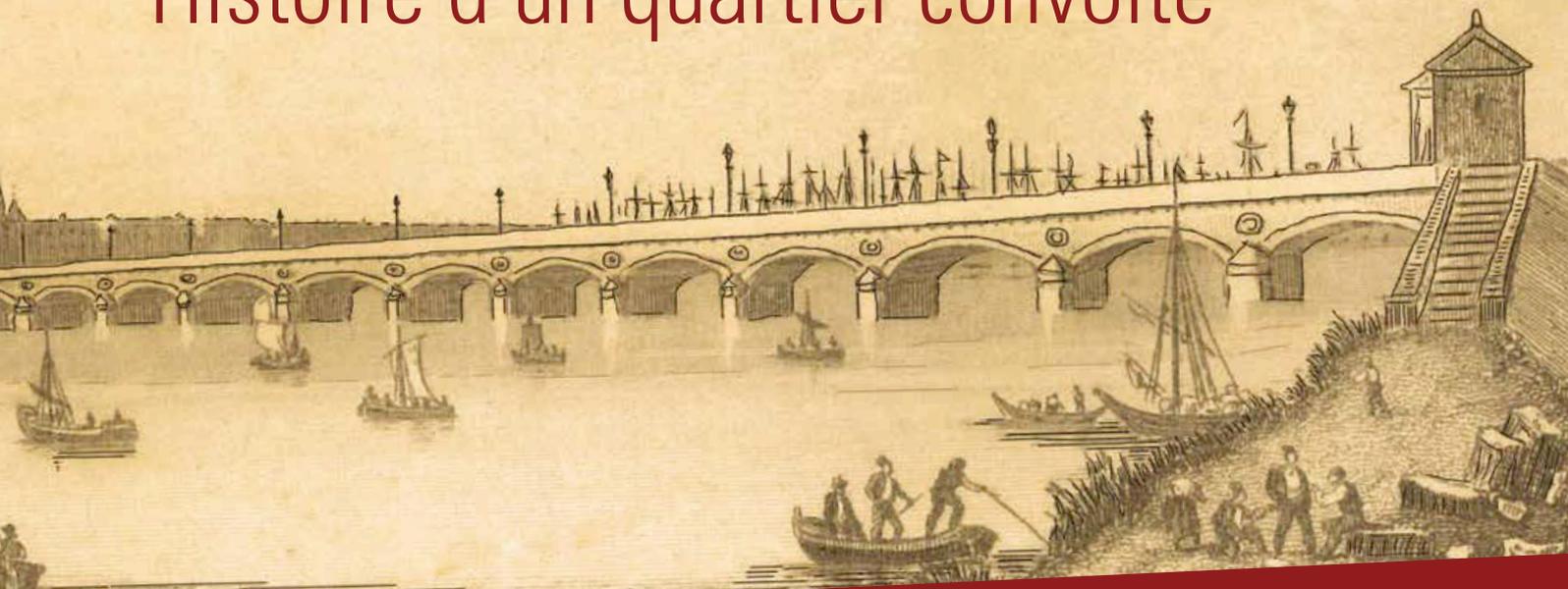




# « de Cénon-la-Bastide à Cenon »

## Histoire d'un quartier convoité







# Sommaire

I - Introduction	pages 4 et 5
II - La Garonne freine l'Empereur...	pages 6 et 7
III - Le Pont de Bordeaux, des décrets à la réalisation...	pages 8 et 9
IV - Premières convoitises...	pages 10 et 11
V - Tentative de 1821 : Bordeaux échoue...	pages 12 et 13
VI - Malgré les difficultés, Cenon prospère...	pages 14 et 15
VII - Nouvelles perspectives quai de Queyries...	pages 16 et 17
VIII - Tentative de 1852 : un projet trop ambitieux...	pages 18 à 21
IX - Pont et passerelle...	pages 22 à 25
X - Tentative de 1862 : l'annexion...	pages 26 et 27
XI - Conclusion	pages 28 et 29
XII - Sources bibliographiques	page 30



# Introduction

Avant l'annexion, l'aspect de Cénon La Bastide<sup>1</sup> était totalement différent. En effet, la commune s'étendait sur 1 087 hectares et jouissait d'une partie de la rive droite de la Garonne. Cénon La Bastide possède alors deux visages. Le Haut Cénon est un territoire agricole très peu peuplé où les terrains sont partagés autour de différentes propriétés. Le Bas Cénon, appelé Bourg de La Bastide est, avant le XIX<sup>e</sup> siècle, un immense marais où stagnent les eaux remontées de la Garonne. Les terrains asséchés sont propices à la culture de la vigne.

**À cette époque, la population se concentre essentiellement le long de la rive du fleuve et les habitants vivent au rythme de l'activité du port de Bordeaux.**



BNF Gallica

De l'autre côté du fleuve, Bordeaux fait face à Cénon La Bastide, telle une jumelle démesurée. Entre les deux communes, la Garonne se positionne en tant que frontière naturelle. Agitée de remous et de forts courants, elle est large à cet endroit de plus de 500 mètres. Chacune des villes se développent à son échelle, sans qu'aucune n'ait de prétentions sur l'autre.

