains ruraux témoignent de la forte volonté de la Ville de développer ce quartier. Cette opération dépasse l'idée d'un aménagement ponctuel et s'inscrit bien dans la logique du développement urbain dans son ensemble, sur un axe majeur de circulation. A l'inverse des écoles de la rue Fieffé où l'on n'observe pas d'intention urbaine si ce n'est leur installation autour d'un carrefour, les travaux du groupe scolaire Cazemajor modifient profondément le visage de ce quartier en lui apportant une activité et une vie nouvelles qu'il a toujours.

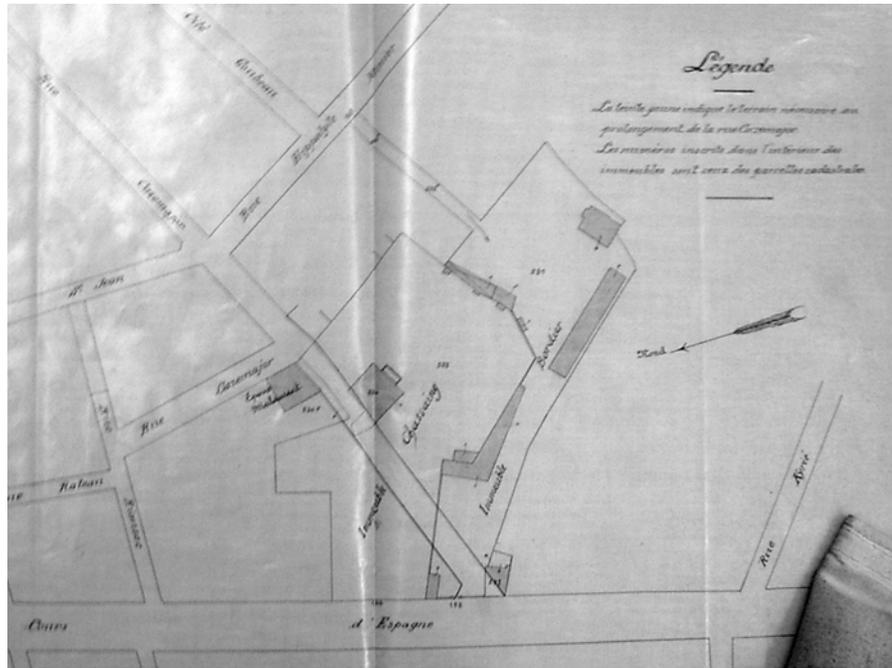
IMAGES

Relevé de la propriété
Chassaing, 15
septembre 1905.
(AMB, 6805 M 3)



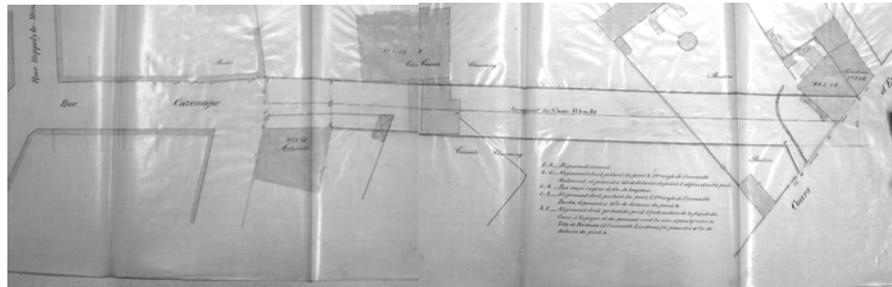
OA1-CT_530-01

Plan du prolongement de la rue Cazemajor jusqu'au cours de l'Yser, 15 février 1907 (AMB, 6805 M 3)



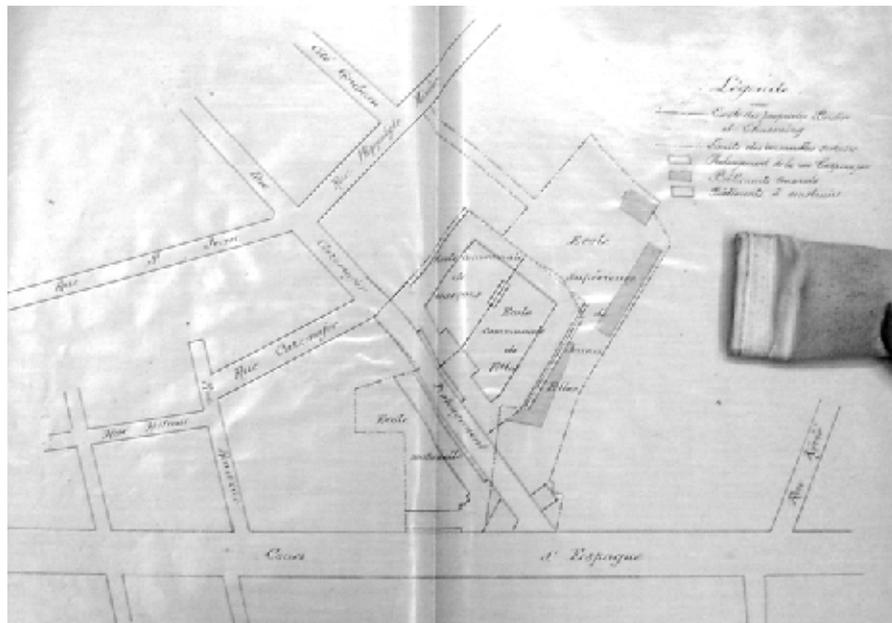
OA1-CT_530-02

Détails du nouveau plan d'alignement, 15 février 1907 (AMB, 6805 M 3)



OA1-CT_530-03

L'installation du groupe scolaire Cazemajor de part et d'autre de la rue prolongée (1909) (AMB, 6805 M 3)



OA1-CT_530-04

Le quartier du cimetière
israélite avant les
travaux.
(AMB, extrait du cadastre
de 1854, section X dite
des Aliénés)



OA1-CT_530-05

LIENS BIBLIOGRAPHIE

50-F1-CR0134 / 61-F1-CT0250

SOURCES

AMB, 6805 M 3, groupe scolaire Cazemajor, projet 1904, création de l'école communale, 1906,
école maternelle, 1907

DOCUMENTS PLANIMETRIQUES

AMB, cadastre de 1854, section X dite des Aliénés

DONNEES HISTORIQUES

Période de construction :	XVIII-XXèmes siècles
Maîtrise d'œuvre :	Privée
Maîtrise d'ouvrage :	Ville de Bordeaux

COMMENTAIRES

L'isolement puis le désenclavement de ce petit quartier :

L'origine de ce quartier est un petit lotissement en damier implanté dès la fin du XVIII^e siècle au milieu des corderies. Les vastes emprises des bâtiments des cordeliers ont favorisé mais aussi empêché le développement des rues de ce quartier. On ne sait pas exactement si la présence des corderies est liée à ce tissu d'habitat. Il est certain cependant que cette activité a influencé son développement. L'extension de ce quartier au plan régulier est bloquée, au nord, par la rue Eugène-le-Roy (ancienne rue Gassies) et la corderie qui s'implantait sur l'actuel « îlot Saint-Jean » ; au sud-est, le prolongement des rues Vauquelin et du Serporat semble avoir longtemps été impossible sur des terrains plutôt marécageux, descendant jusqu'au chemin de Saint-Vincent (aujourd'hui rue Charles Domercq) à l'arrière duquel de longues et étroites parcelles bâties drainaient les eaux jusqu'à l'estey de Bègles. Au nord-est enfin, jusqu'à sa disparition, sous la Troisième République semble-t-il, lors de l'ouverture de la rue Crémer, la corderie qui s'étendait sur près de 400 m au long du chemin (rue) de Malbec empêcha l'extension de ce lotissement. Les rues Vauquelin et Lasserre furent prolongées d'une cinquantaine de mètres jusqu'à la rue Crémer, au nord-ouest, mais pas la rue Vauquelin qui bute toujours sur un vaste terrain. Dans le sens sud-ouest, la rue Veyssière fut prolongée au-delà de la rue Furtado (ancienne rue du Pont-du-Guit) lors de l'ouverture de celle-ci dans la décennie 1860. La rue Francin (Notre-Dame des Anges) le fut ensuite. En 1866, un extrait de plan du quartier montre que la corderie de la rue Crémer existait toujours. En revanche, le quartier du Serporat s'était intégré aux quartiers du Sacré-Cœur et de la gare grâce à l'ouverture des rues Francin et Fieffé.

Une rue singulière : la rue Montfaucon

Contrairement aux petites rues du quartier du Serporat coincées entre les corderies, la rue Montfaucon apparaît à l'emplacement même d'une corderie détruite, sur les plans de la Restauration. Ce terrain en lanières étroites et longues de plus de 300 m est celui du quartier où se présentent le plus de parcelles de ce type (on en compte 11 vers 1830), dénommées « Cordeliers », et où ne figurent pourtant plus de corderies. En revanche le cadastre de 1854 en montre une, à peu près à l'emplacement actuel du cours Barbey : la démolition ou la reconstruction de ces bâtiments d'activité légers est donc profondément liée à l'évolution du quartier dans son ensemble.

Le lotissement de la rue Montfaucon est assez lent : le cadastre des années 1830 montre seulement deux parcelles bâties au milieu de la rue à peu près, tandis que sa partie nord, près du cours de la Marne, est déjà constituée sur une cinquantaine de mètres. En 1854, le cadastre montre que le milieu de la rive paire de la rue est constitué avec une quinzaine de maisons bâties tandis qu'en face et à proximité de la place Dormoy, les terrains sont encore vides. De fait, l'habitat de cette rue date de la seconde moitié du XIX^e siècle.

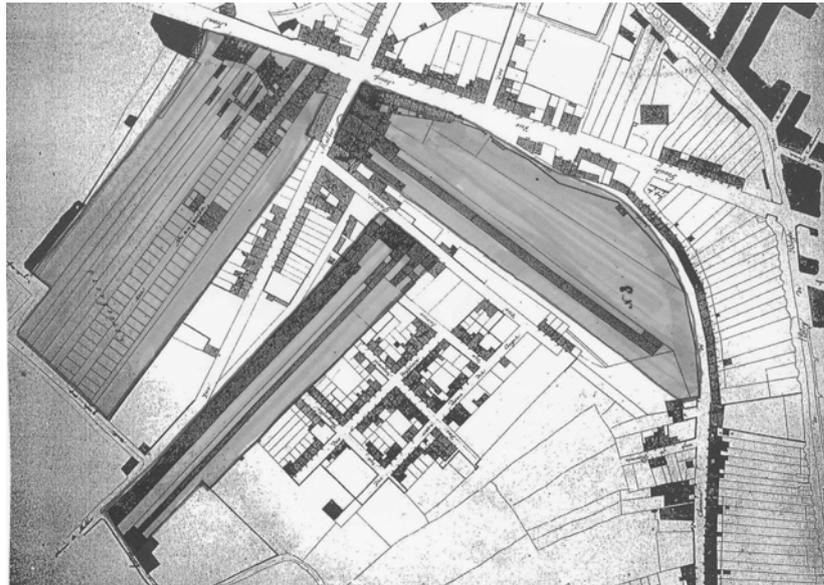
Les premières maisons sont, comme dans la plupart des rues de Bordeaux ouvertes à cette époque, des échoppes d'assez bonne qualité. Cependant l'habitat de cette rue est composé de bric et de broc : ateliers, écuries, chais ou entrepôts y sont nombreux. Les surélévations sont nombreuses : parmi 38 autorisations de voirie conservées, 14 sont des surélévations d'un étage. Parmi les entrepreneurs intervenant dans cette rue, on peut mentionner Pinardeau (aux 21 et 27), Montassier (aux 51-53, 57), P. Vigneau (aux 74 et 77) ou encore Solomiac, à l'angle de la rue Vilaris, ces deux derniers interviennent beaucoup dans les quartiers sud de Bordeaux où ils bâtissent des échoppes et des maisons d'un étage.

Un habitat médiocre dans le reste du quartier :

Les rues Veyssière et Vauquelin ne présentent pas les mêmes qualités d'habitat que la rue Montfaucon. Bien qu'elles possèdent comme elle des alignements corrects d'échoppes ou de maisons d'un étage, beaucoup sont mal bâtis, peu solides et se sont donc rapidement dégradés.

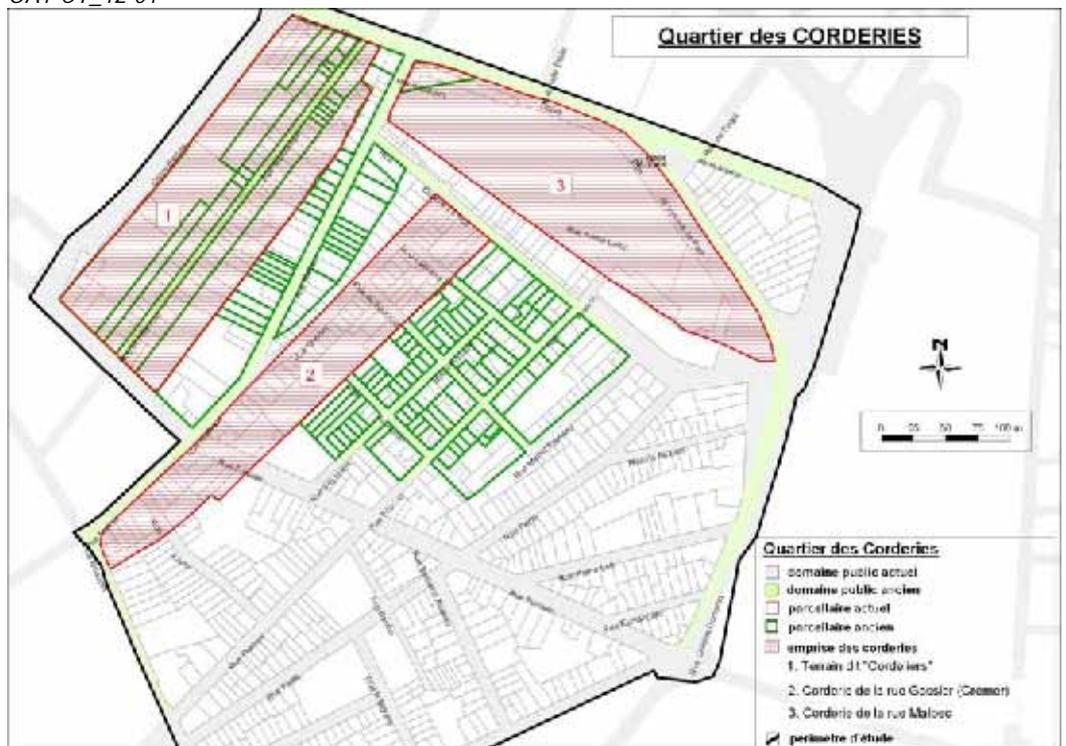
IMAGES

Le quartier du Serporat sur le plan de Béro. En grisé, les emprises foncières des corderies.
(AMB, XLA recueil 247, feuille n° 3)



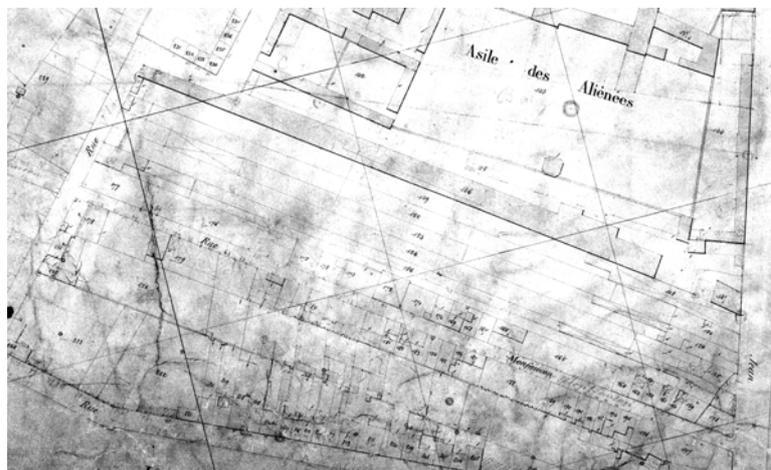
OA1-CY_12-01

L'emprise des corderies : moteur et frein au développement du quartier du Serporat. (Superposition du cadastre de 1820-1830 sur le cadastre actuel, dessin Alina Chipier, DDU, 2006)



OA1-CY_12-02

La corderie à l'emplacement actuel du cours Barbey et la rue Montfaucon en cours de lotissement. (AMB, plan cadastral, section X, dite des Aliénés, 1854)



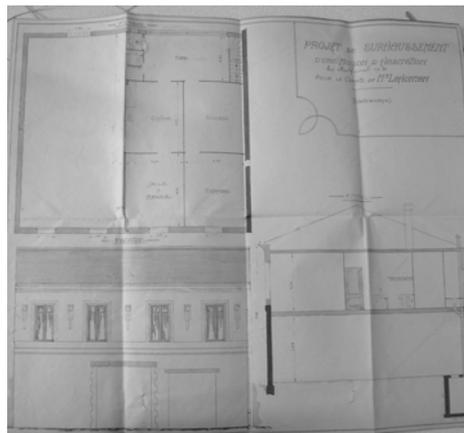
OA1-CY_12-03

Extrait du plan de quartier pour le prolongement de la rue Pelleport, 23 avril 1866.
(AMB, 13 D 53)



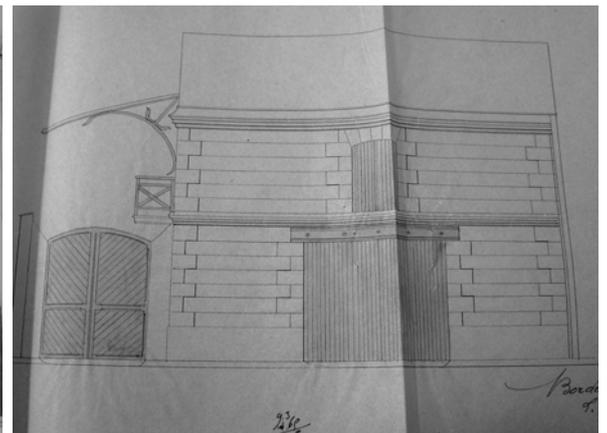
OA1-CY_12-04

A gauche : surhaussement d'un logement sur un atelier garage, 21, rue Montfaucon, 1932 (Pinardeau, entr.)



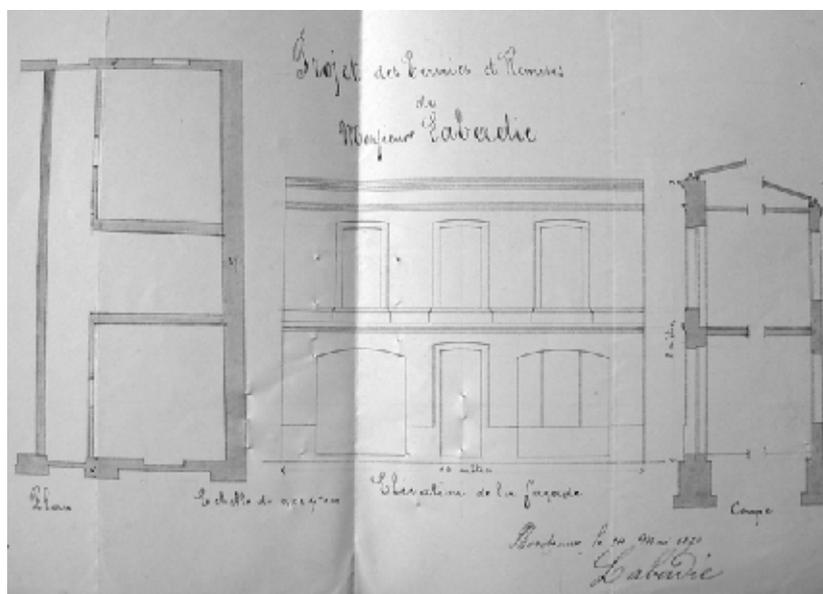
OA1-CY_12-05

A droite : un local d'activité, avec son passage cocher, une porte sur poitrail métallique et un auvent marquise, 23, rue Montfaucon, 1900.



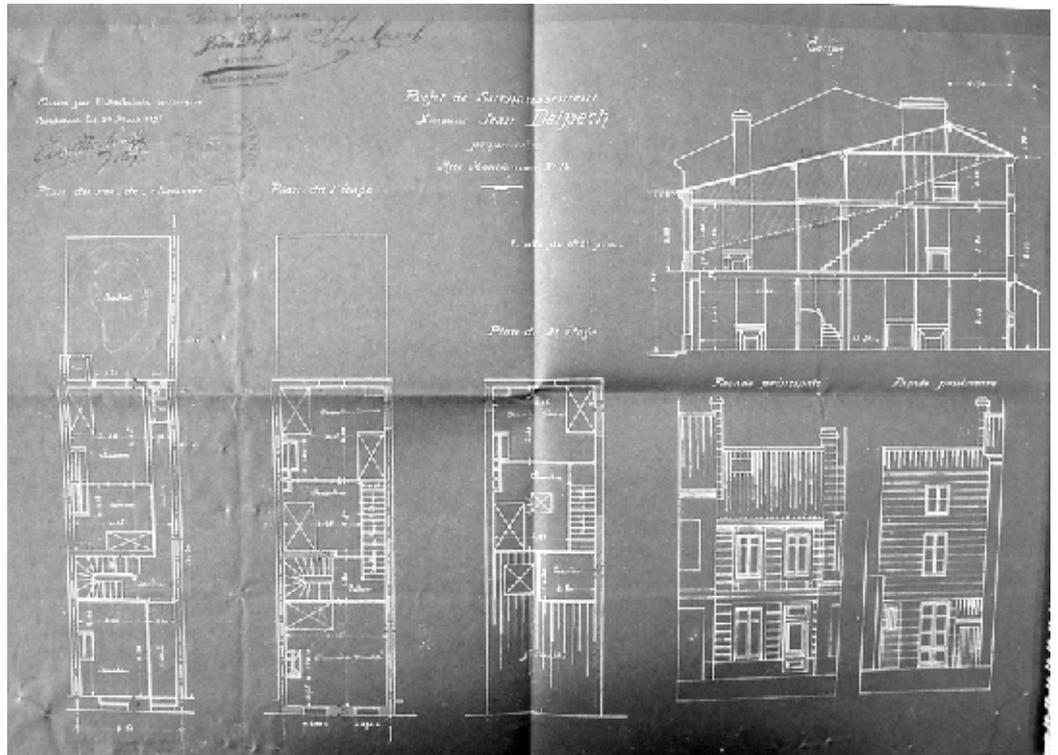
OA1-CY_12-06

Projet des écuries et remises, 82 rue Montfaucon, 1873.
(AMB, 50 O 1182)



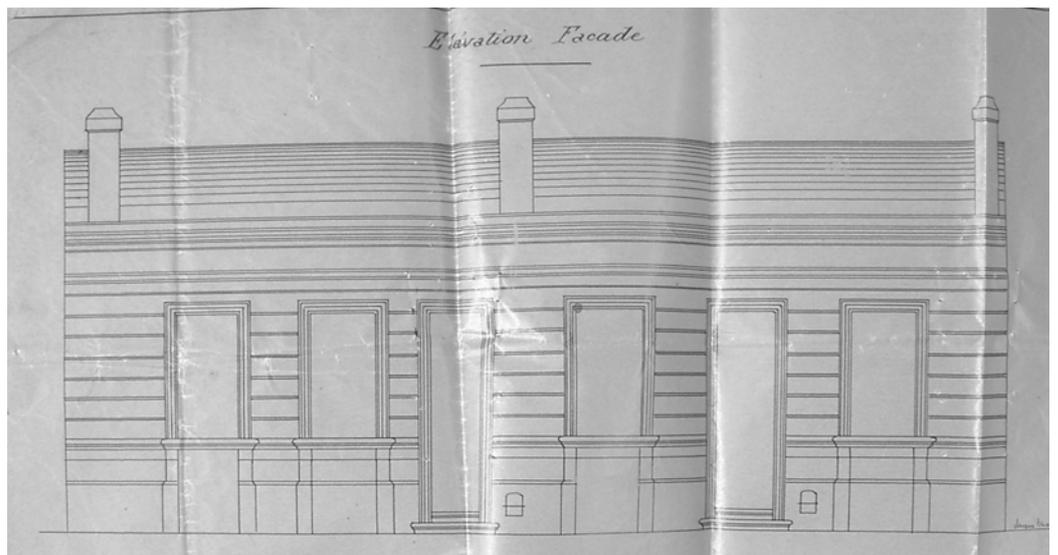
OA1-CY_12-07

Surélévation de
l'immeuble Delpech,
14, rue Montfaucou,
1897 (Darchand
arch.)
(AMB, 50 O 1182)



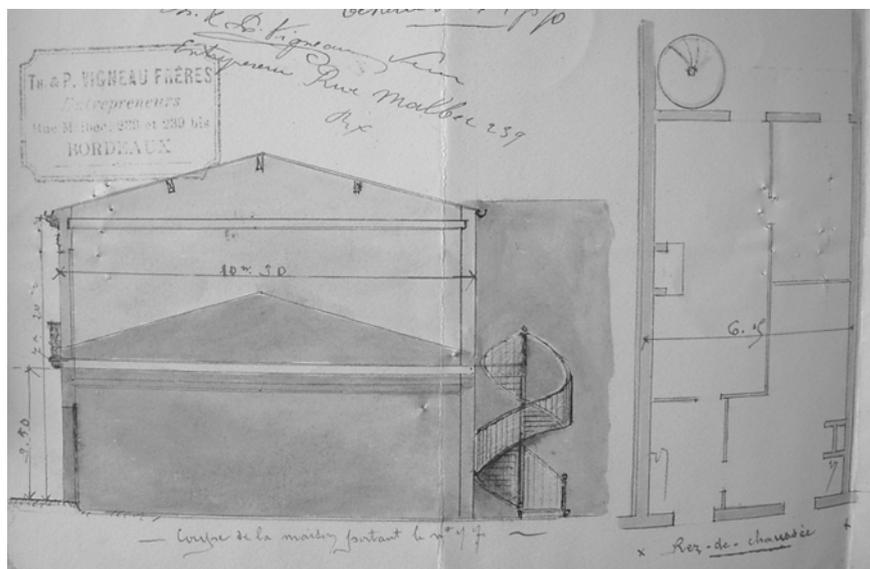
OAI-CY_12-08

Elévation de deux
échoppes, une
simple et une double,
27 rue Montfaucou,
1914 (Pinardeau
entr.)
(AMB, 50 O 1182)



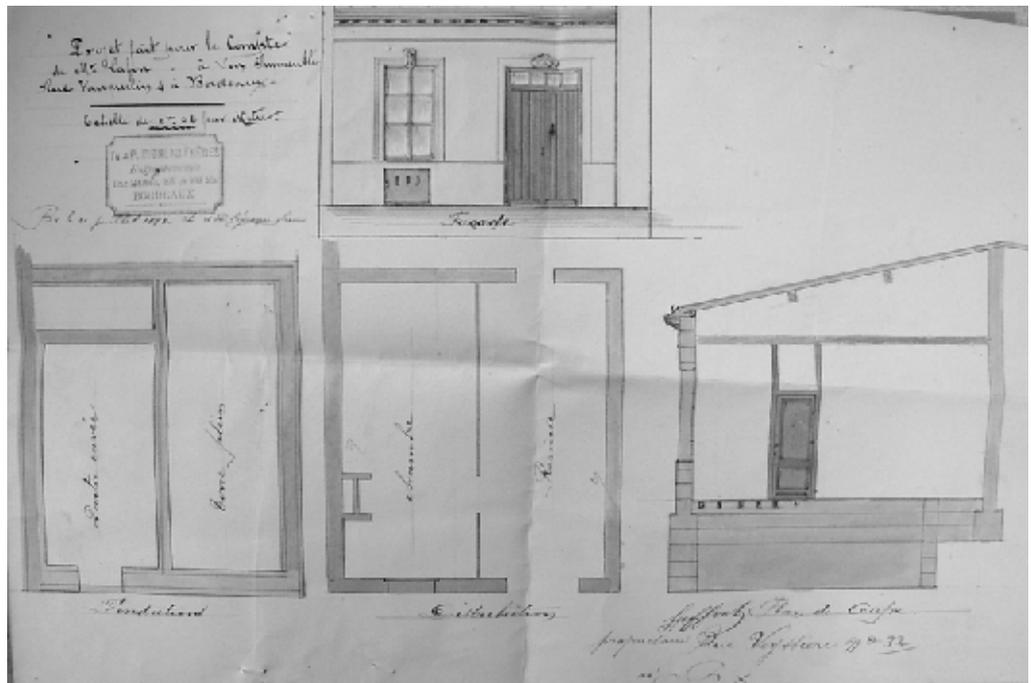
OAI-CY_12-09

Coupe et plan de la
surélévation du 77
rue Montfaucou,
1896 (Vigneau entr.)
(AMB, 50 O 1182)



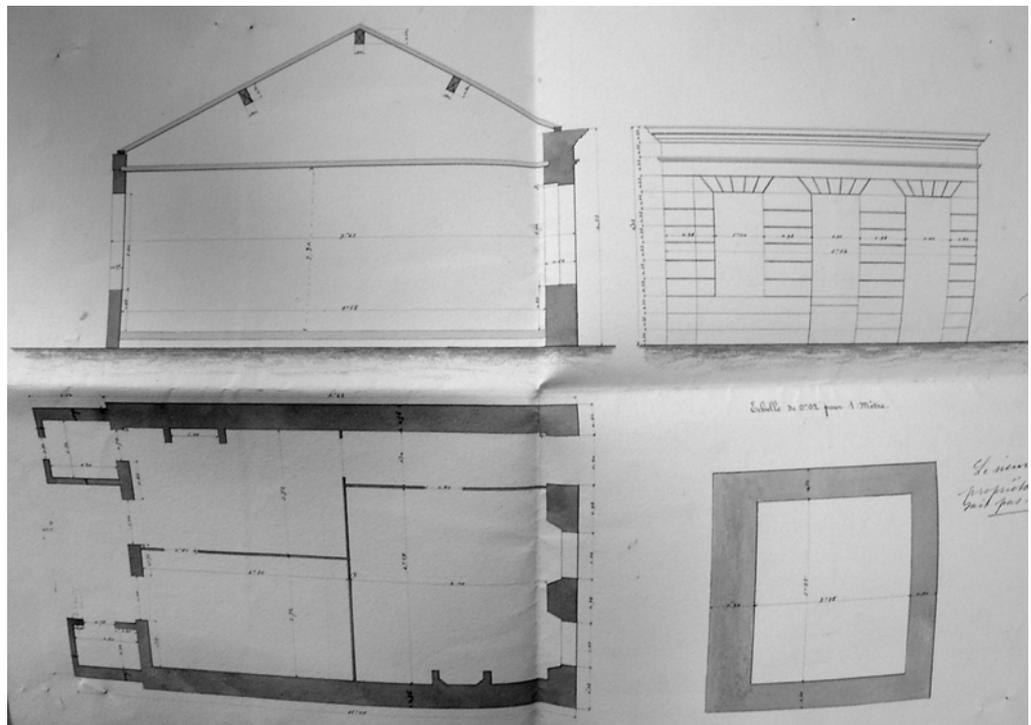
OAI-CY_12-10

Projet pour le compte
de Mme Lafon, 8 rue
Vauquelin, 1896
(Vigneau entr.)
(AMB, 50 O 1726)



OA1-CY_12-11

Echoppe simple, 42
rue Veyssière, 1866.
(AMB, 50 O 1736)



OA1-CY_12-12

SOURCES

AMB, 50 O 1182, autorisations de voirie, rue Montfaucon
AMB, 50 O 1726, autorisations de voirie, rue Vauquelin
AMB, 50 O 1736, autorisations de voirie, rue Veyssière
AMB, 13 D 53, annexes aux délibérations du conseil municipal, 23 avril 1866.

DOCUMENTS PLANIMÉTRIQUES

AMB, V A 35, recueil 86 bis, « Plan qui comprend la place des Capucins, le chemin de Toulouse... le chemin de Bègles, la rue Saint-Jean et le mur de la Ville... les Corderies et toutes les masses des bâtiments, plan manuscrit attribué à Brion, XVIIIe siècle
AMB, extrait du plan cadastral 1820-1830, section D, 5^{ème} feuille
AMB, XLA A recueil 247, atlas dit de Bérou, 1819-1827, feuille n° 3
AMB, plan cadastral, section X, dite des Aliénés, 1854
AMB, quartiers III et VI, plans d'alignement : rue Francin (et nivellement, 1921), rue Lasserre (et prolongement 1900), rue Montfaucon (et nivellement, 1921), rue M. Favreau (et nivellement, 1952), Serporat (1900), Veyssière (1916), rue Crémer (nivellement et prolongement, 1939)

DONNEES HISTORIQUES

Période de construction :	1885-1930
Maitrise d'œuvre :	H. Bertrand, entrepreneur / H. et B. Gaugeacq entrepreneurs / Privée
Maitrise d'ouvrage :	H. Bertrand, propriétaire / H. et B. Gaugeacq propriétaires / Privée

COMMENTAIRES

- La rue Bauducheu (dont l'orthographe était autrefois Beauducheu) est caractérisée par son tracé sinueux qui semble ancien ; en effet, elle s'appelait chemin des Amoureux avant de changer de nom en août 1864.

- L'alignement des rues Crampel et Jules Perrens est issu pour sa part du classement de la cité Paquet Simon (de la rue d'Aubidey à la rue Lamothe), le 25 mars 1892 puis du classement de cette même cité réunie à la cité Jourde, jusqu'à la rue Billaudel, le 23 juin 1896.

- La rue de Nérac est issue du classement de la cité Lespagne et de la cité Passeron au conseil municipal du 24 juin 1890.

Ces rues apparemment parallèles présentent des gabarits construits et des caractères architecturaux différents. Elles font partie d'un lotissement plus complexe qui comprend aussi la rue de Nérac et la cité Gaugeacq car on y trouve de nombreuses interventions de deux maîtres d'oeuvre entrepreneurs, H. Bertrand et H. et B. Gaugeacq, qui leur confèrent des caractères communs.

Le lotissement de ces rues :

Le cadastre de 1883 montre que la rive sud-ouest de la rue Bauducheu n'est pas bâtie et que la rue Crampel existe à peine puisqu'elle est seulement esquissée sur ce plan. La rue Jules Perrens et sa perpendiculaire la cité Mesplet, sont aussi indiquées en cours de construction ; l'impasse Louis Mesplet est prévue d'être prolongée jusqu'à la rue Amédée Saint-Germain : ce prolongement ne sera jamais réalisé.

Les stratégies des entrepreneurs :

- Les premières séries de construction d'échoppes remarquables sont celles de Bertrand à partir de 1885-1887 puis dans la décennie 1890. Rue Bauducheu, il intervient au 46 (échoppe double, 1895), au 104 (échoppe simple, 1891), au 105 (deux échoppes disparues, 1896), au 124-126 pour deux échoppes simples en 1893 (une disparue et une surélevée au 124 b actuel), au 172 en 1887 et 1888 pour deux échoppes simples, au 177 en 1887 (ces derniers numéros ne sont plus actuels, ils étaient prévus jusqu'au carrefour de la rue d'Aubidey. Rue Crampel, on le trouve par exemple (car les autorisations de voirie ne sont pas nombreuses) au 4 et au 9 en 1895 et 1893 pour deux échoppes simples. Rue Jules Perrens, il ne construit qu'une échoppe simple au 31 en 1896.

- Les constructions des Gaugeacq sont plus nombreuses et se répartissent en deux groupes : l'un comme pour Bertrand dans la décennie 1890, l'autre plus tardif vers 1910. B. Gaugeacq intervient en 1894 rue Bauducheu au numéro 2 pour une surélévation, au 63 en 1888 pour une même opération, et aux 84-86-88 pour une maison de ville et deux échoppes simples. On le retrouve au 112 en 1888, au 121 en 1911 pour une maison de ville. H. Gaugeacq intervient rue Crampel au 3 en 1893 pour une échoppe simple. Rue Jules Perrens, on le voit responsable de la construction de la parcelle d'angle avec la rue Lamothe où il bâtit un immeuble d'un étage accompagné d'un passage cocher. B. Gaugeacq apparaît comme le principal entrepreneur du lotissement de la rive impaire de la rue de Nérac puisqu'il en construit toutes les échoppes jusqu'au coude qu'elle forme au numéro 43.

Ces deux entrepreneurs apparaissent aussi dans les autorisations de voirie comme propriétaires. Or Bertrand demeure dans la prestigieuse rue de Galard mais on le voit domicilié aussi rue de la Gare et propriétaire par exemple rue Crampel. Pour leur part l'entreprise Gaugeacq est domiciliée rue de la Gare puis rue d'Aubidey. Il est donc certain qu'ils achètent des terrains qu'ils bâtissent pour, avant ou ensuite, les

revendre. En effet, ils interviennent au nom d'autres propriétaires ou en leur nom propre. Le cas des Gaugeacq est cependant exceptionnel. Nous manquons d'informations pour expliquer la création de la cité d'échoppes modestes qui porte leur nom. On peut supposer que c'était un grand terrain où ils ouvrirent une voie privée et bâtirent des logements pour leurs ouvriers par exemple. Quoiqu'il en soit les stratégies de ces entrepreneurs sont à la fois diffuses et très localisées. Il est fort probable que les archives ne montrent pas toutes les constructions qu'ils réalisèrent dans ce quartier.

Les catalogues des entrepreneurs :

- Bâties sur des parcelles de 6 à 7 m de largeur, les échoppes construites par Henri Bertrand sont toutes simples, à trois travées, à l'exception d'une, d'angle, au n° 46 (disparue). L'entrepreneur prend soin d'individualiser chacune des façades pour ses clients, en modulant notamment le décor des encadrements des baies et aussi les entablements et les corniches. Cela ne l'empêche pas de reproduire parfois exactement la même échoppe, à une rue de distance.

Ces échoppes simples ont un couloir qui aboutit systématiquement dans la cuisine et ne traverse pas l'échoppe. La cave est toujours sur la rue, un escalier central y conduit. La disposition d'une pièce sombre au centre de l'échoppe n'est pas systématique ; en revanche, souillards et lieux d'aisance sont à leur place traditionnelle dans le plan de ces échoppes ; enfin, Bertrand ne dispose jamais ces cheminées dans les angles des pièces.

- Les Gaugeacq adoptent des stratégies différentes, ils n'hésitent pas à reproduire à l'identique les mêmes échoppes les unes à la suite des autres – ce qui confirme que les séquences de la cité Gaugeacq ont bien pu être construites par eux. La rue de Nérac est représentative de leurs choix. Toutes les échoppes du côté impair sont identiques en façade, à quelques rares détails près. S'il produit en série, cet entrepreneur ne se cantonne donc pas à la monotonie. Dans une deuxième phase du lotissement de la rue de Nérac, après une fabrique de barriques située au numéro 49-51 et qui interrompt la monotonie des échoppes dans la rue, Gaugeacq construit en 1913 aux numéros 53-55 deux autres façades identiques et plus à la mode que les précédentes : elles sont marquées de baies en arcs segmentaires et de claveaux, sans aucun décor sculpté.

Néanmoins les échoppes de H. Gaugeacq présentent des raffinements intérieurs que celles de son concurrent Bertrand n'ont pas. En effet les plans de ces échoppes produites en série, montrent des alternances dans la distribution intérieure. Gaugeacq adopte souvent, comme Bertrand, le modèle de l'échoppe simple dont le couloir n'est pas traversant mais aboutit à la cuisine. Une cave sur rue est aussi desservie par un escalier central. Or, dans la série des 25-27 (4 échoppes en réalité), il adopte systématiquement une pièce centrale, qu'il éclaire grâce à un cône de lumière. Les plans sont de deux types.

Le premier type associe le couloir qui mène à la cuisine et à sa souillarde lesquelles ouvrent sur une véranda qui peut aussi servir de chambre (cette pièce sur le jardin est chauffée grâce à une cheminée d'angle que l'on retrouve partout). La chambre sur le jardin est ainsi en second jour, d'où l'utilité du puits de lumière en partie centrale.

Le second type est tout aussi original : il montre un couloir desservant deux chambres (la principale toujours sur la rue), et la seconde traversante pour accéder à la cuisine rejetée tout au fond : la véranda, la cuisine et la souillarde sont réunies en une seule pièce, où donnent d'ailleurs les WC.

Gaugeacq manipule ainsi le plan et le gabarit traditionnels de l'échoppe simple pour le composer en profondeur selon quatre travées (chambre principale, alcôve ou cabinet en second jour, chambre secondaire et/ou cuisine, puis enfin cuisine/chambre, véranda, souillarde et lieux qu'il tente de réunir en un seul et même ensemble. Pour une largeur et une profondeur comparables à celles de Bertrand, celles de Gaugeacq présentent par conséquent des possibilités d'habitat plus développées et des combinaisons astucieuses.

Conclusion :

Le vaste lotissement de ce quartier, qui combine plusieurs opérations publiques et privées, montre que les qualités du paysage urbain de ces îlots sont liées à la variété des situations et des interventions de quelques entrepreneurs qui viennent rompre la monotonie apparente d'un quartier d'échoppes.

IMAGES

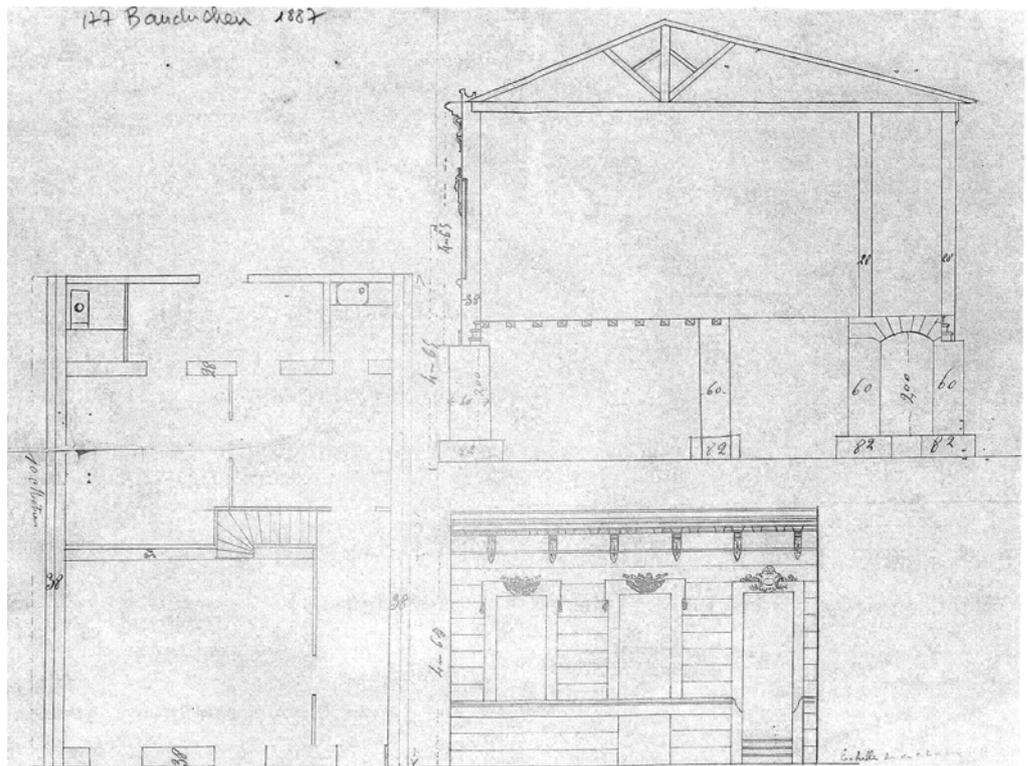
Localisation des constructions des entrepreneurs Bertrand et Gaugeacq rues Bauducheu, Crampel, Jules Perrens et Nérac.

