

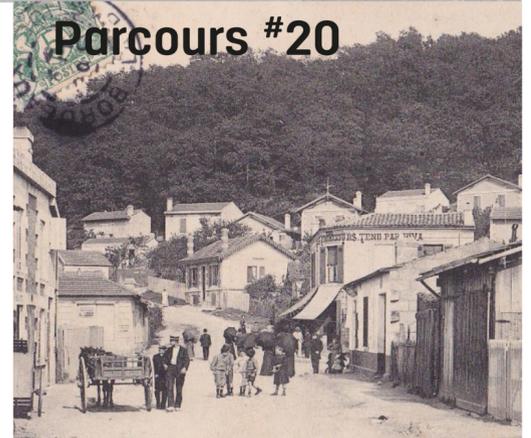


**LE SERVICE DE L'ARCHITECTURE
ET DU PATRIMOINE URBAIN EN
PROJET DE BORDEAUX MÉTROPOLE
PROPOSE UN PARCOURS SUR
LES TRACES DE L'HISTOIRE DES
QUARTIERS DU BAS-CENON. UN
PARCOURS À FAIRE À PIED, À VÉLO,
OU CHEZ SOI... C'EST L'OCCASION
DE COMPRENDRE ET DE MIEUX
CONNAITRE LA GENÈSE DES
QUARTIERS QUI SE DÉVELOPPENT
AUTOUR DE BORDEAUX, PORT DE
LA LUNE, INSCRIT SUR LA LISTE DU
PATRIMOINE MONDIAL EN 2007.**

À Cenon, le bas du coteau tient une place particulière dans l'histoire de la commune. Ce territoire longtemps inhabitable, envahi par les eaux, est peu à peu dédié à l'agriculture pour produire des vins très appréciés. Tout change au XIX^e siècle avec l'ouverture de l'avenue de Paris, devenue les avenues Thiers à Bordeaux et Jean Jaurès à Cenon, puis des voies de chemin de fer qui favorisent les activités industrielles. Ces infrastructures donnent naissance à de nouveaux quartiers d'habitat populaires. L'eau s'efface peu à peu du paysage au cours du XX^e siècle mais les rues en gardent la mémoire et s'alignent sur les anciens fossés agricoles.

Ces quartiers du Bas-Cenon présentent aujourd'hui des enjeux urbains importants, à proximité du tramway et du train, bien connectés à Bordeaux et aux communes de la rive droite.

Parcours #20



CENON AU PIED DES COTEAUX

CAPTAOU ET PAYSAGES HAUTS
EN COULEUR



Pour découvrir la carte des patrimoines :
<https://identificationpatrimoine.bordeaux-metropole.fr>

Conception : Florian Gröllmund, Sylvain Schoonbaert, Anne-Laure Monlot, Lella Cantal-Dupart, service architecture et patrimoine urbain en projet, Bordeaux Métropole.

Graphisme : Anais Peulet, architecture et du patrimoine urbain en projet, Bordeaux Métropole.

Illustration de couverture : Carte postale ancienne du quartier Vaisinville, 1910, arch. Mun. Cenon]

Plan : Vue aérienne de l'IGN, 1953

Documents : Archives départementales de la Gironde, Archives de Bordeaux Métropole, Archives municipales de Cenon.

1 DE L'EAU, DU VIN ET DE L'OSIER : ÉVOLUTIONS D'UN PAYSAGE CULTIVÉ

Tant que règne l'agriculture, l'eau est la clé de voûte du bon fonctionnement de la plaine dite de Queyries qui comprend le bas des coteaux de Cenon. À partir du XX^e siècle, ce système ne fait pas bon ménage avec l'urbanisation, à tel point qu'aujourd'hui, l'eau a pratiquement disparu du paysage.

Un territoire gagné sur l'eau

Jusqu'au Moyen Âge, une zone très marécageuse s'étale du bas de Cenon à la Bastide. Quelques siècles en arrière, un bras de la Garonne ondule au bas du coteau, laissant à l'ouest un chapelet d'îles faisant face à Bordeaux. De ce paléochenal envasé, les estués du Captaou et du Trejey sont les modestes héritiers. Malgré l'inhospitalité manifeste et les submersions régulières des zones émergées, les religieux se rendent maîtres de ce territoire en devenant. En 1305, Pierre de Bordeaux rend hommage à l'archevêque de Bordeaux, Bertrand de Goth, pour le fief de la Tour-Blanche situé à Cenon, dont la demeure est détruite en 1968. La période moderne essuie encore des submersions lors de fortes tempêtes mais les îles se stabilisent et les bancs de sable se fixent grâce à la plantation massive d'osier. L'assainissement et la viabilité sont assurés par un système dense de canaux et de fossés qui drainent le sol humide et limoneux.