Au fil du temps, certains notables et personnalités bordelaises vont regarder avec intérêt la rive droite. Ils vont imaginer le moyen de réunir le quartier de La Bastide à Bordeaux. Elie de Bétoulaud (1650-1709), poète et fervent admirateur de Louis XIV avait imaginé un projet grandiose dans lequel Bordeaux serait la capitale d'un royaume franco-espagnol. La ville serait la résidence idéale d'un roi

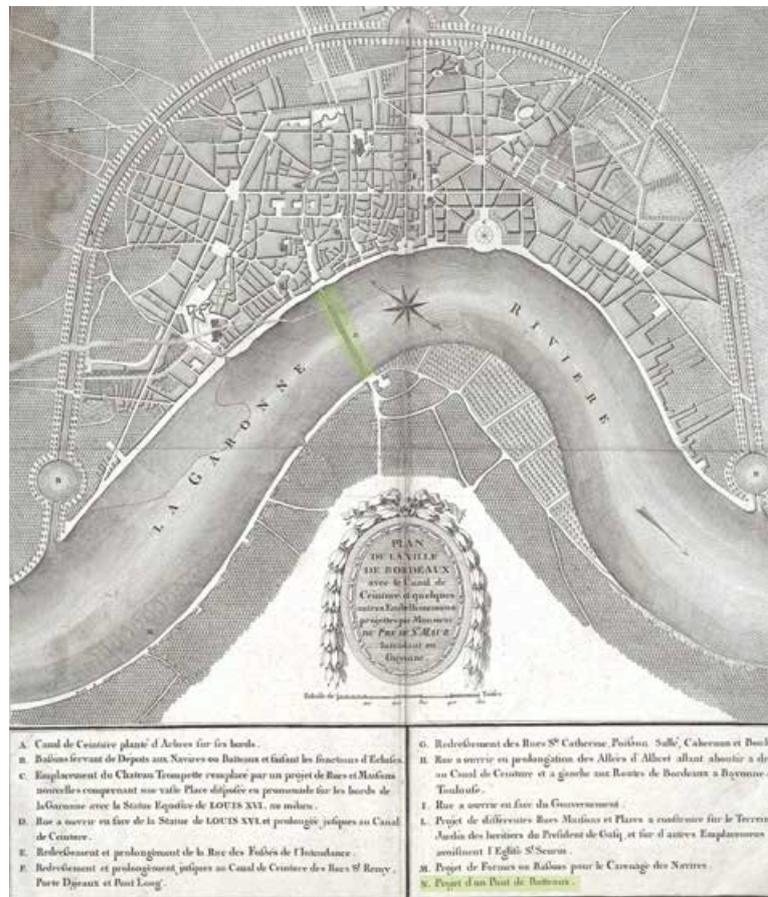
<sup>1</sup> Cénon la Bastide portait autrefois un accent. Ce dernier n'étant pas systématique et ayant totalement disparu, l'orthographe choisi pour ce livret est Cénon la Bastide.

et pour profiter des coteaux échelonnés et verdoyants de la rive droite, il prévoyait d'y inclure le quartier de La Bastide en le réunissant à Bordeaux par un pont de pierre.

Le Marquis de Tourny (1695-1760), intendant de Guyenne œuvra à la transformation et l'embellissement de Bordeaux, notamment à l'amélioration des quais et des voies de communication. Il contribua à faire de La Bastide le débouché obligatoire de la route de Paris, les traversées de Lormont à Bacalan étant souvent trop périlleuses. Tourny rêva alors d'un pont à bascule, à travées mobiles à jeter entre les Salinières et La Bastide pour relier les deux rives et aménager le port sur sa rive droite. Toutes les idées de Tourny restèrent à l'état de projet.

Nicolas Dupré de Saint Maur (1732-1791), successeur de Tourny dans ses fonctions d'intendant de Guyenne, reprit les idées de son prédécesseur. Il prévoyait un aménagement de la rive droite avec construction de bassins de carénage pour l'assemblage des navires afin de limiter la propagation des incendies sur les quais. Il projetait ainsi la construction d'un pont en bois ou en bateaux vis-à-vis de La Bastide qui faciliterait **le transport des voyageurs vers Bordeaux et donnerait satisfaction aux bordelais ayant des propriétés dans l'Entre-deux-mers**. Malgré l'édition en 1782 d'un plan où figure pour la première fois le pont de Bordeaux, il faudra attendre encore plusieurs années pour voir le projet se concrétiser.

Le passage de Napoléon sur le sol girondin précipita la construction d'un pont sur la Garonne...



Plan de la ville de Bordeaux - 1782 - BNF Gallica



# La Garonne freine l'Empereur...

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, la France est une grande puissance mondiale, commerciale et politique. Napoléon annexe de vastes territoires de l'Europe continentale et étend son pouvoir grâce à son empire colonial. Mais la rupture de la paix avec le Royaume-Uni permet aux anglais de s'emparer des colonies françaises et de s'assurer la maîtrise des océans après avoir anéanti la flotte napoléonienne lors de la bataille de Trafalgar.

Napoléon, pour se venger de son ennemi et ruiner son commerce avec le reste de l'Europe, va instaurer **un blocus continental, interdisant l'accès aux ports des navires anglais**. Le Portugal, allié des anglais, refuse le blocus. Napoléon décide donc d'envahir le pays et d'installer ses troupes « en allié » sur le sol espagnol.

La guerre en Espagne débute en 1808 lorsque le roi d'Espagne abdique au profit du frère de Napoléon. Madrid se soulève alors contre l'armée française stationnée dans le pays.

En Gironde, à Bordeaux et à Cenon La Bastide, le pas-

sage des troupes vers la péninsule ibérique commence dès 1807. L'affluence des troupes causa une grande perturbation notamment aux franchissements des rivières de la Dordogne et de la Garonne.

Il existait un embarras inconcevable dans les passages de Cubzac et de La Bastide. **Au passage de la Grande Armée en 1808, 100 000 hommes (cavalerie et train d'artillerie) faisaient route vers l'Espagne**. Le matériel militaire, lourd et encombrant rendait les traversées difficiles et freinait la progression des armées.