(AMB, 50 O fond de plan, cadastre 1883)



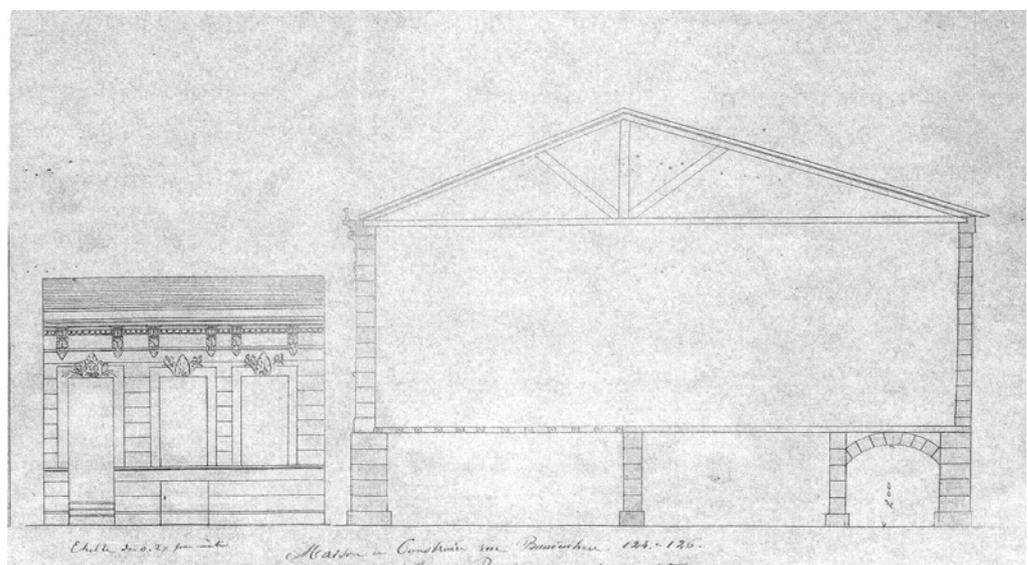
OA1-CW_356-01

Plan, coupe et élévation, 177, rue Beauducheu, 1887 (H. Bertrand entr.) (AMB, 50 O)



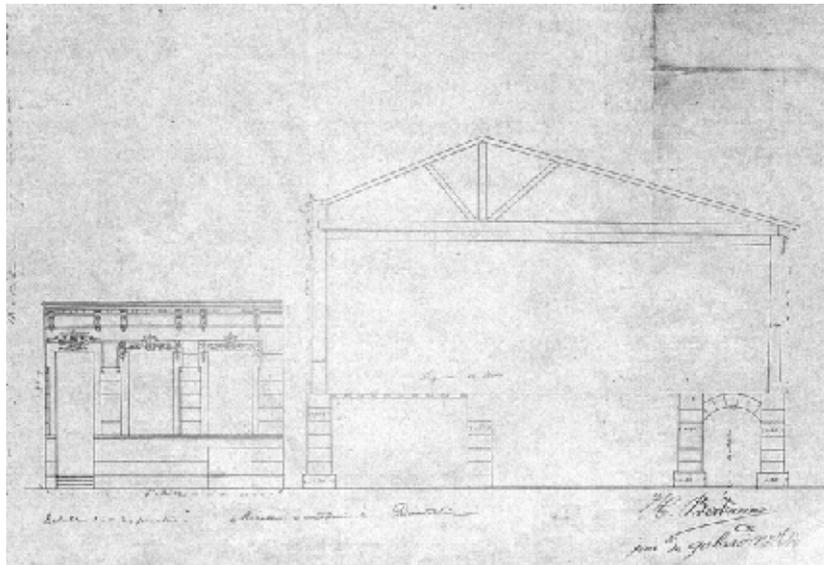
OA1-CW_356-02

Coupe et élévation, 124-126, rue Beauducheu, 1893 (H. Bertrand entr.) (AMB, 50 O)



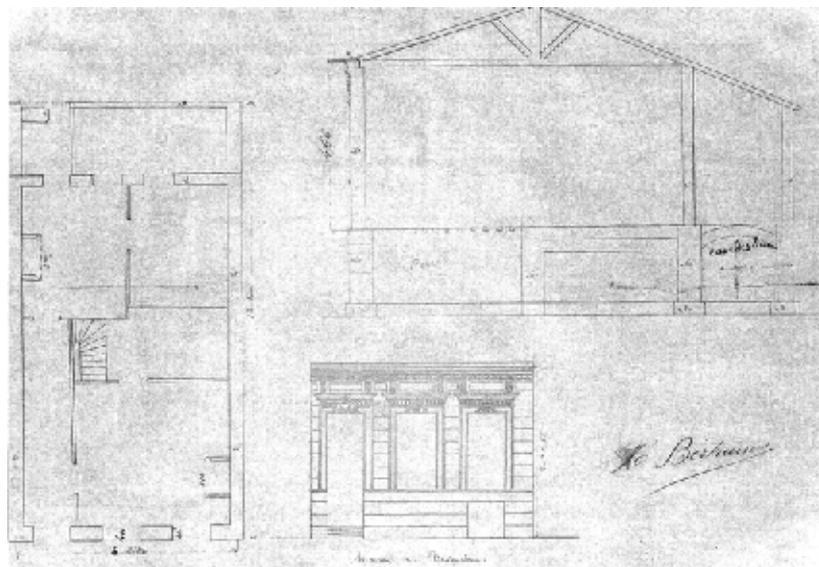
OA1-CW_356-03

Coupe et élévation,
172, rue
Beauducheu, 1888
(H. Bertrand entr.)
(AMB, 50 O)



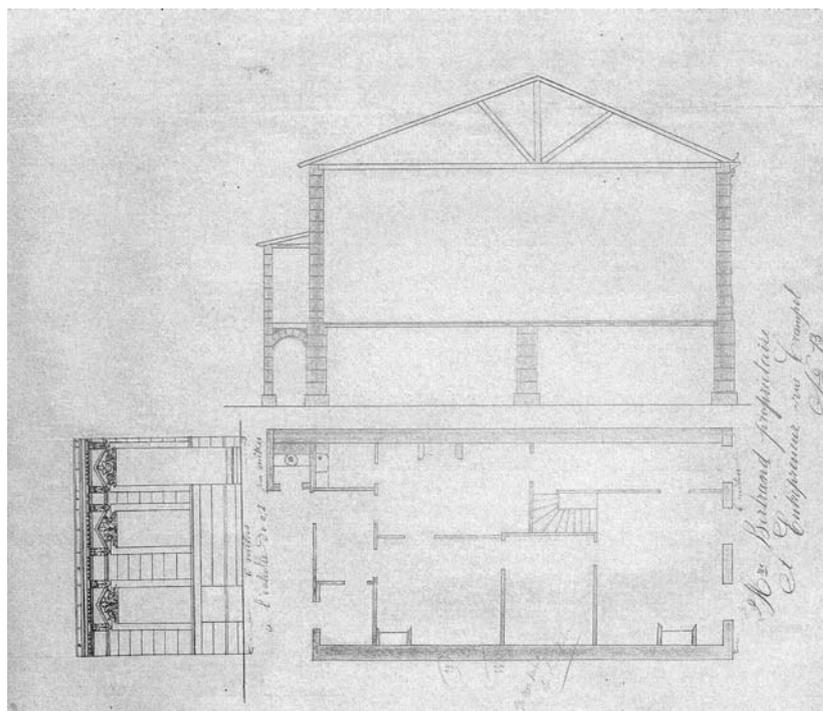
OA1-CW_356-04

Plan, coupe et
élévation, 172, rue
Beauducheu, 1887
(H. Bertrand entr.)
(AMB, 50 O)



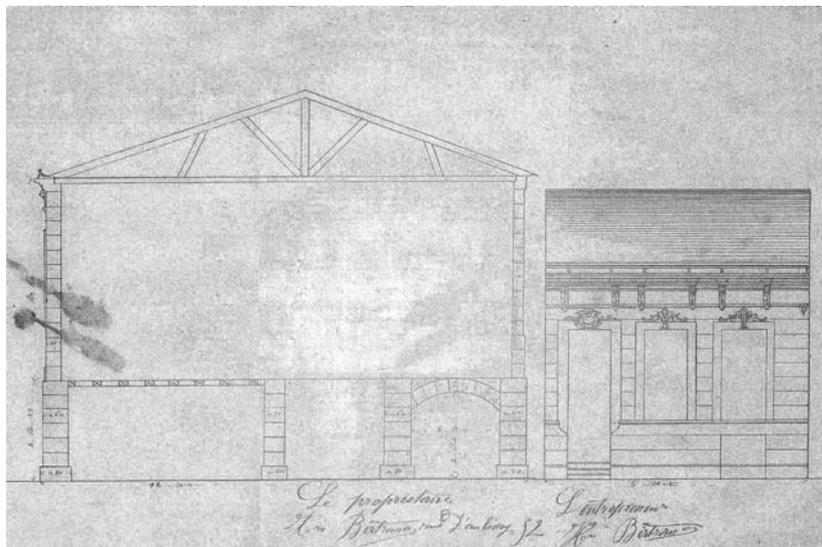
OA1-CW_356-05

Plan, coupe et
élévation, 4, rue
Crampel, 1895 (H.
Bertrand entr.)
(AMB, 50 O)



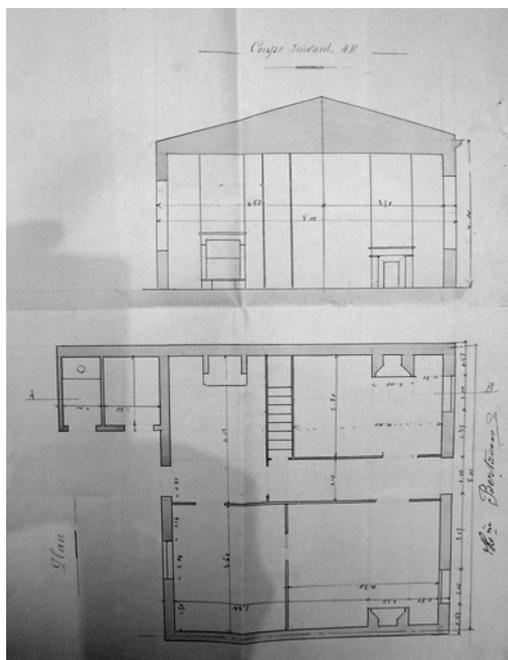
OA1-CW_356-06

Coupe et élévation, 9
rue Crampel, 1893
(H. Bertrand entr.)
(AMB, 50 O)



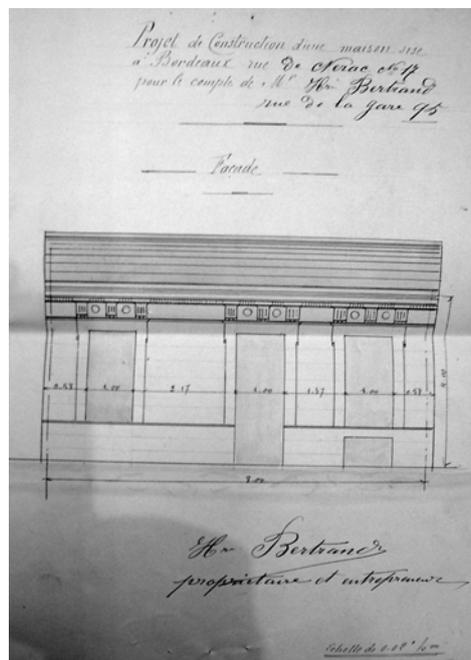
OA1-CW_356-07

A gauche : coupe et
plan d'une échoppe
double, 17 rue de
Nérac, 1903 (H.
Bertrand, entr. Et
propriétaire)
(AMB, 50 O)



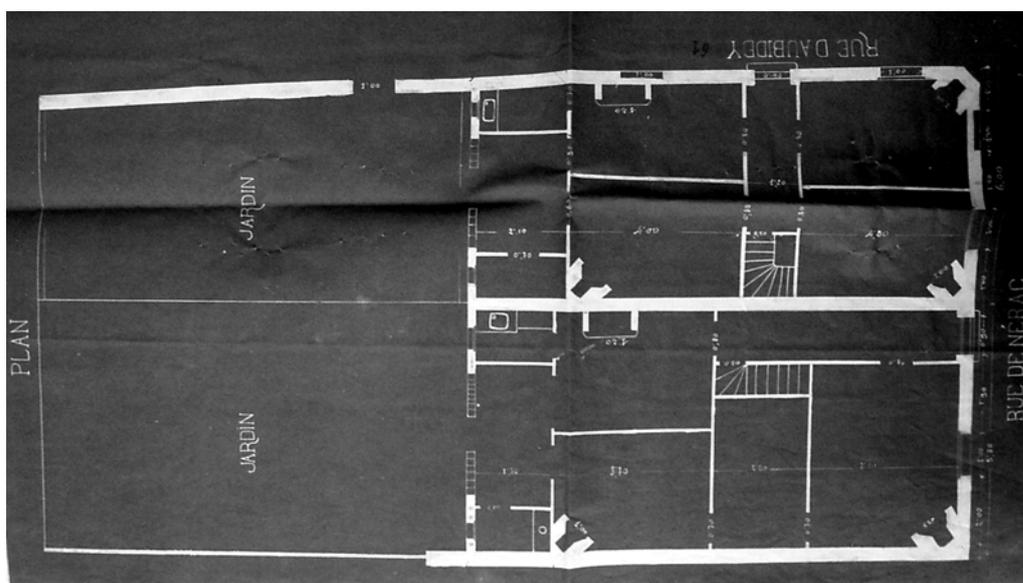
OA1-CW_356-08

A droite : façade de
l'échoppe double, 17
rue de Nérac, 1903
(H. Bertrand, entr. Et
propriétaire)
(AMB, 50 O)



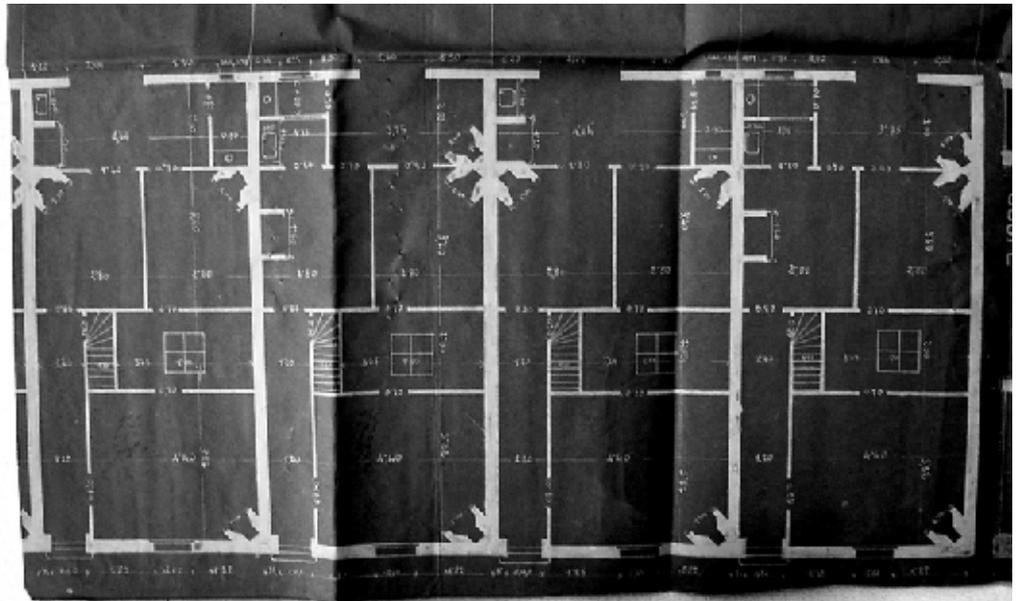
OA1-CW_356-09

Plan de deux
échoppes simples,
19 rue de Nérac,
angle du 61 rue
d'Aubidey, 1910 (H.
Gaugeacq, entr.)
(AMB, 50 O)



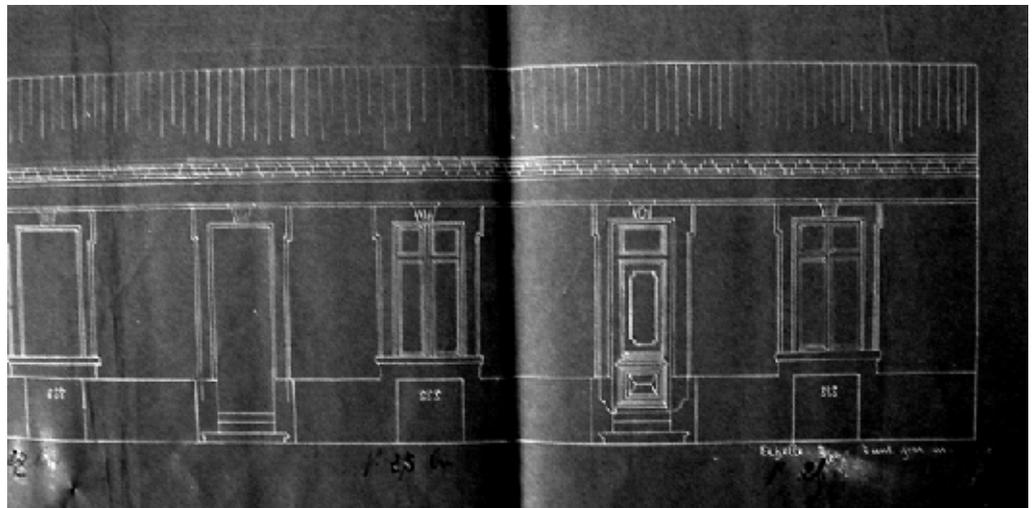
OA1-CW_356-10

Plan de quatre échoppes simples, 25-27 rue de Nérac, angle du 61 rue d'Aubidey, 1910 (H. Gaugeacq, entr.) (AMB, 50 O)



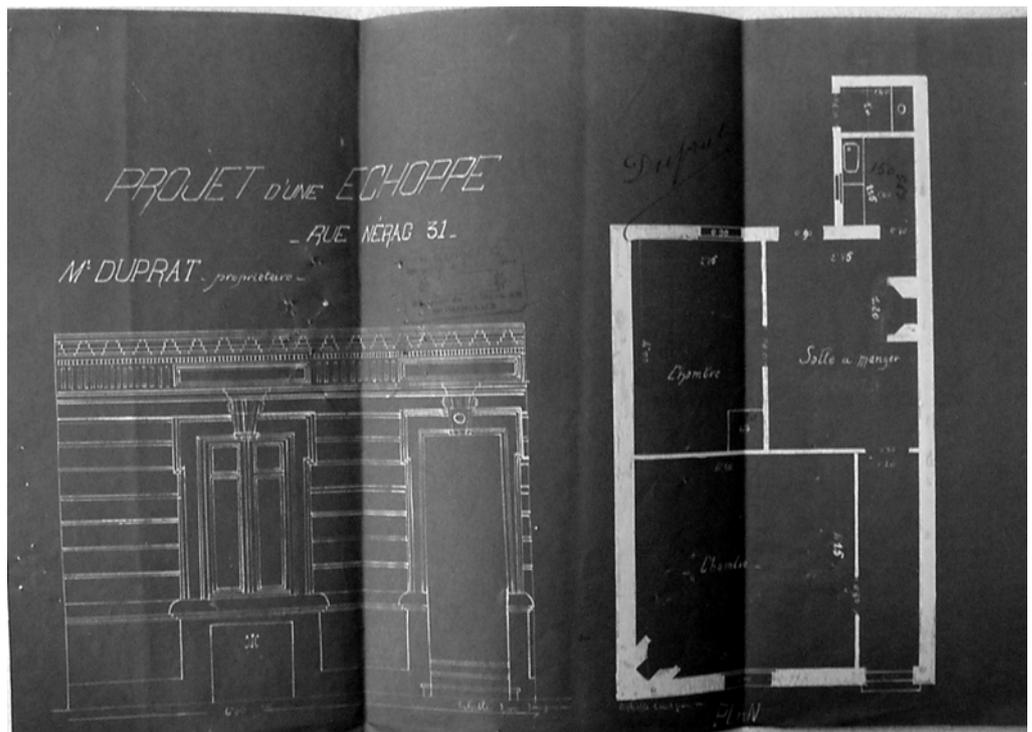
OA1-CW_356-11

Elévations courantes des échoppes de la rue de Nérac, 1910 (H. Gaugeacq, entr.) (AMB, 50 O)



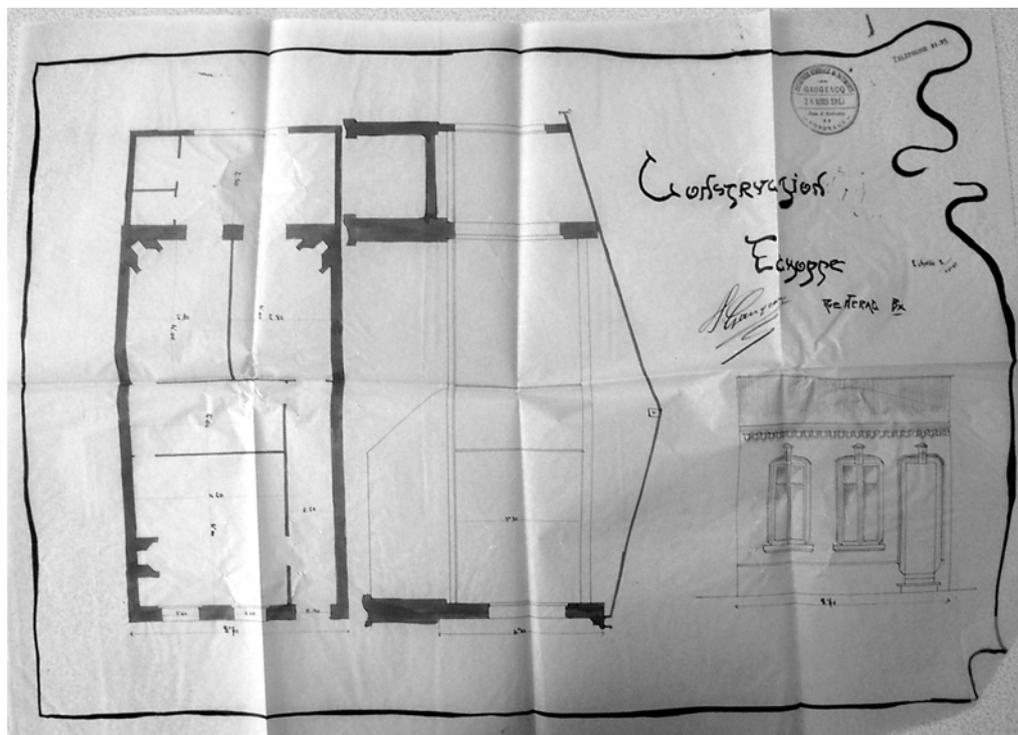
OA1-CW_356-12

Projet d'une échoppe : élévation et plan du 31 rue de Nérac, 1910 (H. Gaugeacq, entr.) (AMB, 50 O)



OA1-CW_356-13

Construction d'une échoppe : plan, coupe et élévation, 41 bis-43 rue de Nérac, 1913 (Gaugeacq, entr.) (AMB, 50 O)



OA1-CW_356-14

LIENS BIBLIOGRAPHIE

OA1-CP_421 / 1-F1-CW0154 / S1-1-CO_923

CHARNEAU, Bertrand. « Les entrepreneurs du bâtiment à Bordeaux entre 1865-1960 », *Revue archéologique de Bordeaux*, t. XCI, 2001, p. 235-245.

SOURCES

AMB, 50 O, rues Bauducheu, Crampel, Jules Perrens et Nérac

DOCUMENTS PLANIMETRIQUES

AMB, cadastre, section dite de Bègles, 3^{ème} feuille, 1883

DONNEES HISTORIQUES

Période de construction : Dernier quart du XIXe siècle
Maîtrise d'œuvre : Ville de Bordeaux / privée
Maîtrise d'ouvrage : Ville de Bordeaux / privée

COMMENTAIRES

L'impasse d'Agen appartient à un réseau de rues presque parallèles projetées au Second Empire. Elle se situe dans le prolongement de l'ancienne rue Emile Péreire (aujourd'hui rue d'Agen) et converge, tout comme la rue Beauducheu, au nord-est, vers la place du pont du Guit.

La forme particulière de l'impasse d'Agen est issue d'une opération de voirie qui n'a pas abouti. En effet, le cadastre de 1883 montre que cette impasse devait être reliée à la rue Bertrand Andrieu en formant un coude en expropriant les numéros 26-28 et 30 de la rue Pelleport.

Cette opération n'a jamais eu lieu. Trois échoppes sont mentionnées à ce numéro en 1871 dans les autorisations de voirie, et au 26 l'entrepreneur Gaugeacq construisit une maison de ville en 1902.

La rue d'Agen n'a donc jamais été prolongée et elle demeure en impasse. Elle présente toujours des défauts d'alignement qu'il était aussi prévu de rectifier mais qui ne l'ont pas été, à son embouchure avec la rue Billaudel.

L'ancienne cité Bavard fut intégrée au domaine public, le projet de son classement existait en 1893 mais des pétitions des riverains en demandaient encore le classement en 1896 : les trottoirs, les caniveaux et le pavé de cette rue étaient très imparfaits.

L'impasse d'Agen n'a jamais été raccordée la rue B. Andrieu qui elle fut assainie et terminée. Cette impasse présente un paysage singulier dans le quartier, c'est une des rares voies plantées qui permet de découvrir un cœur de l'îlot verdoyant et une partie des jardins arrières de la rue Pelleport.

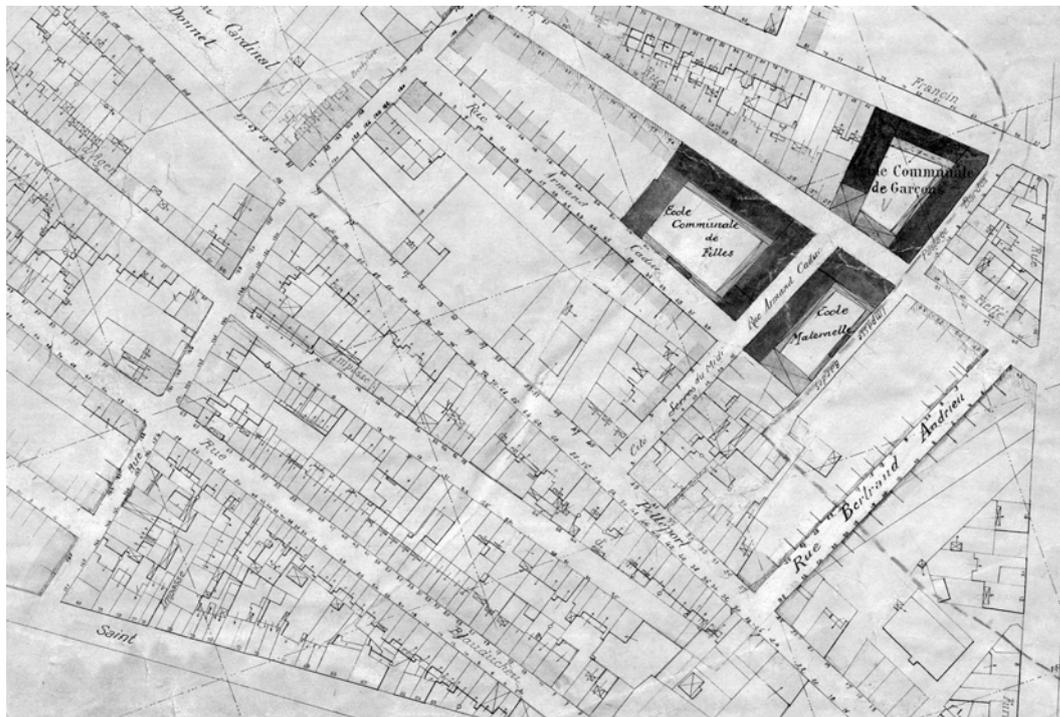
IMAGES

L'impasse d'Agen projetée dans le prolongement de la rue Emile Péreire, 23 avril 1866. (AMB, 13 D 53)



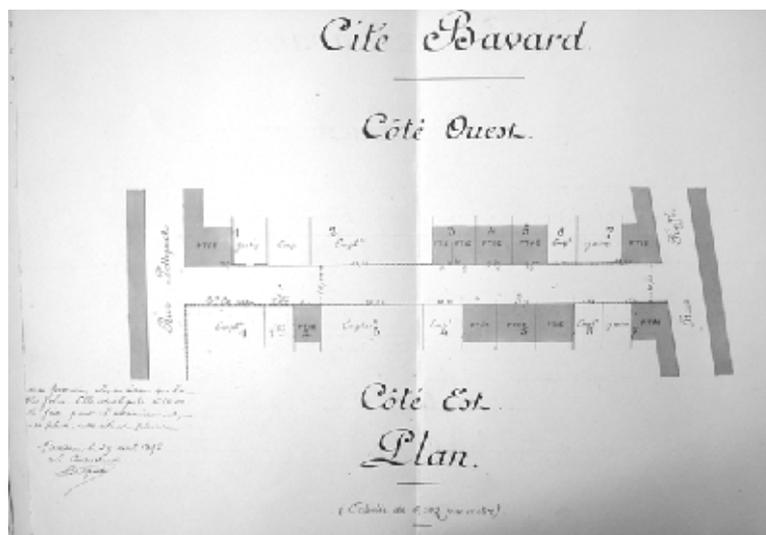
OA2-CW_127-01

Les alignements de l'impasse d'Agen et son raccordement avec la rue Bertrand Andrieu.
(AMB, extrait du cadastre de 1883)



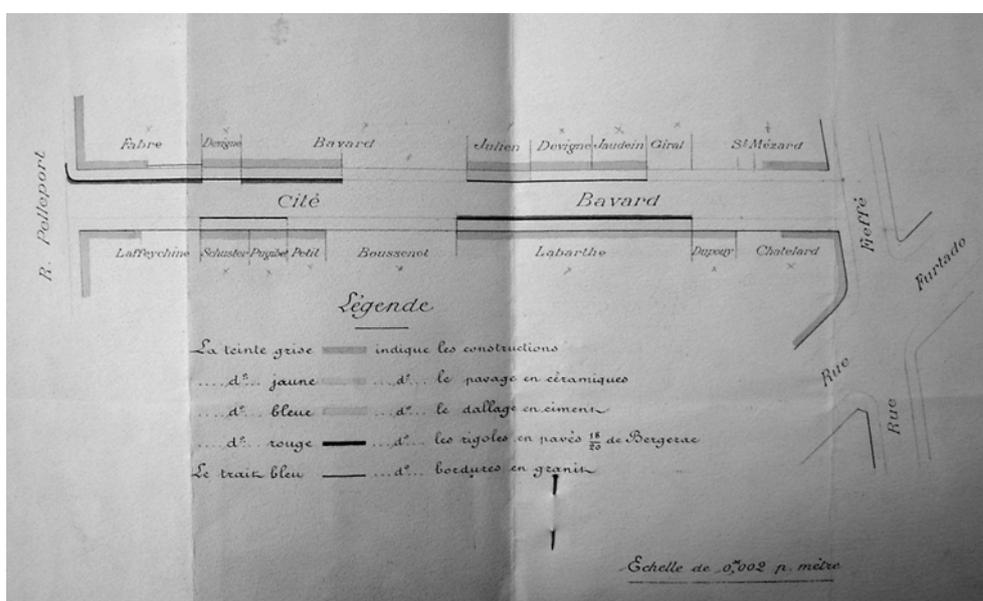
OA2-CW_127-02

Plan de la Cité Bavard pour son classement dans la voie publique, 1893.
(AMB, 70 O 1)



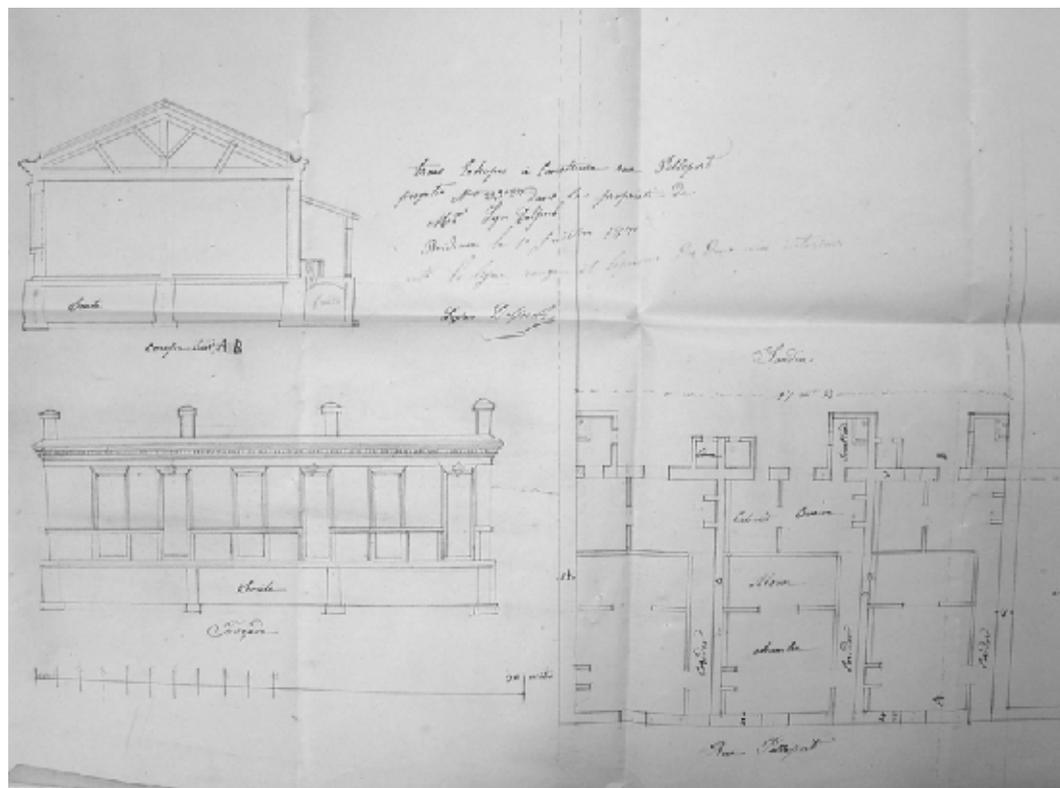
OA2-CW_127-03

Plan indiquant les matériaux de trottoirs de la cité Bavard, 1896.
(AMB, 70 O 1)



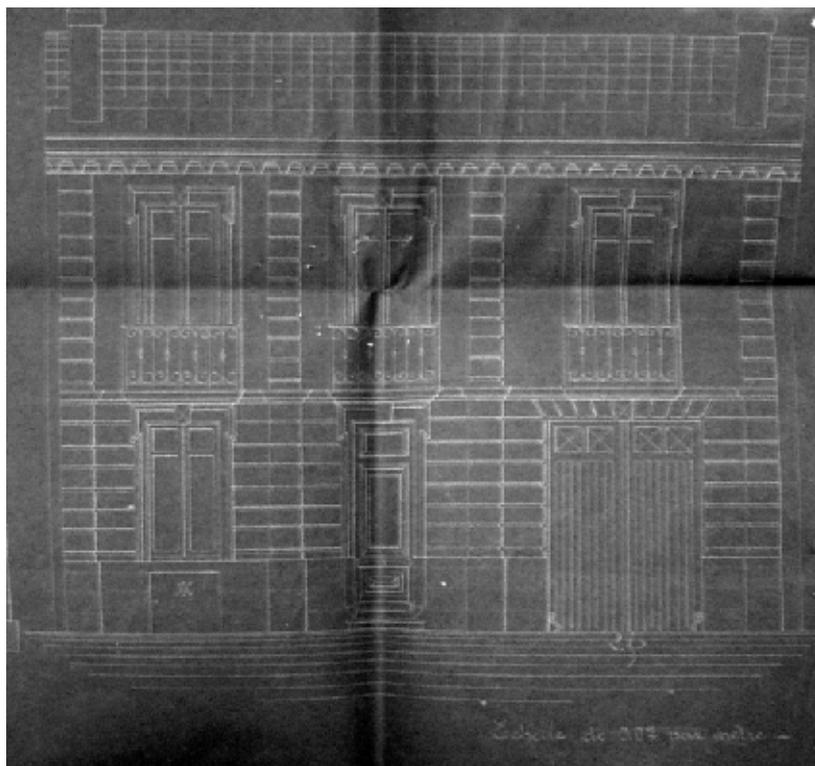
OA2-CW_127-04

Trois échoppes
simples mentionnées
aux 28-32, rue
Pelleport en 1871
(AMB, 50 O 1284)



OA2-CW_127-05

Façade,
26, rue Pelleport,
Gaugeacq entr.,
1902.
(AMB, 50 O 1284)



OA2-CW_127-06

LIENS SOURCES

OA1-CW_127

AMB, 50 O 1284, autorisations de voirie, rue Pelleport
AMB, 50 O, rue d'Agen
AMB, 13 D 53, pièces annexes à la délibération municipale du 23 avril 1866
AMB, 70 O 1, rues, classements

DOCUMENTS PLANIMETRIQUES

AMB, cadastre, section dite de Bègles, 3^{ème} feuille, 1883

FIGURES URBAINES

DONNEES HISTORIQUES

Période de construction :	Milieu XVIIIe siècle – fin XIXe siècle
Maîtrise d'œuvre :	Ville de Bordeaux
Maîtrise d'ouvrage :	Ville de Bordeaux

COMMENTAIRES

Situation et tracé de cette figure urbaine :

Ancienne place « de la pyramide », devenue place Nansouty par délibération municipale du 25 août 1864, la place Nansouty est à la fois un carrefour et une place urbaine. C'est toutefois un espace public majeur du quartier qui porte son nom. Elle se situe plus près des boulevards que des cours, c'est un des rares espaces publics monumentaux des quartiers de la petite banlieue bordelaise.

Son tracé et sa composition sont typiques des places et des figures urbaines de l'urbanisme classique : triangulaire et en « patte d'oie », avec un embranchement dans deux directions qui met en scène l'entrée dans la ville : l'un cours de l'Yser (route d'Espagne) l'autre cours de la Somme (route de Toulouse, ou aussi chemin du Sablon). Sa forme triangulaire symétrique est issue de la rencontre du cours de l'Yser (nouveau nom de la route d'Espagne par délibération municipale du 14 janvier 1919), au tracé droit, ouvert par l'intendant Tourny au milieu du XVIIIe siècle avec l'ancien chemin de Toulouse, au tracé sinueux. Il s'agit donc bien d'un carrefour dans le tissu rural du Bordeaux classique, aménagé et urbanisé par la suite.

Son aménagement urbain et son mobilier :

- les plantations : la pointe du carrefour est plantée dès son origine d'arbres d'alignement, touffus et à double rangée au début du XIXe siècle, ils se limitent au début du XXe siècle à une seule rangée clairsemée sur les pourtours et deux du côté nord dont il semble qu'on ait toujours voulu masquer la difformité.

- l'obélisque de Bonfin : le 12 mars 1814, la place Nansouty fut le théâtre d'un événement historique, le maire de Bordeaux, Lynch, y rencontra le général Beresford qui, à la tête des troupes anglaises, venait s'emparer de Bordeaux au nom de Louis XVIII. Une pyramide fut élevée sur la place pour commémorer cet événement, elle fut détruite pendant la révolution de 1830 : on en possède les détails de fondations dressés par l'architecte Bonfin en 1818.

- la fontaine : à peu près à l'emplacement de l'obélisque détruit, une fontaine fut élevée au Second Empire, sous la municipalité Brochon, sur des plans et devis de l'architecte Louis Garros (1865-1866). Un projet conservé dans le dossier d'archives de la fontaine de la place Nansouty montre l'esquisse de celle réalisée en réalité place Charles Gruet, dont le décor est très sophistiqué et raffiné : la fontaine de forme cylindrique devait être composée de trois colonnes supportant une coupole portant les armes de Bordeaux et abritant un enfant musicien. Le projet adopté place Nansouty fut plus modeste : la fontaine fut restreinte à un cylindre de pierre surmonté d'une coupole moins ornée, sans statue ni colonnes, et seulement quatre consoles, un jeu de quatre motifs variés composé chacun d'une tête et d'un cartouche et d'une cigogne. La maçonnerie de la fontaine confiée à l'entreprise Licardie et Dubert coûta près de 4 600 francs et la sculpture 2 000 francs de plus. Les sculptures furent confiées à L. Capiou.

Cette fontaine fait partie de celle réalisée dans un grand programme de la municipalité pour alimenter les Bordelais en eau.

- le mobilier urbain : il fut agrémenté à la belle époque par celui du tramway : kiosque à journaux, bancs, et caténaires du tramway qui passait cours de la Somme et cours de l'Yser.

La construction des rives de la place :

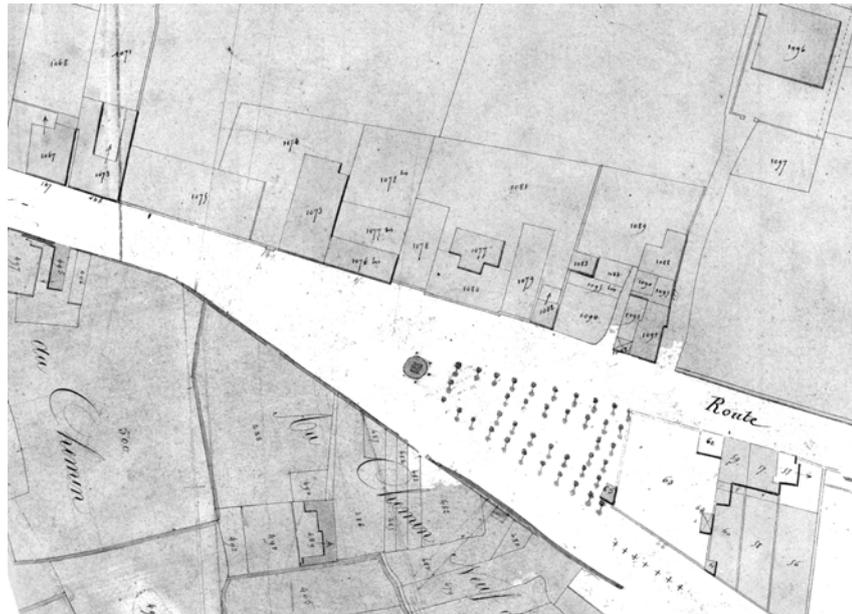
L'assemblage du cadastre de 1820-1830 montre que la place n'est pas bâtie sur ses rives et à l'alignement à cette époque ; mis à part sur la rive ouest où l'on observe quelques constructions à l'alignement ou en retrait, la rive est n'en présente aucune et la nord non plus ; cette dernière est marquée par une grande parcelle d'angle vierge qui ne sera bâtie que dans la seconde moitié du siècle.

La place présente une architecture éclectique, savante et bourgeoise, quelque peu monumentale et ostentatoire, qui se mêle à quelques constructions plus modestes en particulier sur la rive ouest, dont les dernières maisons sont élevées dans les années 1930. Le gabarit régulier des maisons (à un étage), les angles plus bas que les élévations courantes, à la rencontre des rues secondaires, lui donne un aspect d'ensemble cohérent.

IMAGES

La place Nansouty et ses abords sur le cadastre de 1820.

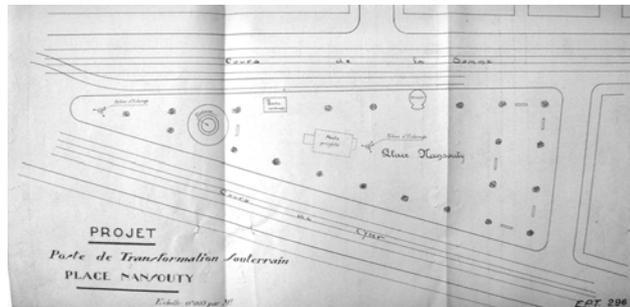
(AMB, assemblage des sections E, 1^{ère} et 2^{ème} feuilles et C, 4^{ème} feuille)



FU1-CK_1149-01

Projet d'installation d'un poste de transformation électrique souterrain, et plan de la place en 1936.

(AMB, 50 O 1201)



FU1-CK_1149-02

La place Nansouty, carte postale ancienne.

(AMB, VII B 116)



FU1-CK_1149-03

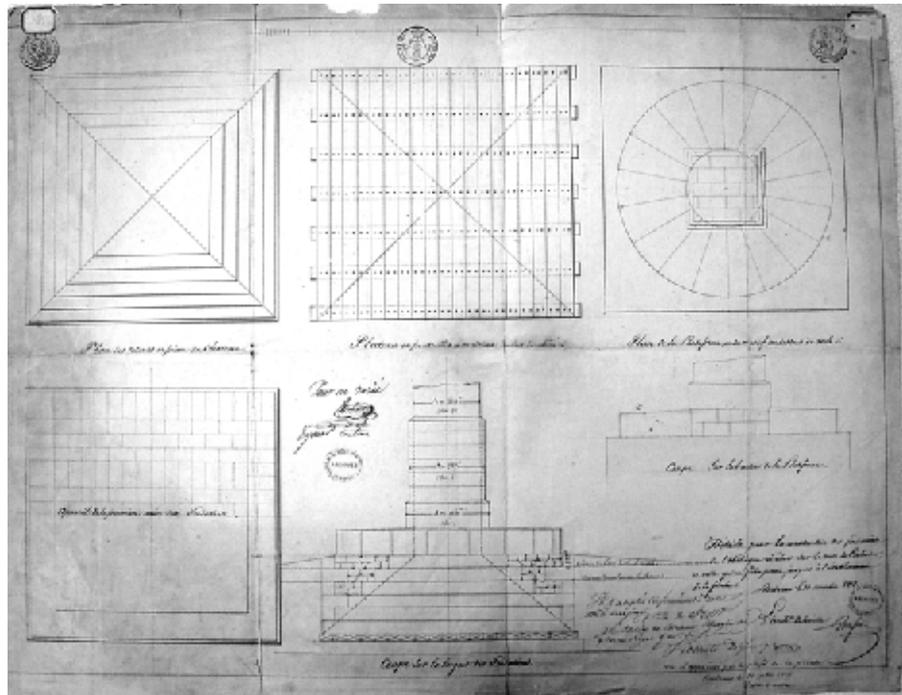
La place Nansouty, carte postale ancienne.

(AMB, VII B 117)



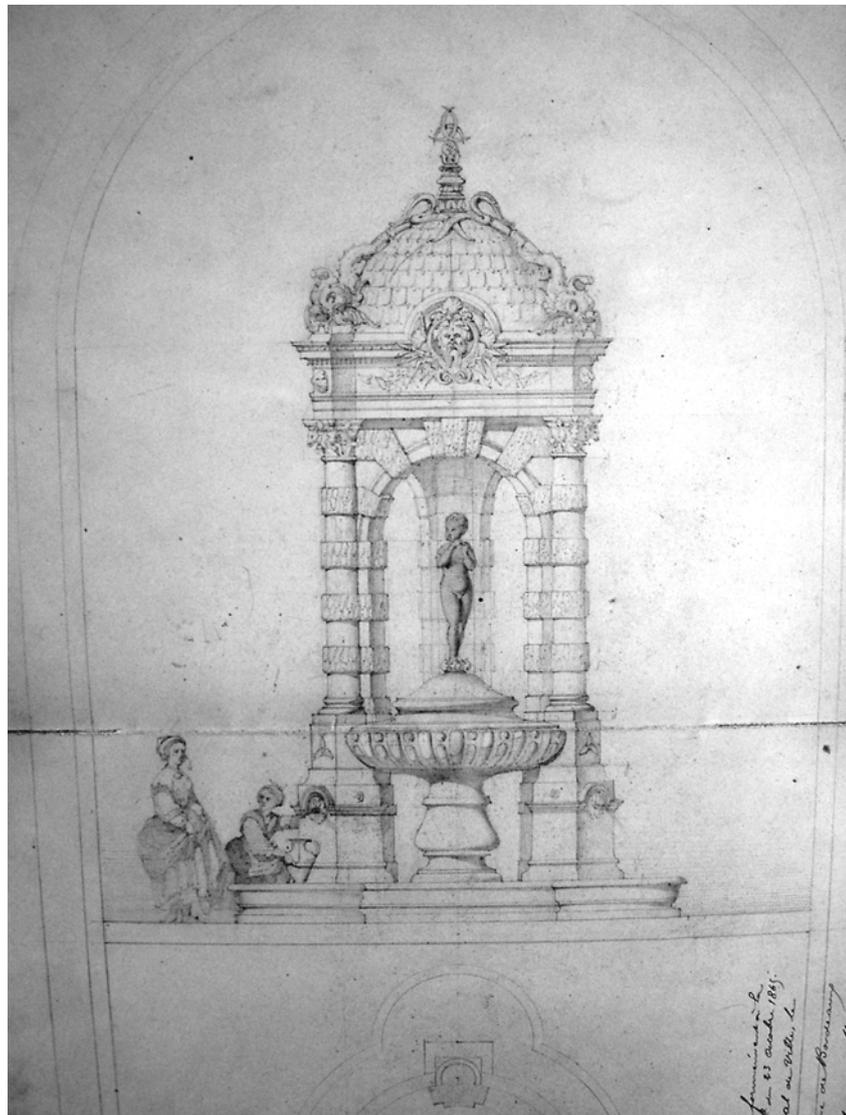
FU1-CK_1149-04

“Détails pour la construction des fondations de l’obélisque à élever sur la route de Toulouse et celle qui en fera partie jusques à l’établissement de la fleche”, l’architecte de la ville, Bonfin, 10 décembre 1818. (AMB, VII-G 1)



FU1-CK_1149-05

Projet daté du 11 novembre 1865 (réalisé place Ch. Gruet). (AMB, 81 N 1)

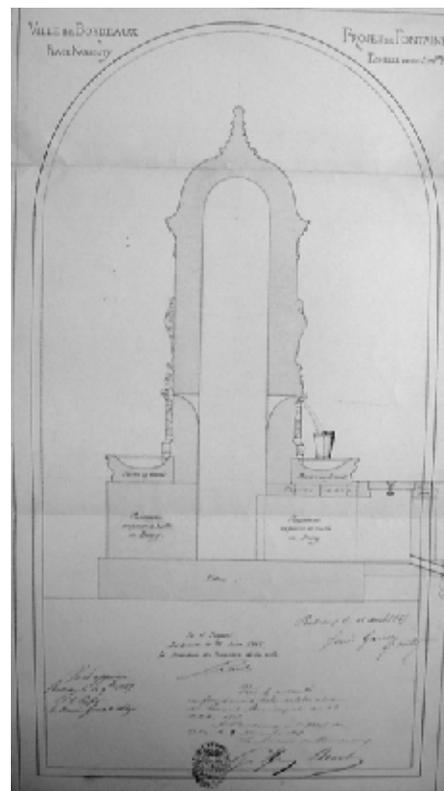


FU1-CK_1149-06

Plan, élévation et coupe pour la fontaine de la place Nansouty, 1865, Louis Garros, arch.
Projet réalisé daté du 15 avril 1865.
(AMB, 81 N 1)

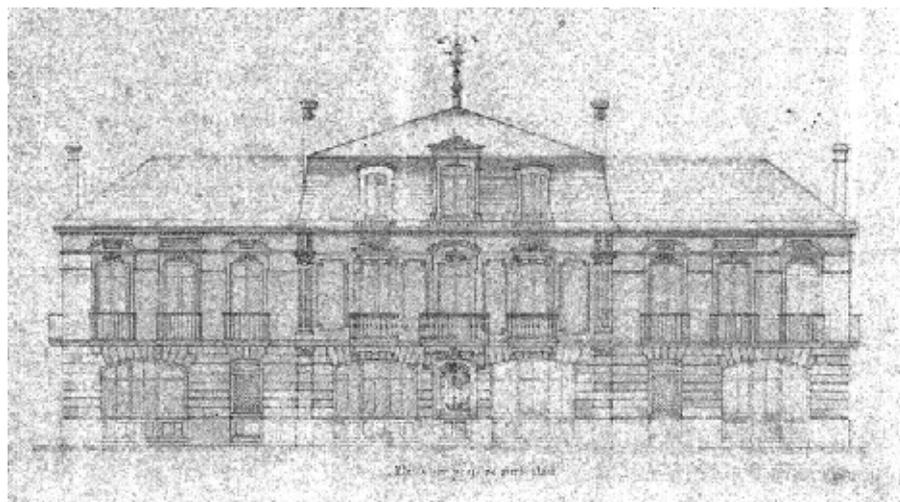


FU1-CK_1149-07



FU1-CK_1149-08

Elévation principale sur la place Nansouty, n° 235, 1878.
(AMB, 50 O)



FU1-CK_1149-09

LIENS BIBLIOGRAPHIE

OA1-DE_17

DESGRAVES, Louis. *Evocation du vieux Bordeaux*. Paris : Editions de Minuit, 1989, p. 408-409.

LACROIX-SPACENSKA, Bernadette. *Aqueducs et fontaines. Bordeaux, XIXe siècle*. Bordeaux : office de Tourisme, 1987.

SOURCES

AMB, VII-B 116-117, cartes postales anciennes

AMB, VII-G 1, fondations de l'obélisque de la route de Toulouse, 1818

AMB, 50 O 1201, place Nansouty

AMB, 50 O, route d'Espagne

AMB, 3042 M 1, obélisque du 12 mars 1814, érection, Bonfin arch. (1816-1825)

AMB, 81 N 1, fontaine de la place Nansouty, érection, 1866

DOCUMENTS PLANIMETRIQUES

AMB, cadastre 1820-1830, section E, dite de Saint-Vincent, 1^{ère} et 2^{ème} feuilles

AMB, cadastre 1820-1830, section C, dite de Saint-Nicolas, 4^{ème} feuille

DONNEES HISTORIQUES

Période de construction :	1877-1884
Maîtrise d'œuvre :	Jean-Jules Mondet (arch.)
Maîtrise d'ouvrage :	Ville de Bordeaux / Archevêché de Bordeaux

COMMENTAIRES

Le contexte : une nouvelle paroisse, un nouveau quartier

Le culte du Sacré-Cœur, développé dès le XVII^e siècle, connaît un réel essor sous la Restauration et s'enrichit de nouvelles formes de dévotion avec le pontificat de Pie IX (1846-1878) et l'édification de la basilique de Montmartre à partir de 1875 (Paul Abadie arch.). A Bordeaux, de multiples congrégations religieuses sont réorganisées dans la première moitié du XIX^e siècle et bénéficie de l'énergique soutien d'un cardinal bâtisseur : Mgr Donnet (1795-1882) et du vicaire de Saint-Michel, l'abbé J. Buchou (1799-1886). Le cardinal veut faire du Sacré-Cœur de Bordeaux la fille de la basilique de Montmartre : il s'agit de créer une nouvelle paroisse dans un quartier (celui de la gare), dont les habitants en sont privés.

Entre 1874-1877, cette idée se heurte à nombre d'obstacles. D'abord, la municipalité bordelaise est réticente à ce projet, ensuite, les paroisses de Saint-Nicolas et de Sainte-Croix n'y sont pas favorables. Le 28 août 1875, le conseil municipal rejette le projet de succursale élaboré par le cardinal et le 30 mai 1876 il demande que les territoires pris aux paroisses de Saint-Nicolas et Sainte-Croix leur soit restitués. L'implantation de la succursale est décidée par décret du maréchal Mac Mahon du 9 décembre 1876, alors qu'une chapelle provisoire venait d'être ouverte. Le cardinal s'était adressé au président du Conseil des ministres, en juin, pour expliquer qu'il pourrait lui-même à l'achat du terrain et à la construction de l'église à l'aide des souscriptions des fidèles.

Le décret de décembre fixe en outre les limites de la nouvelle paroisse comme suit : au nord les rues Lafontaine, Villaris, Malbec, Vauguelin, le Pont du Guit, la rue Delacroix, à l'est la rue Paillière, le boulevard Jean-Jacques Bosc ; au sud, un tronçon du boulevard de Bègles ; à l'ouest la route de Toulouse jusqu'à Nansouty et la route d'Espagne (actuel cours de l'Yser). Cette délimitation de la paroisse structure tout le quartier du Sacré-Cœur et reflète les enjeux du développement de ce nouveau quartier

Un monument pour le quartier : l'église de l'architecte Mondet

La construction du Sacré-Cœur de Bordeaux est l'un des plus grands chantiers d'un architecte dont la carrière est essentiellement consacrée à l'architecture religieuse. Mondet débute sa carrière d'architecte des Cultes à Bordeaux dans l'atelier de Jean-Charles Danjoy, architecte diocésain, l'un des fondateurs de la Société centrale des architectes français, qui dirige la restauration des cathédrales de Beauvais, Meaux, Bordeaux et Metz. Mondet reçoit aussi une solide formation auprès de Pierre-Auguste Labbé nommé inspecteur diocésain à Bordeaux en 1848. Ces deux architectes ont participé à la restauration de la tour Pey Berland en 1862-1863 et c'est à Labbé que l'on doit la chapelle du Grand séminaire, reconstruite en 1876, rue du Hamel. Mondet a participé au concours du Sacré-Cœur de Montmartre. De 1863 à 1886 il est chargé par la Commission des monuments historiques d'effectuer des relevés de l'état de nombreuses églises rurales, et de 1875 à 1882, il restaure notamment l'église Saint-Pierre de Bordeaux.

Financé timidement en 1876, les dons pour le Sacré-Cœur de Bordeaux affluent, particulièrement entre 1880-1882. La réception des travaux a lieu le 20 juillet 1884 mais en 1899 l'architecte évalue de nouvelles dépenses en vue de « mettre la façade principale dans un état qui l'harmonisera avec le reste de l'édifice ».

Les clochers marquent le paysage urbain de tout le quartier, leur construction commencée en 1901 est terminée en 1903, elle marque l'aboutissement de ce projet et affirme sa fonction urbaine. Mondet projetait encore en 1903 de faire réaliser les sculptures de la façade principale

selon un dessin de 1879. Faute de ressources, ces sculptures ne furent jamais réalisées et la façade conserve un aspect brut et massif.