Extrait de la vue cavalière de Bordeaux et de la rive droite au Moyen Âge, avec représentation de l'île de Mailloiroux. Dessin de Léo Drouin, 1875 (Archives de Bordeaux Métropole, Bordeaux, F 40 B 3)

Le Captaou : de l'estey navigable à l'égout urbain

Appelé aussi Catoy, Catau, Captaou, le Captaou peut tirer son nom du terme « capital » qui signifie seigneur en gascon. En effet, le capital de Buch Gaston de Foix est mentionné comme propriétaire de biens dans les Queyries au XV^e siècle, notamment le fief de la Tour-Blanche, accolé au Captaou. Le Captaou est un estey, autrement dit un cours d'eau qui se remplit et se vide au fil des marées. Depuis le Moyen Âge au moins, sa largeur d'environ quinze mètres permet aux navires d'embarquer et de débarquer des marchandises au moyen de deux ports : l'un du Hourquet, placé à son embouchure (au niveau du 123, quai de Brazza) et l'autre de Plante-Caillau (proche de l'actuelle avenue Jean-Jaurès). L'amélioration du réseau viaire à la fin du XVII^e siècle et la montée en puissance du port de La Bastide détournent du Captaou une partie de son trafic.

À partir de cette époque, les riverains rechignent à son entretien : vase et végétaux entravent le passage des bateaux et bloquent la porte à flot installée près du pont du chemin des Vivants. Il faut attendre 1828 et la création du Syndicat du marais de Queyries pour voir une prise en charge des travaux d'usage.

Au cours du XIX^e siècle, le développement de l'urbanisation et de l'industrialisation le long de l'avenue transforme le réseau hydrographique existant en exutoire malsain. Il n'est pas rare d'apercevoir des animaux en putréfaction qui dérivent avec d'autres immondices au flux et reflux des marées. Cette hygiène coupable alerte l'ingénieur Henry Strohl qui conclut en 1896 : « un système d'assainissement qui convient parfaitement à des terrains livrés à l'agriculture ne suffit plus lorsque ces terrains sont transformés en agglomération urbaine. Le seul mode d'assainissement conforme aux exigences de la salubrité publique est alors celui qui consiste en égouts couverts ».

Cette recommandation s'exécute à petits pas jusqu'aux années 1930 pour le Captaou et ses fossés. En 1957, sa dernière partie du nord de l'avenue jusqu'à son embouchure est recouverte de béton enfonçant tout un pan de son histoire riche et méconnue. Aujourd'hui, le nom de Captaou donné à une impasse et les ondulations de la rue Jules Guesde pérennisent, pour les curieux, l'existence de cet important estey.

Vigne et saule : des plantations adoptées

Durant toute la période médiévale et moderne, la vigne domine le paysage de la plaine. Attestée au XIV^e siècle, cette plantation rapporte aux religieux bordelais (Saint-André, Saint-Michel) des rentes substantielles. Dans cette zone humide, le vin devient réputé, commercialisé sous le nom de Queyries. Dans son ouvrage paru en 1797, l'historien Pierre Bernadou rapporte son « goût de framboise » ainsi qu'une robustesse exceptionnelle. Grâce au cépage verdot qui pousse les pieds dans l'eau, le vin de Queyries gagne en tannin se taille une réputation de voyageur dans les cales des bateaux en partance pour les îles. Avec l'un des plus forts degrés d'alcool en France, près de 11°, il est aussi appelé « médecin des autres vins », car mélangé à ceux jugés plus faibles pour leur donner de la structure et du corps. Jusqu'à la seconde moitié du XIX^e siècle, son prix est supérieur à celui d'un vin de côtes et certains crus de Cenon, comme Pech ou La Chobanne, sont détenus directement par le grand négociant bordelais (Balguerie, Peixotto). En 1920, la production de vin de Queyries est quasi inexistante, supplantée par l'urbanisation.