À Cenon La Bastide, on instaura une police faite par un officier de port en uniforme secondé d'un gendarme pour orchestrer les traversées. Vingt-quatre matelots, un chef matelot, deux commis et trois laveurs de cale s'affairaient sur sept couraux, deux bateaux plats et douze gabares pour limiter les encombrements des rives.

La nuit, on éclairait la Garonne à l'aide de réverbères pour faire transiter les troupes. On estime qu'entre 1807 et

1810, **350 000 hommes passèrent par La Bastide et furent logés chez les habitants** dont les logements avaient été réquisitionnés. Malgré les protestations des Bastidiens, les stocks de fourrage servaient à nourrir les chevaux. Napoléon séjourna à Bordeaux en 1808, avant de se rendre à Bayonne, ville stratégique dans le conflit franco-espagnol. Satisfait de son accueil et des sentiments patriotiques des Bordelais, il écrit depuis Bayonne, le 25 avril 1808, un décret relatif à la ville de Bordeaux, le perfectionnement de ses structures et l'amélioration de ses voies de communication. Conscient des obstacles qu'ont rencontrés ses troupes lors des traversées de la rivière, il demande la création d'une enveloppe de 400 000 francs (article 46) à affecter aux travaux d'un pont sur la Garonne.

Les architectes et ingénieurs ayant des difficultés à concevoir un pont de cette longueur, le projet reste en suspens jusqu'au 26 juin 1810, date à laquelle **un nouveau décret impérial ordonne la construction d'un pont de 530 mètres de long.**

Le projet sera confié à l'ingénieur Claude Deschamps...

### Délibérations du conseil municipal de Cenon La Bastide

25 septembre 1808 : Le Maire de Cenon La Bastide aux habitants de la commune.

« Une armée nombreuse va passer sur ce territoire pour se rendre en Espagne. Chaque jour plusieurs milliers de soldats et de chevaux arriveront à La Bastide. L'absence de pont les empêchera de traverser la rivière le jour même de leur arrivée, alors ils seront obligés de coucher dans cette commune. Le bourg de La Bastide a suffi à loger les troupes dans le passé mais dans cette circonstance, il convient de multiplier les logements et les maisons. »

( 274 )  
(N.° 3295.) DÉCRET IMPÉRIAL concernant la ville de Bordeaux.

A Bayonne, le 25 Avril 1808.

NAPOLÉON, EMPEREUR DES FRANÇAIS,  
ROI D'ITALIE, et PROTECTEUR DE LA CONFÉDÉ-  
RATION DU RHIN;

Voulant donner à notre ville de Bordeaux une preuve particulière de l'intérêt que nous lui portons, et de notre satisfaction pour les sentimens patriotiques qui l'animent, et pour le courage et la dignité avec lesquels elle supporte les privations que les circonstances imposent plus spécialement à ses habitans et à son commerce qu'à toute autre partie de notre Empire;

Ayant reconnu par nous-même les besoins de toute espèce qu'éprouve cette commune, une des plus importantes de nos Etats;

Voulant que tous les établissemens nécessaires lui soient donnés; que ceux qui existent, soient perfectionnés; qu'un hôpital proportionné à sa population soit fondé dans ses murs, et que ses communications soient facilitées et améliorées,

Archives Départementales de la Gironde

### *Décret impérial rendu au palais de Saint-Cloud, le 26 juin 1810.*

#### ARTICLE PREMIER.

Le pont de Bordeaux, dont la dépense est évaluée à deux millions quatre cent mille francs, sera construit, partie aux frais du trésor public, partie aux dépens de cette ville, à laquelle il appartiendra en toute propriété, à la charge par elle de pourvoir à son entretien et réparation.

Google Books



# Le Pont de Bordeaux : des décrets à la réalisation...

Les décrets impériaux de 1808 et 1810 ont ordonné la construction d'un pont sur la Garonne.

Beaucoup de projets furent présentés et refusés avant que ne débutent les travaux, fin 1810, sous les ordres de l'ingénieur Didier. On commence par l'édification des piles de la rive gauche. Le préfet girondin Gary annonçait que « *les deux rives du beau fleuve allaient être réunies par un pont qui, en se liant à la grande route d'Espagne, écarterait d'une navigation de chaque jour et de chaque moment les dangers et les retards* ».

**Le 1<sup>er</sup> février 1812, Claude Deschamps (1765-1843), inspecteur des Ponts et Chaussées, reprend le projet assisté de son gendre Jean-Baptiste Billaudel.** La pre-



Claude Deschamps - BM Bordeaux

mière pile est construite sur la rive droite en décembre 1812. L'année suivante une crue emporte les piles rive gauche et **la chute de l'Empire en 1814 stoppe les travaux faute de financement.**

En 1816, Pierre Balguerie Stuttenberg fonde la Compagnie du pont de Bordeaux, association de riches commerçants et négociants bordelais. Il propose le versement d'**une subvention de 2 000 000 de francs pour reprendre les travaux** en échange de l'exploitation du pont pendant 99 ans avec droit de péage. L'État accepte la proposition et donne un délai de 3 ans pour terminer l'édifice.

Deschamps, dont la Garonne est le principal objet d'études et la construction du pont sa première préoccupation, propose en 1819 le projet accepté d'un pont entière-

ment construit en maçonnerie de pierre et de brique ; les pierres viendront des carrières de Saint Macaire et les

briques seront cuites dans les fours de La Bastide grâce au limon du fleuve.