En dépit des difficultés paroissiales et de financement, malgré le manque de consensus qui régnait pour faire aboutir l'érection du Sacré-Cœur de Bordeaux, cet édifice et sa silhouette inachevée ont pris sens puisqu'ils marquent le paysage et la topographie de tout le quartier qui l'environne.

Les abords de l'église et la place du Cardinal Donnet :

L'origine de la place qui entoure l'église est le terrain sur lequel elle fut implantée. Le Conseil de Fabrique avait fait don du terrain de 2 000 m² devenu la place du Cardinal Donnet ; le terrain sur lequel l'église fut bâtie n'était pas encore réglé alors qu'elle ne pouvait être ouverte au public sans l'autorisation du Gouvernement que le cardinal s'était abstenu de demander. L'inauguration était prévue en mars 1884. Il semble que l'origine de l'acquisition des terrains fut passée au terme de deux actes notariés devant maître Martin, le 30 novembre 1876 pour une superficie de 578 m² et les 3 et 8 mars 1877 pour deux terrains dont un de 3 484 m² permettant l'ouverture d'une voie entre les rues Lefol et Pelleport.

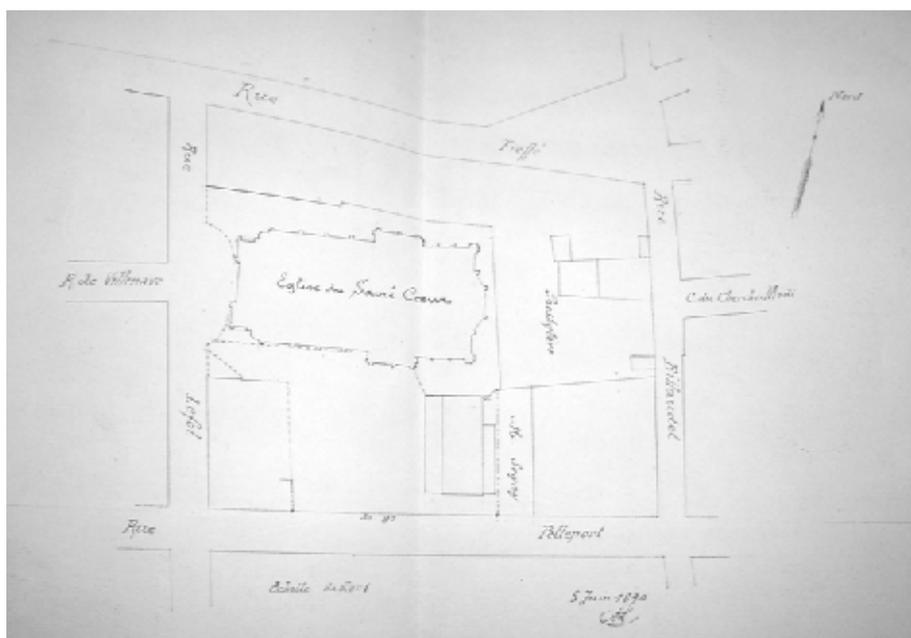
Le bâtiment est enchâssé dans un îlot en forme de L, il s'adosse au nord et à l'est sur les jardins arrière des maisons des rues Fieffé et Billaudel. Cette disposition singulière pour une église de cette ampleur ne facilite pas sa mise en valeur sur une place monumentale, d'autant qu'un minuscule îlot à l'angle des rues Pelleport et Lefol présente lui aussi l'arrière de ses jardins sur le portail sud. Cet îlot est mentionné à détruire sur le cadastre des années 1880, ainsi que les jardins du côté nord, réalignés : ces travaux n'ont jamais été exécutés et l'église se retrouve entourée des modestes constructions au milieu desquelles elle s'érige. Seul le portail principal est mis en scène par la perspective de la rue de Villenave (rue Buchou) aménagée en parvis.

Les abords de cette église ont été l'objet de conflits avec les riverains : la façade nord et le chœur étaient autrefois desservis pas un chemin de ronde fermé de deux grilles et utilisé uniquement par l'abbé et la gardienne du presbytère. Les riverains déplaçaient leur clôture et utilisait cet espace qui fut finalement restitué au domaine public. Ce chemin de ronde est resté visible en plan, tandis que toute la place du côté sud est aménagée en square et en jardin d'enfants.

La chronologie de l'aménagement des abords de l'église et des voies nouvelles met par conséquent en scène les clochers par des perspectives directes rue Buchou et A. Caduc. L'église et l'exercice du culte se juxtaposent à un square inachevé et une place mal définie. L'insertion monumentale de l'église et de sa place est inaboutie, elles sont comme glissées dans un tissu urbain résidentiel au long de l'axe structurant et très passant qu'est la rue Pelleport.

IMAGES

Plan de situation du Sacré-Cœur, 5 juin 1890.
Alfred Lapierre, géomètre.
On voit l'amorce de la voie qui sera ouverte au chevet, sur la propriété Sagey.
(AMB, 4003 M 1)

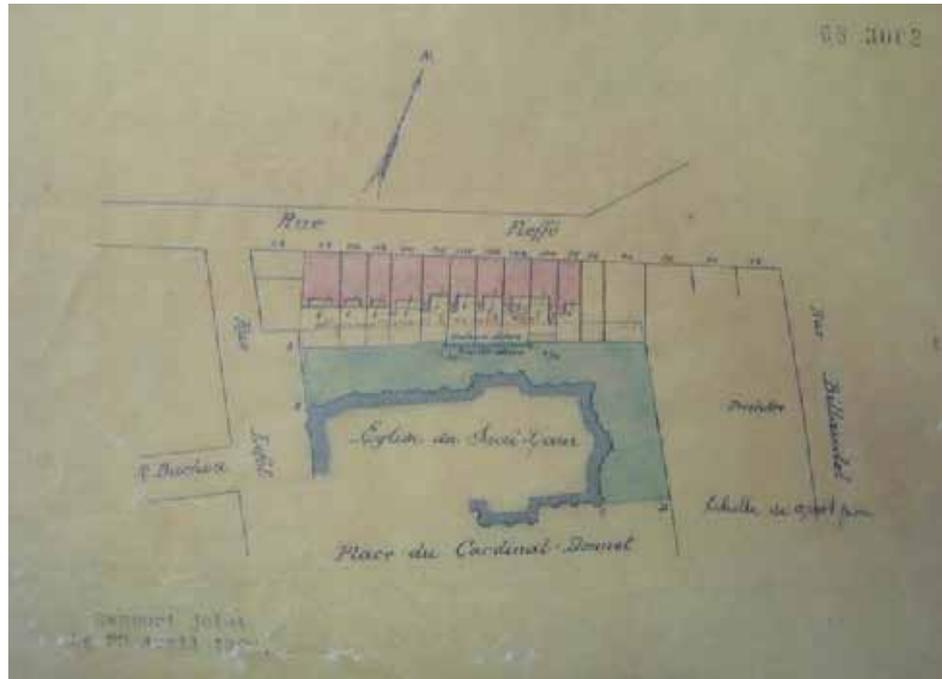


FU1-CV_323-01

Plan des parcelles
joutant le chemin de
ronde. Alignement
approuvé le 22 avril
1891.

Le chemin de ronde est
fermé de deux grilles
marquées AB et CD.
Les riverains ont
empiétés sur ce passage
réservé exclusivement
au Culte.

(AMB, 4003 M 1)



FU1-CV_323-02

Extrait du plan cadastral,
1883.

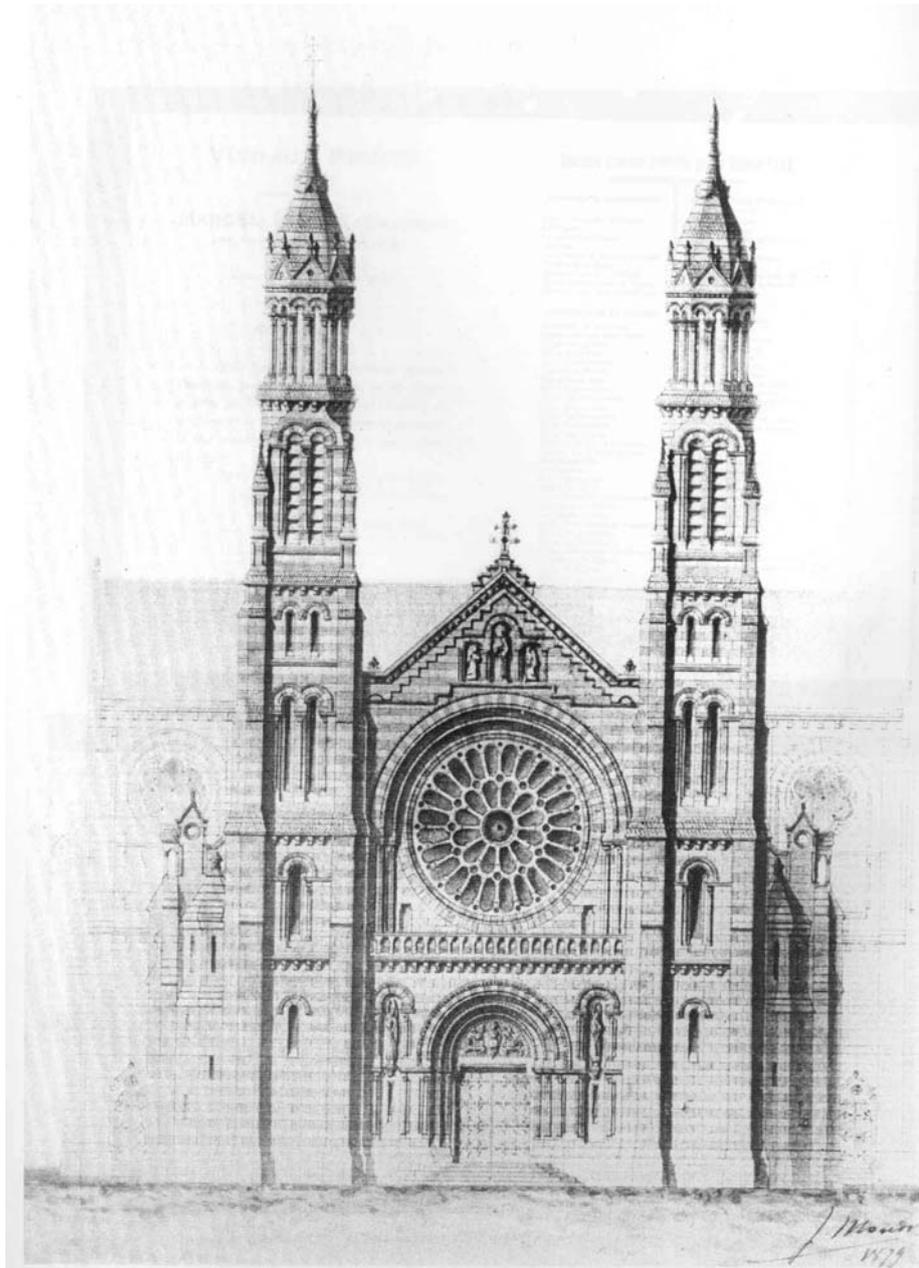
Le petit îlot résiduel de la
place doit être
supprimé ; parallèlement
au flanc sud de l'église,
les jardins de fond de
parcelles de la rue Fieffé
doivent être réduits.

(AMB, cadastre, section
de Bègles, 3^{ème} feuille,
1883)



FU1-CV_323-03

Elévation principale du
Sacré-Cœur, dessin J.
Mondet, 1879.
(Photographié par
Terpereau, AMB, III F 2)



FU1-CV_323-04

LIENS BIBLIOGRAPHIE

18-F1-DHO215

COUSTET, Robert, SABOYA, Marc. **Bordeaux le temps de l'histoire Architecture et urbanisme au XIXe siècle (1800-1914)**. Bordeaux : Mollat, 1999, p. 124-125, 182-183, 188, 192, 197-199, 262.

DESGRAVES, Louis, DUPEUX, Georges. « Reconstruction de la chrétienté bordelaise », chap. V dans **Bordeaux au XIXe siècle**, Bordeaux : Delmas, 1969.

MASSIAS, Cécile. **L'architecte Jean-Jules Mondet (1834-1919) et le Sacré-Cœur de Bordeaux (1877-1884)**. Université Bordeaux III : TER histoire de l'art, 1992, 2 vol., p. 35-68.

SOURCES

AN, F 19* 4720

ADG, 2 V 23

AMB, 4003 M 1 à 10

DOCUMENTS PLANIMETRIQUES

AMB, III F 2, Elévation de l'église du Sacré-Cœur, J. Mondet arch., photo Terpereau, 1879.

AMB, extrait des planches cadastrales section dite de Bègles, 3^{ème} feuille, 1883.

DONNEES HISTORIQUES

Période de construction : 1897
Maîtrise d'œuvre : Albert Touzin, architecte
Maîtrise d'ouvrage : Compagnie des chemins de fer du Midi

COMMENTAIRES

Ce groupe de logements sociaux fut commandé par la Compagnie du Midi à l'architecte Albert Touzin en 1897 pour loger ses employés. On peut supposer que c'est le premier programme d'habitations à bon marché de Bordeaux puisque sa création est contemporaine de la première loi nationale à ce sujet.

Le groupe Georges Picot (nom d'un avocat historien défenseur d'un socialisme moral) est à l'origine d'un lotissement plus vaste organisé autour d'une place triangulaire qui lui donne sa cohérence : la place Renée Seilhan.

Un lotissement en deux temps :

- La façade sur la rue de Bègles s'harmonise avec le tissu environnant en mimant les caractères de l'architecture locale. Des alternances de façades à refends ou lisses, des alternances de travées sommées de frontons triangulaires ou curvilignes apportent de la variété dans le paysage urbain tandis que les plans des maisons sont répartis en trois types.

La parcelle d'angle avec la rue Bertin est un type de logement unique : une vaste cuisine ouvrant sur le jardin et deux chambres au rez-de-chaussée ; à l'étage deux chambres supplémentaires et une salle d'eau.

Le type « B » répété sept fois sur le plan d'origine, présente un plan carré de distribution comparable.

Le type « C » répété neuf est conçu sur plan rectangulaire plus profond mais au même programme.

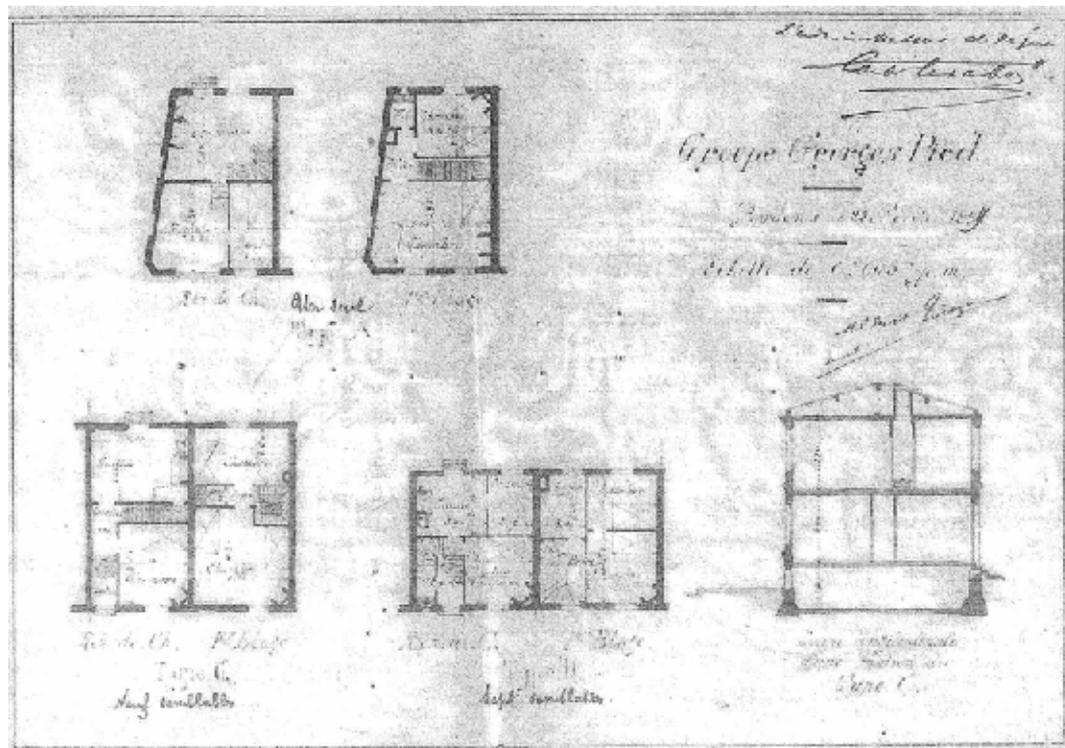
La séquence est ainsi composée d'un plan masse « en peigne » où la profondeur parcellaire varie régulièrement. Chaque maison unifamiliale possède un jardin en fond de parcelle. Cette première opération reflète la volonté d'offrir une architecture en harmonie avec le tissu urbain bordelais mais adapté à une population relativement modeste. Les maisons n'ont pas, par exemple, de salle à manger ou de salon, et les chambres sont nombreuses, avec souvent plusieurs lits dans la même.

- La seconde opération est beaucoup plus vaste puisqu'elle consiste à enserrer la première dans un ensemble urbain plus vaste centré sur une place triangulaire. L'architecture simple de ces maisons est héritée de la première phase (maisons de ville avec jardins disposées en « peigne »). Mais ici seul un cabochon de faïence différencie chaque façade et permet aux habitants de se singulariser.

On ne dispose d'aucune source municipale pour étudier le second volet de cette opération, qui fut vraisemblablement plus tardif, même s'il figure déjà sur un extrait cadastral de 1883.

Le fait que cette opération a été commandée par une entreprise privée peut expliquer que, en ayant ouvert des voies privées aucune archive ne fut versée au domaine public.

Groupe Georges
Picot, plans-types des
logements, 1897 (A.
Touzin, arch.)
(AMB, 50 O)



FU1-CJ_342-03

LIENS
BIBLIOGRAPHIE

SOURCES

AMB, 50 O, rue de Bègles

DOCUMENTS PLANIMÉTRIQUES

AMB, cadastre, section dite de Bègles, 5^{ème} feuille, 1883

SÉQUENCES

SEQUENCE

IDENTIFIANT : S1-CW_1680

Adresse : 31-39 rue Pelleport

DONNEES HISTORIQUES

Période de construction :

fin XIXe et 1935

Maîtrise d'œuvre :

M. Playoult, architecte

Maîtrise d'ouvrage :

M. Dépis, propriétaire

COMMENTAIRES

Cette série de maisons de villes est en réalité une surélévation Art Déco réalisée aux 31-33 sur la base de deux échoppes simples de 1875. Au n° 35, une échoppe est mentionnée en 1885, et un R+1 en 1866 ; au 37, une échoppe double de 1879 est surélevé en 1884 ; au 39 (supposé) il est mentionné deux échoppes simples en 1872 et deux autres en 1879.

Cette séquence s'installe tardivement sur des constructions plus anciennes lorsque l'ensemble est refait en 1935 par l'architecte P. Layoult (domicilié rue Lenôtre à Caudéran) pour un seul propriétaire dénommé P. Dépis.

Les 31-33 sont réservés à l'habitation sur cave en rez-de-chaussée et à l'étage ; aujourd'hui les deux travées de rez-de-chaussée présentent des devantures commerciales.

Le 35 présente deux devantures symétriques à la travée centrale qui dessert l'étage.

Le 37 montre les deux mêmes devantures jumelées.

Le 39 est réservé à un étroit passage cocher.

On peut en conclure que cette parcelle était profonde est desservie aussi par l'arrière: c'est toujours le cas puisque le passage existe encore.

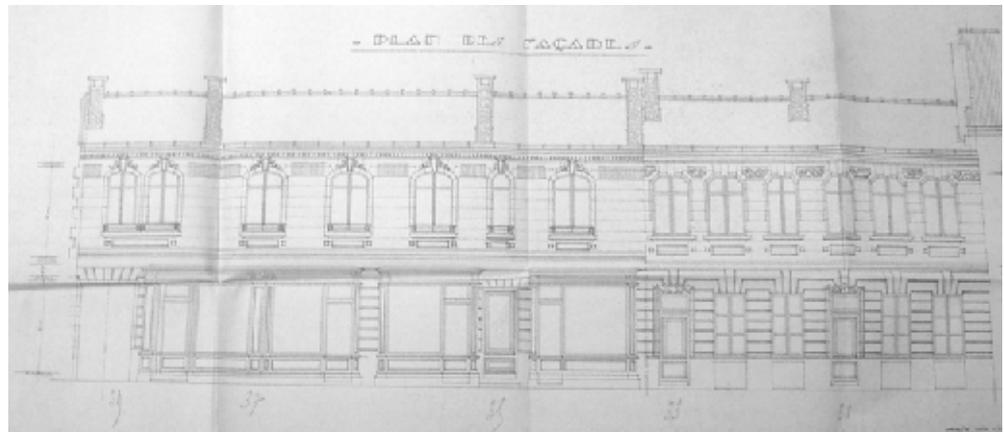
Les baies d'étage présentent un style Art déco assez convenu qui s'articule de façon surprenante avec les refends, les chambranles et les linteaux sculptés du XIXe des travées de rez-de-chaussée. Au 31-35, l'architecte fait le choix d'une organisation de l'élévation en travées régulières de baies aux linteaux présentant des pans cassés, les appuis de fenêtre sont marquées, les linteaux présentent des claveaux peu saillants qui alternent avec des motifs géométriques floraux en méplat.

Du 37 au 39, le même architecte adopte dans les travées d'étage un rythme discontinu en groupant deux baies au-dessus du 39, et en isolant une travée étroite à l'entrée du 35. Le décor varie sensiblement, les baies sont en anse de panier, les claveaux en console plus saillants que les précédents sont décorés de guirlandes de fleurs qui alternent avec d'épaisses bandes de stries. L'entablement est marqué ici de denticules tandis que les 31-35 n'ont qu'une corniche.

L'articulation des écritures architecturales sur une même opération est plutôt rare dans cette séquence dont le caractère est étendu par deux maisons supplémentaires : au 27 et au 29.

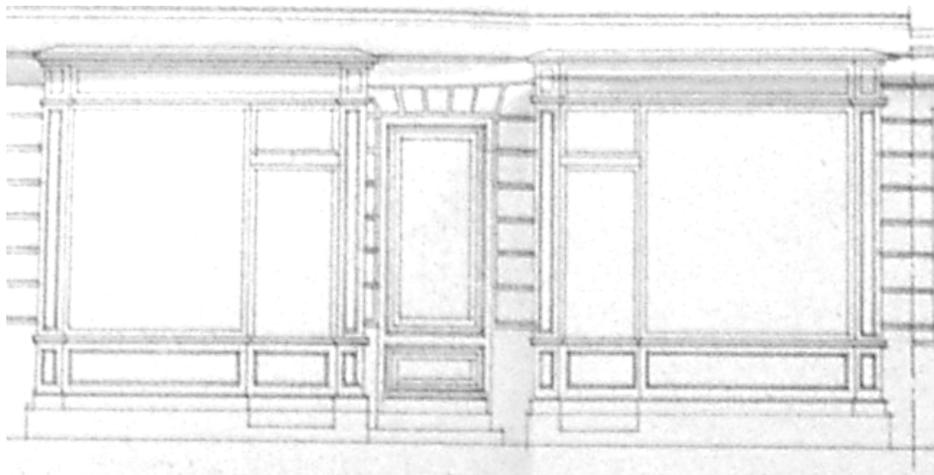
IMAGES

Plan des façades des
31-39 rue Pelleport, P.
Layoult arch., 1935.
(AMB, 50 O 1284)



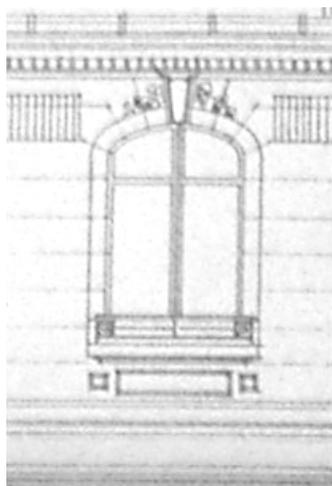
S1-CW_1680-01

Détail des devantures saillantes au 35.
(AMB, 50 O 1284)

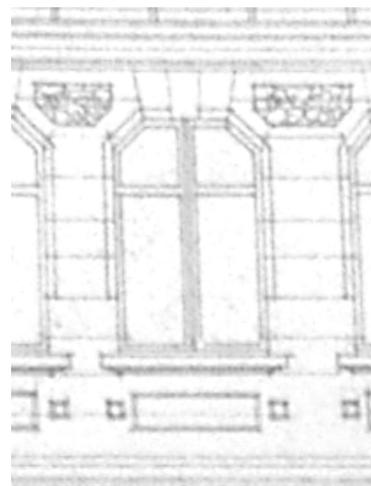


S1-CW_1680-02

Détails des baies d'étage au 35 à gauche et au 31 à droite.
(AMB, 50 O 1284)



S1-CW_1680-03



S1-CW_1680-04

**LIENS
BIBLIOGRAPHIE**

OA1-CW_127 / S1-2-CW_127 / S1-CW_1302

SOURCES

AMB, 50 O 1284

DONNEES HISTORIQUES

Période de construction :	1881-1882
Maîtrise d'œuvre :	Privée (attribution Charles Durand, architecte municipal)
Maîtrise d'ouvrage :	Privée
COMMENTAIRES	<u>La maison modèle d'un étage à deux logements :</u>

La rue Pelleport présente des alignements de maisons de ville créées peu ou prou sur le même modèle et construites dans les mêmes années 1881 et 1882.

Les dessins en sont tous du bureau municipal, il pourrait donc s'agir d'œuvres de Charles Durand. Ces maisons occupent des parcelles de 8 à 9 m de largeur sur 13 m en profondeur. En coupe, elles sont toutes conçues sur le même principe : le rez-de-chaussée est surélevé de la rue par quelques marches seuil et l'on redescend au jardin par quelques marches. Elles présentent toutes une cave sur rue et d'autres à l'arrière, construites sur de forts empattements de fondations et couvertes de voûtes en pierres.

En plan, ces maisons sont également conçues sur le même modèle. Elles reprennent les caractéristiques des échoppes simples à trois travées auxquelles s'ajoute un étage. Le corridor latéral et traversant distribue en réalité deux logements par une cage d'escalier centrale. A chaque niveau on retrouve sur le jardin les attributs des échoppes : la cuisine, la souillarde et la véranda, ainsi que les lieux d'aisance : il s'agit en somme de la superposition du plan de deux échoppes simples qui prend la forme d'une maison de ville individuelle.

Les variations de ce modèle en façade sont infimes : seul le jeu des balcons ou des banquettes et le décor des entablements et des corniches permet d'éviter la monotonie en façade sur rue. On trouve des séries comparables d'alignements de ces maisons au n° 111 à 117.

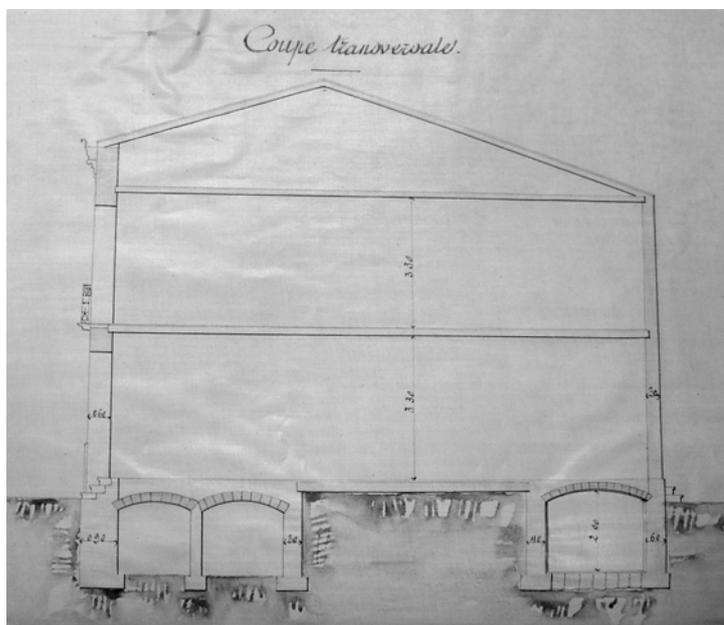
Les variantes :

Les variantes à ce type de construction sont nombreuses et plus tardives. On en trouve à proximité de la place Nansouty. Elles portent sur la travée d'entrée, centrale. La disposition intérieure est plutôt luxueuse : salon et salle à manger apparaissent, ainsi que des cabinets et un vestibule attenant aux quatre chambres de l'étage.

Ponctuellement, des maisons sont venues compléter les alignements de la rue Pelleport, après la faste période de construction du début de la décennie 1880. Il en est ainsi au n° 72, qui anticipe l'Art nouveau (1889). La maison Art déco du 71, est une des dernières construites ici, en 1932.

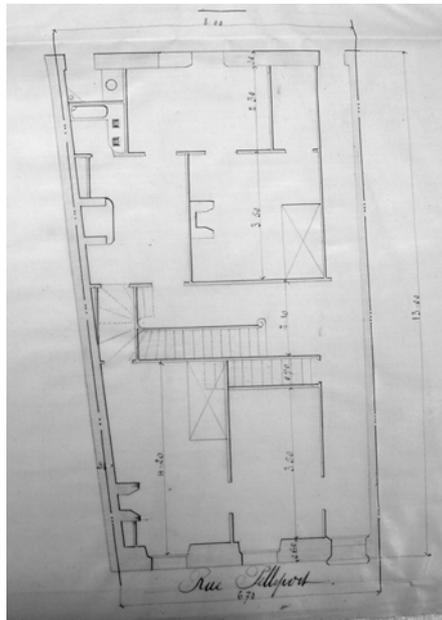
IMAGES

Coupe du 64, rue
Pelleport, 1881,
correspondant au 76.
(AMB, 50 O 1284)

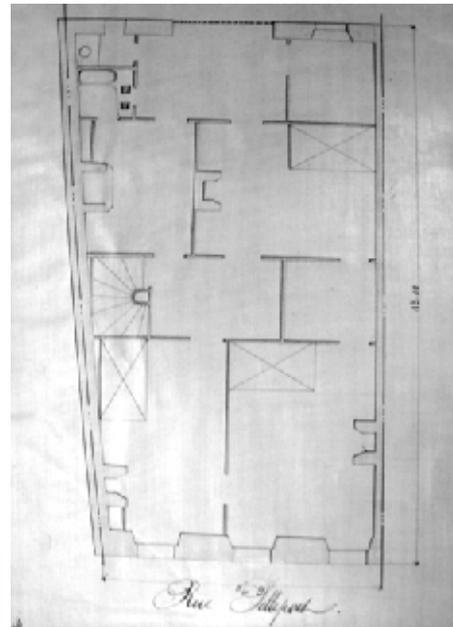


S1-CW_1302-01

Plans du 64, rue Pelleport, 1881, correspondant au 76. (AMB, 50 O 1284)

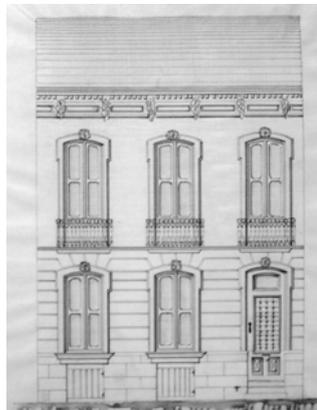


S1-CW_1302-02

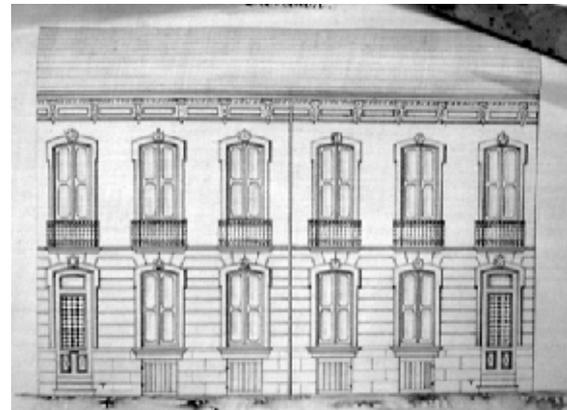


S1-CW_1302-03

Elévation des 64, et 72-74 (supposés) rue Pelleport, 1881 et 1882. (AMB, 50 O 1284)
On trouve en réalité cette double façade au 84-86, ainsi qu'au numéro 76.



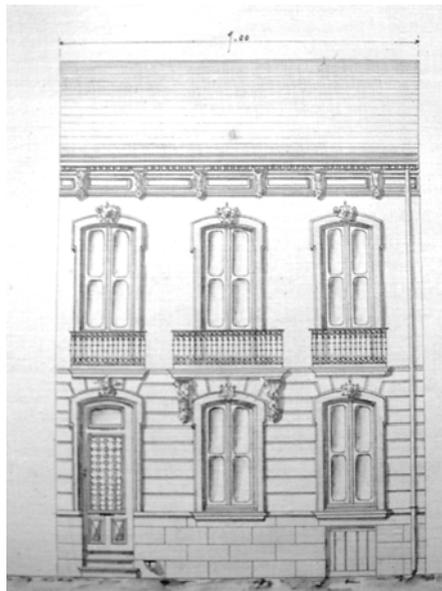
S1-CW_1302-04



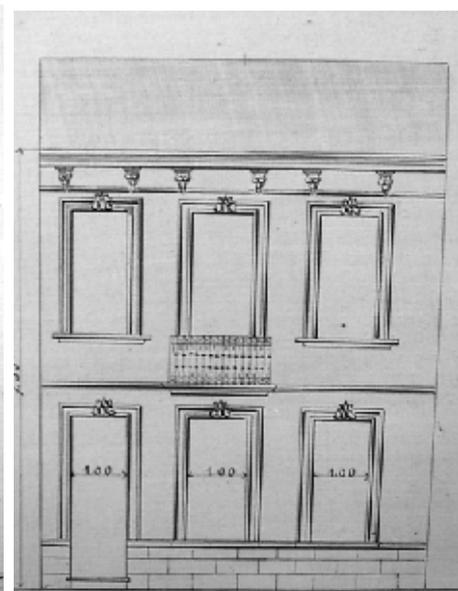
S1-CW_1302-05

A gauche : même modèle de façade, à quelques variantes près, au 117, rue Pelleport, 1881.

A droite : modèle plus simple de maison de ville, sn, 1882. (correspondant aux 167-171) (AMB, 50 O 1284)

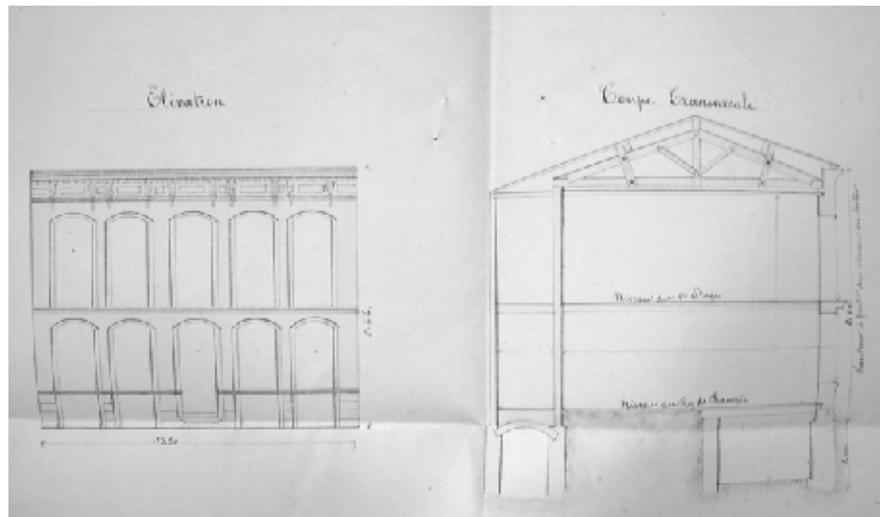


S1-CW_1302-06

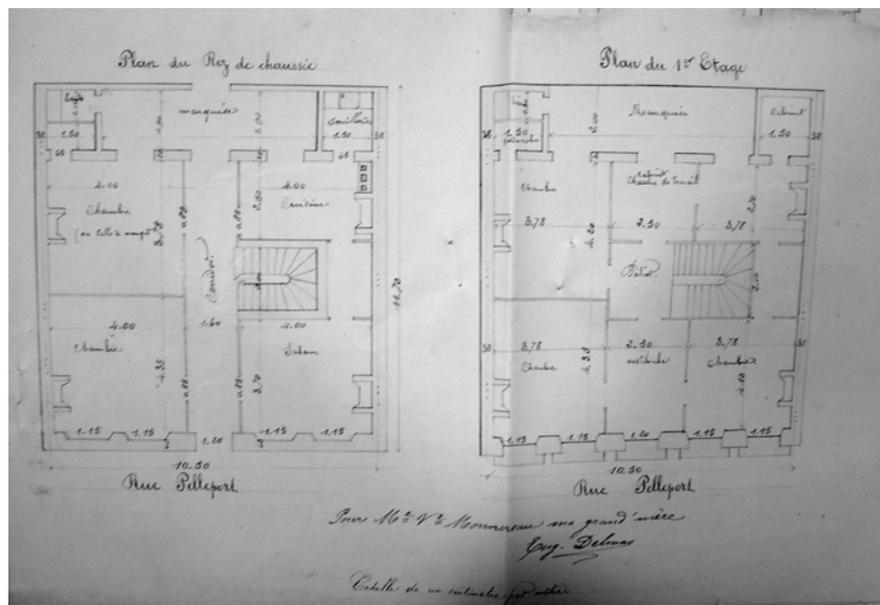


S1-CW_1302-07

Rue Pelleport, sn, 1883.
Maison à 5 travées d'un
seul logement. Élévation,
coupe et plans.
(AMB, 50 O 1286)



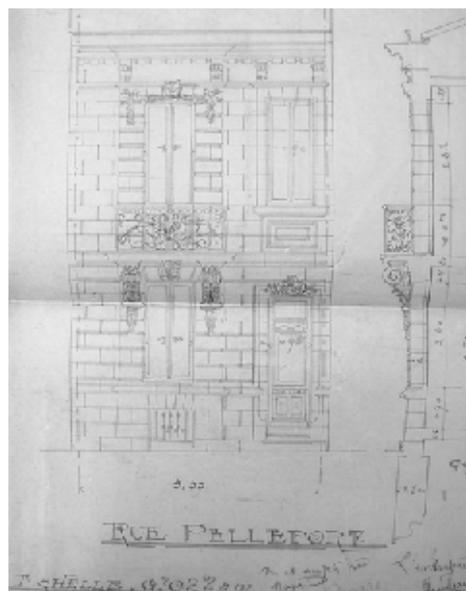
S1-CW_1302-08



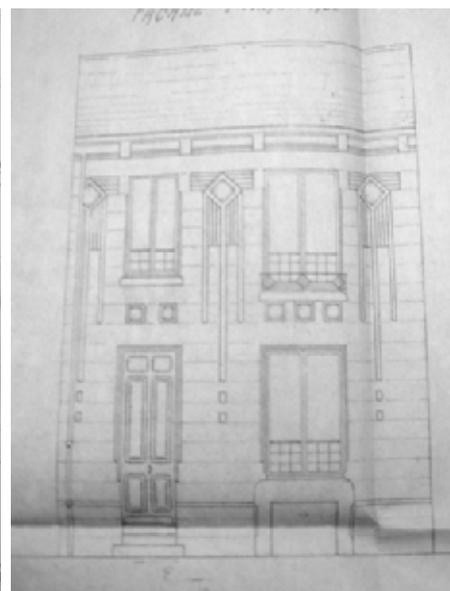
S1-CW_1302-09

A gauche : élévation et
coupe de la façade sur
rue du 72, rue Pelleport,
1889.
[Pendeaud, entr.]
(AMB, 50 O 1284)

A droite : élévation Art
déco du n° 71, 1932.
(AMB, 50 O 1284)



S1-CW_1302-10



S1-CW_1302-11

LIENS
SOURCES

OA1-CV_323 / S3-2-CV_768 / S4-1-CW_1302 / S1-2-CW_127 / S4-2-CV_768 / S2-2-CV_768
AMB, 50 O 1284-1286

RECENSEMENT DU PAYSAGE ARCHITECTURAL ET URBAIN

Date d'enquête : 12/05/2006

Fin d'enquête : 29/06/2006

SEQUENCE

IDENTIFIANT : S1-CX_1679

Adresse : 68-80, rue Billaudel

DONNEES HISTORIQUES

Période de construction : 1927-1931

Maitrise d'œuvre :

Maitrise d'ouvrage :

Bayle, architecte / Barlan, Gaugeacq, Peyracaud, Maurice, Trouvat, entrepreneurs
Privée

COMMENTAIRES

Cette séquence est composée de sept maisons bâties entre 1927 et 1931 sur des terrains appartenant vraisemblablement au parc de la demeure bourgeoise située dans le cœur de l'îlot compris par les rues Azam, Francin et Malbec.

Elle débute au numéro 68 par une large maison d'un étage qui succède à un passage cochier. Elle est due à l'architecte Bayle avec comme entrepreneur L. Peyracaud, en 1927. Les mêmes interviennent au 74 en 1929 et au 80 en 1931.

Une maison se distingue dans cette séquence, au n° 76, par son avant-toit saillant sur la rue. Elle est élevée par l'entrepreneur Gaugeacq en 1930. L'entablement est marqué d'une frise de terre cuite insérée dans la pierre.

Les façades des autres maisons sont plus simples, seulement marquées de cannelures, de glyphes et baies octogonales ou à pans coupés soulignés par quelques chanfreins ou moulures.

Le plan est répété avec quelques variations de disposition des pièces de séjour. Au 74 par exemple, Bayle rejette la cuisine dans un appentis accolé à la maison, côté jardin. Gaugeacq emploie aussi cette solution au 76 afin de disposer de vastes espaces de séjour en rez-de-chaussée.

On note l'introduction, notamment au 78, d'une porte de garage (1931), ainsi qu'au 72, de façon moins aboutie (1930). L'introduction des véhicules dans les rez-de-chaussée modifie sensiblement la distribution en plan des maisons.

Cette séquence de maisons de ville Art déco est singulière dans le paysage de la rue Billaudel : elle lui apporte variété et anime sa façade urbaine. Elle témoigne de la collaboration des architectes et des entrepreneurs au tout début des années 1930.

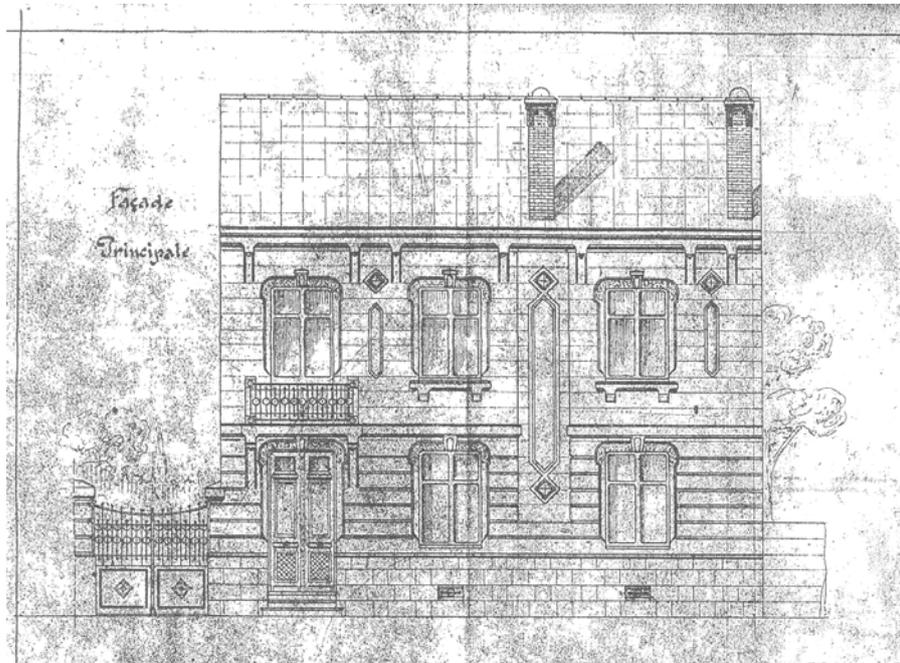
IMAGES

Situation de la maison bourgeoise de cœur d'îlot et emplacement du lotissement de 7 maisons Art Déco. (AMB, extrait du cadastre 1883)



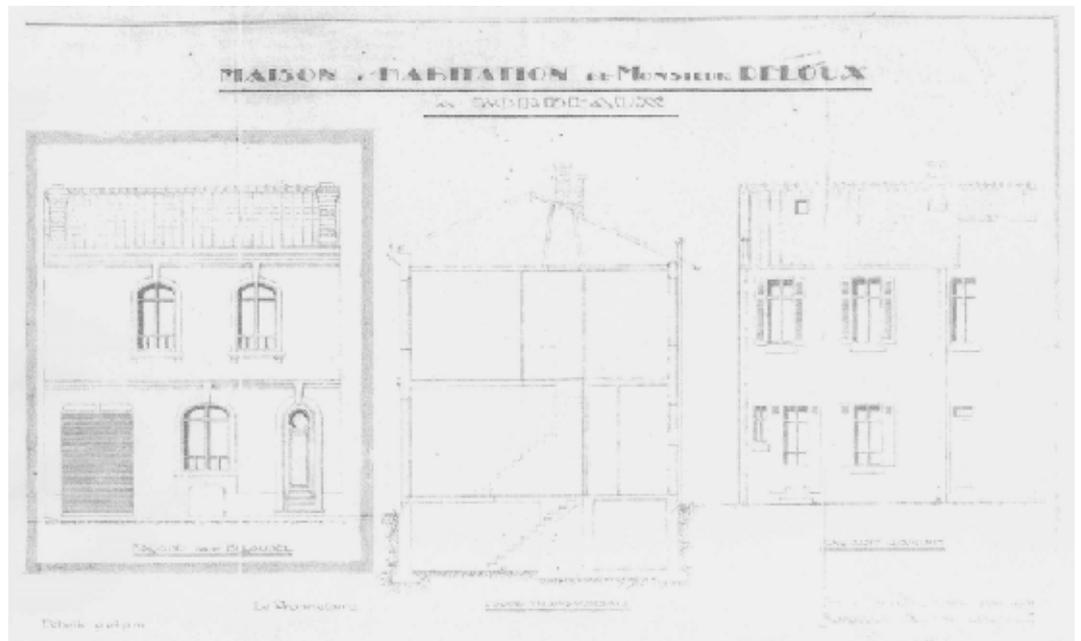
S1-CX_1679-01

Elévation du 68, rue
 Billaudel, 1927 (Bayle,
 arch. Peyracaud, entr.)
 (AMB, 50 O)



S1-CX_1679-02

Elévations et coupe du
 72, rue Billaudel, 1930.
 (AMB, 50 O)



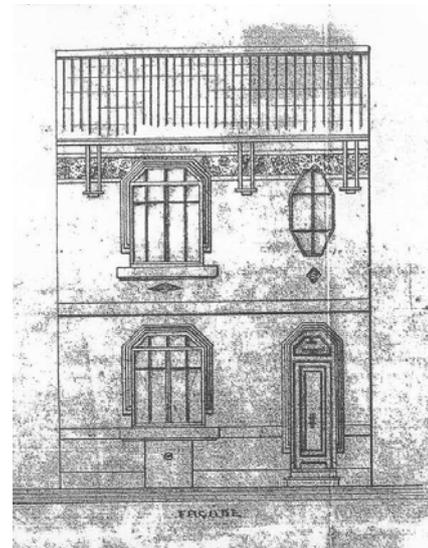
S1-CX_1679-03

Façade principale du
 80, rue Billaudel,
 1931 (Bayle, arch.,
 Peyracaud, entr.)
 (AMB, 50 O)



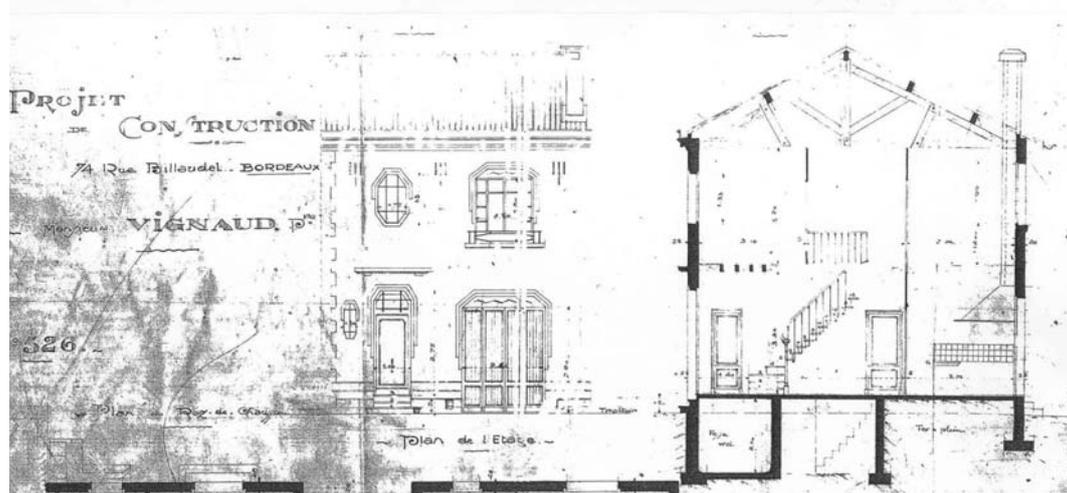
S1-CX_1679-04

Elévation du 76, rue
 Billaudel, 1930
 (Gaugeacq, entr.)
 (AMB, 50 O)



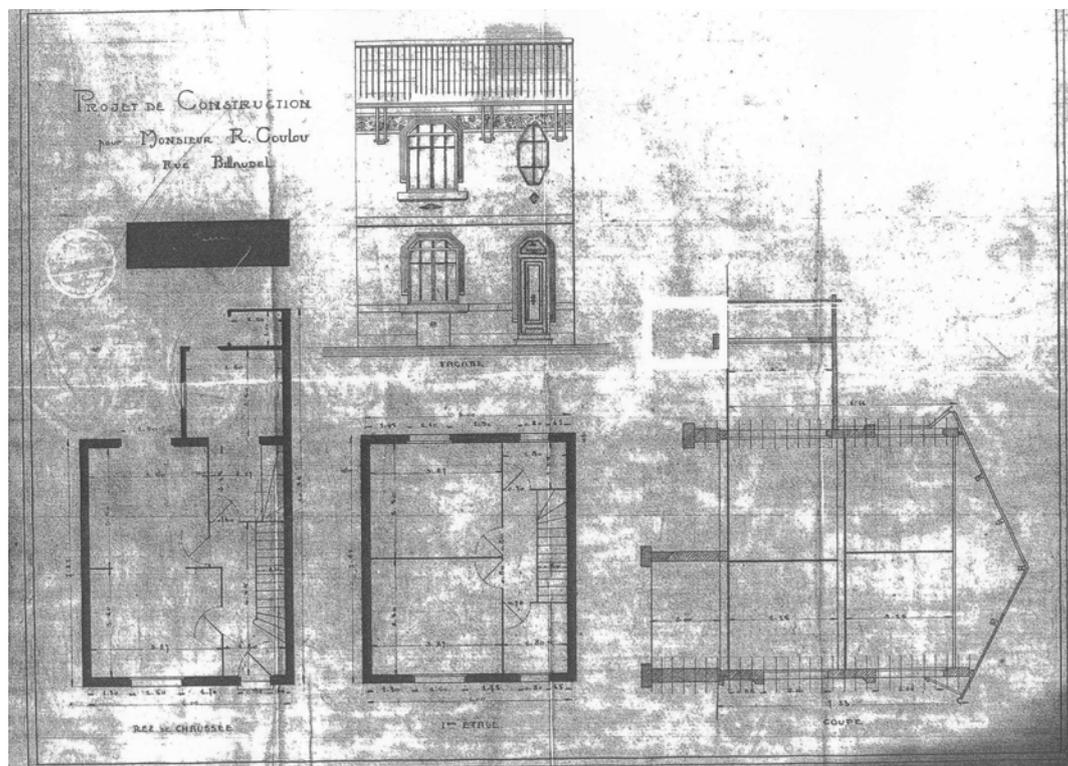
S1-CX_1679-05

Elévation et coupe du
78, rue Billaudel,
1931 (Maurice frères,
entr.)
(AMB, 50 O)



S1-CX_1679-06

Plans, élévation et
coupe du 76, rue
Billaudel, 1930
(Gaugeacq, entr.)
(AMB, 50 O)



S1-CX_1679-07

BIBLIOGRAPHIE

COUSTET, Robert, SABOYA, Marc. **Bordeaux La conquête de la modernité. Architecture et urbanisme à Bordeaux et dans l'agglomération de 1920 à 2003.** Bordeaux : Mollat, 2005, p. 31.
OA1-CW_319 / S1-CN_973

LIENS

SOURCES

AMB, 50 O, rue Billaudel

DOCUMENTS PLANIMETRIQUES

AMB, plan cadastral, section dite de Bègles, 3^{ème} feuille, 1883.