En 1822, l'autre culture phare est le saule. Cet arbre adopté au milieu humide lui assure une place de choix dans le paysage et fournit la matière à la filière de l'osier. Cultivées en botte, les tiges de saules coupées à cinq ans permettent la confection de paniers, de casiers pour la pêche, de mobilier ou encore de liens pour la vigne. Au XIX^e siècle, des observateurs de la faune et de la flore locales remarquent que cet écosystème abrite des papillons *antiopa*, de rares espèces de mousses *succulentum*, ou de petits escargots *clausilia laminata*, tous pratiquement disparus du secteur aujourd'hui. Alors que la filière de l'osier disparaît en même temps que la viticulture, le promeneur attentif d'aujourd'hui pourra remarquer, au détour d'une friche, quelques pousses sauvages de saules.

Le coteau comme toile de fond



La plaine vue depuis le coteau avec au premier plan, l'actuelle mairie, photographie vers 1890 (Archives municipales de Cenon, fonds Guithon-Bonnet)

« *Burdigala est natale solum, clementia caeli... Jura frondea subsum* » : ma terre natale est Bordeaux, où la température est douce... et les hauteurs couvertes de verdure. Par cette phrase, Ausone est l'un des premiers à décrire le coteau comme mur végétal au IV^e siècle.

Malgré une élévation modeste (70 m), le coteau fait figure de petite montagne dans le paysage plat qui mène vers Bordeaux. De ce belvédère, le paysage en contrebas s'apprécie sans interruption. À l'inverse, depuis la plaine, l'horizon se heurte à la végétation qui laisse dépasser, par instants, le clocher de l'église Saint-Romain de Cenon, point de repère dans le paysage.



Carte postale des matériaux fabriqués avec les pierres des carrières du coteau de Cenon, vers 1920 (collections particulières)

Depuis le Moyen Âge au moins et jusqu'au milieu du XX^e siècle, le coteau de la rive droite est exploité par des carrières en front de taille. La pierre extraite sert à bâtir aussi bien les constructions

prestigieuses, comme la flèche de Saint-Michel de Bordeaux au XVI^e siècle, que les maisons modestes. Même si l'exploitation est peu documentée, son importance est telle que la plaine tout entière lui doit son nom de Queyries, qui signifie pierre en gascon. Les blocs de pierre étaient descendus pour être expédiés par voie d'eau.

Au XX^e siècle, M. Baillet d'Estivaux reprend la carrière et commercialise de multiples produits à base de calcaire reconstitué (encadrements, piliers) qui sortent de son usine rue des Acacias jusqu'au milieu des années 1950. Les bâtiments sont détruits au début des années 2000, mais le front de taille dans le coteau et le « chemin des carrières » témoignent de cette exploitation.

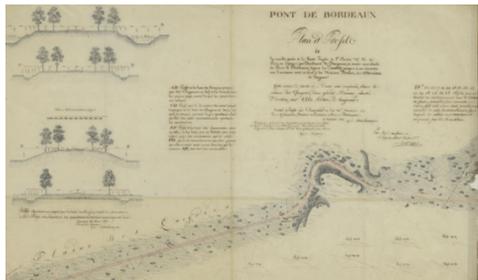
2 VERS UN PAYSAGE INDUSTRIALISÉ

Dès l'achèvement du pont de pierre et de son avenue, le voyageur ou le peintre trouvent à Cenon un parfait perchir pour diriger leur œil vers la forêt de mâts du port de la Lune. Cette perspective enchanteuse s'estompe avec l'installation d'usines sur toute la rive droite, n'offrant dès lors au regard « que l'engorgement désordonné d'une banlieue industrielle », selon le géographe Paul Pellissier.

Au début du XX^e siècle, le cœur de la vie cenonnaise n'est plus en haut, mais en bas de la côte.

Les infrastructures viaires et ferroviaires pourfendent la plaine

À partir de 1826, lorsque les derniers tronçons de l'avenue de Paris sont livrés à la circulation, le trajet pour joindre Bordeaux depuis Paris ou Libourne devient plus commode. Depuis la porte de Bourgoine en passant par le pont, plus de trois kilomètres de ligne droite pour quarante mètres de large signalent l'importance de l'avenue avant une montée sinueuse du coteau. Son aménagement bouleverse l'existant : des vignes, quelques maisons et surtout la déviation de routes et de cours d'eau. À part l'estey du Captaou, qui bénéficie d'un petit aqueduc, l'ensemble du chevelu hydrographique se déverse dans les fossés nord ou sud de l'avenue, modifiant ainsi l'écoulement séculaire de la plaine d'ouest en est.