Persuadé que chaque fleuve est soumis à un régime spécial, il s'est appliqué à étudier les crues et les courants de la Garonne. Il sait que la largeur, les forts courants et le fond vaseux du fleuve amènent **de grandes difficultés pour asseoir les fondations d'un tel édifice**. Mais il maîtrise son sujet et son œuvre capitale se dessine entre Bordeaux et Cenon La Bastide.

Commencé pour être un pont de 50 à 60 palées<sup>1</sup> et travées en bois, modifié en projet de 19 arches en charpente, il fut transformé et décrété législativement pour être un pont en fer. Par l'énergie de Deschamps et de 4 000 ouvriers, le pont de la Garonne deviendra un ensemble imposant de **17 grandes arches en maçonnerie**.

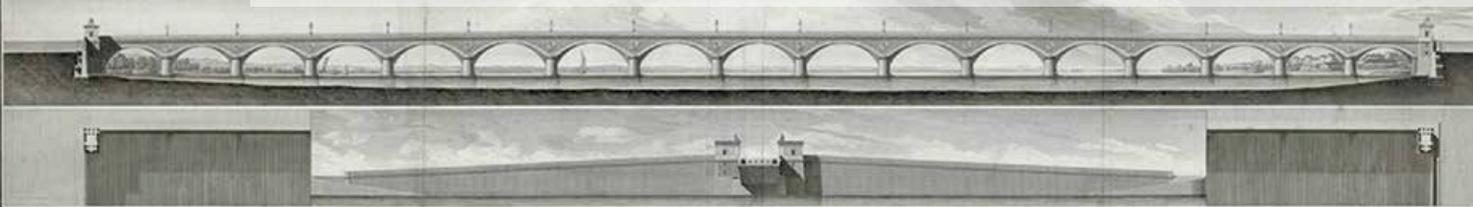
Achévé en 1821, le pont de la Garonne est ouvert à la circulation le 1<sup>er</sup> mai 1822. La monumentale structure relie désormais les deux rives du fleuve, offrant à la ville de Bordeaux et à son développement de nouvelles perspectives.



Construction du Pont de Bordeaux - BM Bordeaux

<sup>1</sup> Les palées sont, dans la construction des ponts en bois, ce que sont les piles dans les ponts de pierre. Elles sont formées de rangées de pieux.

**Autres noms du pont au fil du temps : Pont de Pierre, Pont Napoléon, Pont Louis XVIII, Pont d'Aquitaine**



VUE GÉOMÉTRALE DU PONT SUR LA GARONNE DEVANT BORDEAUX.

Construit sur les Plans et sous la direction de C. Deschamps, Ingénieur général des Ponts & Chaussées.

1821



## Premières convoitises...

Dès 1810, à la suite des décrets napoléoniens ordonnant la construction d'un pont, la ville de Bordeaux délibère sur **l'extension du rayon de son octroi sur le quartier de La Bastide**. Son conseil municipal s'appuie sur le décret du 17 mai 1809 disant que « *les banlieues et dépendances des villes, bourgs et villages, et s'il y a lieu, les portions de banlieues appartenant à un autre territoire pourront être assujetties à la perception du droit d'octroi* ».

Le conseil municipal de Cenon La Bastide, mené par Joseph Tranchère de Chateauneuf, proteste énergiquement en présentant divers arguments. **Cenon La Bastide étant séparée de Bordeaux par la Garonne, elle ne peut être considérée comme sa banlieue**. De plus, il n'y a que très peu de marchands et de boutiques, la population cenonnaise étant composée exclusivement de cultivateurs, ouvriers et matelots. L'établissement d'un octroi n'est donc pas justifié.

Aussi, la ville de Cenon La Bastide, n'ayant que très peu de ressources, craint que l'extension du périmètre de

l'octroi oblige les commerces cenonnais, déjà freinés par les taxes bordelaises, à quitter la commune. La municipalité ne peut se résigner à accepter la proposition bordelaise étant donné que quelques mois plus tôt, elle s'était refusée la mise en place d'un octroi cenonnais par peur d'imposer de trop lourdes charges à ses habitants. La délibération de Bordeaux est rejetée.