RECENSEMENT DU
PAYSAGE
ARCHITECTURAL ET
URBAIN

Date d'enquête : 19/05/2006

Fin d'enquête : 29/06/2006

SEQUENCE
LA RUE ROGER MIRASSOU

IDENTIFIANT : S1-CN_973

Adresse : 14-62 et 37-65 rue Roger Mirassou

DONNEES HISTORIQUES

Période de construction : 1932-1936
Maîtrise d'œuvre : E. Jeanmot, entrepreneur
Maîtrise d'ouvrage : Privée

COMMENTAIRES

Baptistée cité Lutard Garrau avant 1946, la rue Roger Mirassou est un lotissement Art déco représentatif de l'activité des entrepreneurs de bâtiments et de la spéculation dans les années 1930 à Bordeaux. Cette rue qui n'est pas dans l'axe de la rue Buchou (baptisée ainsi par délibération du 19 avril 1901) participe cependant à la perspective qui conduit au portail du Sacré Cœur.

Une rue d'entrepreneurs :

D'après les signatures inscrites sur les façades et les autorisations de voirie, l'entrepreneur E. Jeanmot - dont l'adresse professionnelle est le 209 rue Pelleport – détient le palmarès des interventions dans la rue aux numéros 1, 28, 40, 41, 51, 58, 60-62. On trouve également d'autres entrepreneurs représentatifs du dynamisme de cette profession et actifs dans tous les quartiers sud de Bordeaux : R. Martin (aux numéros 55 et 63), les frères Gauchoux (65), E. Fleurant aux 44, 43-45, F. Robert (n°37), A. Bertin (n°48), les frères Ussel (n°34), et enfin A. Barlan et fils (n°5). Deux architectes méconnus mentionnent leur nom sur deux façades : JM Vardaguer (associé à l'entrepreneur Judic de St Mathuain) au numéro 47 et les architectes associés Ch.Tournier et L.Cedard au numéro 30. Mentionnons aussi Robert Touzin qui intervient au 32 en 1933.

C'est le mélange et l'association de plusieurs entrepreneurs qui confère à cette rue son intérêt urbain.

L'écriture architecturale de ces maisons de ville Art déco :

En plan la distribution des maisons ne présente guère d'originalité. On retrouve certains caractères de distribution des échoppes : cuisine, véranda, souillarde et lieux d'aisance sur le jardin ; mais les couloirs traversants disparaissent au profit de larges vestibules, les pièces sombres n'ont pas lieu d'être dans ces maisons ; en façade sur rue, on trouve davantage salon et salle à manger que des chambres (puisque elles sont à l'étage). L'introduction des garages est significative de l'évolution des modes de vie dans les années 1930, la voiture se généralise, elle vient bouleverser la distribution intérieure du logis.

En coupe, les caves sur rue sont omniprésentes, on trouve parfois une seconde cave, côté jardin, quand un terre-plein ne succède en continu pas à la cave sur rue.

Les décors des façades sont remarquables. La plupart d'entre-elles sont composées de deux travées asymétriques et leur composition est décalée : les baies des pièces de séjour sont souvent plus larges que celles de la travée d'entrée. Les motifs récurrents pour ces baies sont des anses de panier ou des arcs déprimés. Il y a aussi souvent des baies à pans cassés. Les clés sont généralement marquées en saillie par de forts claveaux ; les tables sculptées en méplat, aux motifs géométriques ou végétaux stylisés, les glyphes ou cannelures constituent le décor ordinaire de ces façades.

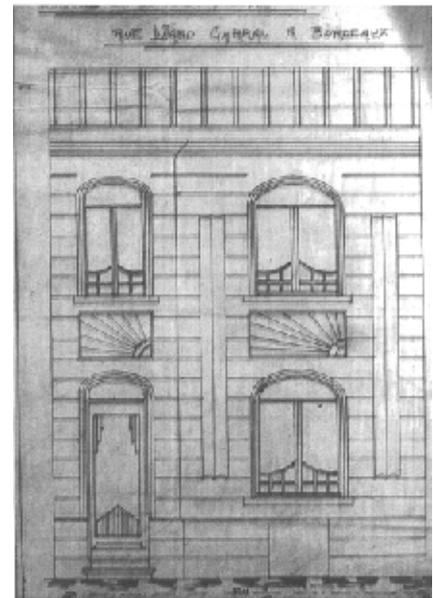
Si ce lotissement n'a pas l'ampleur et le prestige de celui du Parc Lescure par exemple, qui lui est contemporain, il n'en possède pas moins des qualités architecturales et urbaines. Il témoigne dans ce quartier d'une des dernières opérations de densification conçue avant la seconde guerre selon les règles de l'art.

IMAGES

A gauche, élévation du n°44, rue R. Mirassou, 1934 (E. Fleurant, entr.)
A droite, élévation du n° 63, rue R. Mirassou, 1932 (Martin, entr.)
(AMB, 50 O)

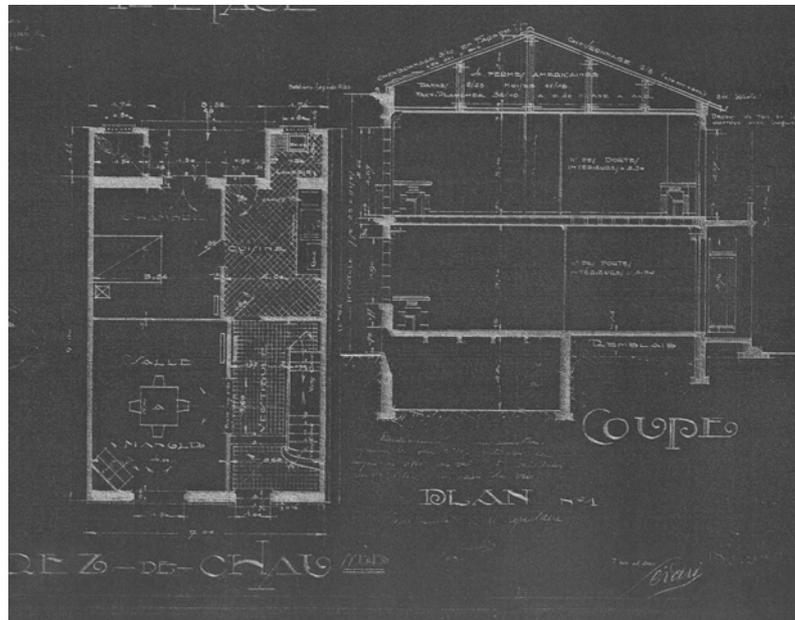


S1-CN_973-01



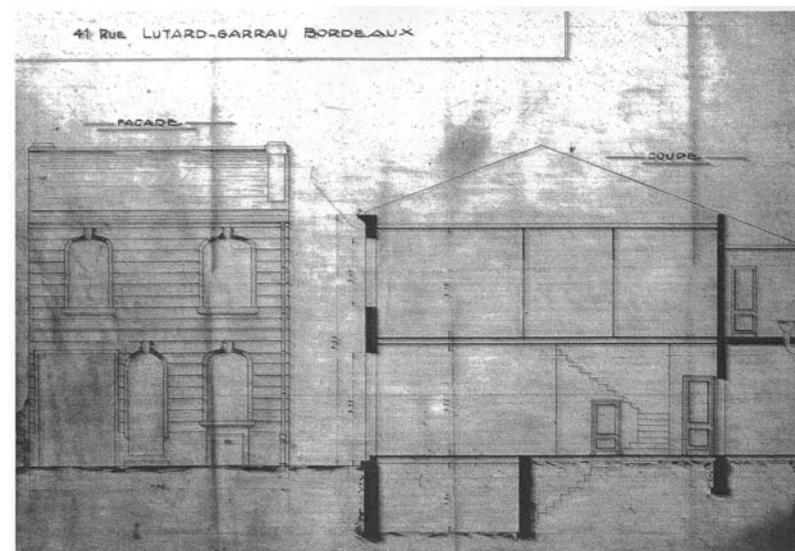
S1-CN_973-02

Plan et coupe, 30 rue R. Mirassou, 1932
(Tournier et Cedard, arch.)
(AMB, 50 O)



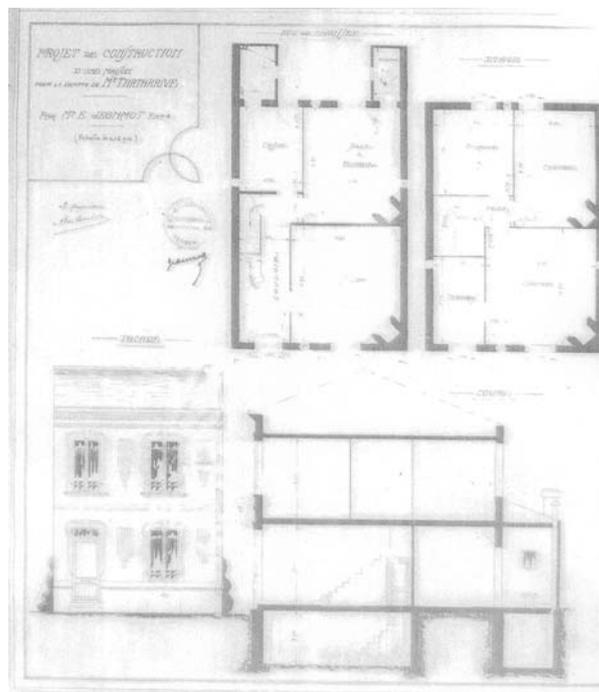
S1-CN_973-03

Élévation et coupe, 41, rue R. Mirassou, 1934
(Jeanmot, entr.)
(AMB, 50 O)



S1-CN_973-04

Plans, élévation et coupe du 51, rue R. Mirassou, 1932 (Jeanmot, entr.) (AMB, 50 O)



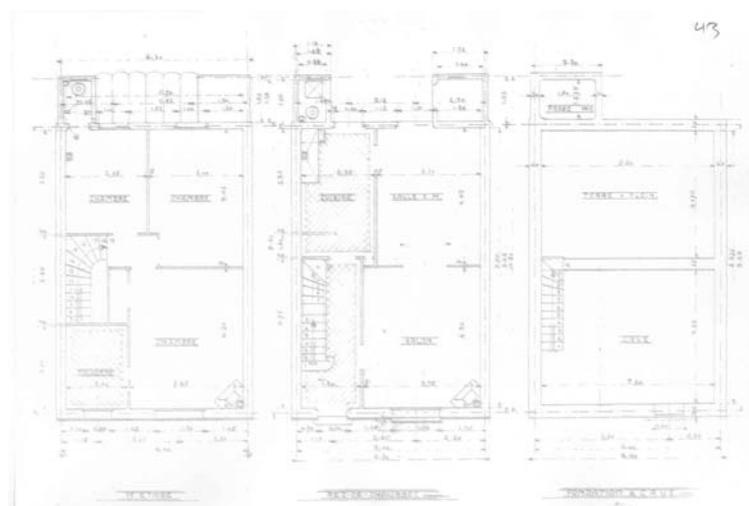
S1-CN_973-05

Elévation et coupe du 43, rue R. Mirassou, 1933 (Fleurant, entr.) (AMB, 50 O)



S1-CN_973-06

Plans du 43, rue R. Mirassou, 1933 (Fleurant, entr.) (AMB, 50 O)



S1-CN_973-07

BIBLIOGRAPHIE

SOURCES

AMB, 50 O, cité Lutard Garrau

RECENSEMENT DU PAYSAGE ARCHITECTURAL ET URBAIN

Date d'enquête : 10/05/2006

Fin d'enquête : 23/06/2006

SEQUENCE

IDENTIFIANT : S1-CX_1509

Adresse : 69 rue Billaudel, 102 rue Malbec

DONNEES HISTORIQUES

Période de construction : Seconde moitié XIXe siècle
N° 100 : 1876
Maîtrise d'œuvre : Privée
Maîtrise d'ouvrage : Privée

COMMENTAIRES

Cette séquence de dix numéros au carrefour des rues Malbec et Billaudel est marquée par un immeuble d'angle très arrondi (au n°100), qui dénote dans le traitement habituel des angles de rues bordelaises au XIXe siècle. En effet, on préfère souvent dessiner des pans coupés allant de quelques dizaines à quelques mètres au carrefour de deux rues plutôt que d'employer un quart de rond dans les parcelles d'angle.

Cette configuration a pour effet de rompre avec les carrefours triangulaires des rues secondaires de la banlieue de Bordeaux, qui ne sont pas véritablement des places. Ici, trois angles sont traités de cette manière tandis que le quatrième (au n°57 de la rue Billaudel et 80 de la rue Malbec) est traité par un angle abattu d'une trentaine de centimètres.

L'autre caractéristique de cette séquence est une succession d'immeubles d'un étage où la continuité des bandeaux et des corniches mais aussi des travées donne une grande continuité et une fluidité à ce carrefour.

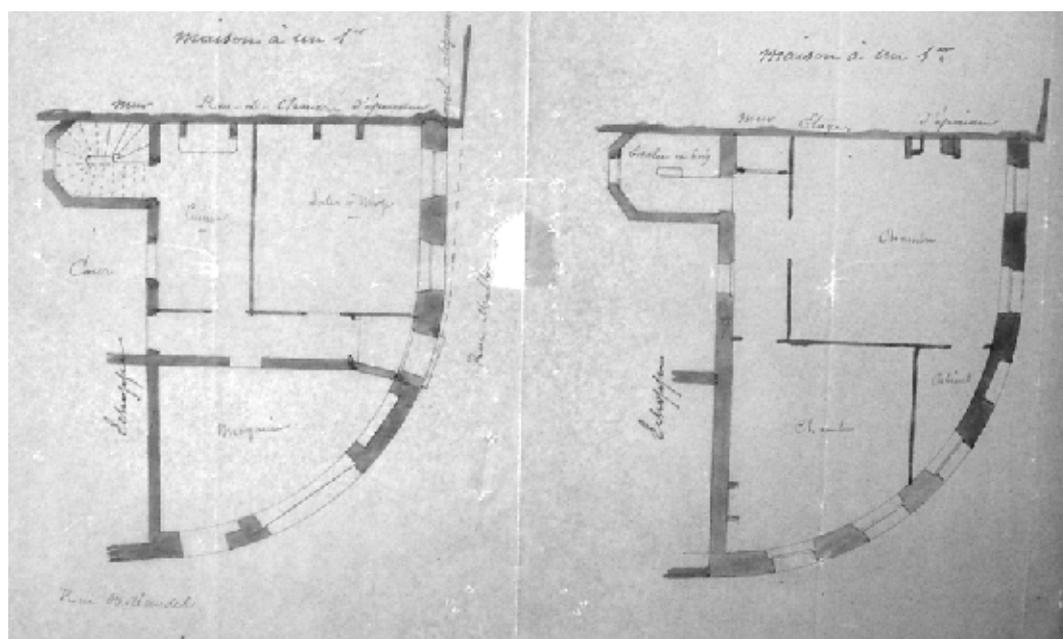
L'immeuble du n°100 est bâti en 1876 pour un seul propriétaire qui dispose au carrefour un magasin, une cuisine et une salle à manger et à l'étage deux chambres et un cabinet. L'escalier est rejeté en fond de parcelle sur la cour attenante. La façade arrondie de cette maison composée de six travées se développe sur 13.5 m ; seul le rez-de-chaussée est asymétrique du fait de la présence d'une large baie commerciale en arc segmentaire. Le rez-de-chaussée à refends, les chambranles à crossettes des baies d'étage, l'entablement, la corniche et le décor des linteaux et des appuis de fenêtres sont particulièrement soignés. On note que du côté de la rue Billaudel, l'immeuble contigu, en 1876, était une échoppe tandis qu'au 102 rue Malbec il existait déjà une « maison à un 1^{er} ».

Au 99, à l'angle de la rue Billaudel, une petite construction basse présentait autrefois un alignement arrondi qui faisait écho au numéro 100.

Cette séquence est tenue par l'immeuble d'angle arrondi et son gabarit qui lui confère son originalité urbaine.

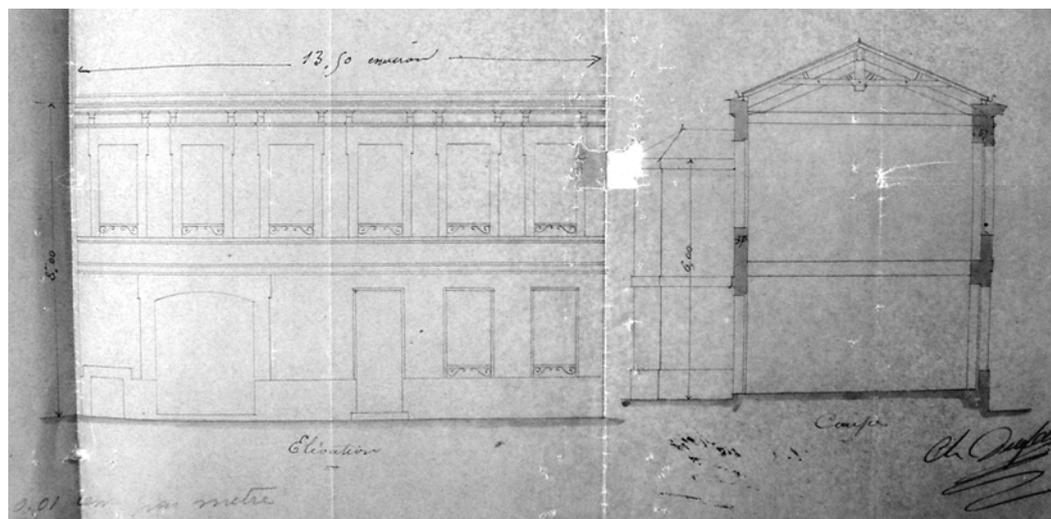
IMAGES

Plan du rez-de-chaussée et du premier, au n° 100 rue Malbec, angle de la rue Billaudel, 1876. (AMB, 50 O 1071)



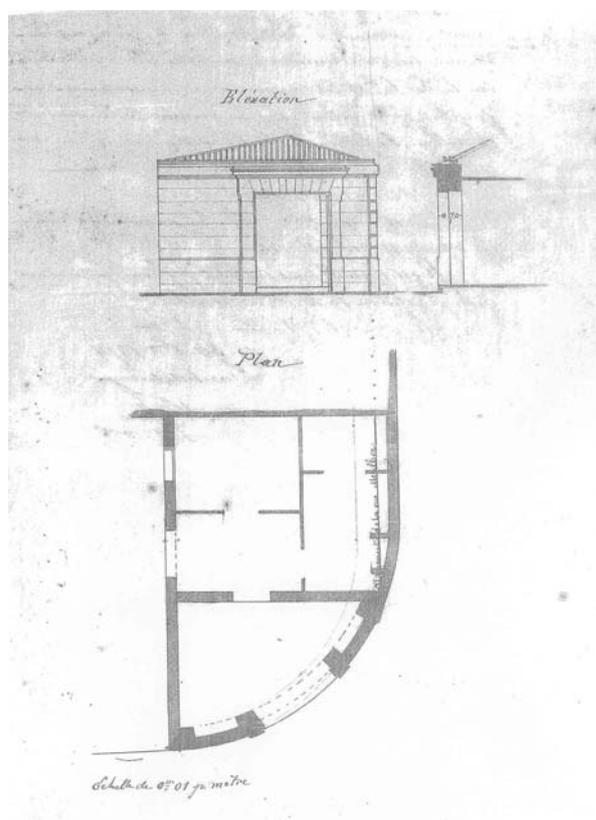
S1-CX_1509-01

Façade et coupe du
n°100 rue Malbec,
angle de la rue
Billaudel, 1876.
(AMB, 50 O 1071)



S1-CX_1509-02

Plan et élévation du
99, rue Billaudel,
aligné en 1874
(disparu).
(AMB, 50 O rue
Billaudel)



S1-CX_1509-03

LIENS
SOURCES

OA1-CM_244 / 1-F1-CY0001

AMB, 50 O 1071
AMB, 50 O, rue Billaudel

IMMEUBLES BÂTIS

RECENSEMENT DU PAYSAGE ARCHITECTURAL ET URBAIN

Date d'enquête : 04/04/2006
Fin d'enquête : 29/05/2006

IMMEUBLE BATI

IDENTIFIANT : 53-F1-CX0052

ECOLE DE GARCONS

Adresse : 53, rue Fieffé

Références cadastrales : CX0052

DONNEES HISTORIQUES

Date de construction : Projet : 1867-1869
Construction : 1869-1872
Réparations : 1881
Agrandissement : 1912

Maîtrise d'œuvre : Charles Burguet (arch. municipal) Louis Lancelin (dir. des travaux de la Ville)

Maîtrise d'ouvrage : Ville de Bordeaux

COMMENTAIRES

Situation urbaine de cette école :

Le projet de cette école correspond au développement spectaculaire du quartier dans la décennie 1860 et à un apport nouveau de population qui ne se réduit pas à la fin du siècle, puisque l'enseignement pour les filles (après 1882, loi Jules Ferry) nécessite la construction d'une nouvelle école, ainsi que d'une maternelle à la fin du siècle.

L'école de garçons s'implante à l'occasion du prolongement et de l'ouverture de l'impasse Bardos, devenue passage Bardos (1873-1878), sur un terrain de 2 000 m², un pan coupé est établi entre la rue Françin et le passage Bardos, qui permet de régulariser l'angle des rues avec la composition intérieure du bâtiment. La cour et le préau sont installés au sud : ils composent le cœur de l'îlot.

Distribution intérieure :

Le passage Bardos accueille trois vastes salles d'étude en enfilade tandis que l'entrée dans l'école s'effectue rue Françin. Le vestibule d'entrée central, marqué par un ressaut en façade, est composé de deux paliers, on trouve à gauche le logement du portier, à droite le grand escalier puis le parloir. Une large galerie parallèle à la rue relie les classes au préau couvert.

Une délibération municipale du 25 mai 1868 approuve le projet et le devis de l'architecte (pour une somme de 120 000 francs). Une délibération favorable du Conseil des bâtiments civils approuve ce projet le 24 novembre 1869. Les travaux sont exécutés de 1869 à 1872, après une première adjudication le 18 février 1869, notamment par l'entreprise A. Goeytes et fils, pour le gros œuvre.

Le bâtiment présente une structure de pierres et une charpente de sapin. Le plan des fondations montre deux caves sous le bâtiment principal mais une seule accessible depuis le grand escalier. L'aile des salles de classe s'implante sur de solides radiers.

Les salles de classe sont conçues comme une longue et haute galerie de 5.2 m sous plafond, éclairée de part et d'autre par quatre travées de baies surmontées de baies d'attique. L'estrade et le bureau du maître surplombent traditionnellement les bancs des écoliers. Chacune des salles dispose d'un poêle calorifère engagé dans le mur de la cour.

La cour et le préau font l'objet d'un traitement particulier, notamment leur structure métallique dont l'architecte Burguet est le spécialiste à Bordeaux. Un petit auvent longe ainsi les salles de classe, tandis que la galerie offre une enfilade de huit arcades de pierre en anse de panier.

La façade sur rue de l'école :

En façade, l'architecte utilise de la pierre de Bourg très fine, de premier choix, tandis que pour les murs intérieurs et les refends, les doublages, des pierres demi fines suffisent. La façade principale présente une composition très sobre et très peu décorée. Mais Burguet reprend tout de même ici le langage de l'architecture classique bordelaise qu'il sait manier à la perfection : rez-de-chaussée à refends surmonté d'un étage carré lisse ; les baies en arc segmentaire ne sont pas décorées à leur clé, mais rappellent les architectures les plus simples du XVIII^e siècle. La seule fantaisie est un ressaut de l'entrée, marquée de deux pilastres et surmontée d'un acrotère saillant ; quelques guirlandes ornent la travée centrale. Les salles de classe à gauche et le préau à droite, sont traitées de la même façon en façade, comme des pavillons, avec leur baie d'attique ; cela compose une façade urbaine symétrique sur la rue tandis que le bâtiment n'est pas symétrique.

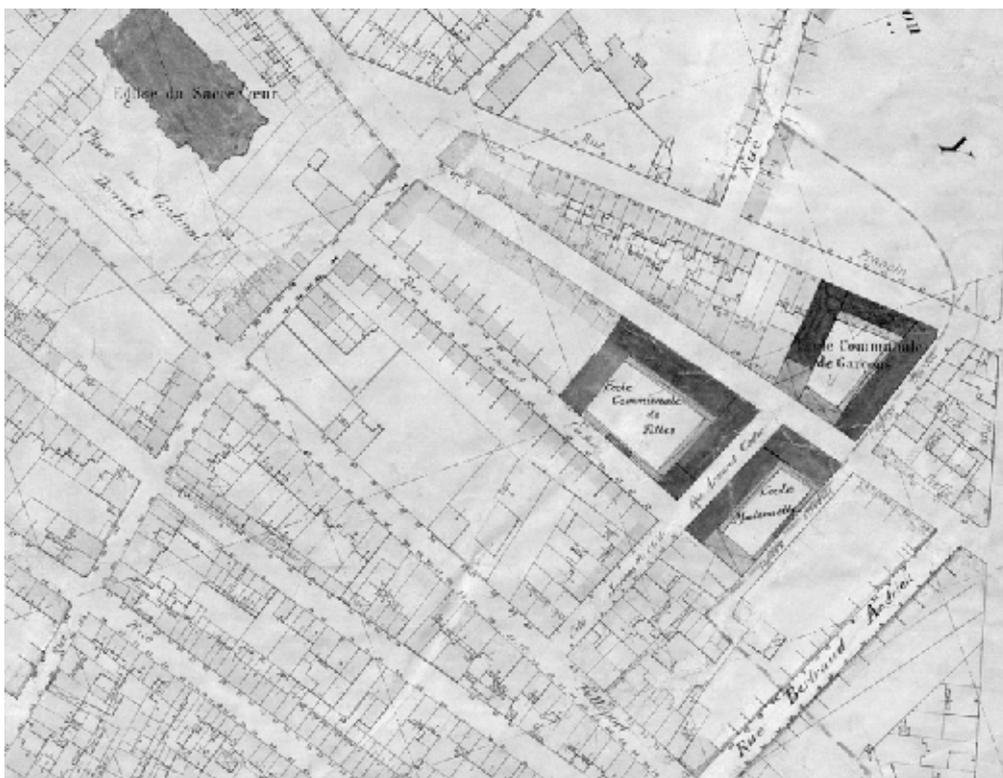
Charles Burguet, dont la carrière municipale est extrêmement riche et exceptionnelle à Bordeaux, apporte à ce bâtiment modeste tout autant de soins qu'il n'en donne à ses plus grandes réalisations, les marchés métalliques, le lycée Montaigne ou encore le musée des Beaux-Arts.

L'architecte pose néanmoins les bases du carrefour d'écoles du quartier, qui se complète avec l'installation, entre 1900 et 1902, de la maternelle et de l'école de filles, réalisées par R. Courrègelongue.

IMAGES

Le quartier des écoles du Sacré-Cœur.
(AMB, extrait du plan cadastral, section de Bègles, 3^{ème} feuille, 1883, actualisé vers 1900)

L'école communale des garçons (1869-1872) est construite lors de l'ouverture de l'impasse Bardos (devenue rue Bardos) ; l'école de filles et la maternelle complètent cet ensemble d'équipements scolaires dans les années 1900.

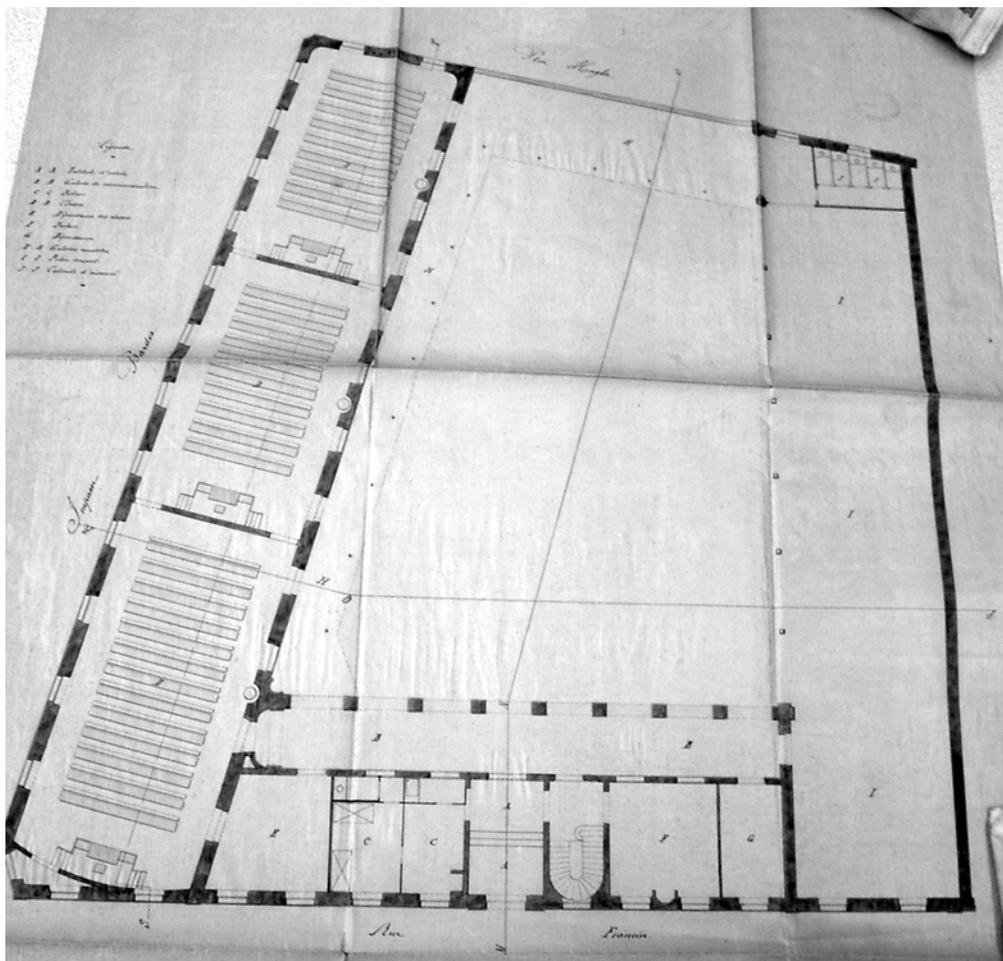


53-F1-CX0052-02

Plan du rez-de-chaussée, 15 mars 1867
(AMB, 6812 M 2)

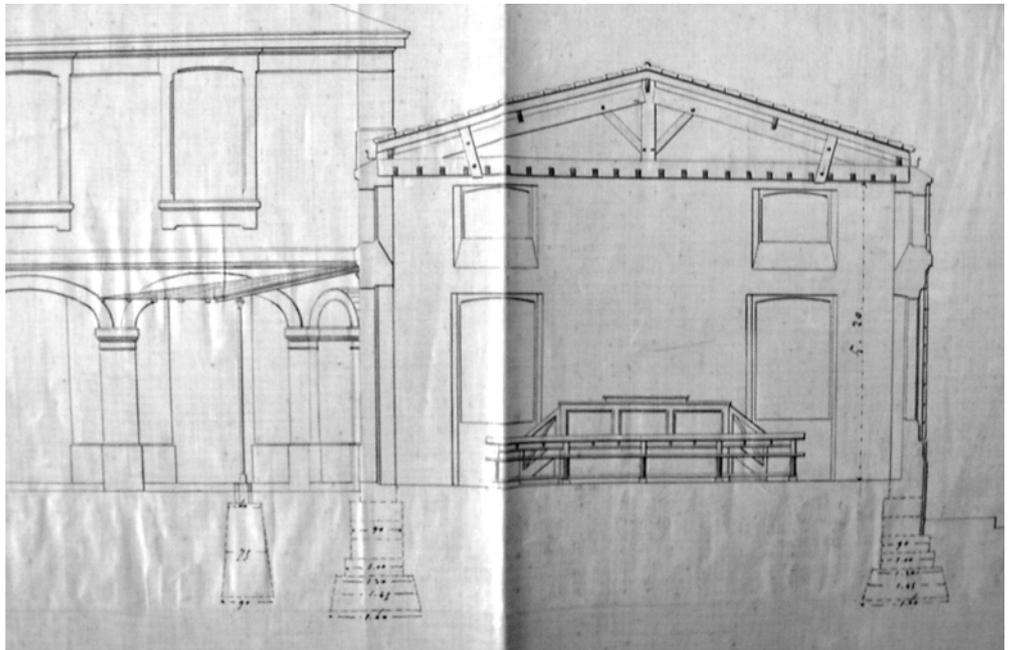
Légende :

- A / Vestibule d'entrée
- B / Galerie de communication
- C / Portier
- D / Classes
- E / Dépendances des classes
- F / Parloir
- G / Dépendances
- H / Galeries couvertes
- I / Préau couvert
- J / Cabinets d'aisance



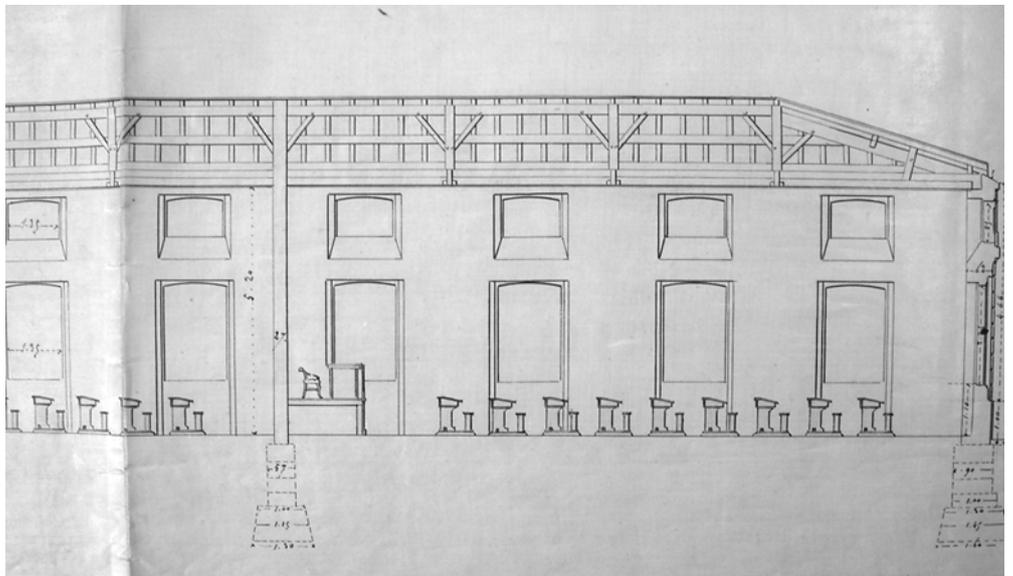
53-F1-CX0052-02

Coupe en large sur une
salle de classe, 15 mars
1867.
(AMB, 6812 M 2)



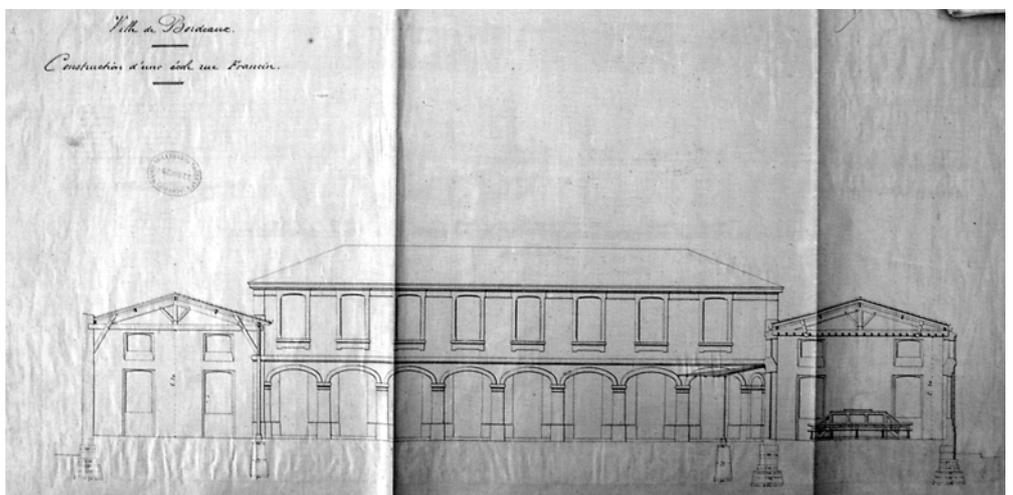
53-F1-CX0052-03

Coupe en long sur une
salle de classe, 15 mars
1867
(AMB, 6812 M 2)



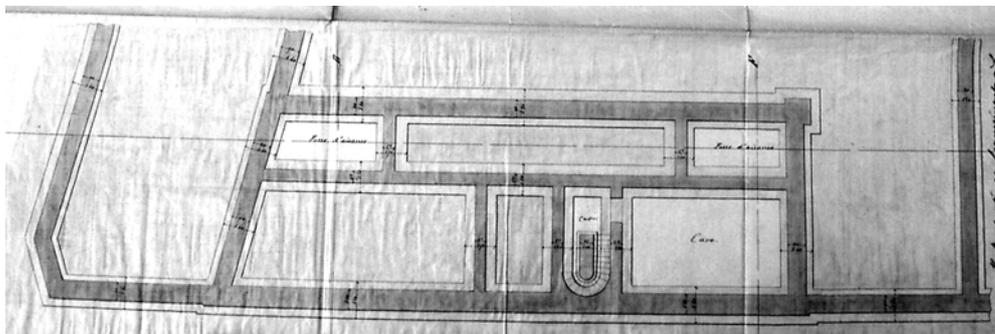
53-F1-CX0052-04

Coupe transversale
d'ensemble, façade sur
la cour, 15 mars 1867.
(AMB, 6812 M 2)

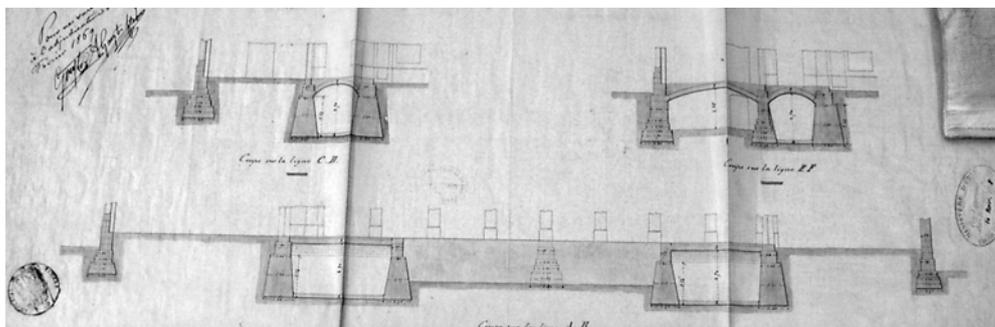


53-F1-CX0052-05

Plan des fondations, détails sur les caves et les massifs de fondation en coupe, 15 mars 1867. (AMB, 6812 M 2)

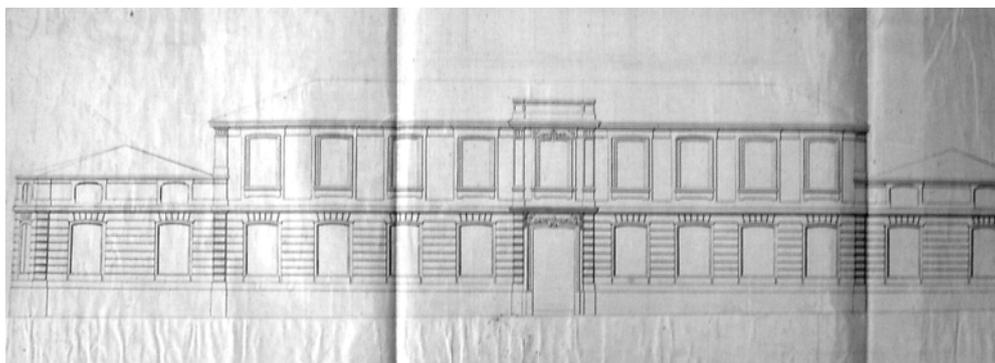


53-F1-CX0052-06



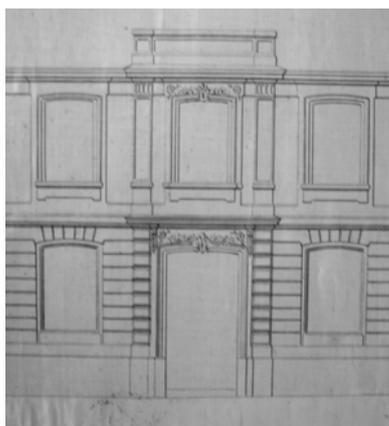
53-F1-CX0052-07

Façade principale sur la rue Francin, 15 mars 1867. (AMB, 6812 M 2)

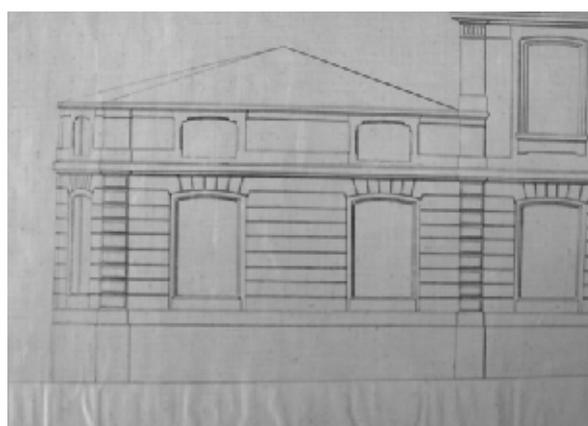


53-F1-CX0052-08

Détails de l'élévation : le ressaut en partie central et la façade des classes, 15 mars 1867. (AMB, 6812 M 2)



53-F1-CX0052-09



53-F1-CX0052-10

LIENS BIBLIOGRAPHIE

OA1-CW_127 / 58-F1-CW0101 / 62-F1-CW0013

COUSTET, Robert. « Charles Burguet et l'historicisme bordelais », p. 221-230 dans **Culture et création de l'architecture provinciale de Louis de Louis XIV à Napoléon III**, Université de Provence, 1983.

PLANAT, Paul. **Construction et aménagement des salles d'asile et des maisons d'école**. Paris : Duchet, 1882, 2 vol.

SOURCES

AMB, 6812 M 2, école de garçons rue Francin, 1867-1872

AMB, 6812 M 3, idem, séparation de deux classes 1878, mobilier 1880, réparations 1881, agrandissement 1912-1913

AMB, 6812 M 4, adjudication de travaux 1929

AMB, plans d'alignement du passage Bardos (1873-1878), plan d'alignement du passage Bardos (1885)

**DOCUMENTS
PLANIMETRIQUES**

AMB, plan cadastral, section dite de Bègles, 3^{ème} feuille, 1883.

RECENSEMENT DU PAYSAGE ARCHITECTURAL ET URBAIN

Date d'enquête : 04/04/2006
Fin d'enquête : 29/05/2006

IMMEUBLE BATI

IDENTIFIANT : 62-F1-CW0013

ECOLE DE FILLES

Adresse : 62, rue Fieffé

Références cadastrales : CW0013

DONNEES HISTORIQUES

Date de construction : Projet : 1895-1897
Construction : 1900-1902
Réaménagements : 1928-1932

Maîtrise d'œuvre : René Barthélémy Courrégelongue (architecte à Bordeaux)
Jacques D'Welles (arch. mun.)

Maîtrise d'ouvrage : Ville de Bordeaux

COMMENTAIRES

Situation urbaine de cet équipement :

Avec la construction de l'église du Sacré-Cœur, cette école apparaît comme l'un des équipements privilégié de ce quartier au tournant du siècle. Cette école est conçue en même temps et par le même architecte que la maternelle qui lui fait face rue Armand Caduc (rue de l'abbé Mercier et rue Serres) ; c'est cependant un bâtiment plus important que la maternelle. Ces deux bâtiments viennent compléter le dispositif scolaire de ce quartier amorcé par la construction de l'école des garçons à la fin du Second Empire au 53 de la rue Fieffé, puisqu'ils se situent tous sur le même carrefour. Cependant ces bâtiments construits à près de trente ans d'écart ne forment pas un ensemble urbain cohérent, comme le groupe scolaire de la rue Cazemajor par exemple.

Le bâtiment :

Le projet d'école des filles, dont on trouve une première série de plans signés R. Courrégelongue au 10 décembre 1895, sur commande de la Mairie de Bordeaux, est repris précisément deux ans plus tard par le même architecte à qui l'on doit notamment l'école de garçons de la place Belcier ainsi que l'usine de désinfection de la rue François de Sourdis. L'adjudication du 7 juin 1900 engage les travaux, notamment avec l'entrepreneur Bertrand Hauret (successeur de la maison Bertrand et Hauret Gendre), très actif dans le quartier et à Bordeaux en général.

Le plan de cette école s'organise en U sur une vaste parcelle quadrangulaire qui s'oriente principalement rue Fieffé où se situe le corps principal du bâtiment. La parcelle occupe la tête de l'îlot à l'angle des rues R. Bigorre et A. Caduc. L'arrière de la parcelle est occupé par une vaste cour et le préau couvert. Rue Fieffé, la construction est ponctuée d'un pavillon central surmonté de deux étages. Le premier abrite le vaste logement de la directrice qui dispose d'une chambre de bonne à l'étage, le second est réservé aux logements des quatre adjointes réunis autour d'une vaste salle de réunion. Le palier de l'entrée conduit à un vestibule cylindrique, de part et d'autre se répartit le logement de la concierge et sa loge, puis le cabinet de la directrice. L'aile droite est occupée par un vaste réfectoire qui se poursuit perpendiculairement par un vestiaire et un préau couvert. A l'angle de la rue Fieffé et de la rue Armand Caduc se trouvent cinq salles de classe en rez-de-chaussée, articulées autour d'un grand escalier à l'angle. Le premier étage compte aussi, de part et d'autre du logement de la directrice, des salles de classe, quatre sur la rue Fieffé, et une complétée d'une salle de travaux manuels, rue Caduc.

Plus tardive que l'école de Burguet qui lui fait face, celle-ci, avec la maternelle, est construite avec du ciment de Portland mélangé avec du mâchefer et de la chaux hydraulique de Saint-Astier, pour les voûtes des caves. Les préaux et les marquises métalliques se sont généralisés sur la cour.

Le manque de visibilité urbaine de cet équipement :

On note une ostentation marquée dans le décor du bâtiment, sur sa façade principale. Les travaux de sculpture sont confiés à un entrepreneur sculpteur, dénommé Lagrange, demeurant rue Servandoni, à Bordeaux. Il réalise les antéfixes du fronton de la travée centrale dont le socle et les étages sont séparés d'une corniche épaisse et d'un lourd balcon de pierre. L'ordre colossal à l'étage supporte un fronton de style grec (très réinterprété) avec des rangées de perles, des amortissements d'angle en retour et des chapiteaux de colonnes et de pilastres aux références imprécises.

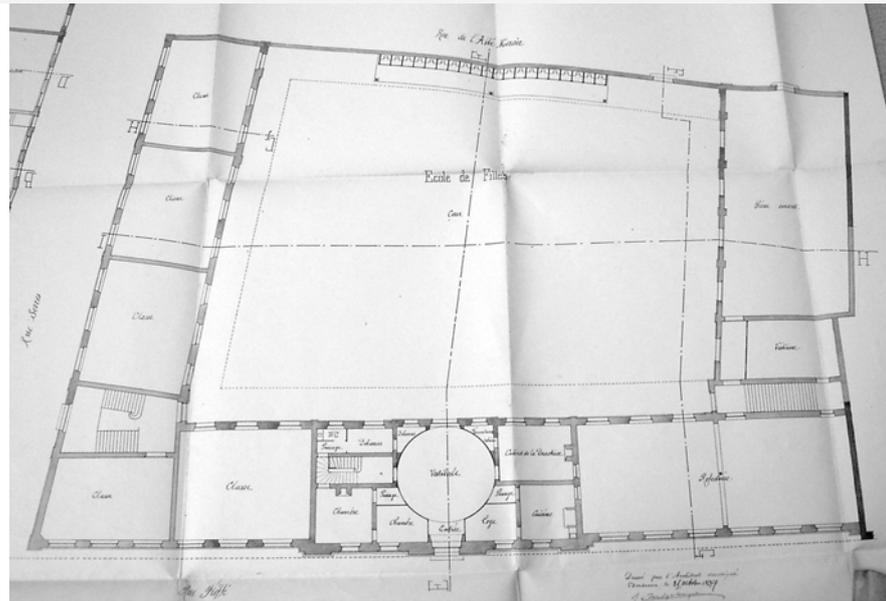
On retrouve une travée monumentale de ce type rue Caduc.