Plan de l'avenue de Paris, projetée en 1822 (Archives départementales de la Gironde, 2 F 2639)

Tout au long du XIX^e siècle, l'urbanisation s'opère depuis l'axe principal et rend attractifs les domaines agricoles qui la bordent. D'abord en impasse, les rues progressent le long d'anciens fossés puis se rejoignent pour former des îlots d'échoppes. Ces programmes s'échelonnent, dans le temps et dans l'espace, depuis le pont de pierre jusqu'au bas de la côte de Cenon.



Autre bouleversement majeur : l'arrivée du train. Pas moins de trois voies ferrées et leurs raccordements parcourent la rive droite et le bas de Cenon. La première banderille dans la plaine agricole est la voie d'Orléans, sœur ferrée de l'avenue de Paris, posée parallèlement à cette dernière dès 1850. Avant son terminus en gare de La Bastide, elle dessert un ruban d'usines dont les terrains vont jusqu'aux quais de la Garonne. En 1860, l'ouverture de la gare Saint-Jean et de sa passerelle correspond à la voie de raccordement entre la compagnie du Midi et celle du Paris-Orléans. Ce jeu de rails découpe Cenon au niveau de l'avenue, animant ainsi les passages aux barrières comme sur la passerelle métallique. Plusieurs cartes postales éditées pour l'occasion, montrent l'engouement du public pour le chemin de fer. Sur l'actuel boulevard Joliot-Curie, plusieurs maisons de notables, à toitures d'ardoise, sont construites dans cet esprit : voir le train et être vu du train.



Vue du Pont-Rouge depuis l'avenue, vers 1900 (Archives municipales de Cenon, IF 4-25)

Le domaine Savignac de Lauzac transformé pour loger les ouvriers

La propriété et ses dépendances sont entourées de murs entre le chemin des Vivants et l'avenue puis, jusqu'au pied du coteau, s'étendent des vignes et des pâturages entrecoupés de voies ferrées. C'est dans cet état que le négociant en vins et liqueurs Marc Deslignières l'achète en 1884. Dans l'acte de vente, un petit plan est annexé où figurent deux lots. Le premier indique la demeure, qui conserve son intégrité avec un débouché sur l'avenue tandis qu'au sud, le second lot fait apparaître de nouvelles rues pour de futures parcelles à bâtir. Les fossés de drainage dictent le trait des voies et des parcelles voire de certains passages encore présents aujourd'hui.

La commercialisation des terrains et des habitations répond aux exigences de l'emplacement : au plus près de l'avenue des maisons commerçantes à un étage, dans les rues adjacentes des échoppes en pierre à plusieurs travées; enfin, en s'éloignant vers le coteau, une majorité de maisons ouvrières, très modestes, mais qui attirent l'attention.

La rue des Chalets tient son nom des constructions modestes, dont les pignons sur rue se succèdent et se répondent de part et d'autre de la voie construite par Marc Deslignières.

En philanthropie, il donne des facilités de paiements aux ouvriers qui peuvent s'offrir un chalet au bout d'une dizaine d'années.

Entre chaque habitation, un dégagement, ou passage mitoyen, permet d'accéder aux entrées latérales puis aux jardins vivriers à l'arrière. Les matériaux de construction sont économiques, en brique et bois, les volumes intérieurs se limitent à deux chambres et une cuisine. L'opération sociale est racontée en détail par le négociant Louis Champion dans un article paru en 1890 dans la revue La réforme sociale. Trente ans après son passage, c'est un succès : 150 personnes y habitent.



Photographie d'une famille posant devant un chalet du Bas-Cenon, vers 1920 (Archives municipales de Cenon, 1 F 731)

Les pavés résonnent d'accents espagnols. En effet la diaspora hispanique est bien implantée. Le chef de famille est employé par les chantiers navals. Installé avec femme et enfants, il contribue au développement social et religieux. Une partie du quartier est rebaptisé « Cité Madrid » dans les registres communaux.

3 DES ÉQUIPEMENTS CONFORTENT LA VIE DE QUARTIER

Alors que la population vivant sur le plateau de Cenon se stabilise autour de 800 individus, la population de la plaine explose, passant de 1800 à 6000 habitants entre 1891 et 1921. Pour ce secteur, l'urgence est aux équipements.