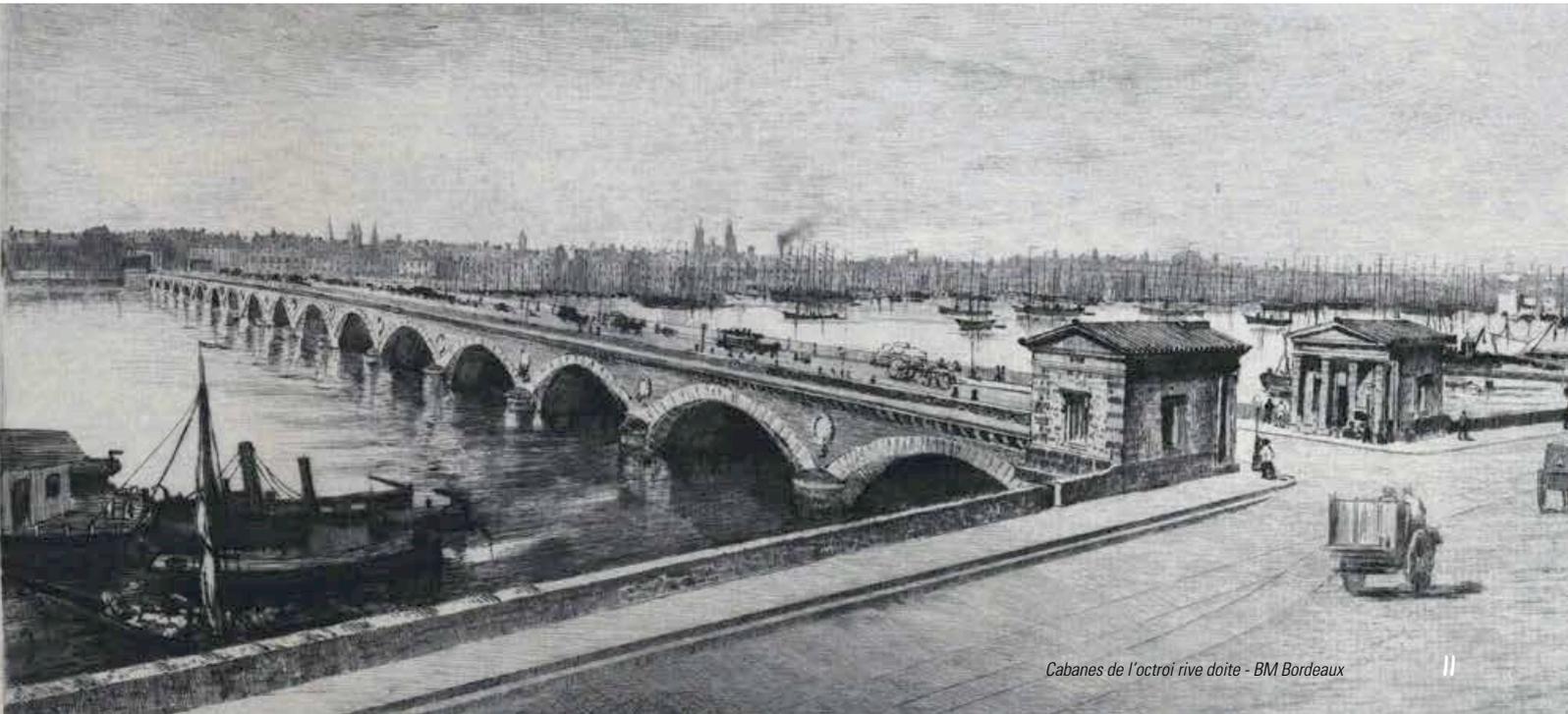


## OCTROI

L'octroi est une contribution indirecte perçue autrefois par les municipalités à l'importation de marchandises sur leur territoire. Toutes les denrées, tous les biens, matériaux et produits destinés à la consommation ou aux fabrications locales étaient taxés et venaient grossir les recettes communales.

Cet impôt apparut en France au XIII<sup>e</sup> siècle et fut aboli en 1791 après la Révolution. Mais le manque à gagner força les municipalités à le rétablir. Généralisé par l'Empire, l'octroi vit son apogée au XIX<sup>e</sup> siècle.

L'octroi est un prélèvement sur la valeur des marchandises. Le péage est un droit perçu sur le passage des personnes.





## Tentative de 1821 : Bordeaux échoue...

Le 31 juillet 1821, Bordeaux renouvelle sa proposition. Elle demande cette fois-ci la réunion d'une partie du territoire cenonnais pour y étendre son octroi. Elle prétend que le pont de la Garonne a été construit dans l'intérêt de la cité cenonnaise et que depuis, les maisons situées rive droite ont pris beaucoup de valeur et représentent une concurrence. Bordeaux insiste sur le fait que si La Bastide n'est pas comprise dans la ligne d'octroi, **la ruine de Bordeaux est inévitable.**

Selon le conseil municipal de Bordeaux, les maisons seraient désertées et la population changerait de rive car les denrées y seraient exemptes de droit. Le pont entraînerait malheur et destruction en faisant de La Bastide « **un colosse effrayant, anéantissant la population, le commerce et la richesse de Bordeaux** ».

Pour se prémunir d'un tel danger, Bordeaux propose donc la réunion d'une portion de 406 journaux<sup>1</sup> sur 8 120 soit 1 / 20<sup>e</sup> du territoire cenonnais ; une surface jugée comme étant un petit préjudice.

Joseph Tranchère de Chateaufort, maire cenonnais, écrit alors un mémoire dans lequel il réfute tous les arguments bordelais. Pour lui Cenon La Bastide étant séparée de Bordeaux par un fleuve et ayant sa propre population et sa propre administration, n'est en aucun cas une extension bordelaise.

Les commerçants bordelais n'ont aucun intérêt à venir s'installer rive droite car les loyers y sont plus chers et qu'il existe un grand nombre de maisons inhabitées dans l'enceinte de Bordeaux pour satisfaire leurs demandes.

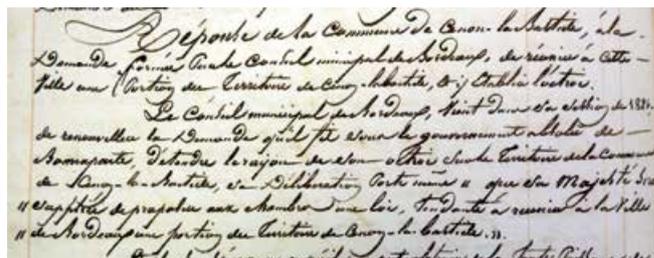
<sup>1</sup> ancienne mesure agraire – environ 130 hectares

Il est vrai que La Bastide est à cette période un lieu de dépôt, de séjour et de passage obligatoire vers Bordeaux mais lorsque le pont sera mis en service, les voyageurs s'arrêteront directement dans les commerces, auberges et cabarets de la rive gauche. L'argument de l'octroi est donc irrecevable.