Cet édifice surélevé d'un niveau par Jacques D'Welles en 1930, présente une grande hauteur par rapport à la rue, accentuée par la monumentalité de ces hauts pilastres à refends. Les échoppes et les immeubles en face, rue Fieffé, s'apparentent à la même époque de construction que cette école.

Néanmoins, le groupe scolaire composé par les trois bâtiments ne présente pas d'importance urbaine spécifique : ils n'occupent qu'un carrefour, et le percement des rues ne les met pas en valeur dans le quartier.

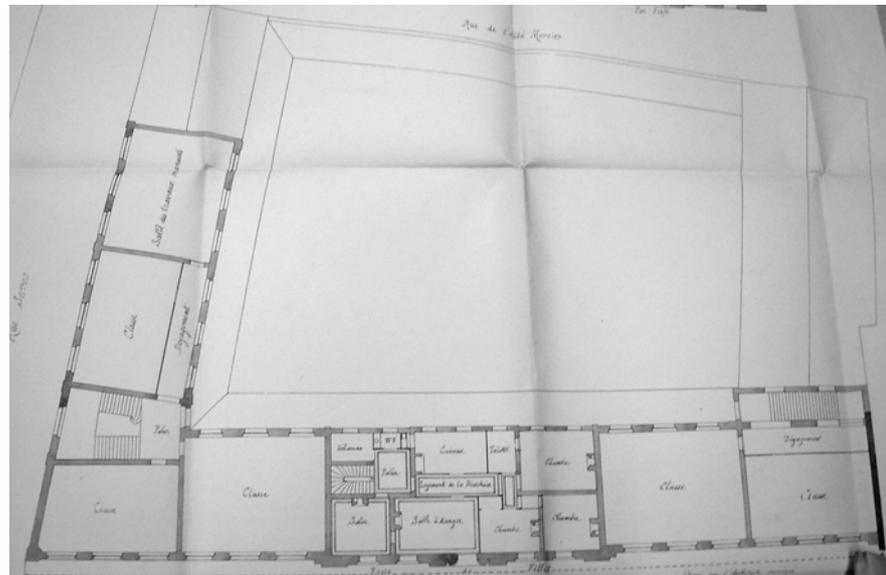
IMAGES

Ecole des filles, plan du rez-de-chaussée, 25 octobre 1897.
(AMB, 6813 M 2)



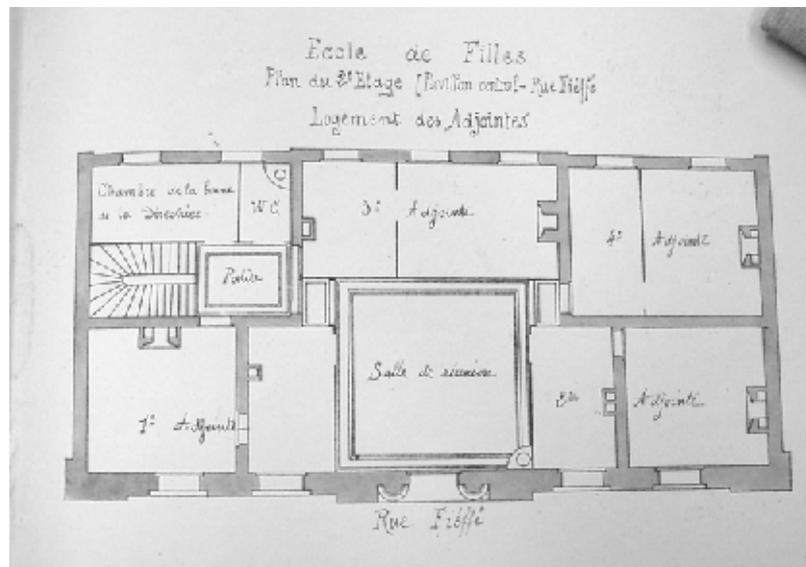
62-F1-CW0013-01

Ecole des filles, plan du premier étage, 25 octobre 1897.
(AMB, 6813 M 2)



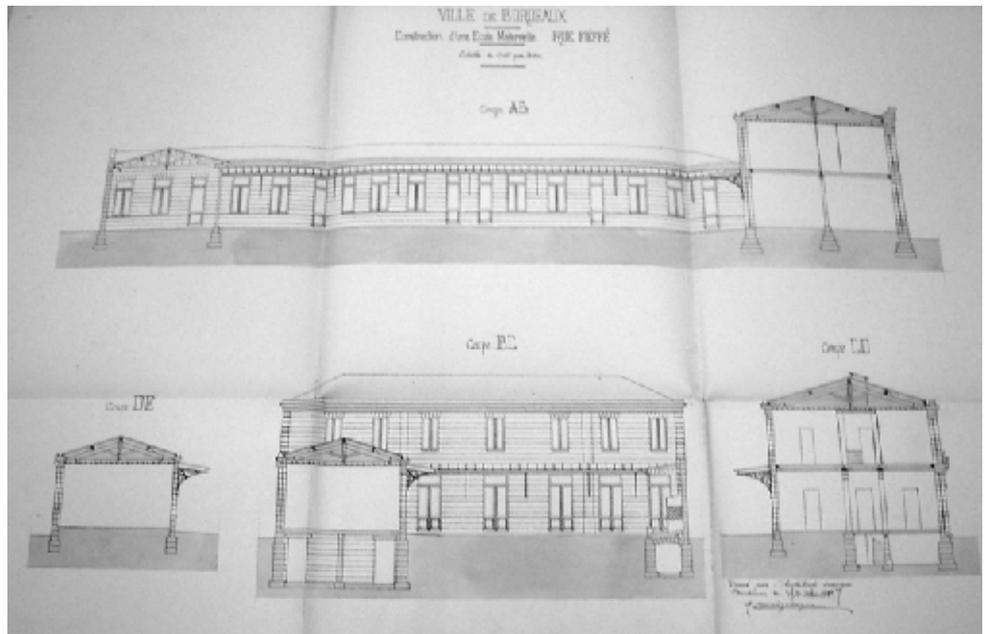
62-F1-CW0013-02

Ecole des filles, plan du second étage du pavillon central, 25 octobre 1897.
(AMB, 6813 M 2)



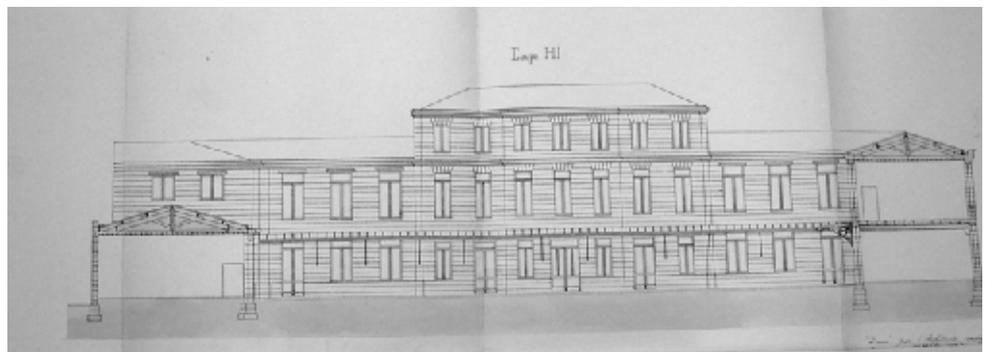
62-F1-CW0013-03

Ecole des filles, coupes en long et en large sur la cour, 25 octobre 1897.
(AMB, 6813 M 2)



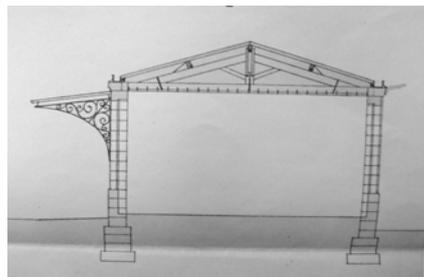
62-F1-CW0013-04

Ecole des filles, coupes sur la cour, élévation du pavillon principal, 25 octobre 1897.
(AMB, 6813 M 2)



62-F1-CW0013-05

Ecole de filles, coupes, détails sur le préau couvert et le bâtiment des classes, 25 octobre 1897.
(AMB, 6813 M 2)

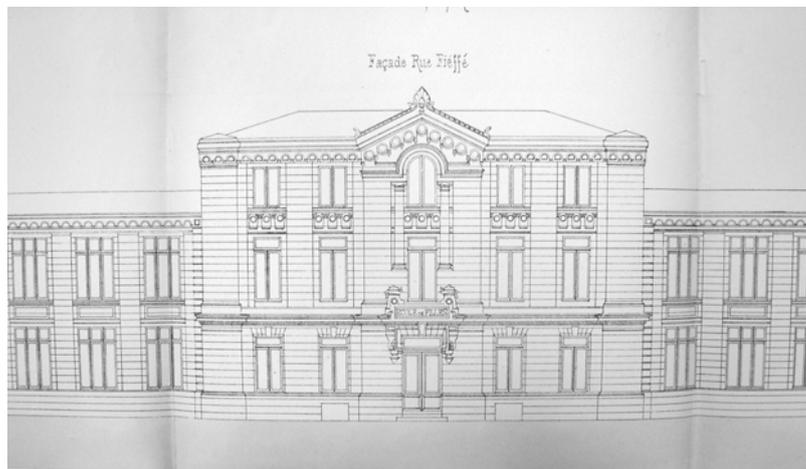


62-F1-CW0013-06



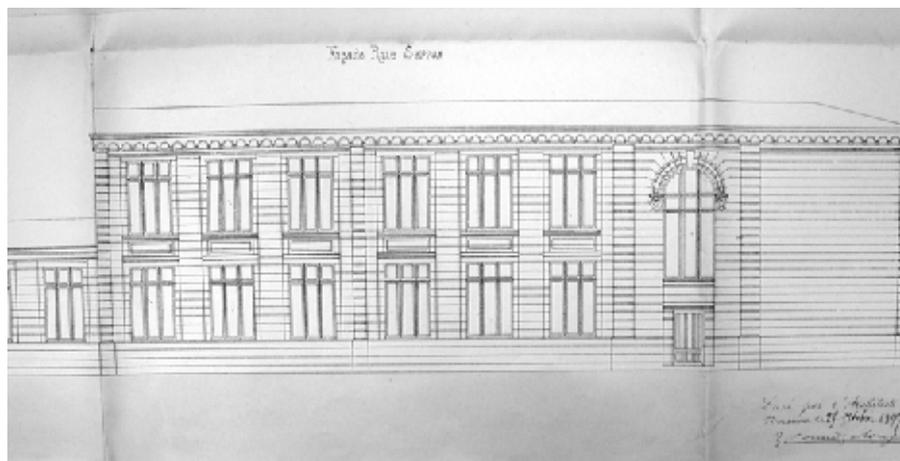
62-F1-CW0013-07

Elévation principale, rue Fieffé, détail sur le pavillon central, 25 octobre 1897.
(AMB, 6813 M 2)



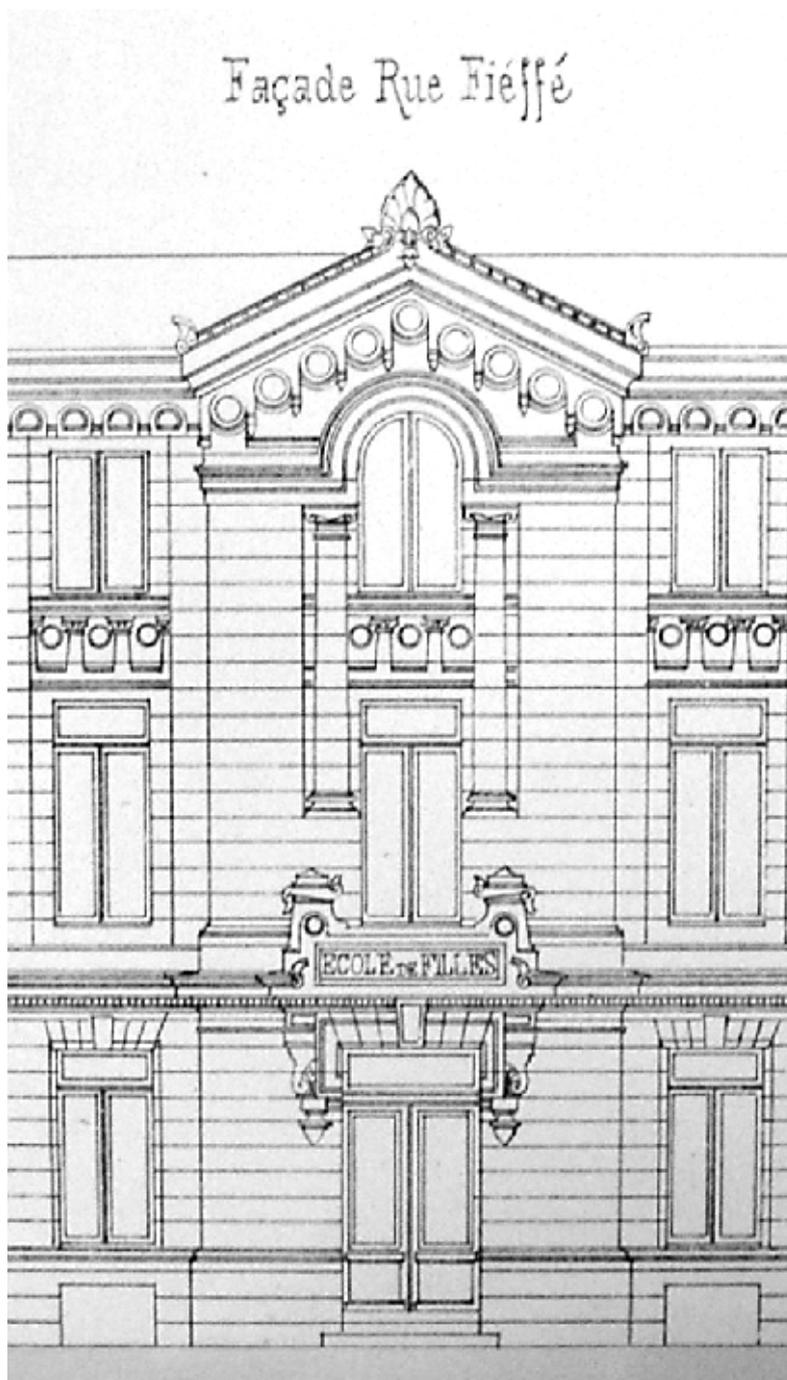
62-F1-CW0013-08

Elévation latérale, rue
Armand Caduc, 25
octobre 1897.
(AMB, 6813 M 2)



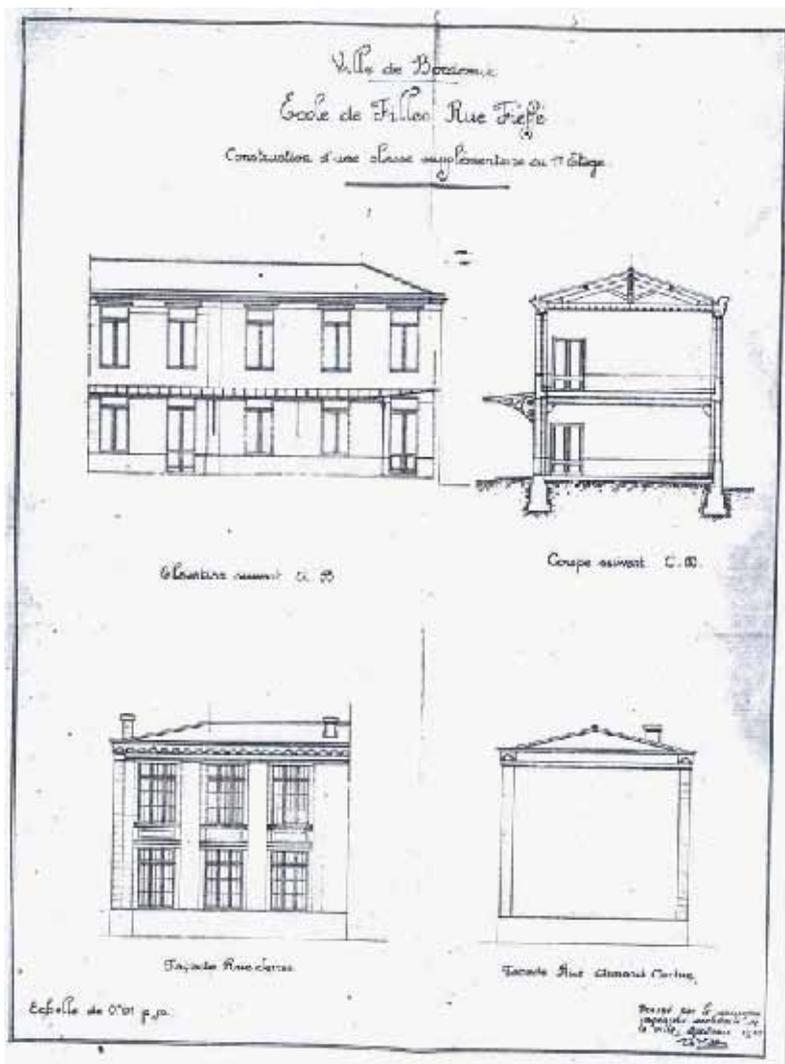
62-F1-CW0013-09

Elévation principale,
détail sur la travée
d'entrée en ressaut, 25
octobre 1897.
(AMB, 6813 M 2)



62-F1-CW0013-10

Construction d'une
 classe supplémentaire à
 l'étage, Jacques
 D'Welles, arch. 1930.
 (AMB, 6813 M 4)



62-F1-CW0013-11

LIENS BIBLIOGRAPHIE

53-F1-CX0052 / 58-F1-CW0101

LOPEZ, Jean-Cyril. **Trois exemples d'architecture scolaire à Bordeaux : le groupe scolaire Saint-Bruno, l'école de filles de la rue Fieffé, le groupe scolaire de l'avenue Thiers.** Université Bordeaux III : maîtrise d'histoire de l'art, 1993, 2 vol.

PLANAT, Paul. **Construction et aménagement des salles d'asile et des maisons d'école.** Paris : Duchet, 1882, 2 vol.

SOURCES

AMB, 6813 M 2, école de filles et maternelle rue Fieffé, 1900 : plans et devis, adjudication du 7 juin

AMB, 6813 M 3, 1900-1902, adjudications et honoraires

AMB, 6813 M 4, école de filles et maternelle rue Fieffé, 1928, transformation du logement du concierge ; 1928-1929, création d'une classe supplémentaire ; 1930-1932, projet d'agrandissement de l'école de filles ; 1931-1935, subvention ; 1932, agrandissement.

AMB, plans d'alignement du passage Bardos (1873-1878), plan d'alignement du passage Bardos (1885)

RECENSEMENT DU PAYSAGE ARCHITECTURAL ET URBAIN

Date d'enquête : 04/04/2006
Fin d'enquête : 29/05/2006

IMMEUBLE BATI
IDENTIFIANT : 58-F1-CW0101
ECOLE MATERNELLE
Adresse : 58, rue Fieffé

DONNEES HISTORIQUES

Date de construction : Projet : 1895-1897
Construction : 1900-1902
Maîtrise d'œuvre : R. Courrègelongue (architecte à Bordeaux)
Maîtrise d'ouvrage : Ville de Bordeaux

COMMENTAIRES

Très fonctionnelle, très hiérarchisée dans sa distribution intérieure, mais moins décorée que sa voisine, l'école des filles construite par le même architecte, cette maternelle est réalisée en même temps selon un programme intéressant pour ce type de bâtiment au tout début du XXe siècle. Il s'agit de compléter les deux écoles du quartier pour former un groupe scolaire complet (école de filles, de garçons et maternelle).

La maternelle est implantée dans l'îlot d'en face, au long de l'impasse Bardos, en prolongement du passage du même nom, resté ici en impasse, ce qui lui offre trois façades sur l'espace public. Un pavillon central, rue Fieffé, et divisé en deux parties que l'on retrouve en façade ; il dessert en rez-de-chaussée d'une part un large couloir formant vestibule de part et d'autre de la loge et du cabinet de la directrice ; s'y ajoute une cuisine donnant d'autre part dans vaste réfectoire et vestiaire qui ouvre sur la rue.

Au long de la rue Armand Caduc (ancienne rue Serres) se déploie quatre « salles d'exercice » à peu près carrées qui donnent après une galerie, sur une vaste cour disposant au fond d'un préau couvert. Les latrines sont reportées au long d'un mur côté impasse Bardos.

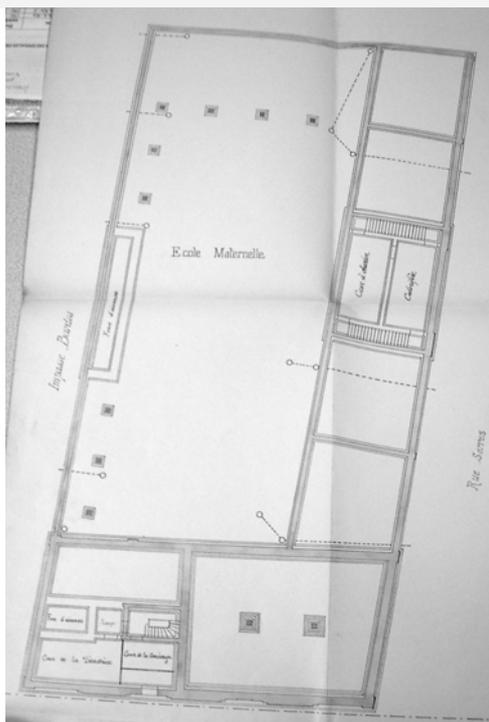
En façade, l'architecte Courrègelongue montre ici la dichotomie du bâtiment principal en marquant d'abord de lourds frontons les deux entrées depuis la rue. Il marque ensuite la travée centrale d'un lourd fronton sur lequel s'inscrit « ECOLE MATERNELLE ».

L'étage est, comme dans l'école des filles, réservé au logement de la directrice qui dispose d'un long corridor, d'une salle à manger et d'un salon, de trois chambres, deux cabinets de toilette, une cuisine et une chambre de bonne. A la suite du corridor, une salle de réunion et deux petits appartements sont réservés à trois adjointes avec le « WC de la directrice » et le « WC des adjointes ».

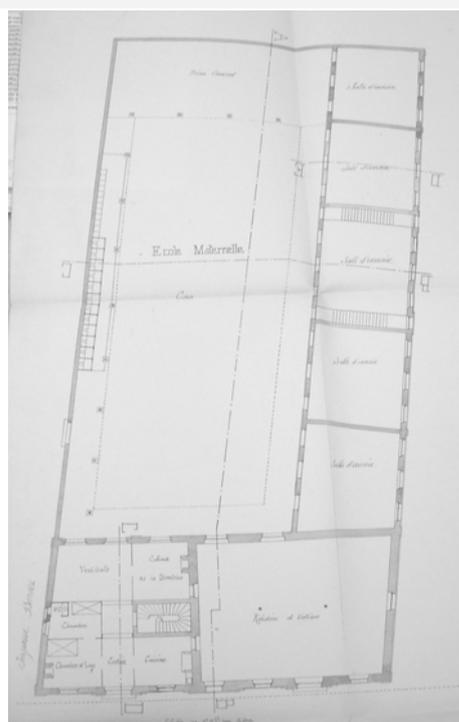
Cette organisation rationnelle des espaces en relation à leur usage dans une école est caractéristique des programmes de bâtiments après la loi Jules Ferry en 1882. Néanmoins cet ensemble scolaire n'a pas les caractéristiques urbaines et monumentales d'un groupe comme celui de la rue Cazemajor, pourtant édifié à la même époque.

IMAGES

Plan des fondations et du rez-de-chaussée de l'école maternelle rue Fieffé, 25 octobre 1897. (AMB, 6813 M 2)

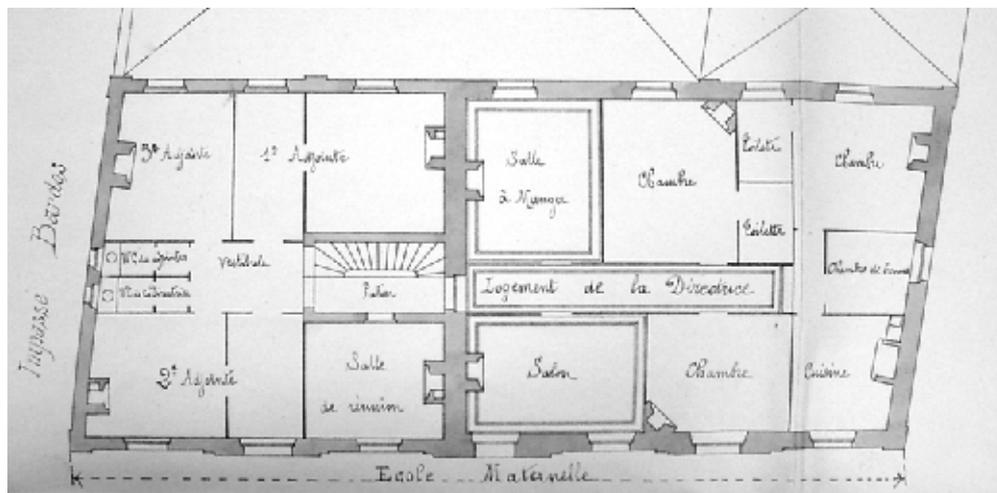


58-F1-CW0101-01



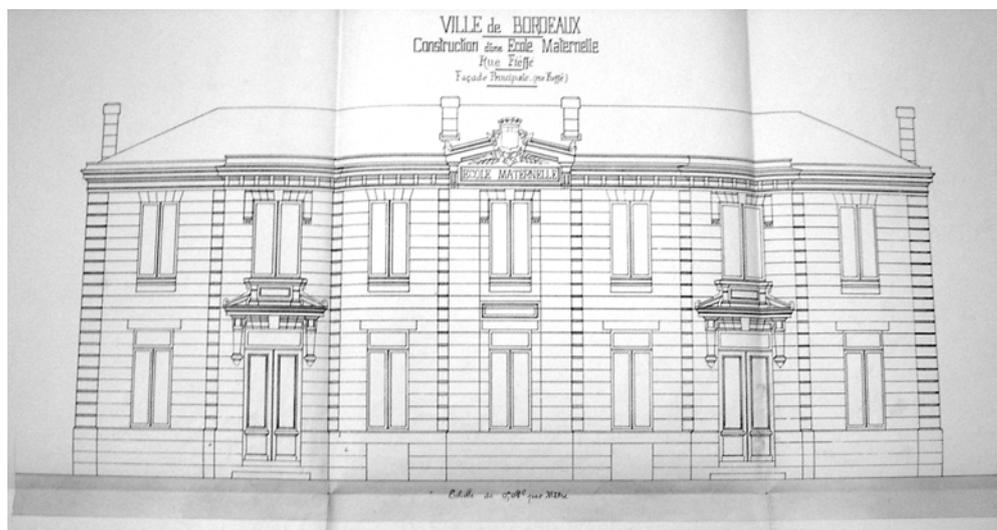
58-F1-CW0101-02

Plan du premier étage de l'école maternelle rue Fieffé, 25 octobre 1897. (AMB, 6813 M 2)



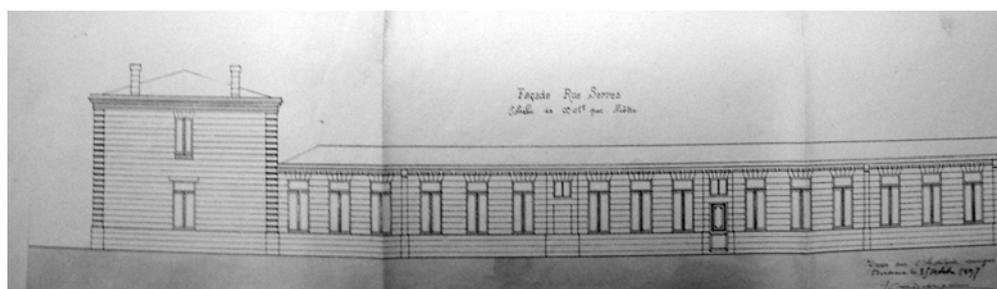
58-F1-CW0101-03

Élévation de l'école maternelle rue Fieffé, 25 octobre 1897. (AMB, 6813 M 2)



58-F1-CW0101-04

Élévation de l'école maternelle rue Armand Ducos, 25 octobre 1897. (AMB, 6813 M 2)



58-F1-CW0101-05

LIENS

53-F1-CX0052 / 62-F1-CW0013

DOCUMENTS PLANIMETRIQUES

AMB, plans d'alignement du passage Bardos (1873-1878), plan d'alignement du passage Bardos (1885)

BIBLIOGRAPHIE

PLANAT, Paul. **Construction et aménagement des salles d'asile et des maisons d'école**. Paris : Duchet, 1882, 2 vol.

SOURCES

AMB, 6813 M 2, école de filles et maternelle rue Fieffé, 1900 : plans et devis, adjudication du 7 juin
 AMB, 6813 M 3, 1900-1902, adjudications et honoraires
 AMB, 6813 M 4, école de filles et maternelle rue Fieffé, 1928, transformation du logement du concierge ; 1928-1929, création d'une classe supplémentaire ; 1930-1932, projet d'agrandissement de l'école de filles ; 1931-1935, subvention ; 1932, agrandissement.

RECENSEMENT DU PAYSAGE ARCHITECTURAL ET URBAIN

Date d'enquête : 11/04/2006
Fin d'enquête : 29/05/2006

IMMEUBLE BATI

IDENTIFIANT : 50-F1-CR0314
GROUPE SCOLAIRE CAZEMAJOR Ecole de filles et de garçons
Adresse : 50-52, rue Cazemajor
Références cadastrales : CR0314

DONNEES HISTORIQUES

Date de construction : Projets : 1904-1906-1910
Adjudications des travaux : 1906, 1912
Maîtrise d'œuvre : Henri Veyre, architecte municipal
Maîtrise d'ouvrage : Ville de Bordeaux
COMMENTAIRES Situation urbaine et insertion du projet architectural :

Le prolongement de la rue Cazemajor jusqu'au cours de l'Yser permit de créer un groupe scolaire comprenant une école de garçons, une de filles et une maternelle, entre 1907 et 1910. Ce type de constructions municipales était devenu nécessaire dans les quartiers en plein développement de Bordeaux, depuis une loi du 30 octobre 1886 qui scolarisait les enfants de 2 à 6 ans en maternelle et de 7 à 13 ans en élémentaire. Cette institution remplaça une école de garçons qui avait pris place à l'intérieur de la maison de maître de la famille Chassaing sur un domaine de 7 500 m² environ, au 144 du cours de l'Yser. Les deux écoles primaires dont la construction fut confiée à l'architecte municipal Henri Veyre s'implantent presque symétriquement sur la vaste parcelle trapézoïdale qui présente un pan cassé à l'approche du cours de l'Yser. Cette implantation répond à la situation urbaine et à la morphologie parcellaire générée par l'ouverture de la rue. Un long pavillon d'entrée s'implante en retrait de la rue Cazemajor tandis que les réfectoires et les classes se répartissent en enfilade sur les limites latérales de la parcelle. Les préaux se situent en fond de parcelle ; les deux cours d'école sont séparées par un mur sur lequel s'adossent les latrines. L'organisation spatiale du bâtiment se fonde ainsi dans une parcelle irrégulière ; l'architecte adopte d'ailleurs le même principe pour la maternelle en disposant les parties les plus monumentales du bâtiment sur les côtés les plus réguliers du terrain.

L'organisation intérieure et l'écriture architecturale d'un bâtiment scolaire :

Comme dans de nombreux projets d'école de la deuxième moitié du XIX^e siècle, la façade sur rue, le rez-de-chaussée et l'étage du pavillon d'entrée (réservé au logement du directeur), sont les parties les plus nobles du bâtiment.

La façade principale est parfaitement symétrique, elle présente un style sévère adouci par le débord des toits (qui rappelle l'architecture balnéaire 1900), le retrait des entrées avec ses grilles et le décor des frontons des entrées. Les hautes embrasures des pavillons d'angle à l'étage et les chaînages de refends reflètent un style monumental.

Le premier étage est réservé aux directeurs puis aux instituteurs, leurs appartements sont directement en relation avec les classes qui sont très nombreuses : 11 en rez-de-chaussée, 15 à l'étage, dans le projet définitif.

Quelques détails sur la précision du suivi du chantier :

Les techniques de mise en œuvre et de construction de cet édifice furent particulièrement soignées durant le suivi du chantier comme en témoigne l'épais dossier d'archives consacré à cette affaire.

Les travaux de maçonnerie de ce bâtiment furent confiés à l'entrepreneur J. Amblard dont l'activité est connue dans ce quartier, la charpenterie à l'entrepreneur Reynès, la ferronnerie et la serrurerie à Etcheberry.

L'ensemble fut donc d'une bonne qualité d'exécution, bien que les matériaux de construction ne fussent pas modernes. L'architecte préférait utiliser pour les constructions publiques des matériaux locaux dont on connaissait bien la mise en œuvre ce qui assurait d'une économie de la construction et évitait des désagréments liés aux matériaux encore mal connus comme le ciment armé.

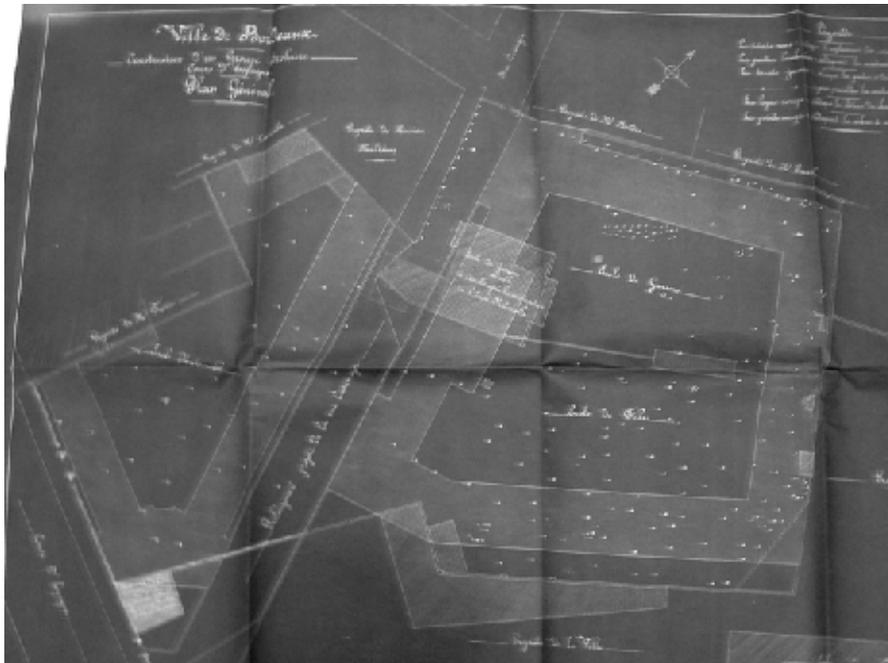
Une seule difficulté survint durant le chantier. La vérification des travaux de maçonnerie en 1912 montra qu'on avait utilisé dans les soubassements des pierres qui n'étaient pas celles prévues au cahier des charges, ce qui porta la Ville en conflit avec l'entrepreneur jusqu'en 1914, date à laquelle les travaux de finitions étaient terminés depuis un an. Les sculptures, réduites à leur plus simple expression sur les frontons des entrées agrémentés de deux grands cartouches furent complétées sur les quatre consoles à feuilles d'acanthé qui les soutiennent ; l'adjudication de la sculpture, attribuée le 5 juin 1913 était complétée de l'inscription gravée de 14 lettres pour : « GROUPE SCOLAIRE » sur la façade principale afin d'affirmer l'intérêt de la Ville pour l'éducation de ses habitants.

L'aménagement de cette école tire donc partie d'une situation urbaine particulière : à l'angle du prolongement de la rue Cazemajor, l'édifice doit s'articuler avec l'ancienne pension Joulia. La disposition en retrait du corps principal du bâtiment, en retrait de la rue Cazemajor dont il est séparé par une grille, mais aussi en retrait du carrefour du cours de l'Yser, permet d'articuler les anciens bâtiments de la pension avec son emmarchement et son accès monumental dans un ordre discontinu.

Cette école encore très vivante créée avec sa voisine, l'ancienne maternelle, un pôle de vie très actif dans le quartier et un repère architectural de proximité. La rue Cazemajor s'affirme ainsi comme une rue d'écoles au milieu d'un tissu d'habitat traditionnel.

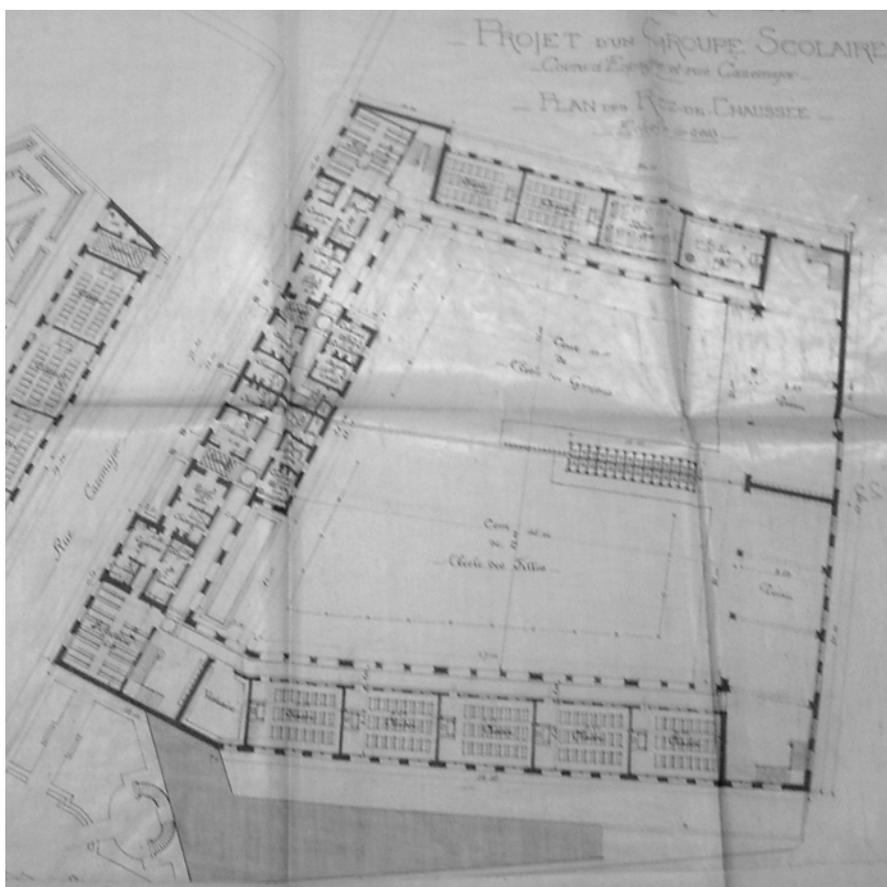
IMAGES

Construction d'un Groupe scolaire Cours d'Espagne - Plan général, septembre 1910, H. Veyres, arch. mun.
(AMB, 6805 M 3)



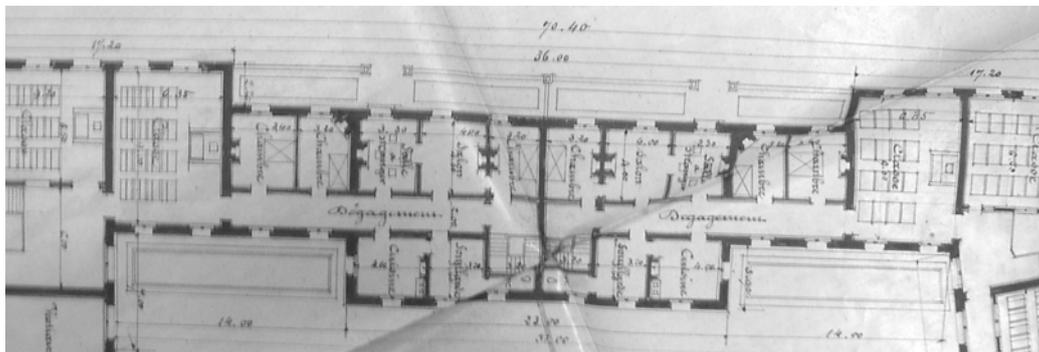
50-F1-CR0314-01

Plan du rez-de-chaussée des écoles de filles et de garçon, 1906.
(AMB, 6805 M 3)



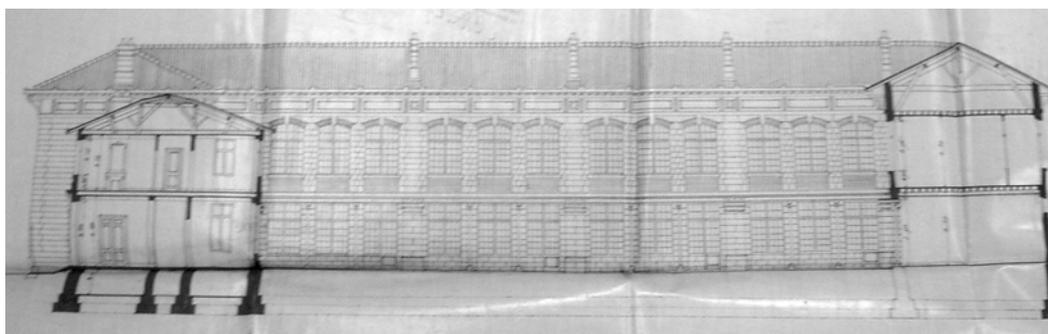
50-F1-CR0314-02

Détail du plan du pavillon d'entrée des deux écoles, à l'étage, sur le logement des directeurs, 1906. (AMB, 6805 M 3)



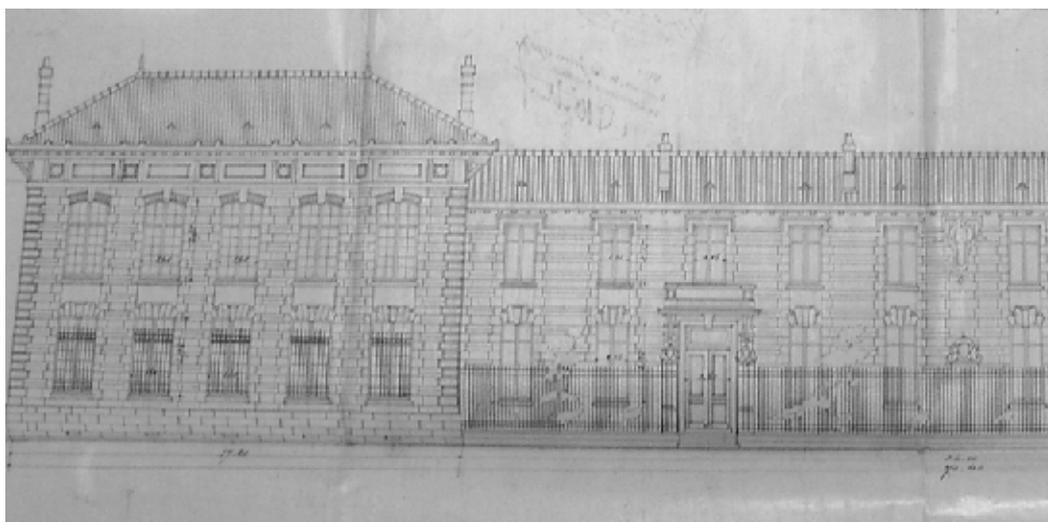
50-F1-CR0314-03

Coupe longitudinale sur la cour, 1906. (AMB, 6805 M 3)



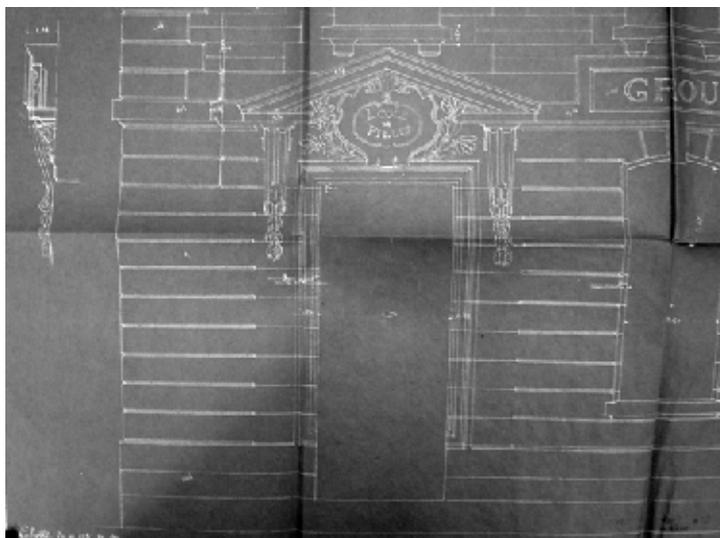
50-F1-CR0314-04

Demi élévation principale, rue Cazemajor, 1906. (AMB, 6805 M 3)



50-F1-CR0314-05

Détail des sculptures, sur la porte d'entrée, 1913 (AMB, 6805 M 7)



50-F1-CR0314-06

**LIENS
BIBLIOGRAPHIE**

OA1-CT_530 / 61-F1-CT0250

LOPEZ, Jean-Cyril. **Trois exemples d'architecture scolaire à Bordeaux : le groupe scolaire Saint-Bruno, l'école de filles de la rue Fieffé, le groupe scolaire de l'avenue Thiers.** Université Bordeaux III : maîtrise d'histoire de l'art, 1993, 2 vol.

PLANAT, Paul. **Construction et aménagement des salles d'asile et des maisons d'école.** Paris : Duchet, 1882, 2 vol.

SOURCES

AMB, 6805 M 1, groupe scolaire Cazemajor, titres de propriétés, 1788-1952

AMB, 6805 M 2, « », acquisitions et règlements de mitoyenneté, 1910-1952

AMB, 6805 M 3, « », projet 1904, création de l'école communale, 1906, école maternelle, 1907

AMB, 6805 M 5, adjudication école de filles et de garçons, 18 janvier 1912

AMB, 6805 M 6, malversations dans l'affaire Amblard, 1912-1914

AMB, 6805 M 7, adjudication école de filles et de garçons, 4 juillet 1912

RECENSEMENT DU PAYSAGE ARCHITECTURAL ET URBAIN

Date d'enquête : 11/04/2006
Fin d'enquête : 29/05/2006

IMMEUBLE BATI

IDENTIFIANT : 61-F1-CT0250
GROUPE SCOLAIRE CAZEMAJOR Ecole maternelle
Adresse : 61, rue Cazemajor

DONNEES HISTORIQUES

Date de construction : Projets : 1906 et 1909
Adjudications : janvier et février 1910

Maîtrise d'œuvre : Henri Veyre, architecte municipal

Maîtrise d'ouvrage : Ville de Bordeaux

COMMENTAIRES

Une situation urbaine singulière pour cet ensemble scolaire :

L'organisation spatiale et l'architecture de ce bâtiment répond à la situation urbaine et accompagne l'opération d'aménagement du prolongement de la rue Cazemajor. La position urbaine de cet édifice lui impose une composition architecturale particulière puisqu'il se situe à l'angle de la rue Cazemajor et du cours de l'Yser. Son plan en « V » est marqué par un pavillon central d'un étage qui met en scène l'entrée à cette intersection ; deux ailes latérales basses symétriques et en retrait complète l'école.

La composition de la façade est la plus monumentale de l'ensemble scolaire même si la maternelle est plus petite que le bâtiment voisin, l'école de filles et de garçons : la situation urbaine demande ici plus de décors et d'éléments architecturaux monumentaux.

La municipalité de Bordeaux confie la construction du groupe scolaire à l'architecte municipal alors en place : Henri Veyre, à qui l'on doit notamment le groupe scolaire de l'avenue Thiers et l'école de la rue Gaspard Philippe à Saint-Michel, bâtiment du même style et de la même époque. Un premier projet de 1906 est prêt alors que les travaux de voirie ne sont pas achevés. Le second projet de 1909 sera finalement adopté et réalisé.

Les deux projets de l'architecte Veyre :

Dans le premier projet de 1906, Veyre magnifie la travée centrale d'entrée du pavillon en ressaut sur le carrefour des rues, marqué par un fronton triangulaire et un lourd balcon de pierre.

Dans son second projet de 1909, trois façades monumentales se distinguent, la travée centrale d'entrée est surmontée d'un fronton d'attique arrondi en console, sommé d'un médaillon bordé de guirlandes. Les deux autres façades sommées d'un œil de bœuf en saillie sur la corniche.

Le registre architectural de la façade change : d'un style « Louis XIII » marqué par ses bossages et ses chaînes d'angles en 1906, l'architecte préfère trois ans plus tard un style « Louis XVI » puisque il remplace le rez-de-chaussée par des refends, encadre les baies de chambranles à crossettes, ou ajoute au balcon central et aux travées de fenêtres des appuis à balustres.

L'architecte ne fait que changer à travers ses deux projets d'écriture architecturale en façade. Il conserve en revanche les dispositions en plan qui lui permettent de résoudre les irrégularités de la parcelle.

Le plan général de l'édifice ne change guère en effet d'un projet à l'autre. Le hall est mis en scène par un pan coupé qui évite un angle aigu au carrefour. Il ouvre sur une vaste cour, est desservi par la loge et le bureau de la directrice. Tandis que les salles de classes et d'exercice sont dans l'aile rue Cazemajor, le préau est dans l'aile sur le cours de l'Yser. Les sanitaires sont rejetés au fond de la parcelle, le tout est réuni autour de la cour par des galeries couvertes. L'étage est réservé traditionnellement au logement de la directrice qui comprend : une cuisine et une souillarde, une salle à manger et un petit salon, trois chambres.