Un quartier, trois écoles

En 1879, la commune inaugure une nouvelle mairie-école livrée par l'architecte bordelais Charles Burgeat près de l'église paroissiale. Pour la plaine, en revanche, l'offre scolaire se fait attendre.



Élévation de l'extension du groupe scolaire par José Vardaguer, 1932 (Archives municipales de Cenon, carton C. Maumey)

et de l'état en 1905, grâce à la générosité particulière. En moins de quatre ans, une nouvelle paroisse et deux églises sont édifiées sous le vocable de Notre-Dame-de-Lourdes, popularisé par son inscription au calendrier liturgique en 1907 par le pape Pie X.

La première église construite en 1908 est malheureusement détruite en 1970, mais heureusement renseignée par deux cartes postales. Le fabricant d'ancre et de corps-morts sur le quai de Brazza Jean-Baptiste Brunereau est le bienfaiteur du lieu, donateur du terrain et garant de son accès, dans la rue qui porte toujours son nom. Propriétaire du domaine de Luques, au 376 avenue Thiers, il est aidé dans sa pieuse entreprise par Mme Damas, qui habite la propriété voisine de la Chobanne, à Cenon. Leur nom est gravé sur Bernadette, la cloche dont ils sont les parrains. L'architecture est sobre et sans auteur connu, mais les bois utilisés pour la flèche proviendraient d'un pavillon de l'Exposition maritime de Bordeaux de 1907. À l'intérieur, le décor est signé Ernest Leduc (1869-1956), les vitraux de la maison Feur, deux références bordelaises de leur temps. Enfin, une grille en ciment, réplique miniature de celle de Massabielle à Lourdes, parachève le sanctuaire.

Au 327 de l'avenue Thiers, côté Bordeaux, la seconde Notre-Dame-de-Lourdes est consacrée en 1913. Une querelle concernant les cérémonies mortuaires entre Bordeaux et Cenon serait à l'origine de cette nouvelle église. L'architecte Duret est chargé des plans, l'entreprise Pinçon frères de l'exécution des travaux. Les vitraux des bas-côtés sont livrés en 1912 par l'atelier bordelais Dragant. Particularité du lieu, le chœur est éclairé par une verrière contemporaine, signée de l'artiste dacquoise Victoire-Élisabeth Calcagni en 1961.

Un abattoir

À la fin du XIX^e siècle, alors que les quais sont maillés d'usines et d'entrepôts, l'espace au nord de l'avenue, le long du Captaou, est encore peu urbanisé. À l'emplacement de l'ancien domaine Durand, les bâtiments de l'abattoir sont construits vers 1903. Les plans sont signés de l'architecte Joseph-Adolphe-Erasmus Barrel, administrateur délégué de la Société des abattoirs municipaux de France. Cette société privée créée à Paris en 1881 gère un grand nombre d'établissements dans des villes moyennes (Mantes, Riom, Guéringy, Longjumeau, Saint-Yrieix-la-Perche...).

Le plan habituel en U est adopté : un bâtiment administratif en fond de cour flanqué de deux ailes basses en retour pour l'accueil des animaux. L'établissement ferme ses portes en 1973, l'activité bouchère se recentrant rive gauche, entre Bordeaux et Bègles. À partir de cette date, des entreprises s'installent dans les anciens bâtiments, des garages automobiles sont construits côté avenue.

4 LES TRANSFORMATIONS DU XX^e SIÈCLE

Après la Seconde Guerre mondiale, la partie au nord de l'avenue est encore relativement champêtre. À mesure que l'on s'éloigne des voies ferrées, des terrains vagues, des jardins puis quelques maisons de pierre se mêlent à des logements provisoires en bois, futurs emplacements des 27 bâtiments des cités Grédy et Tour-Blanche.

De nouveaux logements au confort moderne



Photographie avant restauration de la cité Tour-Blanche, 1994 (Archives municipales de Cenon, carton cités Grédy et Tour-Blanche)

Les cités Grédy et Tour-Blanche sont des petits collectifs aux allures de logements individuels. En 1957, après trois années de travaux, les heureux locataires ont tous emménagé dans leur appartement avec chacun une entrée individuelle et accessible à l'étage par des escaliers extérieurs. Autour, les pelouses plantées et les parkings sans clôture offrent un cadre vert, ouvert, collectif. Sous les essences d'arbres adaptés au milieu humide, les remises individuelles – ou chais –, favorisent la rencontre entre locataires. L'esprit de cité-jardin est revendiqué par le concepteur du projet, l'architecte bordelais Pierre Mathieu. Il réplique le modèle architectural à Floirac, cité Alfred Giret. Les habitants, pour la plupart des ouvriers, accèdent ainsi au confort : des logements traversant avec des pièces de 9 m² minimum, des salles d'eau séparées, des finitions et une isolation soignées, qui répondent aux standards de l'époque.