Enfin, Tranchère de Chateaufort déclare que le territoire de Cenon La Bastide ne mesure pas 8 120 journaux mais 2 700. Par conséquent, **la surface demandée équivaut à 1 / 6<sup>e</sup> du territoire et représente la partie la plus active et la plus peuplée de la ville.** Le petit préjudice bordelais deviendrait une catastrophe pour les Cenonnais privés d'une grande partie des contributions et des ressources. Le maire de Cenon La Bastide lance au conseil municipal de Bordeaux : « si votre revenu de plus de 2 200 000 francs ne vous suffit pas, [...] réduisez vos dépenses inutiles, elles sont nombreuses, agissez en bons pères de famille, [...] ne cherchez pas à rendre les communes voisines tributaires de votre ambition ».

Le sous-préfet de la Gironde jugeant le mémoire de Tranchère de Chateaufort trop calomnieux envers les magistrats bordelais, demande au conseil municipal de Cenon

La Bastide de valider les mots du maire et de confirmer la position de la municipalité. Le conseil répond qu'il ne désavouera pas les paroles de Tranchère de Chateaufort. Le Comte de Tournon, préfet de la Gironde, cassera la délibération de la ville de Bordeaux au profit de Cenon La Bastide confirmant que **les motifs invoqués par Bordeaux, dont la construction du pont, ne sont pas suffisants pour demander l'adjonction du territoire bastidien.** Grâce à l'engagement de l'équipe municipale cenonnaise, les premières tentatives de réunion du territoire de La Bastide à Bordeaux sont un échec...



Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de Cenon La Bastide - 1821



Vue du Pont de Bordeaux - BM Bordeaux

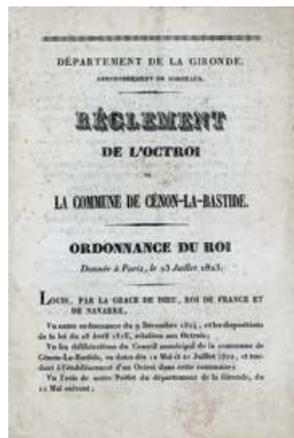


# Malgré les difficultés, Cenon prospère...

Cenon La Bastide a provisoirement échappé à l'annexion bordelaise et à l'extension de son octroi.

Elle reste cependant dans une situation financière difficile. Les comptes présentent un déficit et **les revenus sont insuffisants** pour couvrir les dépenses obligatoires telles l'entretien des rues de la commune ou l'établissement d'un corps de garde (poste de police).

La municipalité, ne pouvant pas voter la création d'impôts supplémentaires, n'a d'autre choix que d'**établir un octroi** « dont le mode de perception et les objets sur lesquels il porterait ne serait nuisible ni aux habitants ni aux consommateurs ».



Archives Municipales de Cenon

Sa création est décidée le 12 mai 1822 en application de la loi du 28 avril 1816<sup>1</sup> autorisant les communes dont les revenus sont insuffisants pour les dépenses à y établir un octroi sur les consommations en vue de rééquilibrer leur budget. Cenon opte pour la **taxation des viandes de boucherie**. Les bureaux de l'octroi sont installés à La Bastide et sont ouverts du lever au coucher du soleil.

Apportant un revenu supplémentaire à la commune, l'octroi va permettre de compenser la diminution du commerce bastidien.

En effet, avant l'ouverture du pont de Bordeaux, tous les rouliers s'arrêtaient à Cenon où ils profitaient des hôtels, des écuries, des

<sup>1</sup> Première loi sur les finances en France. Elle est votée dans le but de relever l'économie française et liquider la dette publique

magasins et des celliers pour déposer les marchandises. Cenon se retrouve désormais privée des avantages que lui procuraient les difficultés de franchissement de la Garonne car désormais les rouliers se rendent directement sur le sol bordelais.

La commune va néanmoins réussir à retrouver une nouvelle croissance grâce au tarif élevé du péage du pont mis en place par la Compagnie du Pont de Bordeaux. Les voies de communication, le négoce bordelais et la proximité du fleuve favorisent l'installation rive droite d'**entreprises de voitures publiques**.

Cenon La Bastide va connaître un nouvel essor grâce au commerce de voitures publiques, aux industries s'y rattachant, aux commissionnaires de roulage et aux camionneurs. La petite bourgade commence sa **transformation en petite ville industrielle et commerciale** et va voir sa population augmenter<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> 1821 : 1437 habitants  
1851 : 4022 habitants

La modernisation des voies de communication va modifier le paysage cenonnais...

**TARIF.**

CHAPITRE de perception.	OBJETS	MESURES et POIDS.	DROIT à payer.	OBSERVATIONS.
	ASSEJETÉS AUX DROITS.			
COMESTIBLES.	Bœufs et Vaches.....	Par tête.	8 <sup>00</sup>	Les bestiaux divisés par moitié ou quarts paieront dans la proportion du droit par tête. Les morceaux au-dessous seront taxés au poids comme viande dépecée.
	Veaux.....	idem.	5 00	
	Moutons et Brebis.....	idem.	1 00	
	Cochons et Truies.....	idem.	5 00	
	Agneaux et Chevreux.....	idem.	0 50	Sont exceptés de cette disposition les jambons dont la taxe sera toujours acquittée par kilogramme, ainsi que le porc articlé ci-contre.
	Viande dépecée fraîche.....			
	Salée ou fumée.....	Le kilog.	0 05	
	Jambons, Lard et Graisses.....	idem.	0 05	

Vu et présenté par moi, Conseiller d'État, Directeur général des contributions directes,      Signé BENOIST.  
Pour copie conforme :  
Le Directeur de l'Administration des Contributions directes, faisant fonctions de Secrétaire-général des finances,      Signé COBNET D'INCOURT.  
Pour ampliation :  
Le Conseiller d'État, Directeur général des Contributions indirectes,      Signé BENOIST.