L'adjudication de ce bâtiment se déroula en deux temps :

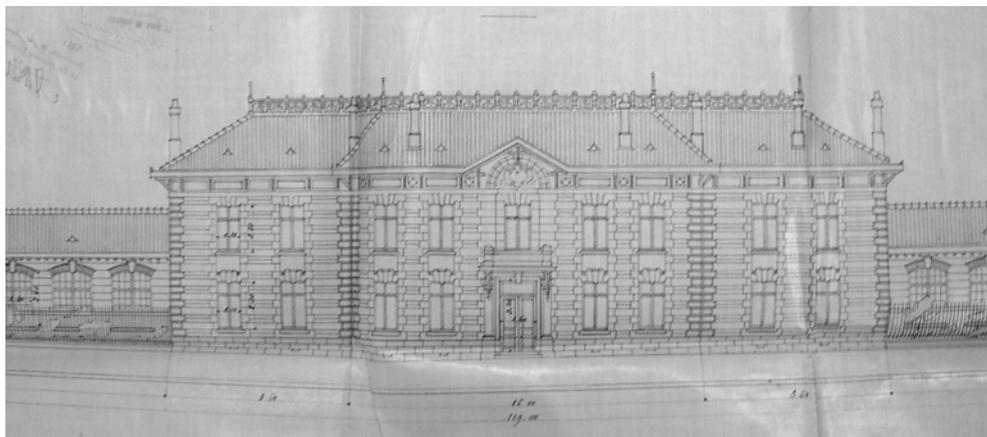
- le 6 janvier 1910 : la maçonnerie fut attribuée à l'entrepreneur Henri Déjeau, notamment pour la réalisation de voûtes plates de ciment entre des fers « à double T », procédé assez nouveau mais courant dans les bâtiments publics ; la charpenterie en bois de sapin rouge de première qualité (procédé traditionnel) aux entrepreneurs Balineau frères, la couverture et la zinguerie à H. Béreau, le ferronnerie (pour les préaux, les colonnes de fonte et les marquises) et la serrurerie à Alphonse Faure.
- le 10 février 1910 : la menuiserie, et, signe de modernité le chauffage à vapeur à très basse pression dont l'amplitude fut fixée par le cahier des charges de 15° à l'intérieur pour -5° dehors, attribué à

l'entreprise Bourcier, signe de modernité par rapport aux anciens poêles à coke qui chauffaient les classes.

Une partie du pavillon de la directrice fut démolie en 1912, mais ce bâtiment de bonne qualité architecturale demeure un repère dans le quartier du cours de l'Yser. La cohérence de l'ensemble sur la rue reste liée à la cohérence de l'opération d'aménagement dont ce bâtiment et son voisin font partie.

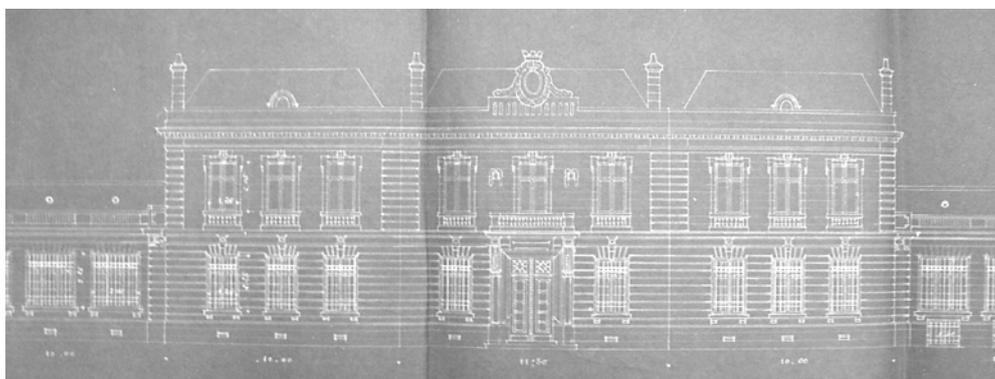
IMAGES

Elévation principale développée à l'angle du cours de l'Yser et de la rue Cazemajor, premier projet, 1906 (AMB, 6805 M 3)



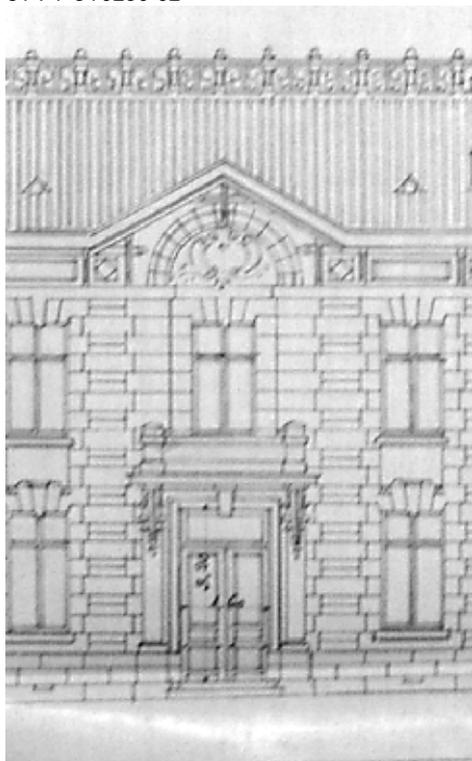
61-F1-CT0250-01

Façade développée, second projet, 1909 (AMB, 6805 M 3)

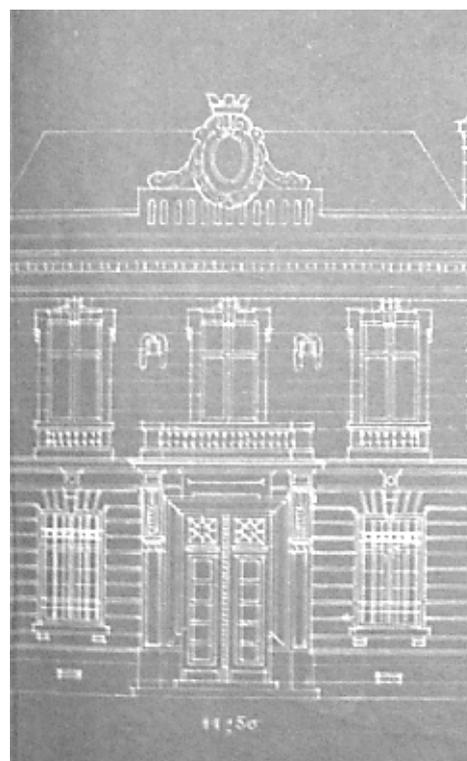


61-F1-CT0250-02

Détail sur la travée d'entrée centrale, premier projet 1906, second projet 1909 (AMB, 6805 M 3)



61-F1-CT0250-03



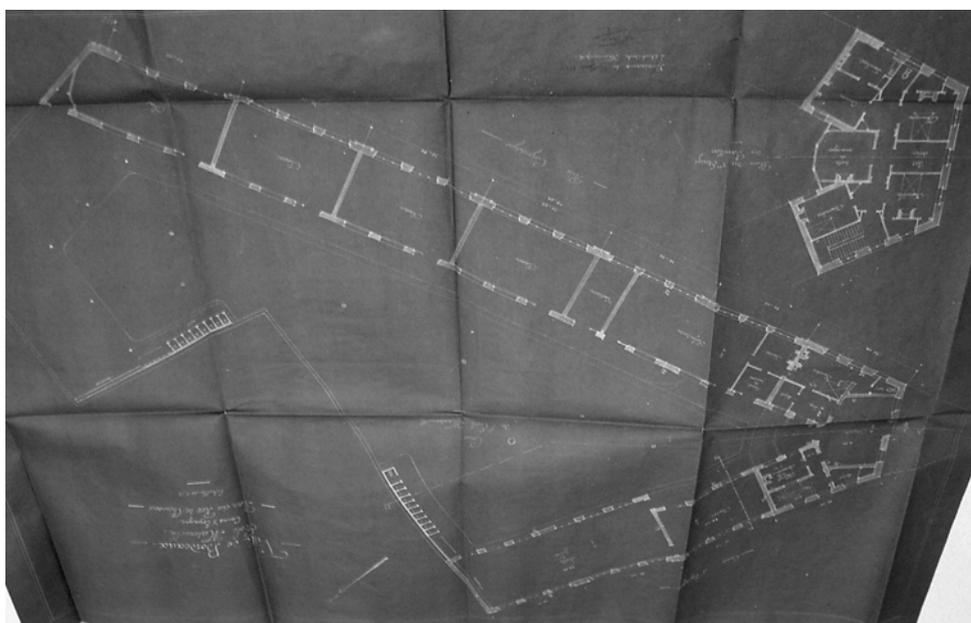
61-F1-CT0250-04

Plan du rez-de-chaussée, premier projet, 1906
(AMB, 6805 M 3)



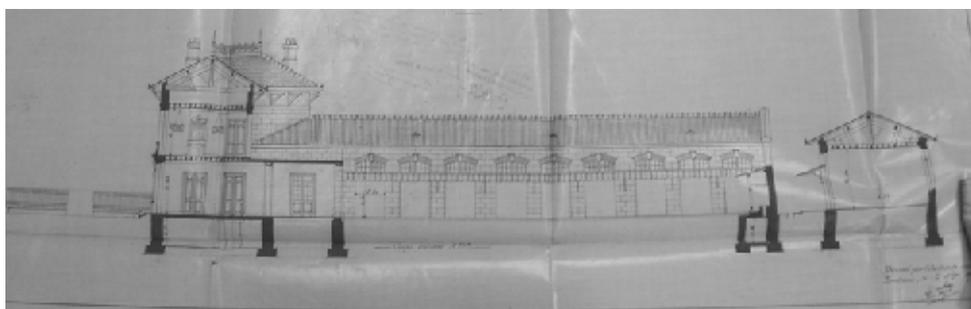
61-F1-CT0250-05

Plan du rez-de-chaussée, second projet, 1909
(AMB, 6805 M 3)



61-F1-CT0250-06

Coupe en long, premier projet, 1906
(AMB, 6805 M 3)



61-F1-CT0250-07

BIBLIOGRAPHIE

LOPEZ, Jean-Cyril. **Trois exemples d'architecture scolaire à Bordeaux : le groupe scolaire Saint-Bruno, l'école de filles de la rue Fieffé, le groupe scolaire de l'avenue Thiers.** Université Bordeaux III : maîtrise d'histoire de l'art, 1993, 2 vol.
PLANAT, Paul. **Construction et aménagement des salles d'asile et des maisons d'école.** Paris : Duchet, 1882, 2 vol.

SOURCES

AMB, 6805 M 1, groupe scolaire Cazemajor, titres de propriétés, 1788-1952
AMB, 6805 M 2, « », acquisitions et règlements de mitoyenneté, 1910-1952
AMB, 6805 M 3, « », projet 1904, création de l'école communale, 1906, école maternelle, 1907
AMB, 6805 M 4, « », adjudication du 6 janvier 1910, maternelle

RECENSEMENT DU PAYSAGE ARCHITECTURAL ET URBAIN

Date d'enquête : 14/06/2006

Fin d'enquête : 29/06/2006

IMMEUBLE BATI LE BUREAU D'OCTROI DE LA BARRIERE DE TOULOUSE

IDENTIFIANT : 380-F1-CH0078

Adresse : 380, cours de la Somme

DONNEES HISTORIQUES

Période de construction : 1866
Maîtrise d'œuvre : Charles Burguet, architecte municipal / Louis Lancelin, ingénieur municipal
Maîtrise d'ouvrage : Ville de Bordeaux

COMMENTAIRES

A l'image de Paris en 1860, la Ville de Bordeaux agrandit son territoire municipal en annexant une partie des communes périphériques qui l'entouraient, La Bastide, Bègles, Talence, Caudéran et Le Bouscat, en 1865. Cette annexion fut l'occasion de reporter la limite de l'octroi municipal aux angles des boulevards alors en construction et des principales voies d'accès à la ville : la route de Toulouse (cours de la Somme) était l'une de celles-ci.

Le projet de bureau d'octroi de la barrière de Toulouse fut mis en œuvre par l'architecte municipal Charles Burguet et les plans en furent validés fin juin 1866. Situé sur une parcelle d'angle, ce pavillon s'implante à l'alignement du carrefour et présentait deux grilles ouvrant sur un passage qui permettait d'en faire le tour, probablement afin que les employés de la régie de l'octroi pussent vérifier les cargaisons volumineuses qui entraient en ville afin de les taxer.

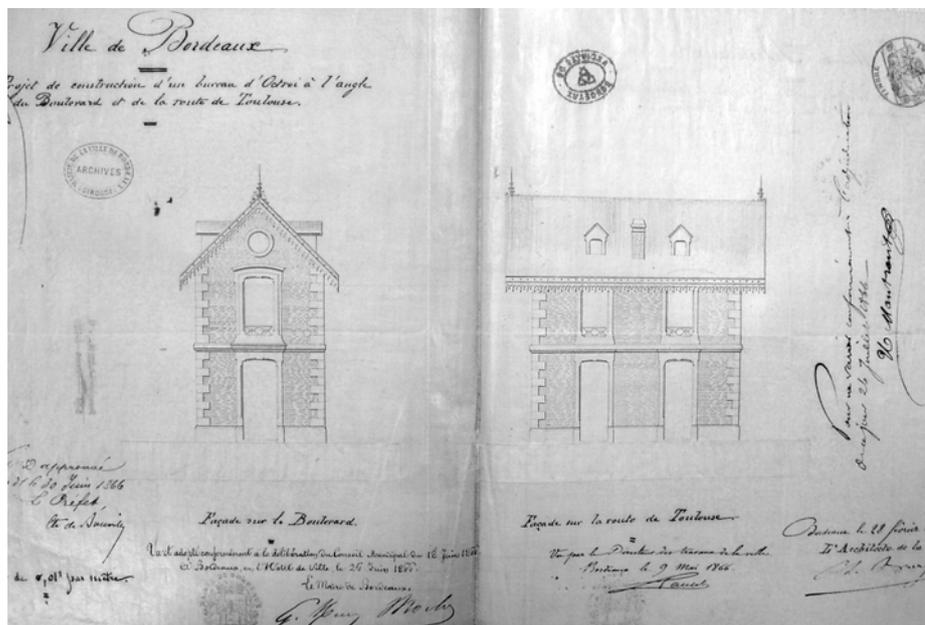
Le plan montre, au rez-de-chaussée, deux bureaux, ouvrant l'un sur le cours de la Somme, et l'autre en plus sur le boulevard. Une chambre de repos commune (avec trois lits pour les gardiens) sépare les deux bureaux. L'étage comprend deux autres pièces, dont une seule est chauffée.

Burguet imagine en façade une architecture qui se démarque de l'architecture domestique bordelaise afin de bien mettre en valeur le bâtiment dans son environnement. Il n'en utilise pas moins des matériaux locaux, notamment la pierre. Les socles du bâtiment sont « doubleronds » de pierre dure de Saint-Macaire et les façades en parpaings. Les encoignures, jambages, corniches, bandeaux et entreepieds en pierre de Bourg. Un remplissage de briques à appareillage régulier marque les deux façades sur les voies publiques. La couverture à deux pans est d'ardoise, décorée d'un lambrequin de zinc et d'épis de faitage qui ne furent vraisemblablement pas réalisés comme prévu. Le devis établi par Burguet se montait à la somme de 11 800 F. Un plan de détail des fouilles signé vraisemblablement des entrepreneurs U. Montrant et [Sidou] laisse penser que les travaux de fondation débutèrent en novembre 1866.

Ce petit bâtiment discret fonctionne comme un signal dans le paysage urbain. Il témoigne d'un épisode important de l'histoire de l'urbanisme à Bordeaux.

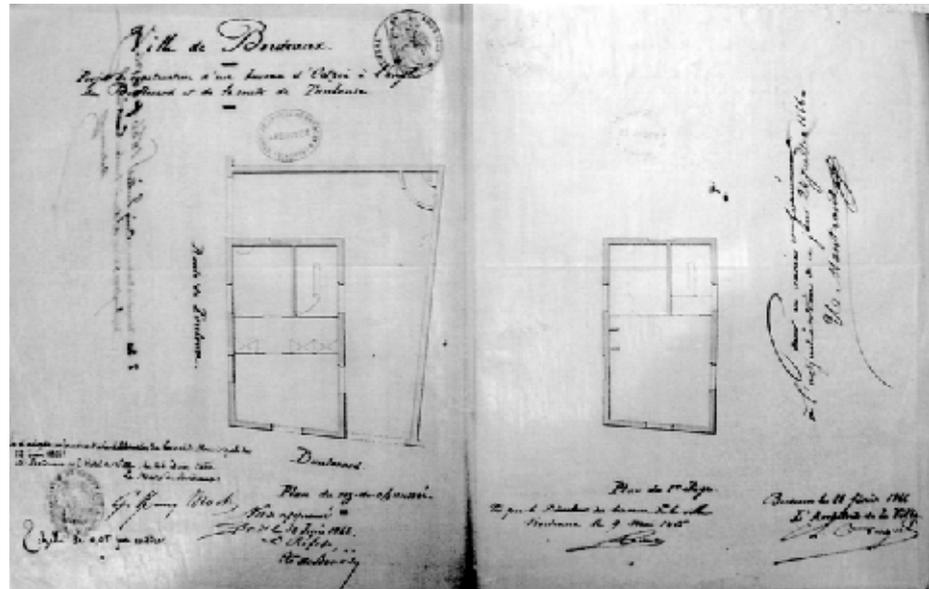
IMAGES

Façades sur le cours de la Somme et le boulevard du bureau d'octroi de la barrière de Toulouse, 25 juin 1866 (Ch. Burguet, arch.)
(AMB, 166 M 8)



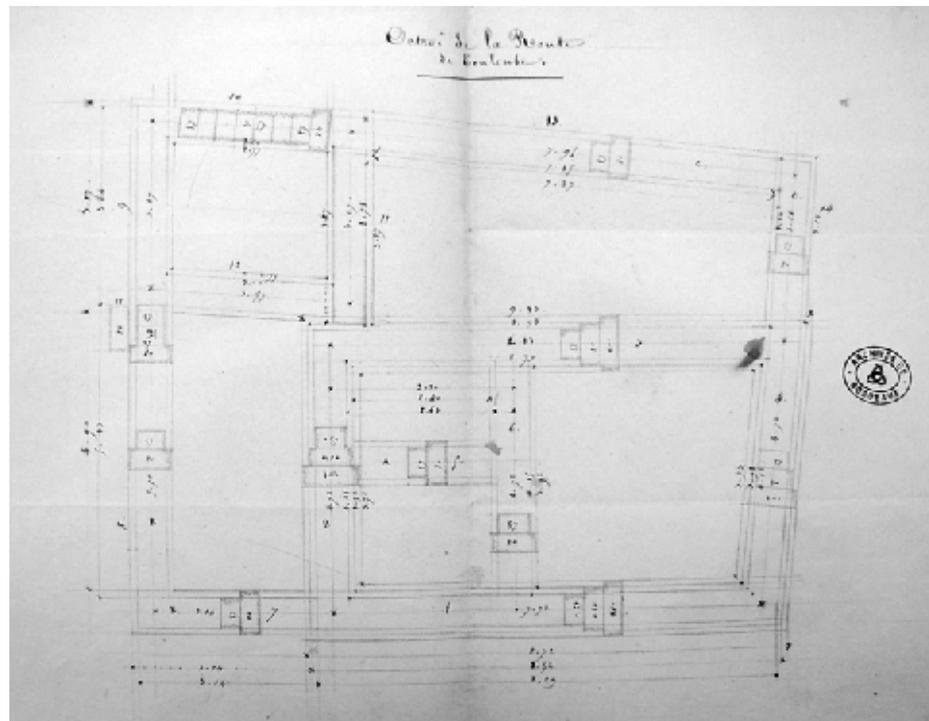
380-F1-CH0078-01

Plans du bureau d'octroi de la barrière de Toulouse, 30 juin 1866 (Ch. Burguet, arch.) (AMB, 166 M 8)



380-F1-CH0078-02

« Octroi de la Route de Toulouse » : plan des fondations du bureau d'octroi, nd, signé U Montrant et [Sidou]. (AMB, 166 M 8)



380-F1-CH0078-03

LIENS BIBLIOGRAPHIE

OA1-CL_621

SOURCES

AMB, 166 M 8, Octroi – Projet pour la construction d'un bureau d'octroi à l'angle du boulevard et de la route de Toulouse. Plan – Devis, 1866

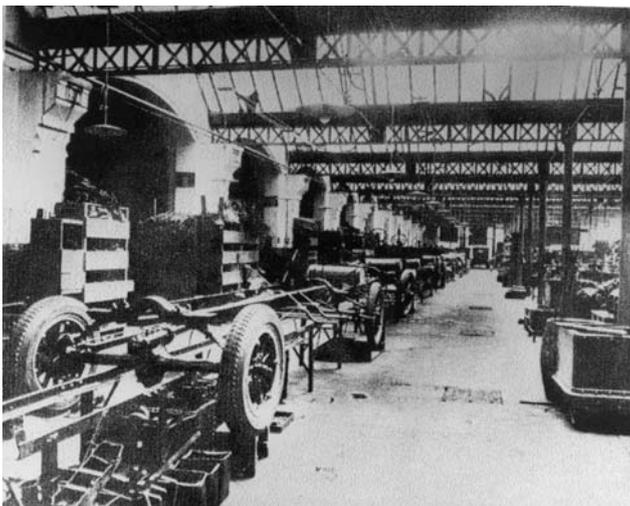
DOCUMENTS PLANIMETRIQUES

Usine Ford, vue
d'ensemble depuis l'est.
Extrait de Sud-Ouest,
janvier 1970.
(Cliché DRAC, SRI, 00
33 0250 XB)

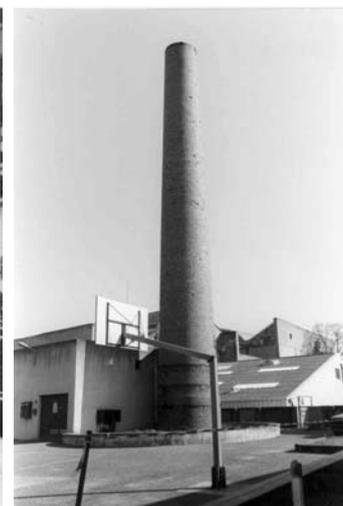


35-F1-CE0092-03

Usine Ford, atelier D :
chaîne de construction
automobile, début des
années 1920.
(Cliché DRAC, SRI, 00
33 0251 XB)



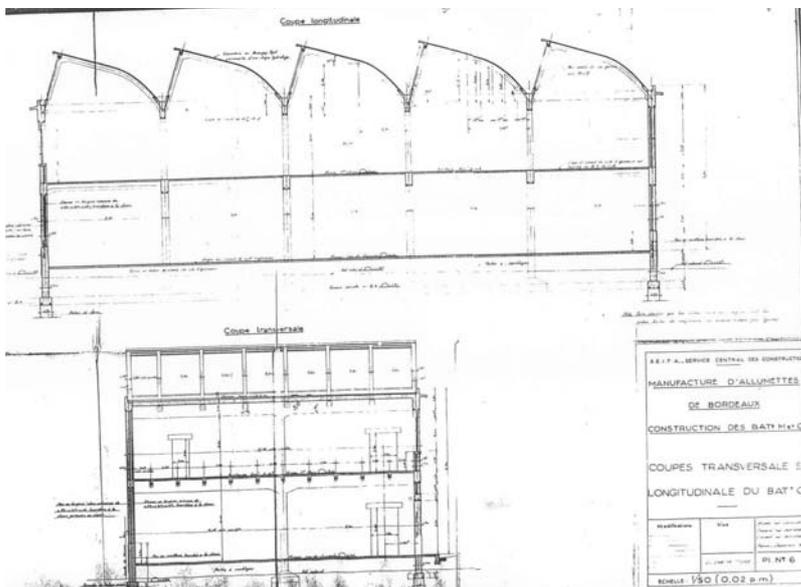
35-F1-CE0092-04



35-F1-CE0092-05

Usine Ford, cheminée de
l'usine.
(Cliché DRAC, SRI, 00
33 0264 Z)

Coupes sur les sheds
paraboliques ajoutés à la
manufacture
d'allumettes, 1943-1946.
(AMB, 50 O)



35-F1-CE0092-06

DOCUMENTS

PLANIMETRIQUES

AMB, cadastre, section dite de Bègles, 1^{ère} feuille, 1883

AMB, 50 O, boulevard Albert 1^{er}

BIBLIOGRAPHIE

CHANUC, Lucien. « La construction automobile dans notre ville : les carrossiers », *La Vie de Bordeaux*, 30 août 1975, n° 860.

GUERIN, J. B. *Des hommes et des activités autour d'un demi-siècle (1889-1957)*. Bordeaux, 1957.

RECHE, Albert. *Dix siècles de vie quotidienne à Bordeaux*. Paris : Seghers, 1983, p. 142-143.

SOURCES

AMB, 50 O, boulevard Albert 1^{er}

DRAC, SRI, dossier individuel / 33 / Bordeaux / Usine d'allumettes / PI / s. n.

DONNEES HISTORIQUES

Période de construction : Cité Gratecap : XIXe siècle
Agrandissement du garage : 1936

Maîtrise d'œuvre : Bertrand Benazet, architecte

Maîtrise d'ouvrage : Marmillon, propriétaire

COMMENTAIRES

La cité Gratecap :

La rue Grate Cap, aujourd'hui rue Ferbos, a laissé son nom à une cité donnant au n° 18, un ensemble de bâtiments de pierres à un étage, d'architecture modeste, organisé autour d'une cour.

Confrontant au nord avec le cimetière israélite, sur le cadastre de 1820-1830, cette cité est d'abord dénommée impasse, elle ouvre sur la rue et dessert quatre petites parcelles bâties côté rue, et quatre autres en cœur d'îlot, dont deux bâtiments profonds dont l'occupation nous est inconnue à cette époque. Le cadastre de 1854 est plus précis : l'impasse n'est plus mentionnée comme telle et elle semble s'être transformée en cour par la privatisation des parcelles numérotées 317 et 318 qui ont gagné un espace de cour ou de jardin sur elle, tout comme les parcelles 320 et 321. En réalité l'espace commun a toujours été divisé entre plusieurs propriétaires : on le retrouve dans le tracé actuel de la cité.

Les grandes parcelles desservies au nord sur le cadastre de la Restauration ont sensiblement évolué en 1854 : les parcelles sont divisées et densifiées côté impasse tandis qu'àuprès de l'ancien cimetière apparaît un puits : il s'agissait peut-être d'une propriété agricole.

Le grand garage :

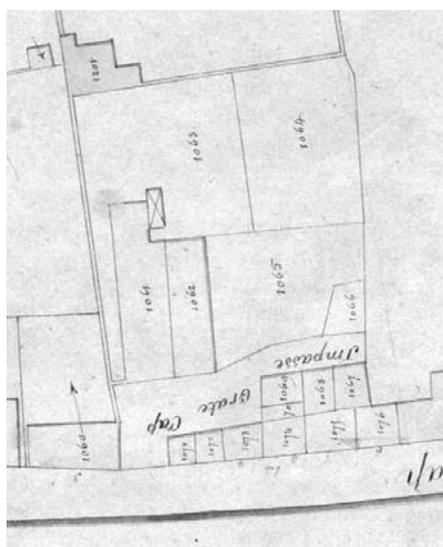
C'est sur cette vaste parcelle que s'est implanté un garage au début du XXe siècle. Contrairement à celui du 11 de la rue Furtado (le garage Niervèze), le grand garage de la rue Furtado agrandi en 1936 par l'architecte Bertrand Benazet pour son propriétaire dénommé Marmillon, ne présente pas une façade Art déco mais conserve, en la modifiant, celle du bâti ancien dans laquelle il s'est implanté. L'agrandissement de ce garage a densifié vers l'est la parcelle originelle et fermé définitivement la cité de tous côtés.

Cet ensemble dégradé, associant une architecture mineure à caractère rural sur une cour avec un garage implanté sur une grande emprise de cœur d'îlot, demeure un élément singulier dans le paysage hétérogène et décomposé de la rue Ferbos.

IMAGES

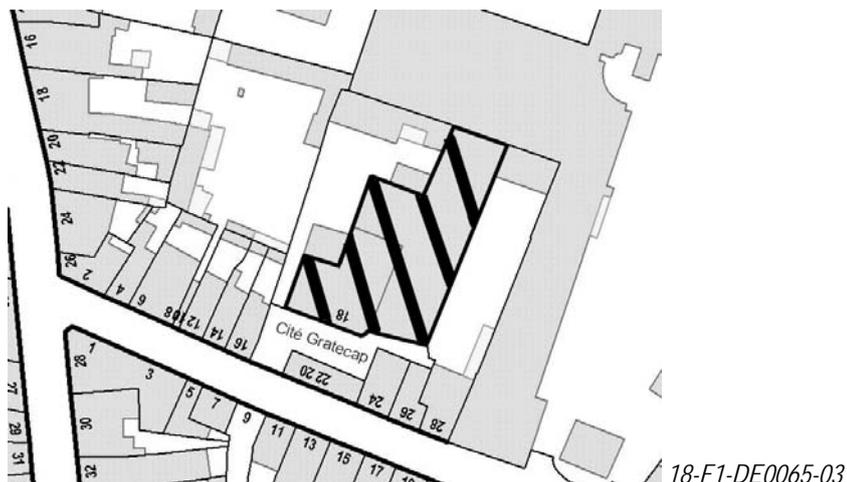
A gauche : la cité Grate Cap sur le cadastre de 1820-1830.

A droite : la même cité sur le cadastre de 1854.
(AMB, section D/2 1820-1830, section X, 1854)

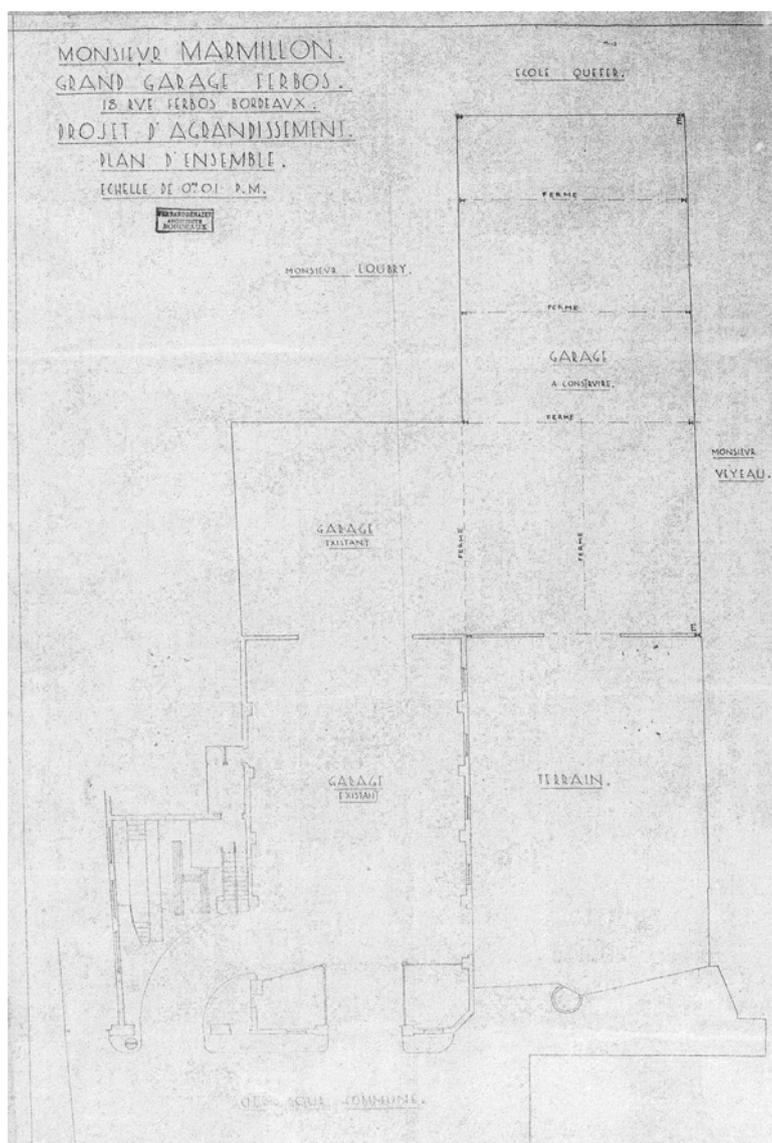


La cité Gratecap sur le cadastre actuel.

La partie hachurée figure l'ancienne propriété devenue un garage agrandi en 1936. (DDU, recensement)



Plan de l'extension du grand garage, 18 rue Ferbos, 1936 (Bertrand Benazet arch.) (AMB, 50 O)



18-F1-DE0065-04

LIENS SOURCES

11-F1-CX0008

AMB, 50 O, rue Ferbos

DOCUMENTS PLANIMETRIQUES

AMB, cadastre 1820-1830, section D, dite de Sainte-Croix, 2^{ème} feuille
AMB, cadastre 1854, section X, dite des Aliénés

RECENSEMENT DU PAYSAGE ARCHITECTURAL ET URBAIN

Date d'enquête : 04/05/2006

Fin d'enquête : 29/05/2006

IMMEUBLE BATI LE GARAGE NIERVEZE

IDENTIFIANT : 11-F1-CX0008

Adresse : 11, rue Furtado

DONNEES HISTORIQUES

Période de construction : 1929
Maîtrise d'œuvre : Niervèze, propriétaire
Maîtrise d'ouvrage : R. Duchène, architecte

COMMENTAIRES

Le tissu urbain du quartier des rues Ferbos, Jules Steeg et Furtado est propice à l'implantation d'activités artisanales (ateliers, petites manufactures) ou d'entrepôts et de garages car il se situe en limite de la frange dense et urbanisée de la ville au nord, cours de la Marne, et le faubourg industriel et ouvrier du Sacré-Cœur qui dispose de vastes emprises foncières.

L'implantation du garage Niervèze dans les années 1930 est typique de ces activités. Ce programme allie des bureaux et des garages en rez-de-chaussée et le logement du propriétaire à l'étage. La commande en est passée en janvier 1929 à l'architecte R. Duchène sur une vaste parcelle traversant l'îlot de la rue Furtado à la rue Azam. Un terrain contigu appartenant au même propriétaire et à un riverain nommé Maury permet d'agrandir le garage, en 1934, au 17 de la Furtado. Le tissu d'échoppes et de maisons de cet îlot se trouve ainsi étranglé entre trois parcelles (le 11 et le 17, plus une parcelle sans accès sur la rue qui accueille l'extension du premier garage).

La construction de 1929 témoigne du style Art déco en vogue. Le bâtiment principal sur rue est en béton armé (alors qu'à l'arrière le garage est couvert par une structure métallique) ; il présente une façade symétrique marquée par un fronton aux angles abattus où s'ouvre l'entrée principale. A droite s'ajoute une étroite travée destinée à l'accès au logement du propriétaire. Les baies aux angles coupées, le soubassement en briques, les ferronneries des garde-corps reprennent des motifs géométriques. Des rideaux ondulés, un portail coulissant, des volets roulant ou encore une grille articulée témoignent du langage décoratif de cette époque, tout comme la calligraphie du mot « Garage » inscrit sur le fronton qui masque la toiture depuis la rue, et donne plus de hauteur à ce bâtiment qui n'a qu'un étage au-dessus de son rez-de-chaussée entresolé.

Le niveau d'activité présente un plafond à près de 5 m de hauteur. Ce volume est éclairé par un jeu de 4 baies en entresol qui apportent de la lumière même lorsque les rideaux opaques sont fermés. Le grand hall d'entrée carré dessert à gauche un bureau et le local des distributeurs et à droite un vaste magasin d'exposition.

L'habitation à l'étage est desservie par un couloir en fond de bâtiment, parallèle à la rue. La disposition intérieure des pièces est décalée de la composition de la façade sur rue marquée par son balcon central. Les pièces sont éclairées par des baies situées en angle et non sur le milieu des pans de murs (salle à manger et chambres), les conduits de quatre cheminées participent à la régularité de la composition de la façade sur rue.

Ce bâtiment témoigne des anciennes activités économiques de ce quartier et de son architecture Art déco particulière, complément de celle de l'habitat de maisons de ville ou d'échoppes du même style. Bien que peu monumental, ce garage apparaît comme un élément urbain rare et remarquable pour cette période, d'autant qu'il ouvre sur une grande parcelle toujours disponible et traversante en cœur d'îlot.

IMAGES

Le terrain Niervèze et Maury entre la rue Furtado et la rue Azam, 1934.

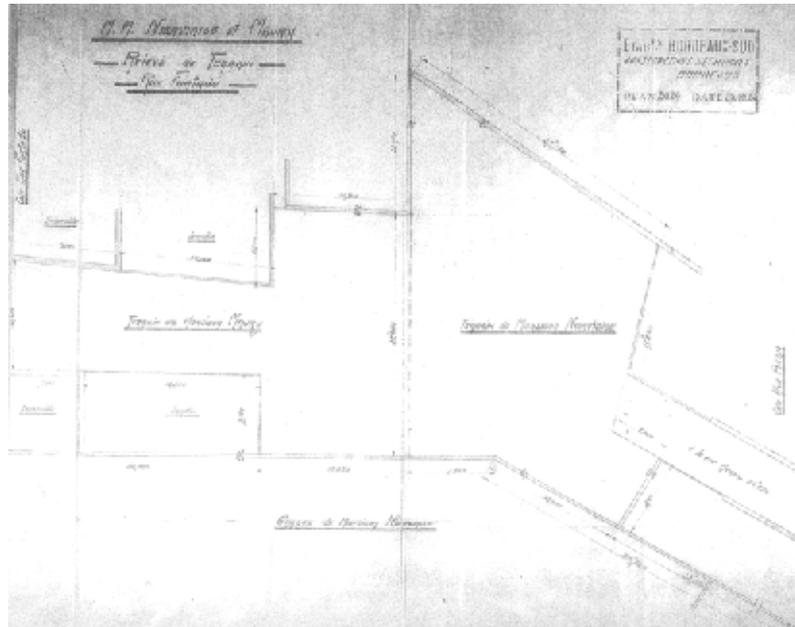
En noir, les bâtiments existant en 1934, en hachuré, un passage conduisait à la rue Azam.

(AMB, 50 O et fond de plan cadastral contemporain)



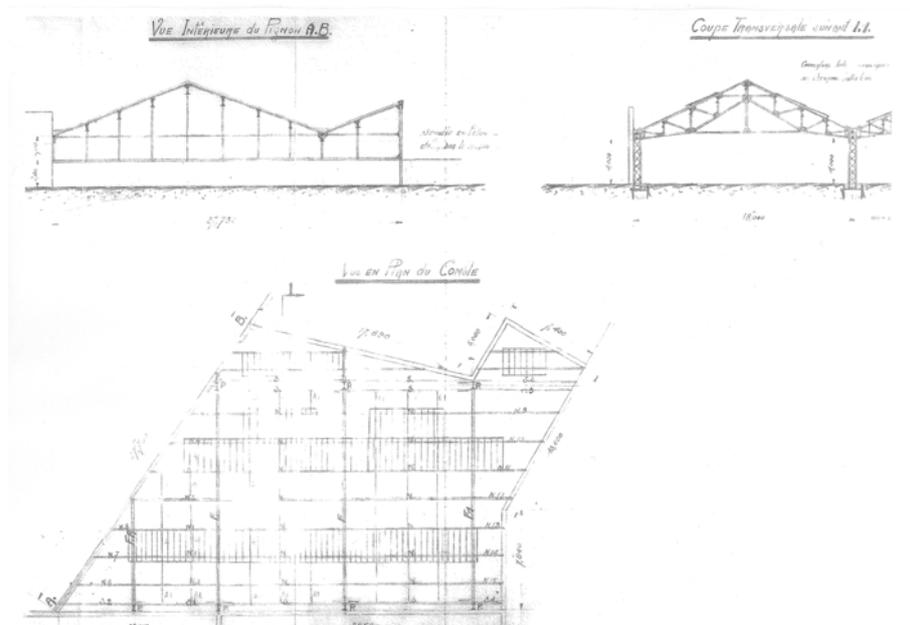
11-F1-CX0008-01

Agrandissement du garage sur les terrains Niervèze et Maury, Etablissements Bordeaux-Sud, constructions métalliques, 1934. Plan du terrain. (AMB, 50 O)



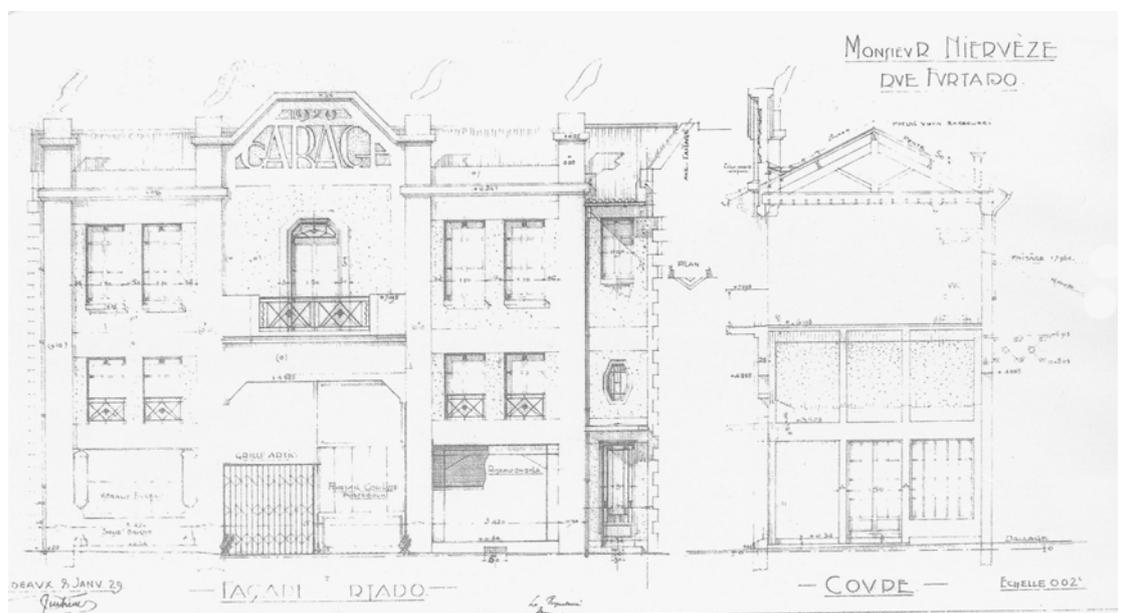
11-F1-CX0008-02

Agrandissement du garage sur les terrains Niervèze et Maury, Etablissements Bordeaux-Sud, constructions métalliques, 1934. Plan et coupes. (AMB, 50 O)



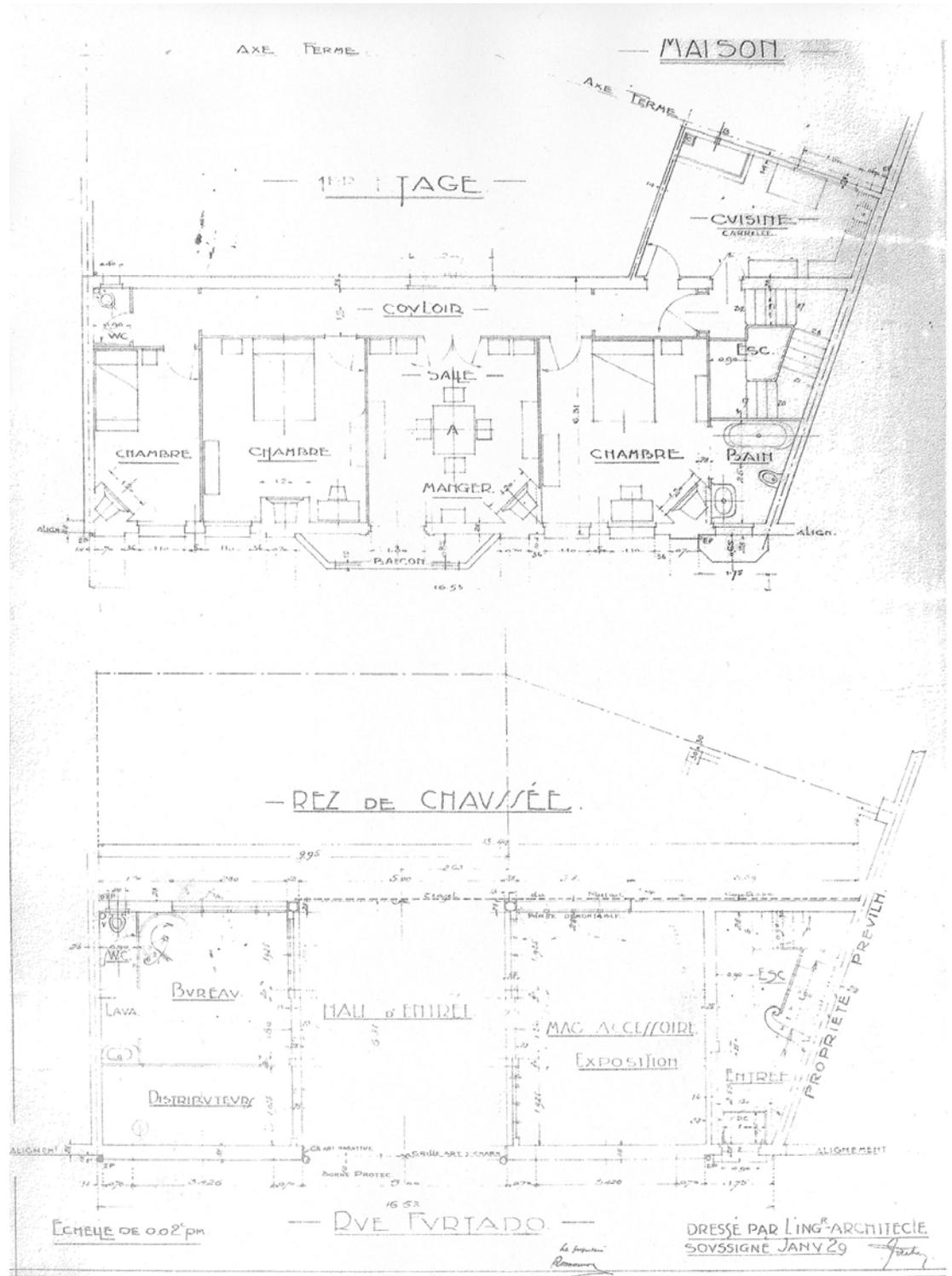
11-F1-CX0008-03

Élévation et coupe du 11 rue Furtado, R. Duchène arch., 1929. (AMB, 50 O)



11-F1-CX0008-04

Plan de la maison (au premier étage) et des bureaux (au rez-de-chaussée) de l'entreprise Niervèze, R. Duchène arch., 1929. (AMB, 50 O)



11-F1-CX0008-05

LIENS
BIBLIOGRAPHIE

18-NB1-DE0065

SOURCES

AMB, 50 O, rue Furtado

DOCUMENTS PLANIMETRIQUES

DONNEES HISTORIQUES

Période de
construction :
Maîtrise d'œuvre :
Maîtrise d'ouvrage :
COMMENTAIRES

Construction : 1901

Agrandissement : 1908

(B.) Hauret, entrepreneur

Privée : coopérative de boulangerie Bordeaux-Midi

Le projet de construction de cette boulangerie est déposé en 1901 par l'entrepreneur Hauret, très actif à Bordeaux. Les locaux occupent une parcelle large et profonde à l'angle de la rue Amédée Saint-Germain. Le bâtiment d'un étage et cinq travées prévu par l'entrepreneur fut réalisé quelque peu différemment : on ne trouve de correspondances avec la façade actuelle que dans les plans déposés sept ans plus tard par le même entrepreneur pour l'agrandissement de la boulangerie coopérative du Midi, qui semble bien avoir alimenté les quartiers sud de Bordeaux avant sa disparition.

Le projet de 1901 disposait sur la rue un magasin, une salle à manger, une cuisine et une souillarde ainsi qu'un WC ainsi qu'un passage cochère qui permettait d'accéder à la cour à l'arrière de laquelle se trouvaient les écuries, la fournière (le fournil) et le magasin à bois. Une remise à voiture et un autre WC donnaient sur la cour. A l'étage, le logement (du gérant ?) contenait 3 chambres, lavabo et WC mais aussi une salle et un bureau du conseil d'administration de la coopérative.

La façade du 1 rue Bauducheu montre un fronton plat au nom de la coopérative couronnant trois travées. Les cartouches d'angle portent les dates (1899-1901) ; les travées sont marquées par quatre guirlandes sculptées en saillie. Le rez-de-chaussée est marqué par la grande baie du magasin et la porte cochère, situés finalement au centre et à gauche de la façade, et soutenus par des poutres métalliques marqués.

En 1908 une annexe est adjointe à la boulangerie principale sur la parcelle adjacente au 57 rue Amédée Saint-Germain. La façade de rez-de-chaussée s'ouvrait selon les mêmes principes que sa voisine : avec une porte cochère et un petit fronton semi-circulaire marqué « annexe n°1 ».

L'adjonction de cette construction permit d'ajouter un second four en fond de la nouvelle parcelle, en déplaçant l'ancien magasin à bois sur la rue, en transférant l'ancienne remise des petites voitures des livreurs pour agrandir l'ancienne boutique.

L'annexe a aujourd'hui disparue et a été remplacée par une construction sans intérêt ; la parcelle primitive de la rue Bauducheu conserve en revanche son architecture passée, y compris le bâtiment en fond de parcelle.