Mathieu est aussi l'architecte à l'origine du plan-type approuvé par le ministère de l'Éducation nationale de l'école Jules-Guesde, bâtie à proximité. Son plan est repris par les architectes Christian Grange et Guy Pessard qui conçoivent un bâtiment tout en long, alternant salles de classes et cours couvertes. Cette nouvelle école renforce les liens sociaux du quartier et évite aux enfants la périlleuse traversée de l'avenue dès 1961.

Aujourd'hui, l'évolution urbaine et la raréfaction des emprises foncières conduisent au renouvellement du quartier.

Des équipements sportifs pour le quartier

En 1960, les gens qui souhaitent se dépenser doivent encore franchir plusieurs axes de circulation pour se rendre dans le stade voisin de Galin. Déjà en projet dans les années 1940, l'idée d'un stade dans le Bas-Cenon ne se concrétise qu'au début des années 1960. Le pré au sud de la rue des Chalets est choisi pour recevoir un terrain de football, une piste d'athlétisme et une tribune. Autrefois passage du Captaou et de fossés, la parcelle doit faire l'objet d'importants travaux de drainage et d'assainissement avant d'accueillir les sportifs.

En 1961, l'entreprise périgourdine Aéro-Méca, livre la tribune préfabriquée de 200 places. L'espace sportif devrait laisser place à de nouvelles constructions.



Photographie d'entreprise du modèle de tribunes de 200 places (Archives municipales de Cenon, carton stade municipal)

Les quartiers aujourd'hui : la ville toujours en mouvement

L'histoire se répète : à la fin du XX^e siècle, la désindustrialisation progressive rend nécessaire les reconversions des friches facilitées par l'amélioration de l'accessibilité. La remise en service du tramway, l'ouverture du pont Chaban-Delmas en 2012 puis la construction des quartiers neufs de Brazza ont rapproché les quartiers du Bas-Cenon du centre de la métropole bordelaise et entraîné des changements dans le paysage urbain.

Au total, 700 logements, plusieurs commerces et bureaux forment un tissu urbain dense relié à l'avenue, comme à l'emplacement des anciens abattoirs et à la place de la « demi-lune » aménagée sur les anciennes emprises ferroviaires.

En 2006, le tramway emprunte à nouveau l'avenue qu'il avait quitté en 1950. L'objectif est la connexion, au niveau du Pont-Rouge, à la nouvelle gare ferroviaire de Cenon créée après suppression de la Benaugue. En quelques minutes, un passager passe facilement d'un transport à l'autre : c'est la multimodalité !

En 2017, la mise en service de la ligne à grande vitesse permet à la gare de Cenon de recevoir deux quais supplémentaires. Avec près de 600 000 passagers par an, elle se hisse au 7ème rang départemental par sa fréquentation. Celle-ci devrait s'intensifier dans le cadre du RER Métropolitain mis en service progressivement jusqu'en 2030.

Les trois kilomètres de lignes de chemin de fer déclassées de la rive droite forment la Brazza ligne. L'appropriation de ces friches ferroviaires favorise les mobilités douces et la mise en place de corridors de biodiversité et de renaturation des espaces sur les communes de Lormont, Cenon et Bordeaux.

DURÉE DU PARCOURS

- À pied : 2h

TRANSPORTS EN COMMUN

- **TRAM A** - Direction LA GARDETTE BASSENS CARBON BLANC / FLOIRAC DRAVEMONT depuis Bordeaux ou AÉROPORT MERIGNAC/LE HALLAN ROSTAND depuis Floirac. Arrêt « CENON GARE ».

Deux nouvelles églises

Jusqu'en dans les années 1900, le paroissien cenonnais habitant la plaine doit choisir entre l'église Saint-Romain sur le coteau ou Sainte-Marie-de-la-Bastide, toutes deux très éloignées. La construction de plusieurs lieux de cultes intervient simultanément peu après la loi de séparation des Églises