Archives Municipales de Cenon

Rouliers sur le pont - BM Bordeaux

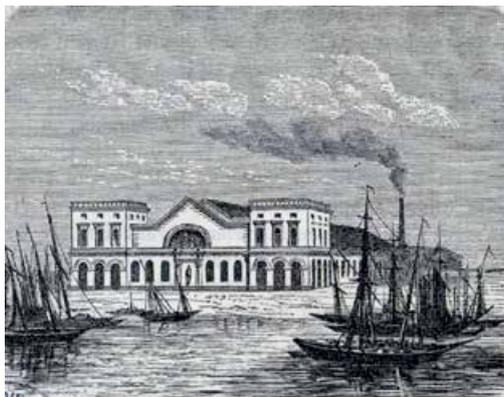




# Nouvelles perspectives quai de Queyries...

Avant les années 1840, les transports de personnes et de marchandises se font principalement au moyen des routes royales et du réseau fluvial. Afin de faciliter ces échanges et réduire le temps de transport, on commence, en France, dès 1840 à **développer le réseau ferroviaire**.

C'est la loi du 11 juin 1842 relative à l'établissement de grandes lignes de chemin de fer qui décide la création d'une ligne vers la frontière espagnole transitant par Angoulême et Bordeaux. Cette « charte » des chemins de fer veut que l'État devienne propriétaire des terrains choisis pour les tracés des voies et finance la construction des bâtiments.



*Gare d'Orléans - BM Bordeaux*

L'usage et l'exploitation sont confiés à des compagnies se chargeant de la mise en place des voies ferrées et de l'achat du matériel roulant.

C'est la **Compagnie des chemins de fer d'Orléans** qui assure la mise en service de la ligne entre Paris et Bordeaux.

Reste à savoir sur quel emplacement construire la gare ? Deux solutions sont envisageables. Édifier la gare (anciennement dénommée débarcadère) dans **le quartier bordelais de Paludate ou sur les quais cenonnais, quartier Queyries**, sachant qu'elle doit toucher le rivage et être à un niveau facile d'accès, au centre du mouvement industriel, commercial et maritime qu'elle doit faciliter et animer.

Bordeaux s'étant transformée depuis plusieurs années, le commerce, les affaires et les habitants se regroupent désormais près de La Bourse et de La Douane autour des terrains occupés auparavant par le Château Trompette (détruit en 1818).

Le quartier de Paludate se trouve à l'**extrémité du crois-sant que forme la Garonne** devant Bordeaux, loin de la rade et du commerce. Son projet comporte trois établissements séparés et insuffisants pour comprendre à la fois le parc des marchandises, des voyageurs et des ateliers. Présentant de grandes difficultés d'exécution, l'exiguïté des locaux et les nombreuses démolitions à envisager ne favorisent pas la réalisation du projet. De plus, choisir Paludate, engagerait la construction d'un viaduc permettant la traversée du fleuve. Une construction estimée à 7 millions de francs qui influencerait de nouveau sur le régime de la Garonne (comme l'avait fait le pont de Bordeaux) en freinant les courants et marées, facilitant les dépôts vaseux et sablonneux qui encombrant les quais.

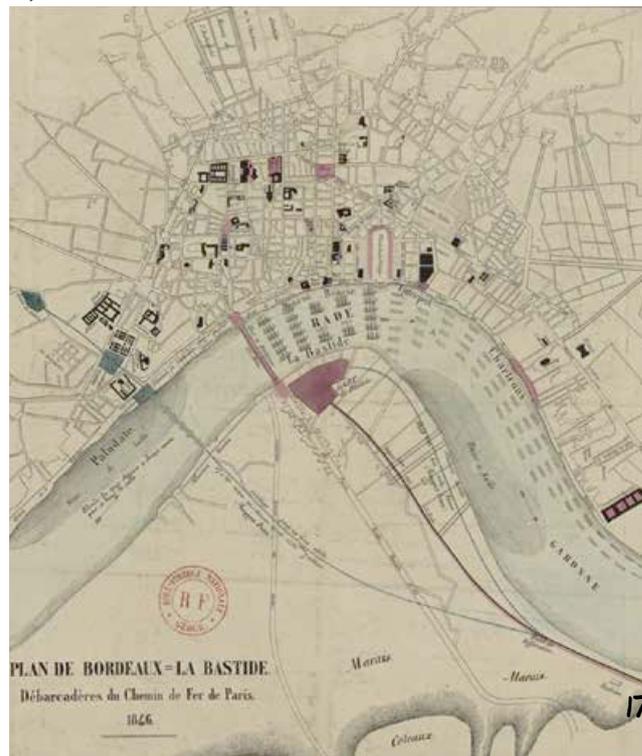
Le projet de La Bastide, quai de Queyries est à proximité soit par le pont, soit par la rivière, du commerce bordelais. **Logé au milieu de la rade**, il présente une gare d'un seul tenant sur des vastes terrains dont les prix n'excèdent pas les 10 francs au mètre carré.

Le conseil municipal de Cenon ne connaissant pas les possibles effets de la construction d'une gare sur son territoire, s'adresse au Ministre des Travaux Publics dans un courrier flatteur : *« ce n'est pas au conseil municipal d'apprécier et de prendre la décision, il a pleine confiance dans la sagesse et les lumières du Ministre, qu'il fera ce qui lui paraîtra le plus convenable à tous ».*

Après examen des différents projets, Louis Napoléon Bonaparte tranche, malgré les réticences bordelaises, en faveur de Cenon et du projet quai de Queyries.

**La gare d'Orléans est construite d'après les plans en U de l'architecte Darrou et des ingénieurs Pépin et Le Hal-leur.** Inaugurée en 1852, la gare accueille les voyageurs parisiens après un voyage de 13 h 07 mn. Le quartier de La Bastide désormais équipé d'une gare va de nouveau attirer les convoitises bordelaises...