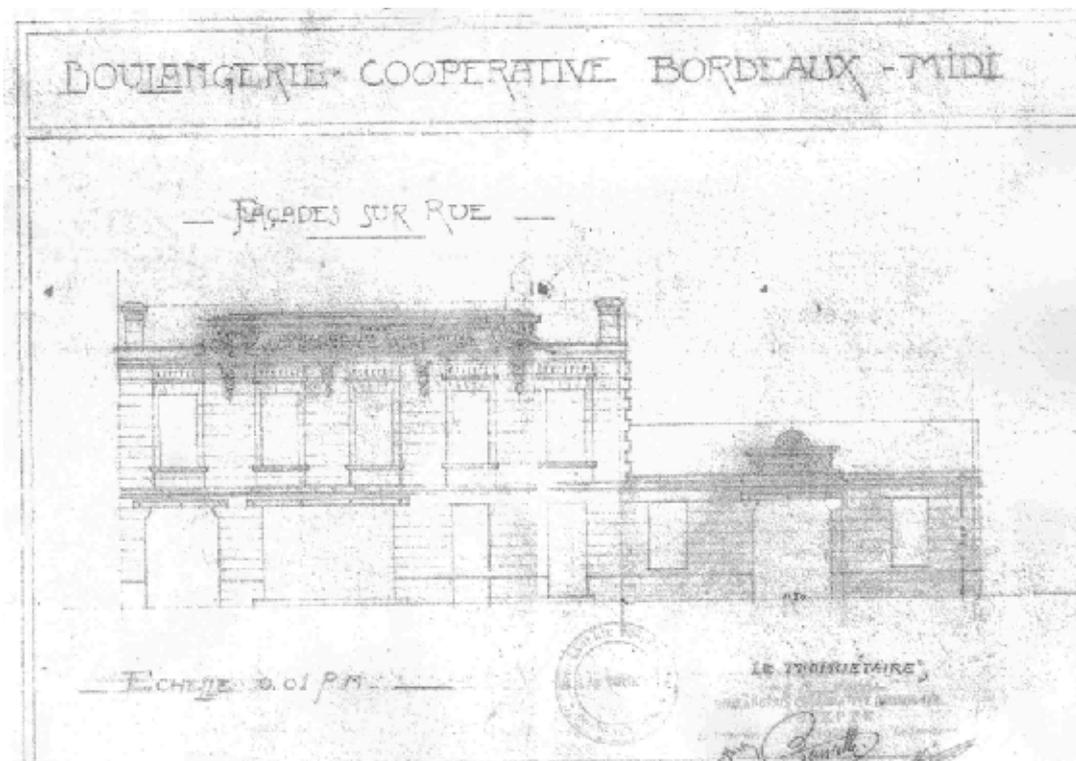
IMAGES

Projet de construction
de boulangerie, sn,
rue Bauducheu
(Hauret, entr.)
(AMB, 50 O)



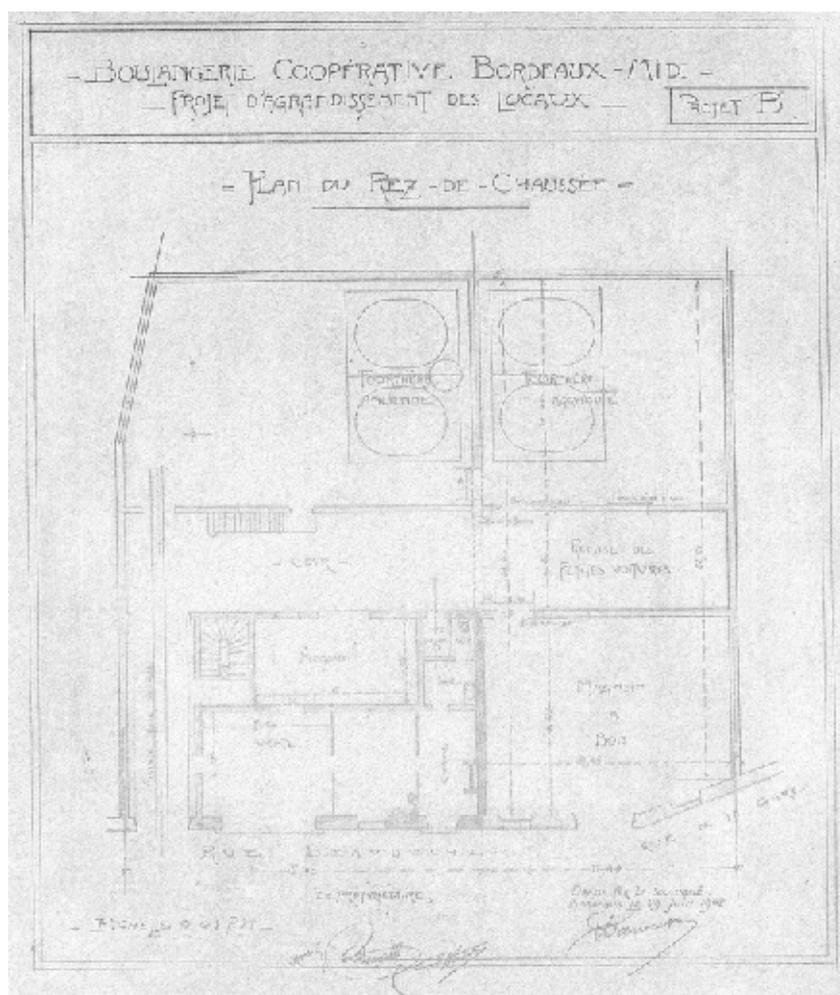
1-F1-CW0154-01

Boulangerie
coopérative
Bordeaux-Midi. Projet
d'agrandissement des
locaux, façade, rues
Bauducheu et de la
Gare, 1908 (Hauret,
entr.)
(AMB, 50 O)



1-F1-CW0154-02

Boulangerie
coopérative
Bordeaux-Midi. Projet
d'agrandissement des
locaux, plan, rues
Bauducheu et de la
Gare, 1908 (Hauret,
entr.)
(AMB, 50 O)



1-F1-CW0154-03

LIENS
SOURCES

OA1-CW_356

AMB, 50 O

RECENSEMENT DU PAYSAGE ARCHITECTURAL ET URBAIN

Date d'enquête : 15/03/2006
Fin d'enquête : 04/05/2006

IMMEUBLE BATI

IDENTIFIANT : 25-F1-DK0034

LE CAFÉ DU LEVANT

Adresse : 25, rue Charles Domercq

DONNEES HISTORIQUES

Date de construction : 1923 agrandissement et transformation de l'établissement
Maîtrise d'œuvre : A. Prévot (arch.)
Maîtrise d'ouvrage : Privée (Ducos pro.)

COMMENTAIRES

A. Prévot réalise ici, sur un établissement hôtelier existant, un aménagement de premier ordre qui demeure un témoignage tardif de l'Art nouveau à Bordeaux, face à la gare. Le petit immeuble d'origine est surmonté d'un fronton arrondi en éventail, de mosaïques orange, jaune et bleu. Ces couleurs se retrouvent pour l'écriture des lettres du restaurant en façade.

Le fronton permet de donner à ce bâtiment de faible hauteur un peu plus d'importance sur la façade urbaine de la gare, et de le raccorder aux immeubles voisins, plus hauts que lui. Les travées sont marquées de nombreux motifs décoratifs mêlés à la mosaïque ; on note quelques différences entre l'autorisation de voirie déposée et les décors réalisés.

Des motifs de bronze (ou de fonte de fer) en relief sont appliqués sur la façade : atlantes, volutes et rosaces. La marquise est modifiée.

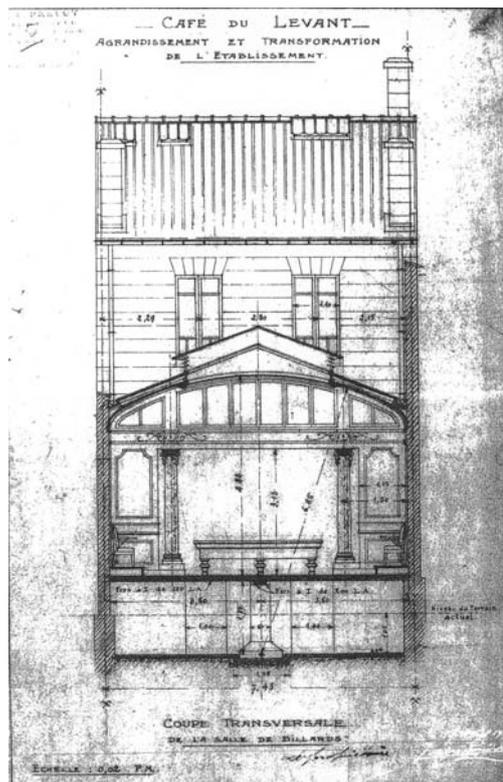
L'arrière de cette parcelle, donnant sur la rue Saint-Vincent de Paul, est traité d'abord comme un portail (peut-être un accès auto), avec le même fronton publicitaire que celui de la rue de la Gare (aujourd'hui ce portail est transformé en façade).

Le projet est organisé en plan comme une étroite mais profonde extension en fond de parcelle. Au rez-de-chaussée est créée une salle de billard largement éclairée par des verrières de fer et reposant sur un sol de béton armé. La salle de billard est portée par des colonnes ioniques supportant une verrière en anse de panier. Ce bâtiment emploie largement les matériaux modernes.

A l'étage un appartement est créé pour le propriétaire qui dispose d'une vaste chambre, d'une autre pour les « demoiselles », vraisemblablement ses deux filles, d'une vaste salle de bain et d'un cabinet de toilette ; enfin d'une cuisine et d'une salle à manger.

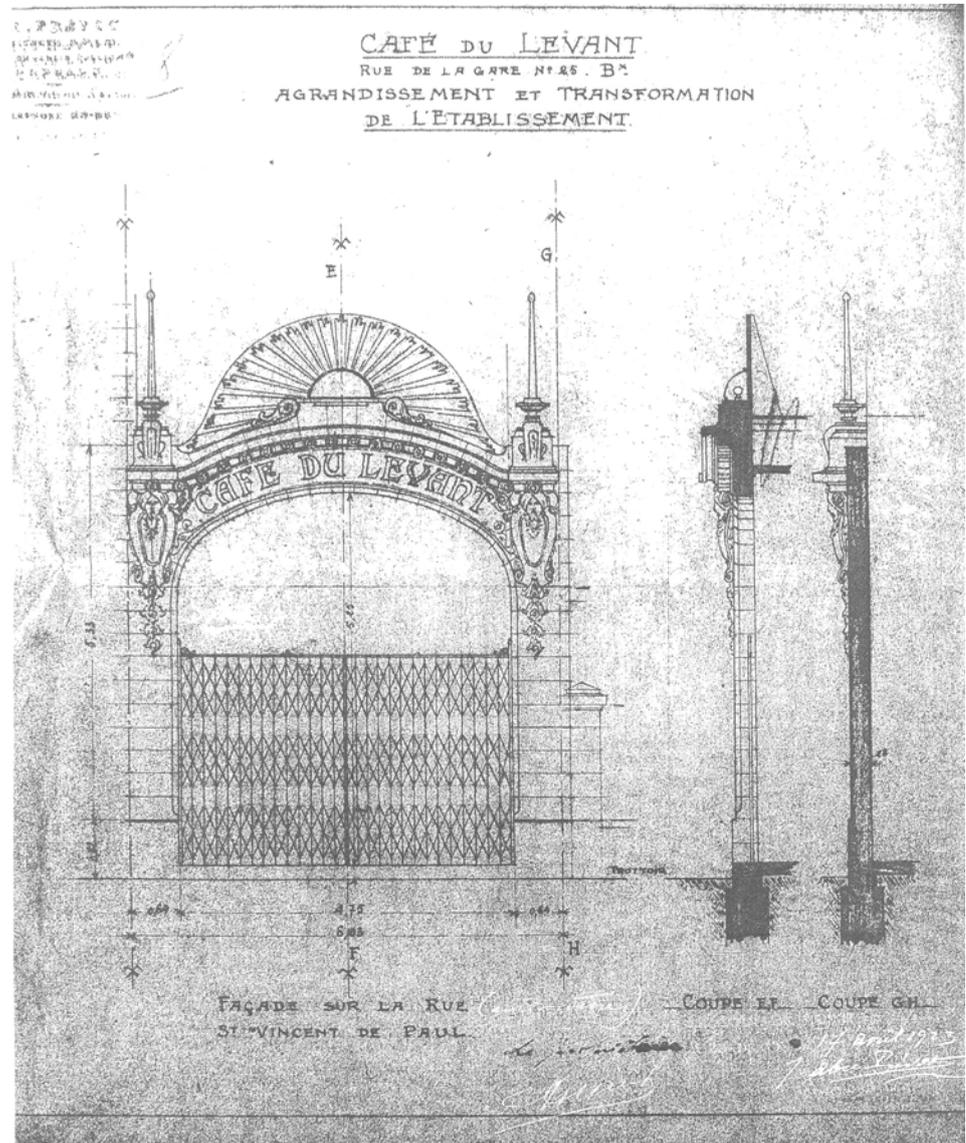
IMAGES

A gauche, coupe sur la
salle de billard.
(AMB 50 O)



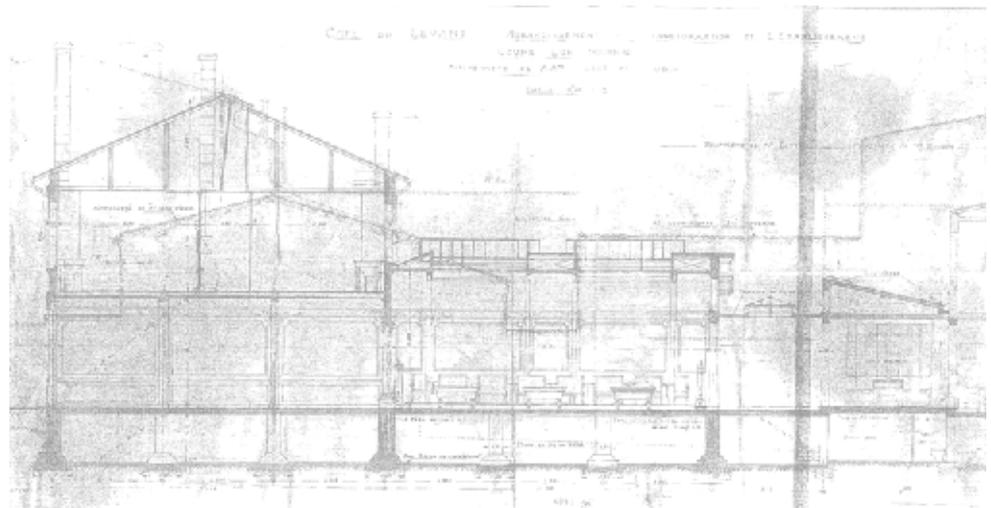
25-F1-DK0034-01

Elévation du portail, rue
Saint-Vincent-de Paul.
(AMB 50 O)



25-F1-DK0034-02

Coupe en long sur
l'extension.
(AMB 50 O)



25-F1-DK0034-03

BIBLIOGRAPHIE

COUSTET, Robert, SABOYA, Marc. **Bordeaux le temps de l'histoire Architecture et urbanisme au XIXe siècle (1800-1914)**. Bordeaux : Mollat, 1999, p. 251, 262.

SOURCES

AMB, 50 O, autorisations de voirie rue de la Gare

RECENSEMENT DU
PAYSAGE
ARCHITECTURAL ET
URBAIN

Date d'enquête : 15/06/2006

Fin d'enquête : 29/06/2006

IMMEUBLE BATI

IDENTIFIANT : 232-F1-DK0068

Adresse : 230-232, cours de la Marne

DONNEES HISTORIQUES

Période de construction : 1897
Maîtrise d'œuvre : J. Propin, entrepreneur
Maîtrise d'ouvrage : Baillet, propriétaire

COMMENTAIRES

Edifié par un entrepreneur méconnu, J. Propin cette maison massive d'un style classique alourdi de la fin du XIXe siècle présente une imposante façade de deux étages surmontés d'un haut entablement (dans l'autorisation de voirie déposée en 1897) mais en réalité marqué d'une forte corniche à denticules et modillons surmontée d'une balustrade. Le premier niveau est marqué d'un balcon filant sur les cinq travées et d'une alternance palladienne de lourds frontons cintrés et triangulaires. Des cartouches scandent les baies au second.

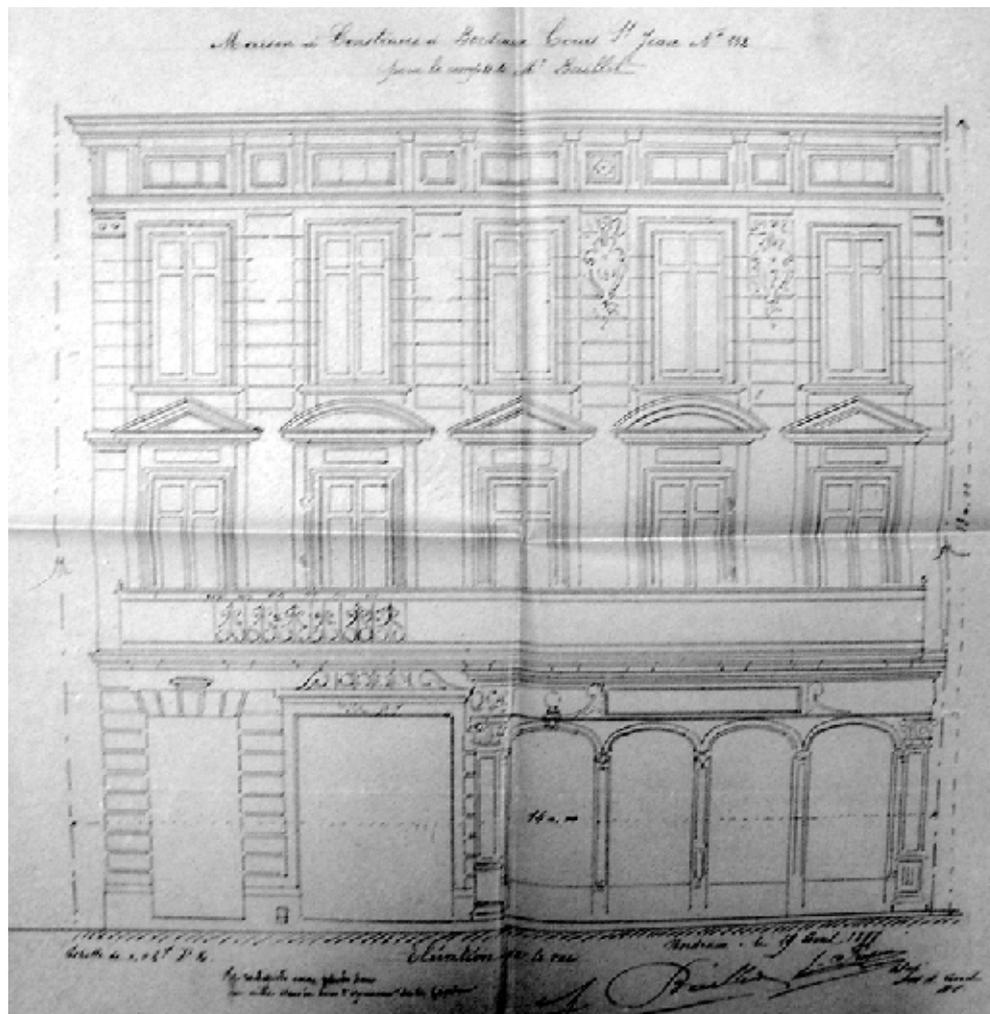
Contrairement au plan déposé, cette maison fut construite à l'inverse symétrique en rez-de-chaussée, le commerce se retrouvant à gauche et non à droite sur la façade. Deux souches cheminées en débord de la balustrade apparaissent également en réalité et par sur le dessin : ces libertés étaient accordées du moment qu'elles ne nuisaient pas à la sécurité de la rue.

On notera le soin apporté à la devanture (disparue) encadrée de pilastres corinthiens et marquée d'un cartouche qui évoque un peu l'Art nouveau.

Ce vaste immeuble cossu témoigne de l'essor de la construction et des commerces au bas du cours Saint-Jean au tournant du XXe siècle. Contemporain de la construction de la nouvelle gare, il illustre le développement des activités de ce quartier à la Belle Epoque.

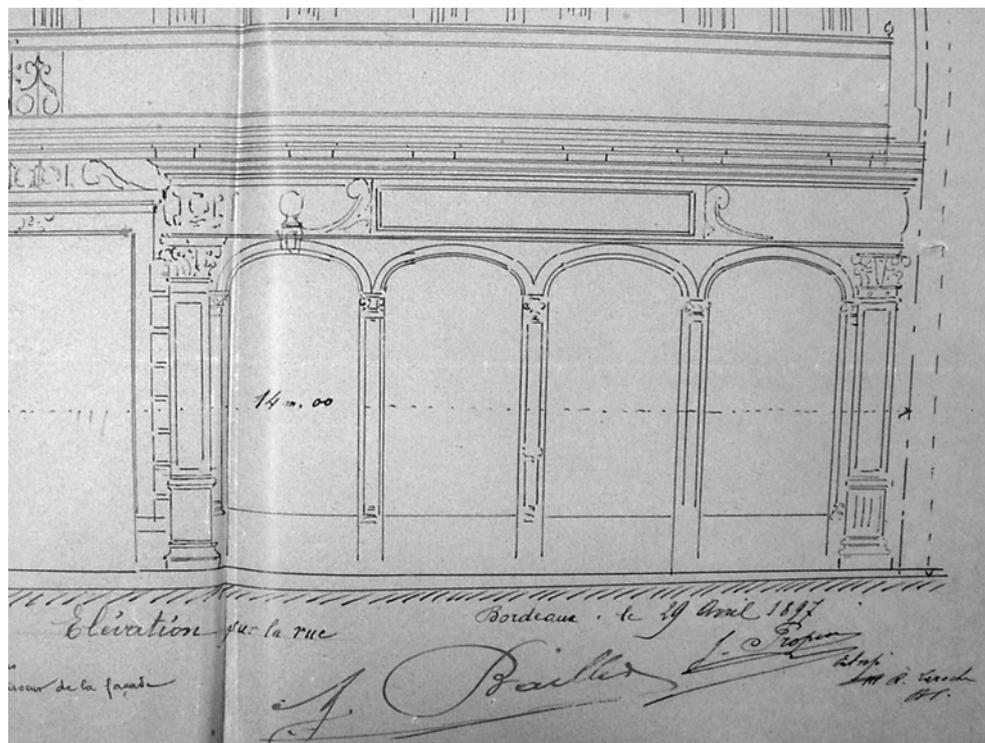
IMAGES

Elévation, 230-232
cours Saint-Jean,
1897 (J. Propin, entr.)
(AMB, 50 O 1534)



232-F1-DK0068-01

Détail sur la
devanture, 230-232
cours Saint-Jean,
1897 (J. Propin, entr.)
(AMB, 50 O 1534)



232-F1-DK0068-02

LIENS
SOURCES

OA1-DC_34

AMB, 50 O 1534, cours Saint-Jean, n° 151 à fin

DONNEES HISTORIQUES

Date de construction :	1901-1902
Maîtrise d'œuvre :	Pierre Durand, architecte Champeaux frères, entrepreneurs
Maîtrise d'ouvrage :	Bustanet, propriétaire

COMMENTAIRES

Situation :

Le cœur de l'îlot compris entre les rues Ferbos (Gratte-Cap), de Bègles, Jules Steeg (prolongement de la rue Lafontaine) et la place Dormoy est marqué par une grande emprise centrale où figure dès les années 1820-1830 une propriété de plaisance caractérisée par son parc et sa maison de maître. L'urbanisation puis la fermeture de cet îlot au sud n'est achevée qu'au début du XIXe siècle. Les constructions les plus remarquables de cet îlot – et surtout l'hôtel particulier du 37 rue Ferbos - sont réalisées par le même architecte Pierre Durand. Cet architecte qui exerce uniquement en libéral est spécialisé pour une clientèle bourgeoise ou aisée et son agence construit de nombreuses maisons à Bordeaux, notamment sur les boulevards. Il est singulier qu'il construise dans ce quartier réputé modeste une maison à l'architecture d'allure classique mais dont les motifs sont lourds, gras et fluides (le n° 37, 1902), ainsi que deux maisons qui illustrent un modern style local timide, aux 27-29 (en 1885) et au 47, en 1905.

Quatre maisons particulières :

- Le 37 est un hôtel particulier bâti entre fin 1901 et terminé en 1902 pour un propriétaire nommé Bustanet. La maison s'ouvre sur quatre façades : au nord sur la rue, à l'ouest sur le passage cocher, les deux autres façades communiquent largement avec le jardin. Le plan de rez-de-chaussée est exclusivement réservé au séjour et à la réception tandis que l'étage est réservé aux chambres et le sous-sol et le comble aux domestiques. Le nombre de pièces et leur nom au rez-de-chaussée témoignent de la vie bourgeoise de cette maison : on entre par un vestibule qui dessert à gauche le salon et une bibliothèque donnant sur la rue avant d'atteindre le grand escalier. Un quart du plan de la maison est consacré à une très grande salle à manger d'angle complétée d'un côté d'une véranda en bow-window et de l'autre d'une petite salle à manger qui s'étend elle-même sur le jardin comme une véranda. Un escalier extérieur permet d'accéder à la cuisine par l'office. Cet hôtel ne se définit pas seulement par sa façade sur rue mais bien par ses quatre façades hiérarchisées et sa volumétrie irrégulière qui mettent en valeur l'édifice dans son jardin et par rapport à la rue.

- Les numéros 27-29 (et le n° 25) sont bâtis pour un même client : mais seuls les plans de la maison U. Genevière sont signés par Durand au 29 en 1885 tandis que l'usine de carrelages de ce propriétaire se situe au 25 (la façade en est modifiée en 1923 pour favoriser l'accès des camions dans l'usine ; ce bâtiment a disparu). La maison Genevière présente un passage cocher qui dessert une cour ; le rez-de-chaussée est exclusivement réservé à l'activité professionnelle du propriétaire : il accueille le logement du concierge, un bureau, une cuisine et un local pour les employés. Le premier et le second sont réservés à une habitation plutôt modeste dont l'accès se fait indépendamment depuis la rue par un escalier ovale. On note cependant un confortable salon, une salle à manger, cinq chambres (dont deux au second) ainsi qu'une chambre de domestique. Cette disposition intérieure de l'édifice se retrouve en façade : le nom de l'entreprise est inscrit sur le passage cocher soutenu par un poitrail métallique ; une inscription décorée le rappelle aussi à gauche de la porte d'entrée. L'étage noble est marqué par trois travées asymétriques scandées de pilastres à volutes. Le comble n'est pas visible depuis la rue ; cette maison dispose également d'un sous-sol. La maison contiguë, au 27, présente le même décor de façade qui ne figure pas sur l'autorisation de voirie déposée par l'architecte. Cette maison fut vraisemblablement bâtie en même temps, pour la famille ou dans un but locatif.

- Le 47 est une maison bâtie par Durand entre 1904 et 1905. La parcelle assez large et profonde est divisée en deux dans le sens de la longueur ; la façade de la maison n'occupe que la moitié de la parcelle sur la rue, un mur de clôture aveugle ferme le jardin sur la rue et la façade principale s'ouvre sur le jardin à l'ouest. Le plan du rez-de-chaussée est traversant entre le vestibule, le salon (sur la rue), la salle à manger en partie centrale et la cuisine au fond. Un couloir aveugle est ménagé au long du

mitoyen, qui permet de relier toutes les pièces entre elles. La façade sur rue est la moins ostentatoire ; asymétrique et composée de deux travées, elle présente un assemblage de pierres de taille et de briques sur les appuis de fenêtres. Une baie aveugle composée de la même façon surplombe la porte d'entrée. La façade sur le jardin est la plus soignée ; elle se devine depuis la rue avec ses avant toits marqués de lambrequins et une alternance de pierres et de briques qui rappellent l'architecture balnéaire locale.

L'ensemble réalisé ici par Pierre Durand forme une aération remarquable dans le paysage de la rue Ferbos en dévoilant le cœur d'îlot et ses jardins. La discontinuité des alignements, la présence végétale et l'utilisation de trois répertoires stylistiques différents témoignent de l'adresse et de l'habileté de cet architecte à composer, sur un écart de vingt années, un morceau de rue qui répond aux goûts et aux besoins spécifiques de chacun de ses clients.

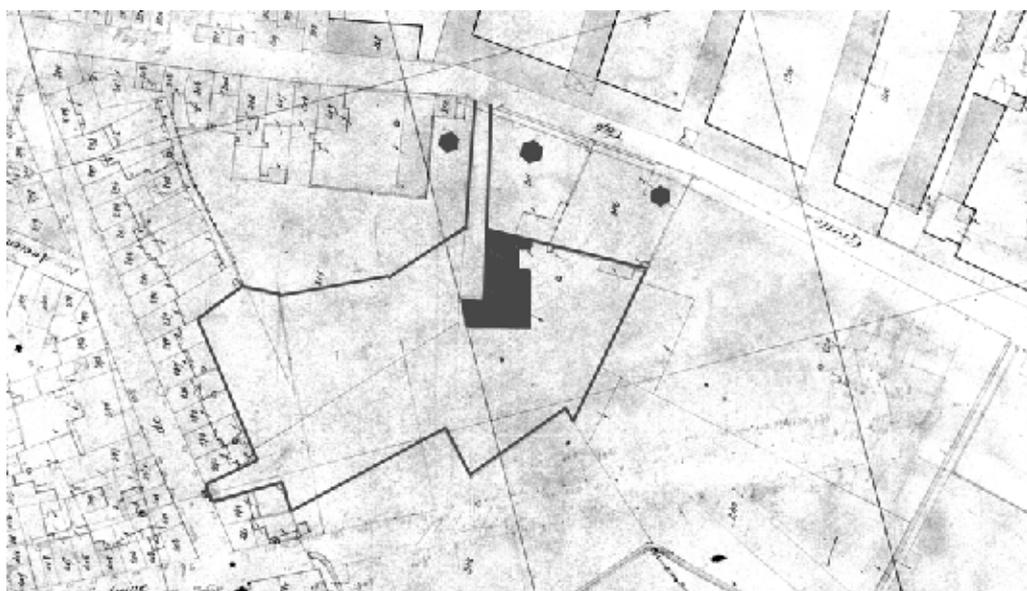
IMAGES

L'urbanisation de cet îlot débute à l'angle du carrefour de la rue Gratte-Cap et du chemin de Bègles. Une seule propriété en retrait d'alignement conservera ses abords qui formeront le cœur de l'îlot. (AMB, extrait du plan cadastral section E dite de Saint-Vincent, 1^{ère} feuille, 1820-1830)



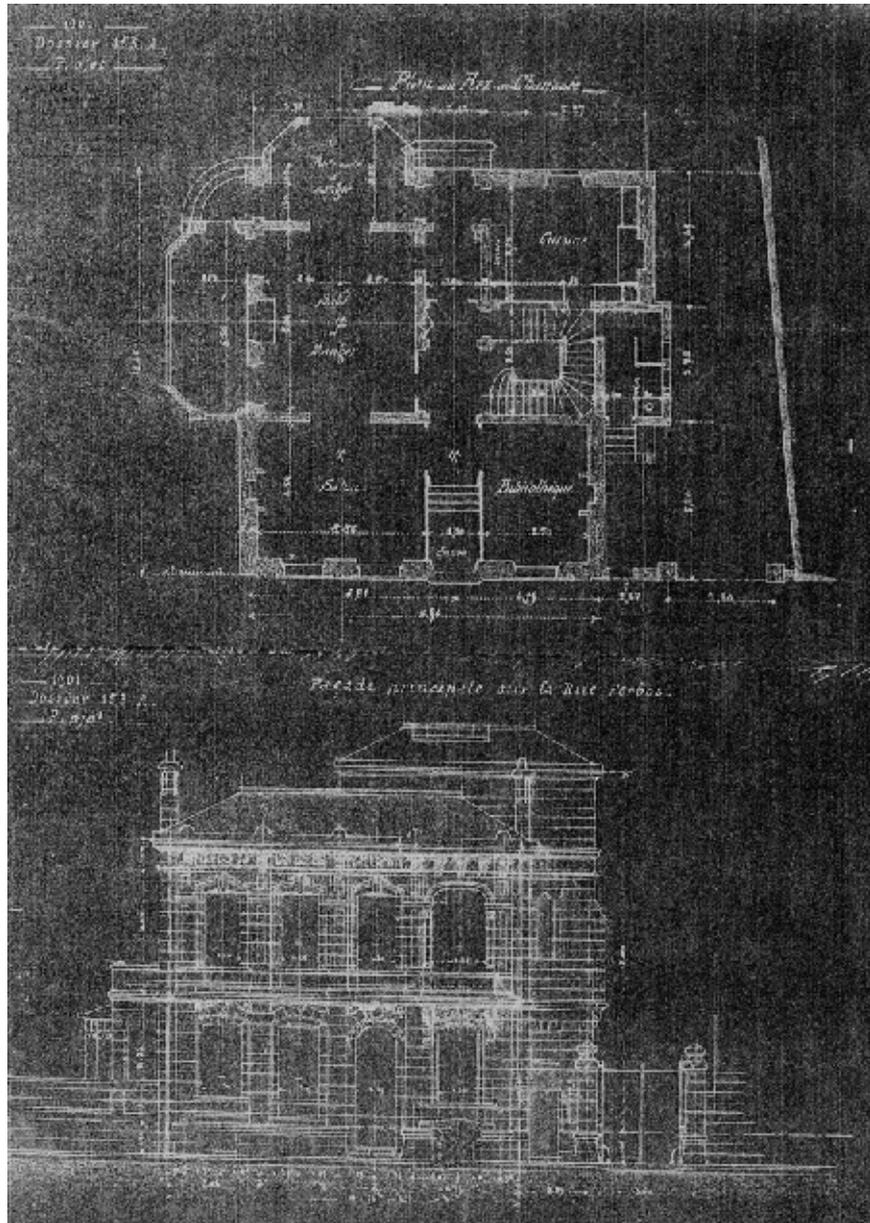
37-F1-DA0135-01

L'îlot compris entre les rues Ferbos, Jules Steeg, de Bègles et la place Dormoy sur le cadastre de 1854. En foncé, la maison de plaisance et son accès dans le cœur d'îlot. Les points illustrent, de gauche à droite, les implantations des numéros 25-27, 37 et 47. (AMB, extrait de la section X, dite des Aliénés)



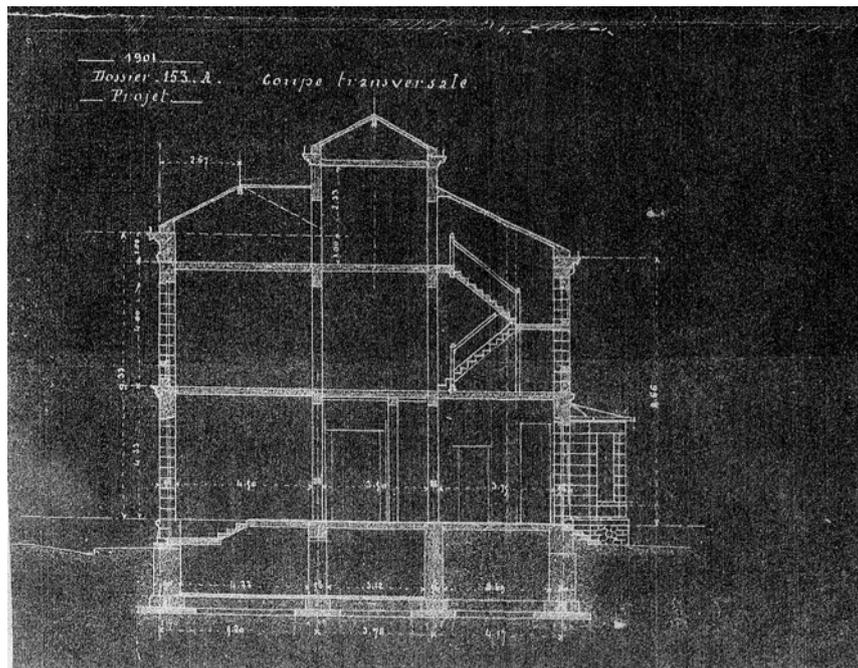
37-F1-DA0135-02

Plan du rez-de-chaussée
et façade sur rue du 37
rue Ferbos, Pierre
Durand arch., 1901.
(AMB, 50 O)



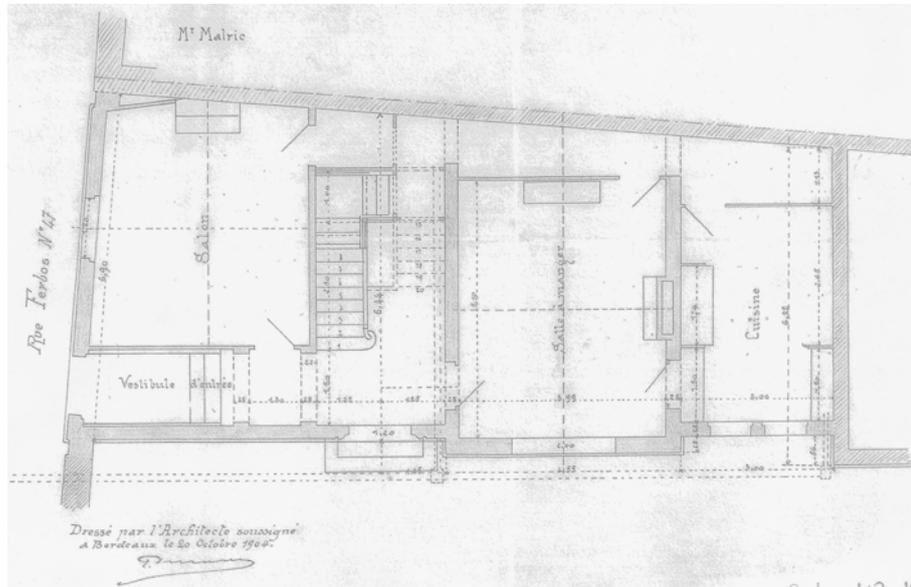
37-F1-DA0135-03

Coupe du 37 rue Ferbos,
Pierre Durand arch.,
1901.
(AMB, 50 O)



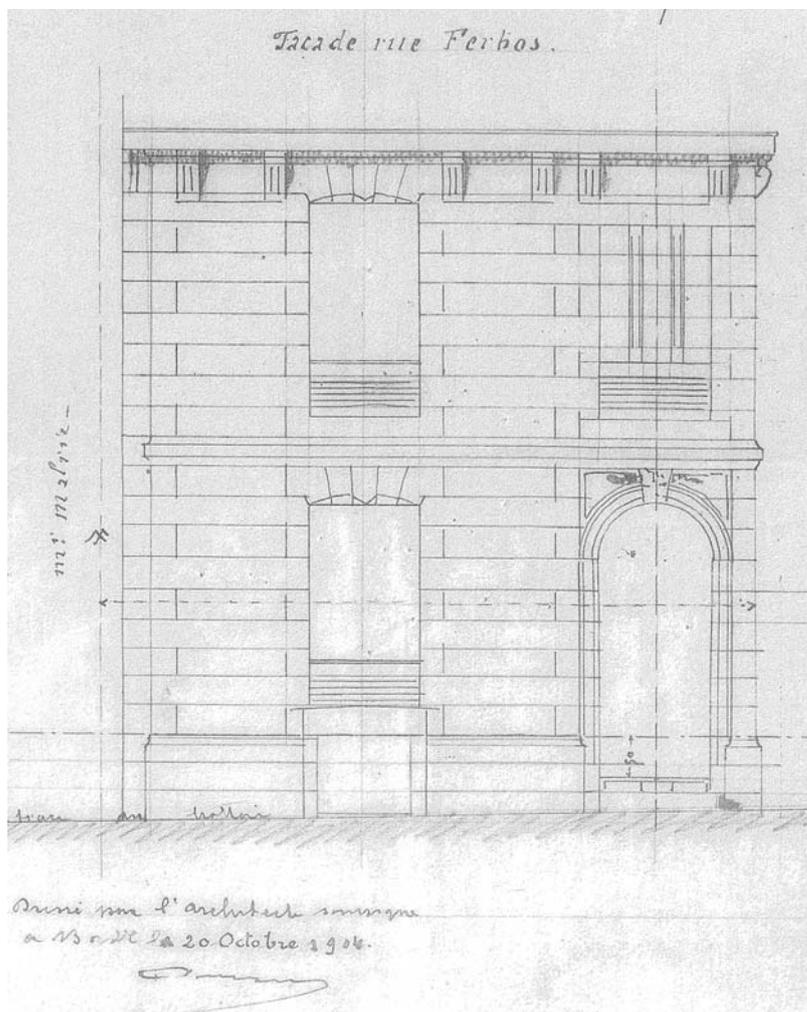
37-F1-DA0135-04

Plan du rez-de-chaussée
du 47 rue Ferbos, Pierre
Durand arch., 1904.
(AMB, 50 O)



37-F1-DA0135-07

Façade du 47 rue
Ferbos, Pierre Durand
arch., 1904.
(AMB, 50 O)



37-F1-DA0135-08

25-F1-DA0169 / 29-F1-DA0136 / 47-F1-DA0175

LIENS
BIBLIOGRAPHIE

COUSTET, Robert, SABOYA, Marc. **Bordeaux, le temps de l'histoire Architecture et urbanisme au XIXe siècle (1800-1914)**. Bordeaux : Mollat, 1999, p. 124, 150, 152-153, 166.

SOURCES

AMB, plan cadastral, section E, dite de Saint-Vincent, 1^{ère} feuille, 1820-1830
AMB, plan cadastral, section X, dite des Aliénés, 1854
AMB, 50 O, rue de Ferbos

RECENSEMENT DU PAYSAGE ARCHITECTURAL ET URBAIN

Date d'enquête : 21/04/2006
Fin d'enquête : 29/05/2006

IMMEUBLE BATI

IDENTIFIANT : 27-F1-CW0086

Adresse : 27, rue Pelleport

DONNEES HISTORIQUES

Date de construction : (1879) surhaussement : 1914
Maîtrise d'œuvre : Privée
Maîtrise d'ouvrage : Privée

COMMENTAIRES

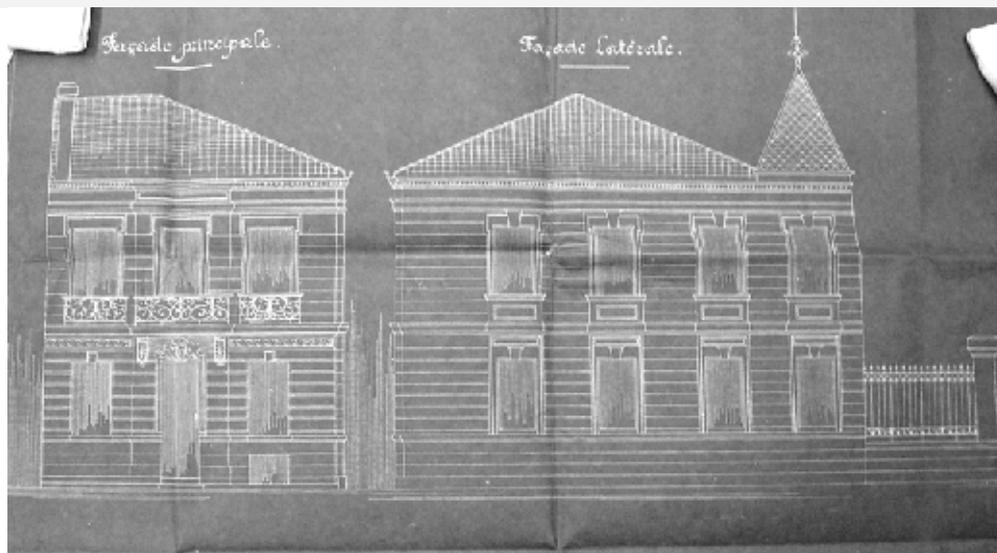
Le 27 de la rue Pelleport est une maison d'angle intéressante qui se raccorde fort bien à la séquence architecturale du 29 puis des 31-39, car ses niveaux et ses bandeaux sont exactement à la même hauteur, bien qu'elle soit antérieure au 29 (1914) et que son style architectural soit différent, notamment sa couverture d'ardoise. Cette maison fut bâtie à l'emplacement d'une échoppe simple construite en 1879 puis profondément remaniée, à telle point que l'on aurait peine à en voir encore des traces. Le projet déposé dans les autorisations de voirie mentionne en réalité qu'il s'agit du surhaussement d'une construction existante.

Cette maison témoigne de l'embourgeoisement des constructions avant guerre. Elle se retourne sur la rue Bertrand Andrieu où elle ouvre son jardin en ponctuant le retour d'angle d'une tourelle d'ardoise puis d'une grille.

Sa façade principale présente un décor soigné d'ondes et de ferronneries chantournées sur le grand balcon central et les deux banquettes latérales. La façade d'angle, beaucoup moins décorée, est cependant conçue soigneusement aussi, avec un retour des refends de rez-de-chaussée et un décalage marquée des travées qui évitent de faire de fausses fenêtres en angle, comme c'est si souvent le cas à Bordeaux.

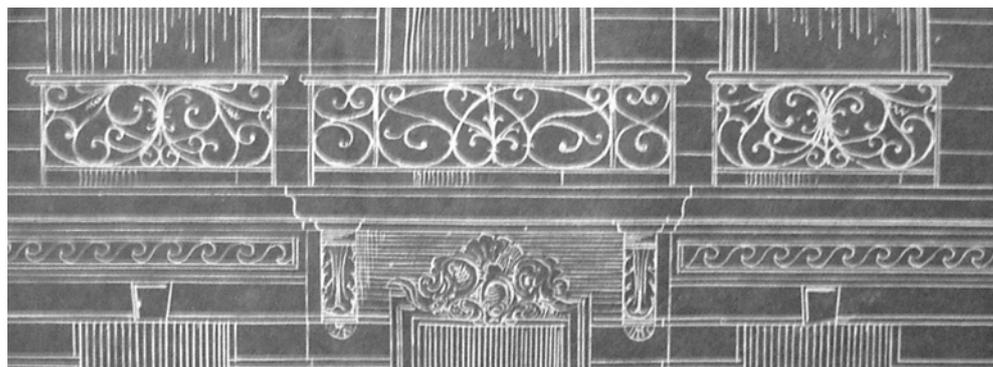
IMAGES

Façade du 27 rue
Pelleport, et 29, rue
Bertrand Andrieu, 1914.
(AMB, 50 O 1284)



27-F1-CW0086-01

Détail du bandeau et des
ferronneries rue
Pelleport.
(AMB, 50 O 1284)



27-F1-CW0086-02

**LIENS
BIBLIOGRAPHIE**

29-F1-CW0087 / S1-CW_1680

SOURCES

AMB, 50 O 1284

RECENSEMENT DU PAYSAGE ARCHITECTURAL ET URBAIN

Date d'enquête : 15/05/2006

Fin d'enquête : 29/05/2006

IMMEUBLE BÂTI

IDENTIFIANT : 1-F1-CY0001

Adresse : 1, rue Eugène Le Roy

DONNEES HISTORIQUES

Période de construction : 1926
Maîtrise d'œuvre : L. Mazaud, entrepreneur
Maîtrise d'ouvrage : P. Montagne, propriétaire

COMMENTAIRES

Cet immeuble fut bâti à l'angle de la rue de Saujon (devenue rue Eugène Le Roy) et de la rue Malbec en 1926 par l'entrepreneur L. Mazaud pour un propriétaire nommé P. Montagne. Le traitement d'angle proposé ici est original dans la rue Malbec, à l'instar de son carrefour avec la rue Billaudel.

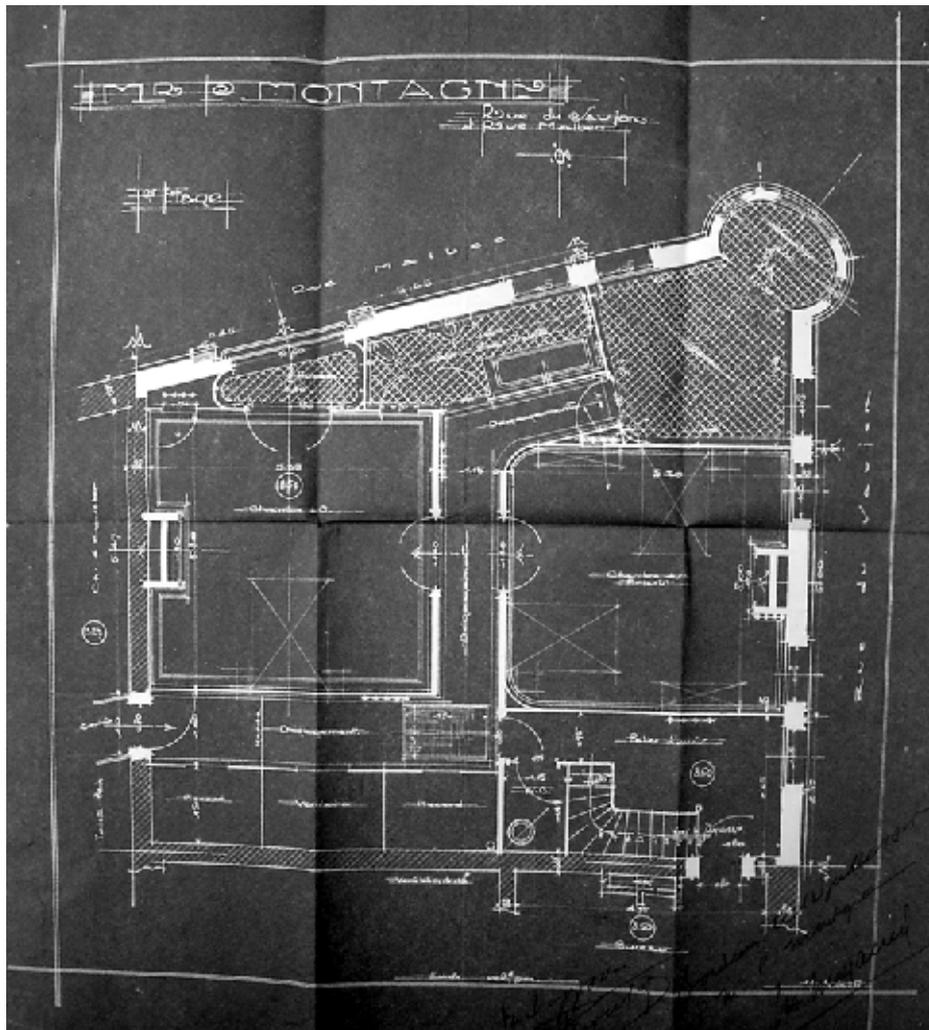
L'entrepreneur propose ici un bow-window de forme ovale à l'angle des deux rues. Ce motif est d'un emploi relativement tardif puisqu'on le rencontre davantage dans des immeubles de style 1900 que dans ceux des années 1920.

Cet immeuble est une maison de ville cossue d'un seul appartement comme on en rencontre peu dans ce quartier. Le rez-de-chaussée est réservé aux pièces de réception et l'étage aux chambres (dont une chambre d'enfants) accompagnées d'une confortable salle de bains, de vastes placards et vestiaire et d'un petit salon à l'angle, éclairé par le bow-window. Le développé de façade permet de placer, rue Malbec, un passage cocher. La façade est décorée dans un goût Art nouveau tardif ; le balcon en trompe, ses motifs, ses volutes chantournées, ses décors floraux et son sommet couronné d'un cul-de-four en pierre rappellent par exemple les architectures 1900 au long du boulevard Antoine Gautier (Gaston Adoue, arch.)

Malgré son langage décoratif un peu démodé et tardif, cette maison témoigne du savoir faire des entrepreneurs bordelais qui égalent parfois les architectes.

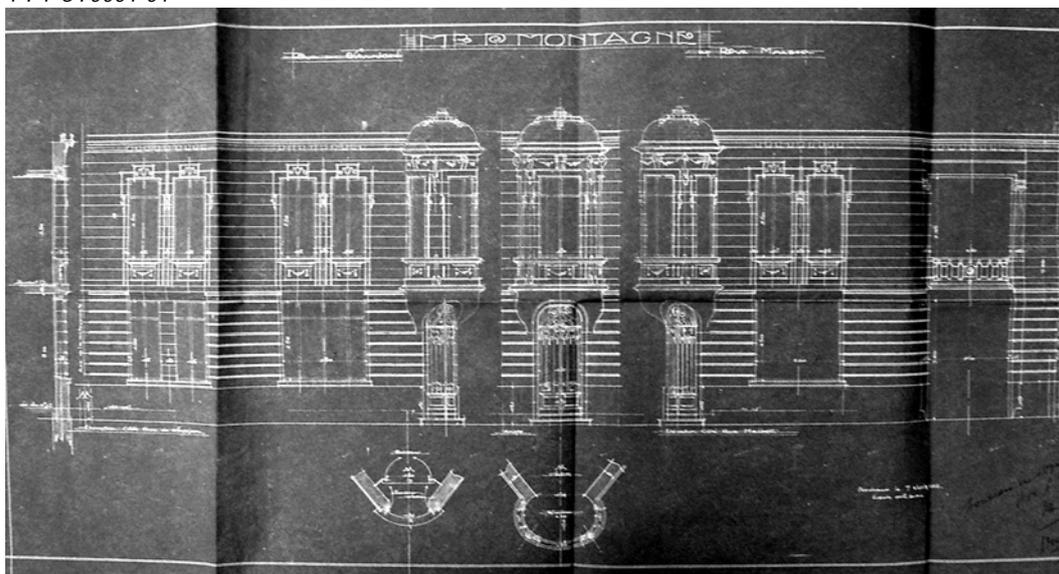
IMAGES

Plan du premier étage
au 10-12 rue Malbec,
angle de la rue
Eugène Le Roy,
1926, L. Mazaud,
entr.
(AMB, 50 O 1071)



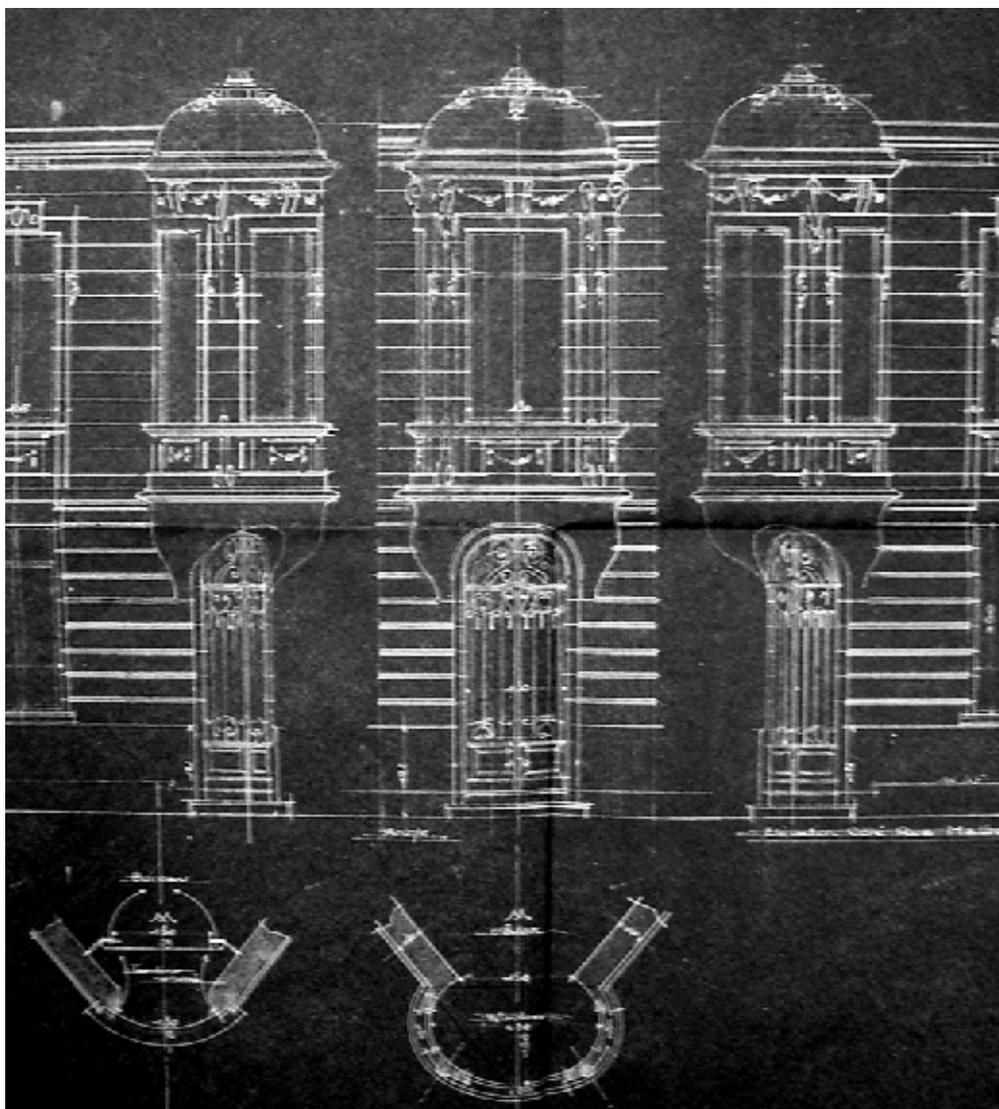
Elévations de l'angle
du 10-12 rue Malbec,
et du 1, rue Eugène
Le Roy, 1926, L.
Mazaud, entr.
(AMB, 50 O 1071)

1-F1-CY0001-01



1-F1-CY0001-02

Détail du bow-window
et de l'entrée, 10-12
rue Malbec, 1926, L.
Mazaud, entr.
(AMB, 50 O 1071)



1-F1-CY0001-03

LIENS
SOURCES

OA1-CM_244 / S1-CX_1509

AMB, 50 O 1071

DONNEES HISTORIQUES

Date de construction : 1920
Maîtrise d'œuvre : G. Gaugeacq, architecte
H. Gaugeacq, entrepreneur
Maîtrise d'ouvrage : Pasquet, propriétaire

COMMENTAIRES

Le 29 rue Pelleport a été bâti par Henri Gaugeacq (entrepreneur) et G. Gaugeacq (architecte) en 1920, pour un propriétaire dénommé Pasquet, à l'emplacement d'une échoppe bâtie en 1866. Cette maison dont les dessins rappèlent le style Art nouveau s'apparente davantage au style Art déco : les décors de balcon et la ferronnerie ondulante du garde-corps prévus sur les plans, ainsi que la menuiserie de la porte d'entrée ont été simplifiés dans la réalisation.

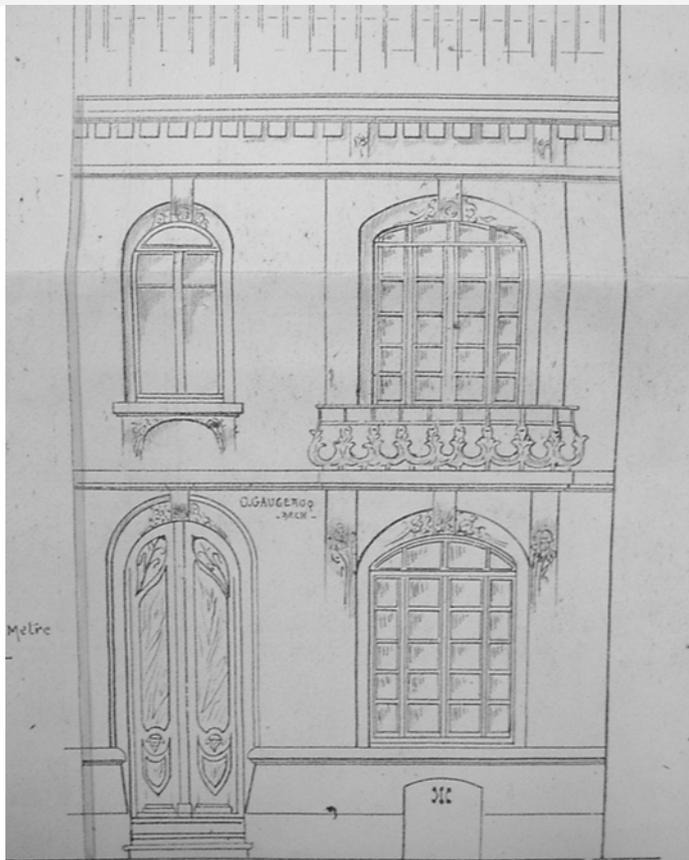
L'implantation en coupe de cette maison est intéressante, elle presque entièrement bâtie sur cave, seulement surélevée de la rue par quelques marches seuil ; la véranda est fondée quant à elle sur terre-plein. La maison d'un étage se complète d'un comble en retrait à l'arrière, dont la hauteur est calée sur l'héberge du n° 27.

La composition intérieure de la maison est tripartite, la salle à manger située au centre est éclairée en second jour par la véranda côté jardin et le salon, toujours orienté sur la rue. L'étage est réservé aux chambres. Cette disposition est très courante dans les maisons bourgeoises bordelaises dès les années 1900.

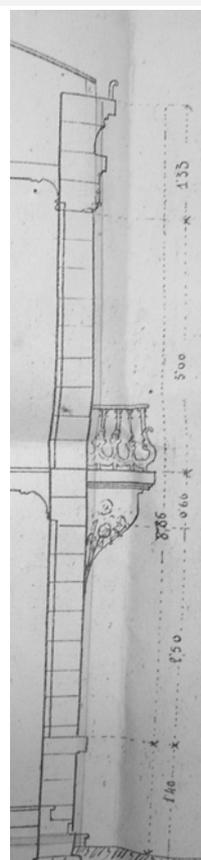
On notera le dispositif de la fosse d'aisance qui ne se situe pas traditionnellement à l'arrière mais en plein milieu de la parcelle sous la cave, avec son conduit d'aération (sans lequel elle explose). Cette disposition permet de réunir deux à deux les toilettes et les salles de bain à l'étage, dans la travée centrale et non plus dans les souillardes ou lieux si caractéristiques des échoppes et d'autres maisons de ville plus anciennes. Enfin, un détail singulier figure très rarement dans les autorisations de voirie : le décor des intérieurs et ici des cheminées, chacune stylisée en fonction de la pièce. La plus monumentale est celle de la salle à manger, il y a d'ailleurs une cheminée plus décorée dans l'étroite véranda (ce qui est très rare) que celle du salon.

IMAGES

Façade et coupe du mur sur rue du 29 rue Pelleport (H. et G. Gaugeacq) 1920. On notera la précision des mesures des saillies en façade sur rue (imposées par les règlements de voirie). (AMB, 50 O 1284)

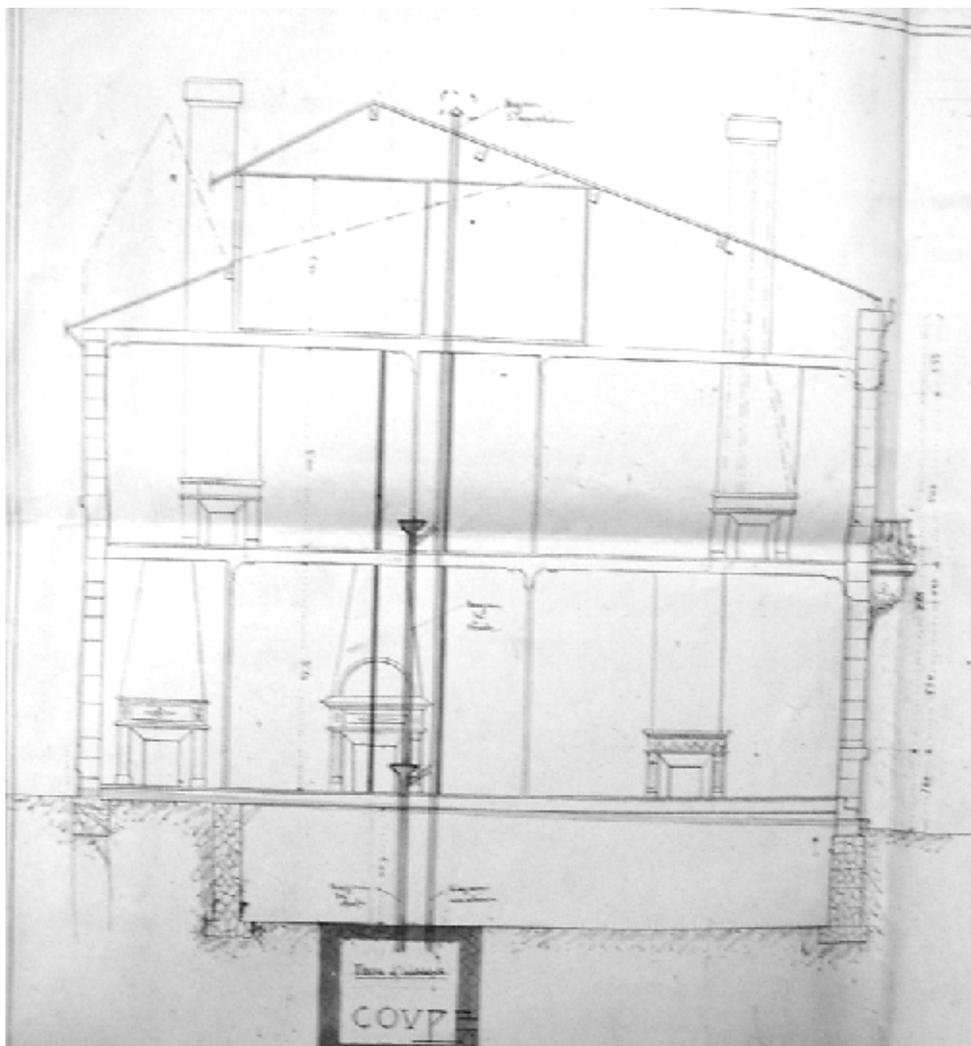


29-F1-CW0087-01



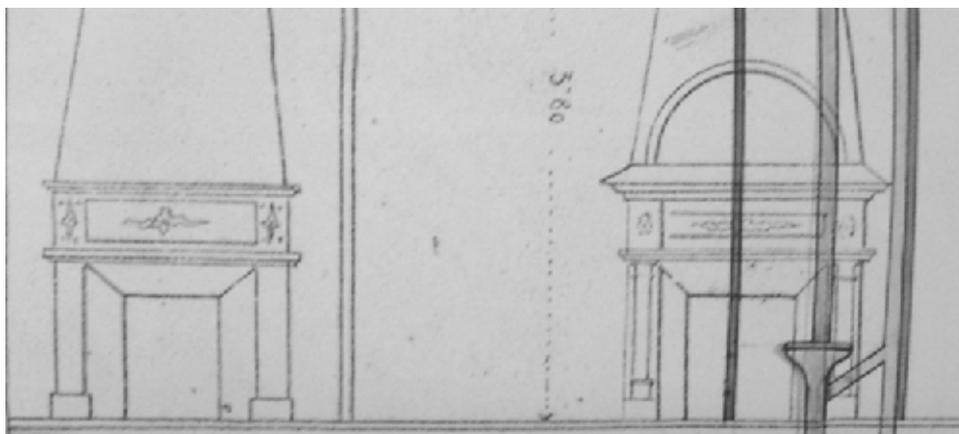
29-F1-CW0087-02

Coupe.
(AMB, 50 O 1284)



29-F1-CW0087-03

Détails des cheminées
de la véranda et de la
salle à manger.
(AMB, 50 O 1284)



29-F1-CW0087-04

**LIENS
BIBLIOGRAPHIE**

S1-CW_1680 / 27-F1-CW0086

CHARNEAU, Bertrand. « Les entrepreneurs du bâtiment à Bordeaux entre 1865-1960 », *Revue archéologique de Bordeaux*, t. XCI, 2001, p. 235-245.

SOURCES

AMB, 50 O 1284

**RECENSEMENT DU
PAYSAGE
ARCHITECTURAL ET
URBAIN**

Date d'enquête : 10/05/2006

Fin d'enquête : 29/05/2006

IMMEUBLE BATI

IDENTIFIANT : 115-F1-CU0216

Adresse : 115, rue Malbec

DONNEES HISTORIQUES

Période de reconstruction : 1941

construction :

Maîtrise d'œuvre : L. Gérard, architecte

Maîtrise d'ouvrage : Bernat, propriétaire

COMMENTAIRES

En 1868 s'éleva sur cette parcelle de la rue Malbec une maison de ville ordinaire d'un étage et trois travées pour un propriétaire nommé M. Etienne.

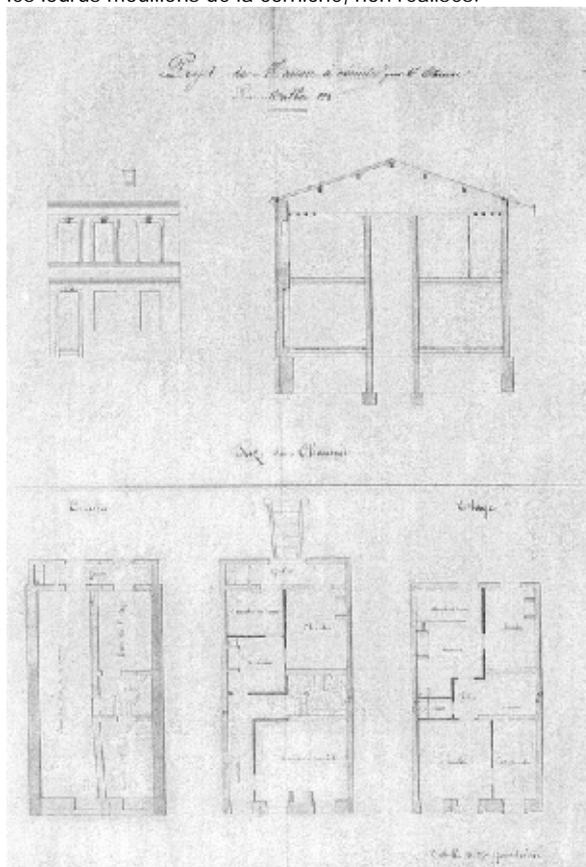
La reconstruction de la maison actuelle à l'architecture singulière est due au bombardement de l'ancienne. Elle fut édifiée en 1941 sur les plans de l'architecte L.Gérard pour un dénommé Bernat.

Fondée à moitié sur cave et à moitié sur terre-plein, côté rue, la maison offre un garage bas surmonté d'un entresol partiel qui donne une monumentalité certaine à l'entrée qui rattrape ce demi niveau : la porte d'entrée mesure 3.5 m de hauteur sous le linteau. L'organisation intérieure de la maison est centrée sur la cage d'escalier éclairée par un plafond lumineux et surélevée. On passe au jardin en redescendant, ce qui libère une cave en rez-de-jardin. Une terrasse en hourdis creux prolonge à l'arrière les chambres sur le jardin. Cette construction de pierres en façade ressemble à du béton ; elle affiche tous les signes de la modernité domestique : le garage, une cuisine et des sanitaires bien équipés et aérés par un puits de jour et de ventilation central, une fosse située sous la cage d'escalier complétée d'un filtre et raccordée par un regard au tout à l'égout sur la rue.

La composition de la façade est particulièrement intéressante : elle oscille entre l'art déco, le rationalisme et le néo-classicisme massif de la seconde guerre : les larges proportions des baies, la lourde corniche soutenue par deux consoles qui marquent l'entrée, les larges claveaux des fenêtres participent à définir l'architecture austère de cette maison assez rare à Bordeaux et pour cette période. La construction n'a pas exactement été réalisée selon les plans de l'architecte, ou alors elle a été modifiée : en témoignent certains détails de ferronnerie ou encore les lourds modillons de la corniche, non réalisés.

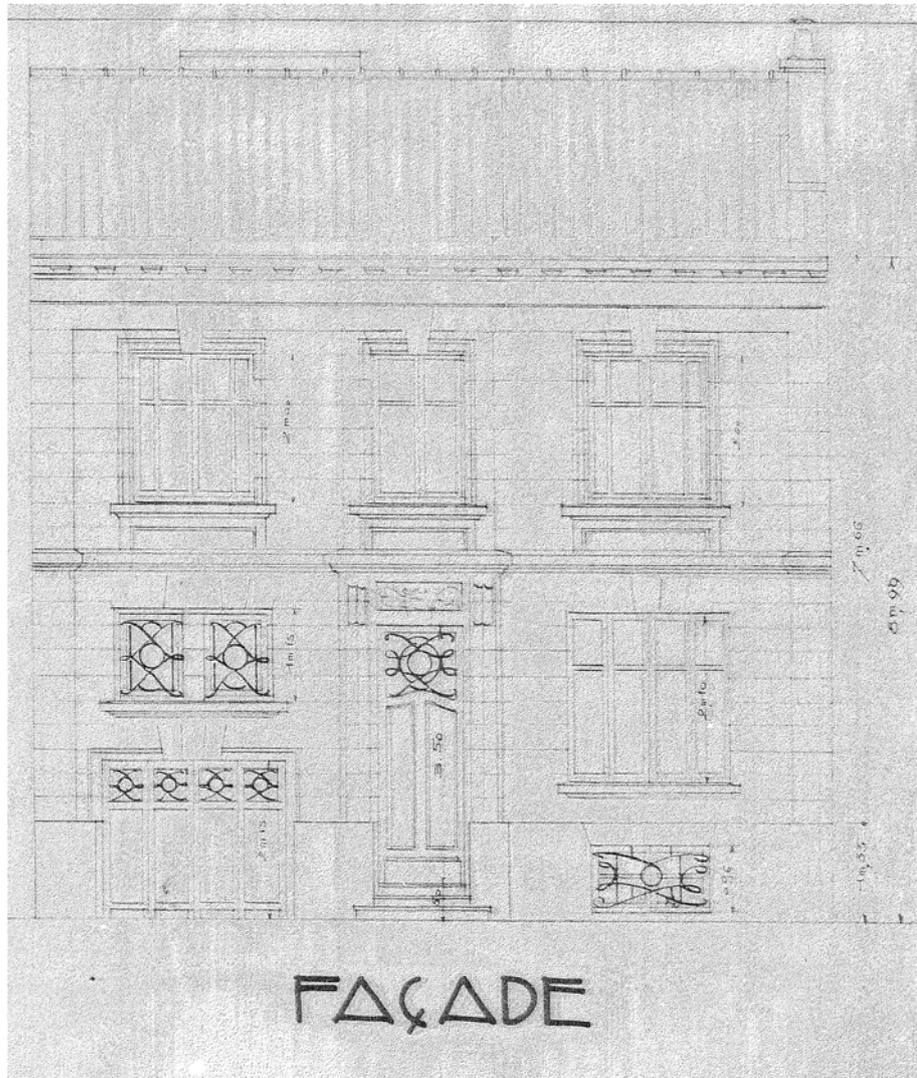
IMAGES

L'ancienne maison du
115, rue Malbec, 1868.
(AMB, 50 O 1070)



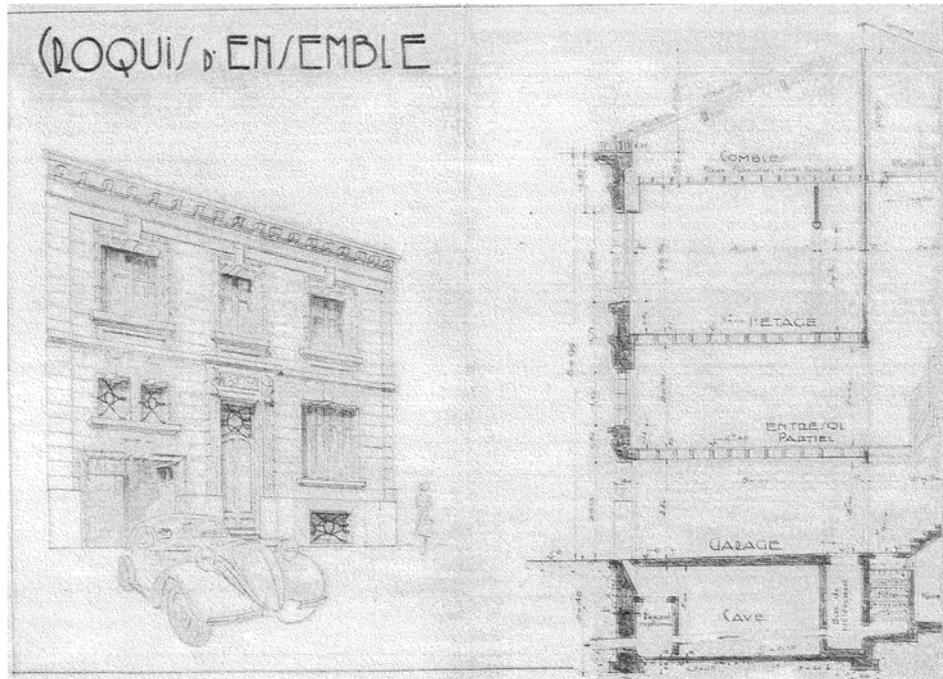
115-F1-CU0216-01

Façade du 115 rue
Malbec, reconstruit, L.
Gérard arch., 1941.
(AMB, 50 O 1070)



115-F1-CU0216-02

Vue d'ensemble et coupe
sur la rue, 115 rue
Malbec, L. Gérard arch.,
1941.
(AMB, 50 O 1070)



115-F1-CU0216-03

SOURCES

AMB, 50 O 1070

RECENSEMENT DU PAYSAGE ARCHITECTURAL ET URBAIN

Date d'enquête : 29/05/2006

Fin d'enquête : 29/06/2006

IMMEUBLE BATI

IDENTIFIANT : 109-F1-CV0233

Adresse : 109, rue Bauducheu

DONNEES HISTORIQUES

Période de construction : Echoppe du XIXe siècle
Maîtrise d'œuvre : Surhaussement : 1889
Maîtrise d'ouvrage : Hector Loubatié, architecte
Courtade, propriétaire

COMMENTAIRES

Située en perspective de la cité Louis Mesplet à son carrefour avec la rue Bauducheu, dans une partie sinueuse de cette dernière rue, cette maison de ville simple apparemment banale attire l'attention par le jeu de redents de ses bandeaux en façade. Il s'agit en réalité d'une échoppe surélevée d'un étage à la demande du propriétaire Courtade par l'architecte Loubatié en 1889.

La façade fut réalisée de façon différente du projet de l'architecte : les refends du rez-de-chaussée ne figurent pas sur la façade actuelle, et la porte d'entrée est sommée d'un petit fronton sur le dessin de Loubatié qui n'a pas été réalisé. La fausse fenêtre de la travée centrale, l'entablement et la corniche sont en revanche conformes au plan original.

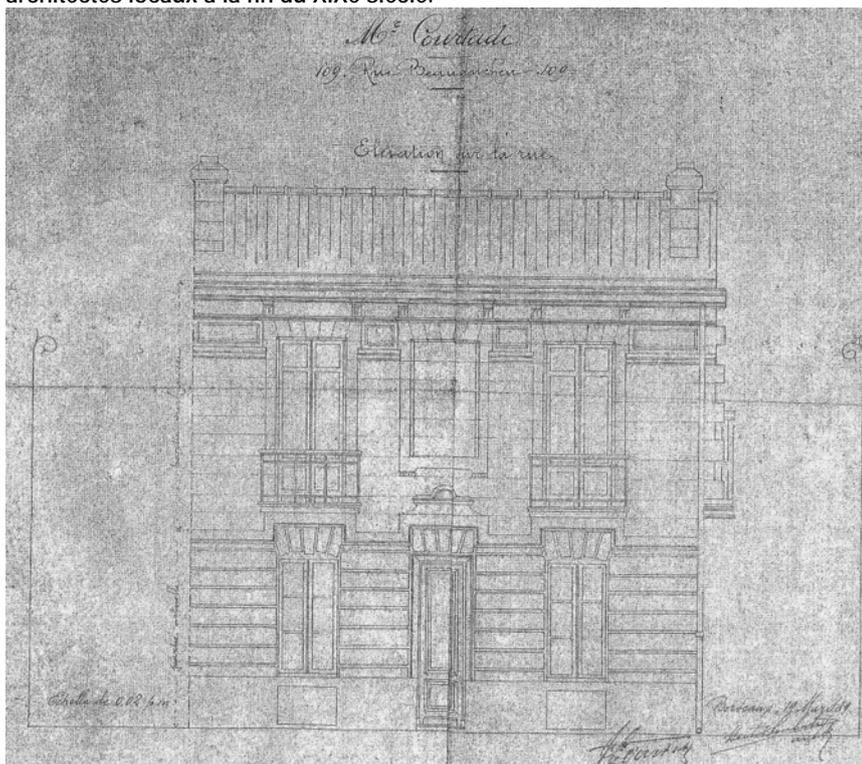
L'intérieur de cette maison laisse supposer que la surélévation a eu pour objet d'ajouter un logement à l'étage supérieur. Le seul plan déposé lors de l'autorisation de voirie est celui du surhaussement qui montre trois chambres dont une sans jour, une cuisine une salle à manger et un débarras extérieur auxquels on accède par une galerie et un escalier extérieur couvert bien visibles sur la coupe.

S'agissait-il de deux logements indépendants ? vraisemblablement non, car la travée centrale desservant le logement supérieur pourfend celui du rez-de-chaussée en lui enlevant toute intimité, de plus l'étage ne compte ni WC ni salle de bain : il pourrait donc s'agir d'une surélévation pour deux ménages dans une même maison.

Cette surélévation invisible depuis la rue anime le carrefour par le jeu de ses bandeaux qui reprennent strictement ceux des maisons voisines. Elle présente de plus un programme d'habitat peu courant à l'intérieur. Elle témoigne donc du savoir-faire des architectes locaux à la fin du XIXe siècle.

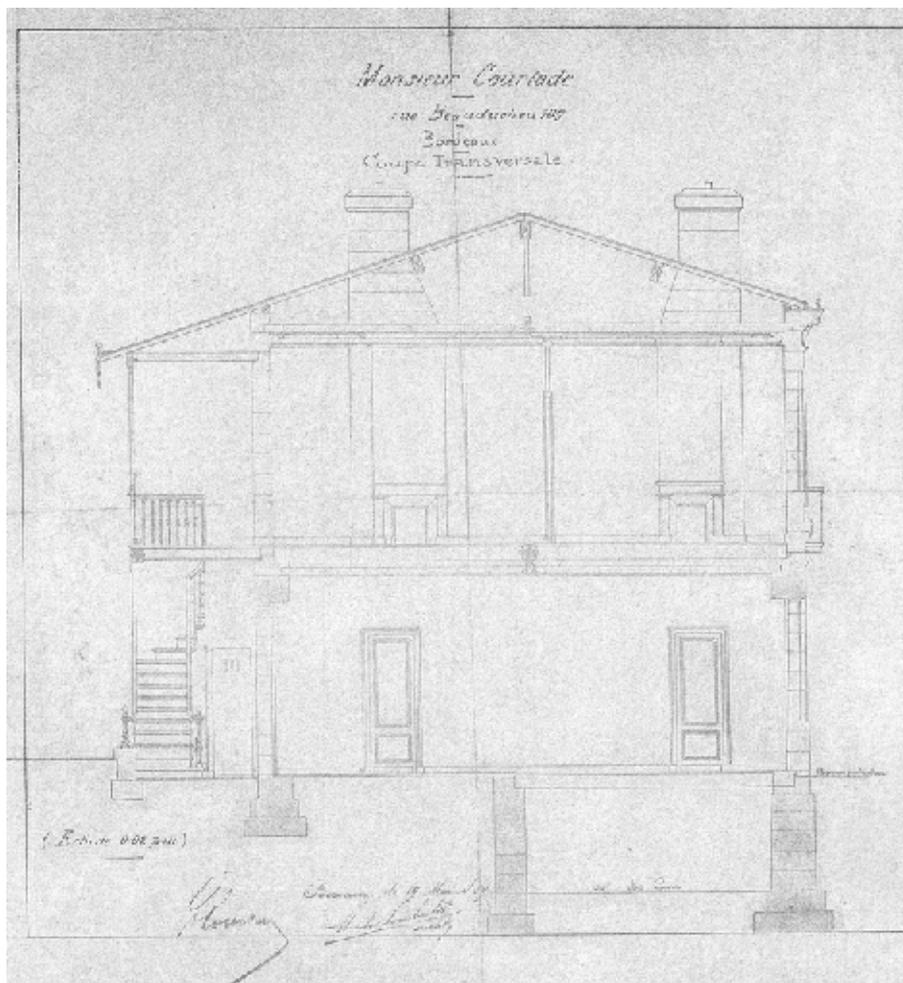
IMAGES

Surhaussement du 109
rue Bauducheu, 1889
(Loubatié, arch.) Elevation.
(AMB, 50 O)



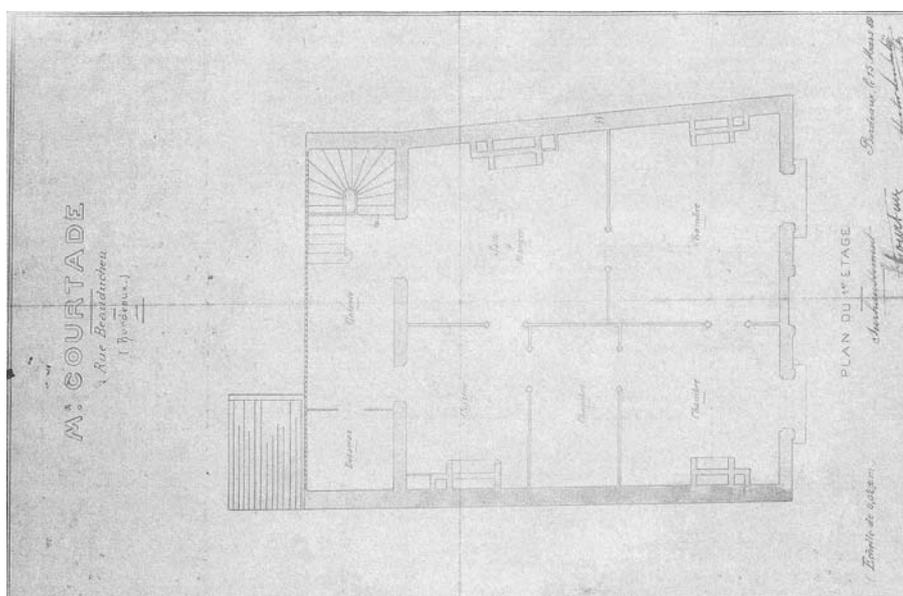
109-F1-CV0233-01

Surhaussement du 109
 rue Bauducheu, 1889
 (Loubatié, arch.) Coupe.
 (AMB, 50 O)



109-F1-CV0233-02

Surhaussement du 109
 rue Bauducheu, 1889
 (Loubatié, arch.) Plan de
 l'étage.
 (AMB, 50 O)



109-F1-CV0233-03

BIBLIOGRAPHIE

COUSTET, Robert, SABOYA, Marc. **Bordeaux le temps de l'histoire. Architecture et urbanisme au XIXe siècle (1800-1914)**. Bordeaux : Mollat, 1999, p. 125, 250-251.

SOURCES

AMB, 50 O

RECENSEMENT DU PAYSAGE ARCHITECTURAL ET URBAIN

Date d'enquête : 21/04/2006
Fin d'enquête : 29/05/2006

IMMEUBLE BATI

IDENTIFIANT : 284-F1-CK0016

Adresse : 284, rue Pelleport

DONNEES HISTORIQUES

Date de construction : 1914
Maîtrise d'œuvre : Henri Bourg, architecte
Maîtrise d'ouvrage : R. Torres, propriétaire

COMMENTAIRES

L'échoppe du 284 rue Pelleport est une des rares échoppes de cette rue dessinée et signée (sur les plans) par un architecte, par ailleurs inconnu : Henri Bourg, en 1914. De fait, le marché des échoppes, traditionnellement réservé aux entrepreneurs, est aussi celui des architectes au tournant du siècle. Ils transforment et interprètent largement l'échoppe simple et traditionnelle.

L'architecte adopte ici un registre stylistique à mi-chemin entre la Renaissance et le Gothique, sur le décor des baies en façade. La double fenêtre de la pièce principale sur rue est encadrée de colonnettes qui soutiennent un entablement orné de rinceaux ; le même entablement se retrouve sur la porte d'entrée.

Le soubassement de cette échoppe est original. On pourrait le croire rapporté, mais l'assemblage de petits moellons carrés et rectangulaires est conçu ainsi à son origine.

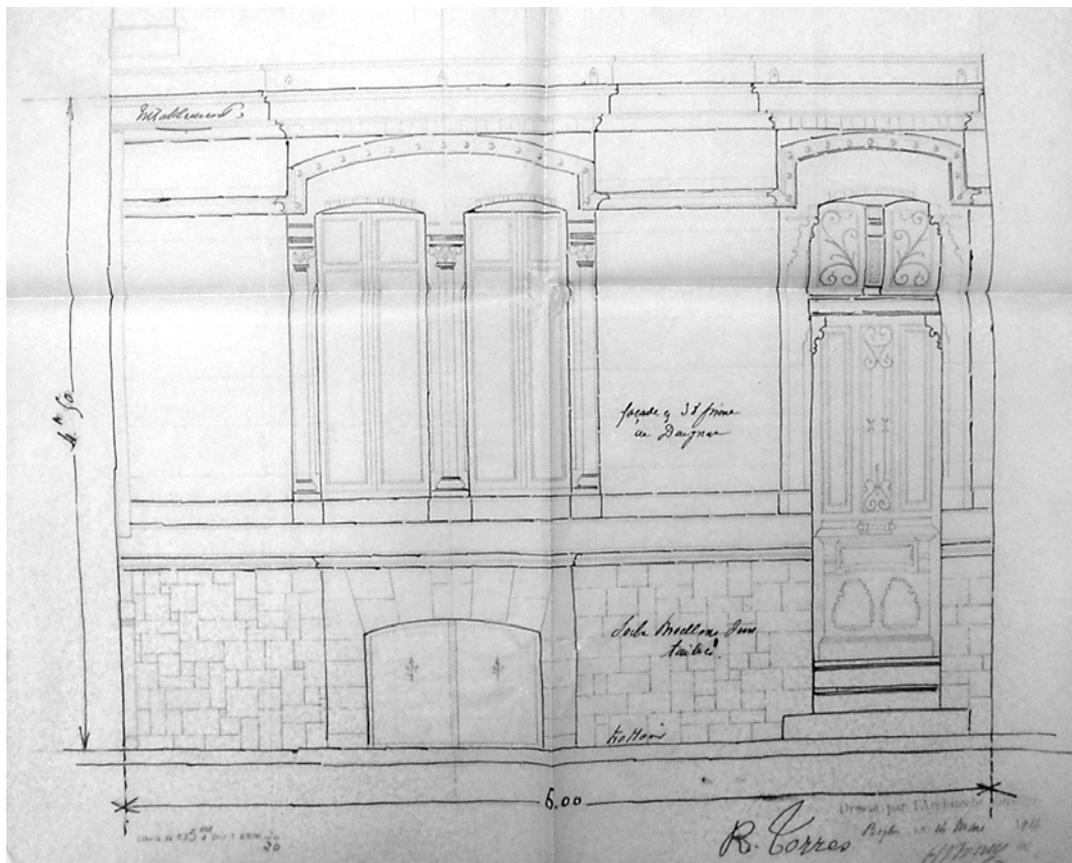
En plan aussi l'architecte se permet quelques libertés par rapport aux dispositions traditionnelles de l'échoppe. On note ainsi la position très exceptionnelle de la cuisine, d'un débarras et d'une souillarde dans la travée centrale, traditionnellement réservée à une pièce sombre, une alcôve ou une petite chambre.

La distribution en plan est originale elle aussi, le couloir n'est pas traversant, il forme un coude qui dessert la cuisine, la cave et les toilettes. L'emplacement de la souillarde sur le jardin est ainsi transformé en « cabinet de travail ». Le plafond de cave est voûté sur des fers en « I » tandis que la partie de plain-pied est couverte d'un parquet sur bitume : de nouveaux matériaux pénètrent ainsi dans la construction.

Le « Salon Chambre » et la salle à manger montrent l'embourgeoisement des échoppes, avant-guerre, ainsi que les libertés que s'accordent les architectes avec ce type d'habitat.

IMAGES

Façade
(AMB, 50 O 1286)



284-F1-CK0016-01

RECENSEMENT DU
PAYSAGE
ARCHITECTURAL ET
URBAIN

Date d'enquête : 29/05/2006

Fin d'enquête : 26/06/2006

IMMEUBLE BATI
LA BOULANGERIE COOPERATIVE BORDEAUX-MIDI

IDENTIFIANT : 1-F1-CW0154

Adresse : 1, rue Bauducheu

DONNEES HISTORIQUES

Période de
construction :
Maîtrise d'œuvre :
Maîtrise d'ouvrage :
COMMENTAIRES

Construction : 1901

Agrandissement : 1908

(B.) Hauret, entrepreneur

Privée : coopérative de boulangerie Bordeaux-Midi

Le projet de construction de cette boulangerie est déposé en 1901 par l'entrepreneur Hauret, très actif à Bordeaux. Les locaux occupent une parcelle large et profonde à l'angle de la rue Amédée Saint-Germain. Le bâtiment d'un étage et cinq travées prévu par l'entrepreneur fut réalisé quelque peu différemment : on ne trouve de correspondances avec la façade actuelle que dans les plans déposés sept ans plus tard par le même entrepreneur pour l'agrandissement de la boulangerie coopérative du Midi, qui semble bien avoir alimenté les quartiers sud de Bordeaux avant sa disparition.

Le projet de 1901 disposait sur la rue un magasin, une salle à manger, une cuisine et une souillarde ainsi qu'un WC ainsi qu'un passage cochère qui permettait d'accéder à la cour à l'arrière de laquelle se trouvaient les écuries, la fournière (le fournil) et le magasin à bois. Une remise à voiture et un autre WC donnaient sur la cour. A l'étage, le logement (du gérant ?) contenait 3 chambres, lavabo et WC mais aussi une salle et un bureau du conseil d'administration de la coopérative.

La façade du 1 rue Bauducheu montre un fronton plat au nom de la coopérative couronnant trois travées. Les cartouches d'angle portent les dates (1899-1901) ; les travées sont marquées par quatre guirlandes sculptées en saillie. Le rez-de-chaussée est marqué par la grande baie du magasin et la porte cochère, situés finalement au centre et à gauche de la façade, et soutenus par des poutres métalliques marqués.

En 1908 une annexe est adjointe à la boulangerie principale sur la parcelle adjacente au 57 rue Amédée Saint-Germain. La façade de rez-de-chaussée s'ouvrait selon les mêmes principes que sa voisine : avec une porte cochère et un petit fronton semi-circulaire marqué « annexe n°1 ».

L'adjonction de cette construction permit d'ajouter un second four en fond de la nouvelle parcelle, en déplaçant l'ancien magasin à bois sur la rue, en transférant l'ancienne remise des petites voitures des livreurs pour agrandir l'ancienne boutique.

L'annexe a aujourd'hui disparue et a été remplacée par une construction sans intérêt ; la parcelle primitive de la rue Bauducheu conserve en revanche son architecture passée, y compris le bâtiment en fond de parcelle.

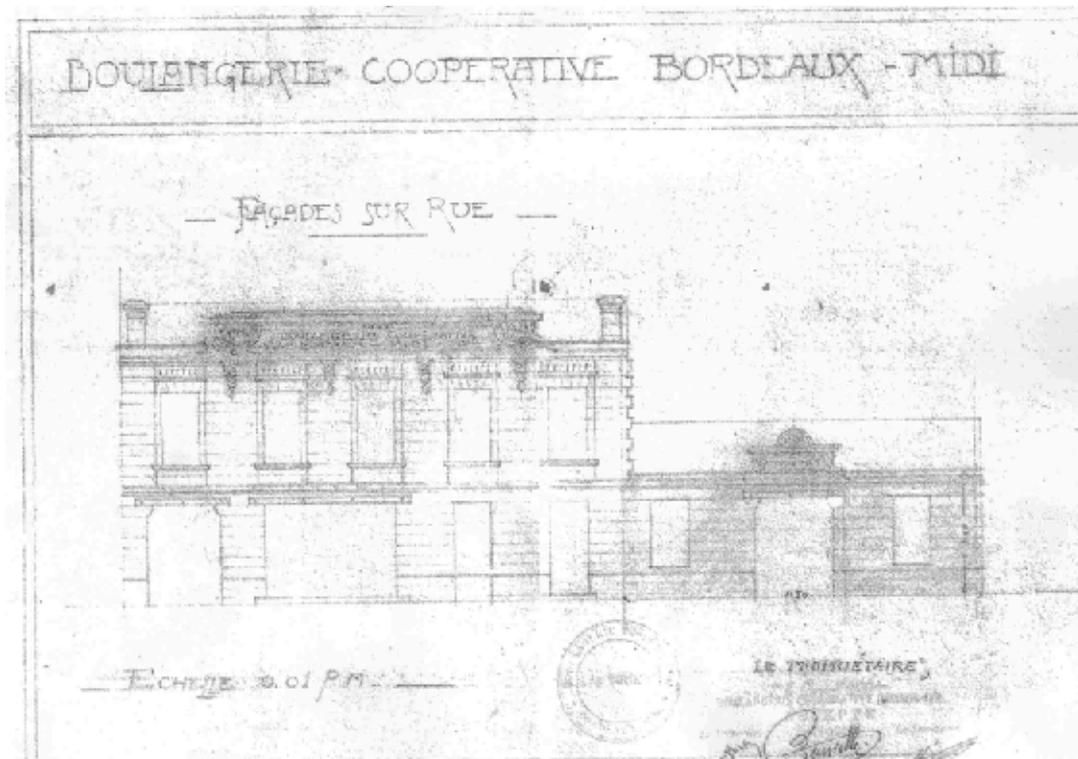
IMAGES

Projet de construction
de boulangerie, sn,
rue Bauducheu
(Hauret, entr.)
(AMB, 50 O)



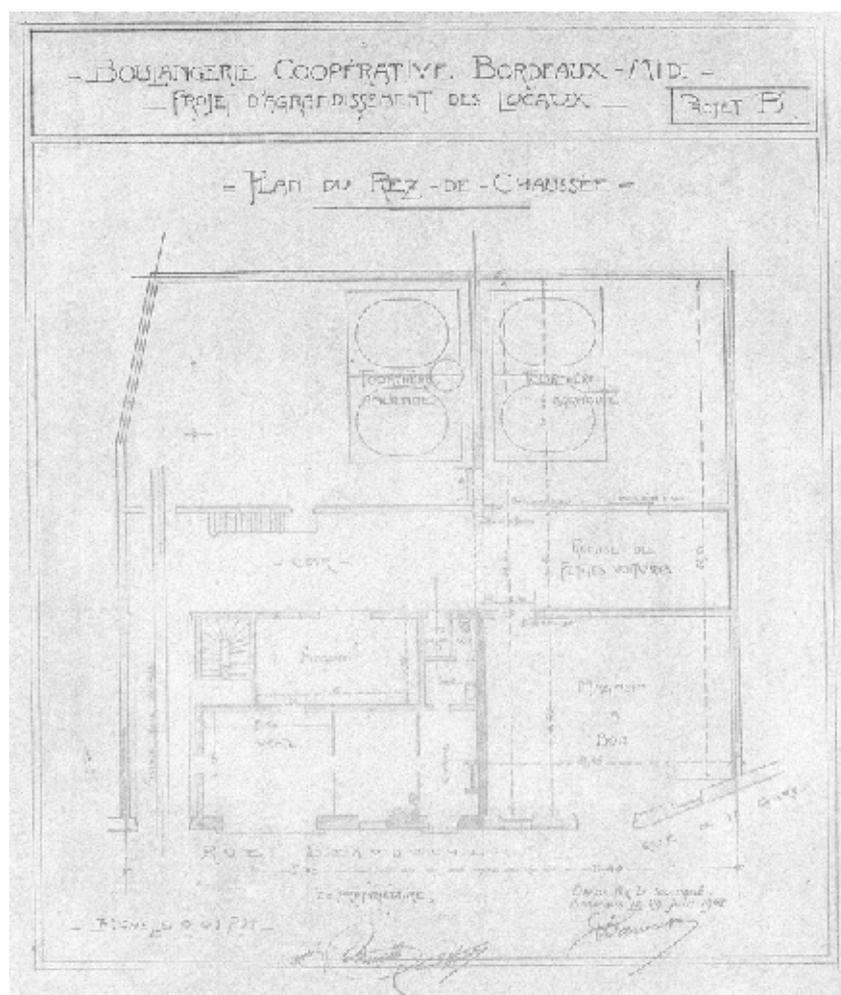
1-F1-CW0154-01

Boulangerie
coopérative
Bordeaux-Midi. Projet
d'agrandissement des
locaux, façade, rues
Bauducheu et de la
Gare, 1908 (Hauret,
entr.)
(AMB, 50 O)



1-F1-CW0154-02

Boulangerie
coopérative
Bordeaux-Midi. Projet
d'agrandissement des
locaux, plan, rues
Bauducheu et de la
Gare, 1908 (Hauret,
entr.)
(AMB, 50 O)



1-F1-CW0154-03

LIENS
SOURCES

OA1-CW_356

AMB, 50 O

Table des matières

Topographie historique des secteurs.....	1
Secteur 1 – Marne.....	3
Secteur 2 – Yser.....	8
Secteur 3 – Sacré Cœur.....	12
Secteur 4 – Nansouty.....	15
Secteur 5 – Barrière de Toulouse.....	18
Note de synthèse.....	21
Plan de synthèse de la formation historique des secteurs documentés (juin 2006).....	22
Plan de situation des fiches de documentation historique (juin 2006).....	23
Identifiant et état des fiches établies.....	24
Opérations d'aménagement.....	25
Le cours de la Marne.....	26
Le cours de l'Yser.....	34
La barrière de Toulouse.....	41
La rue Pelleport.....	45
La rue Malbec.....	53
La rue Billaudel.....	60
Le prolongement de la rue Cazemajor.....	65
Le quartier du Serporat.....	68
Le lotissement des rues Beauducheu, Crampel, Nérac et Jules Perrens ; la cité Gaugeacq.....	73
La rue et l'impasse d'Agen.....	81
Figures urbaines.....	83
La place Nansouty.....	84
La place du Sacré Cœur.....	88
Le groupe Georges Picot.....	92
Séquences.....	95
31-39, rue Pelleport.....	96
60-88, rue Pelleport.....	99
68-80, rue Billaudel.....	101
14-62 et 37-65, rue Roger Mirassou.....	104
69, rue Billaudel – 102, rue Malbec.....	108
Immeubles bâtis.....	109
Ecole de garçons rue Fieffé.....	110
Ecole de filles rue Fieffé.....	115
Ecole maternelle rue Fieffé.....	120
Ecole de filles et garçons rue Cazemajor.....	122
Ecole maternelle rue Cazemajor.....	126
Bureau d'octroi de la barrière de Toulouse.....	130
Usine Ford / Manufacture d'allumettes, 35, bvd Albert 1er.....	132
Grand garage de la rue Ferbos, cité Gratecap.....	135
Garage Niervèze, 11, rue Furtado.....	137

Boulangerie coopérative du Midi, 1 rue Bauducheu.....	140
Café du Levant, 25 rue Charles Domercq.....	142
Immeuble de rapport, 230-232, cours de la Marne.....	144
Hôtel particulier, 37 rue Ferbos.....	146
Maison de ville d'angle, 27 rue Pelleport.....	151
Maison de ville d'angle, 1 rue Eugène Le Roy.....	153
Maison de ville, 1920, 29 rue Pelleport.....	155
Maison de ville, 1940, 115 rue Malbec.....	157
Surélévation d'une échoppe, 109 rue Bauducheu.....	159
Echoppe, 284 rue Pelleport.....	161