Projet du débarcadère du chemin de fer de Paris - 1846 - BNF Gallica





# Tentative de 1852 : un projet trop ambitieux...

Le 13 décembre 1852, après sa première tentative, Bordeaux soumet de nouveau un projet de réunion d'une partie du territoire de Cenon La Bastide.

L'ouverture du Pont de Bordeaux ayant entraîné les premiers essais bordelais d'annexion, c'est cette fois-ci, la construction de la gare d'Orléans qui justifie une nouvelle demande. Bordeaux craint de nouveau l'extension de La Bastide pouvant causer « malheur et destruction » et réitère **des arguments vieux de 31 ans**, oubliant qu'aucune de ses prédictions ne s'est réalisée et que « Bordeaux est devenue une des plus belles et riches villes de France » malgré la prospérité cenonnaise.

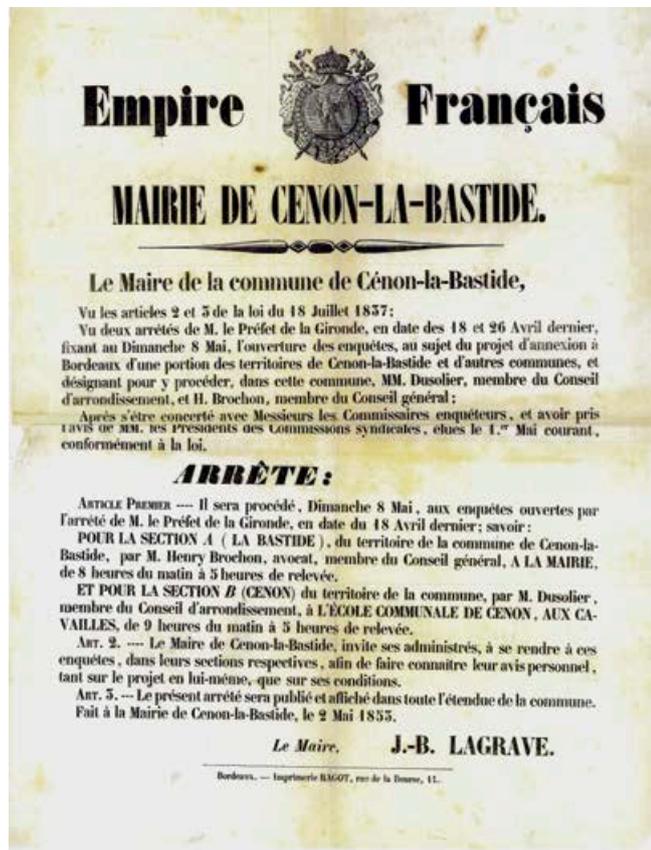
Bordeaux jette aujourd'hui son dévolu sur une portion précise du territoire cenonnais, celle qui « avoisine la gare et qui étant sur les bords du fleuve est appelée à recevoir les établissements commerciaux que l'importance maritime du port y appelle [...], à partir de la gare, qui est le point central de La Bastide, en se rapprochant du lit

du fleuve, à mesure qu'on s'éloigne de la gare jusqu'aux limites amont et aval du territoire de La Bastide »<sup>1</sup>.

Bordeaux argumente : « *le gouvernement n'a pas hésité à réunir la portion de commune où la gare avait du être établie, pour des motifs d'économie, au territoire de ces villes* » et « *on ne saurait dès lors refuser à Bordeaux ce qu'il demande* »<sup>1</sup>. *La cité bordelaise précise que ce territoire n'est qu'un démembrement de Bordeaux et qu'il doit sa prospérité à la « mère-cité ».*

**Elle souhaite ainsi étendre son territoire pour augmenter l'activité du port et favoriser le développement de son commerce.** Le quartier de Paludate n'étant pas propice par sa situation, c'est l'essor de La Bastide qui attire les convoitises.

Cenon se défend et justifie son extension par les tarifs trop élevés du péage du pont qui ont permis l'installation



Archives Municipales de Cenon

d'entreprises de voitures publiques et affirme que même si la gare et son personnel favorisent les commerces ce-nonnais, elle nuit aussi aux entreprises de roulage et voi-tures.

Si l'annexion est effective et si le pont est racheté par l'État, Cenon craint d'avoir à supporter des charges trop lourdes pour un commerce en baisse. Jean-Baptiste Lagrave, maire de Cenon s'exprime ainsi : **« que Bordeaux garde ses funestes présents ! Nos prédécesseurs le lui ont déjà dit en 1821, nous le lui répétons aujourd'hui. Nous n'envions pas sa splendeur, qu'elle nous laisse dans notre humilité. Elle fait payer trop cher l'honneur de lui appartenir. [...] Bordeaux n'a pour justifier ce projet d'envahissement que la raison du plus fort »**. Il demande au gouvernement de ne pas donner suite au vœu émis par Bordeaux et réclame le maintien de l'indépendance et de l'intégrité de la commune. L'autorité préfectorale, menée par le baron Haussmann, soutient le projet bordelais et, dans l'intérêt de la Gironde et dans le but **de placer la ville à la hauteur de celles de Lyon et Marseille**, pousse Bordeaux à requalifier son projet.

Alors que seule la Bastide était convoitée, l'annexion pré-vue s'étend désormais sur la rive droite, sur une partie des communes de Lormont, Cenon La Bastide et Floi-rac<sup>2</sup> et sur la rive gauche sur la totalité des communes de Bruges, Le Bouscat, Caudéran, Talence, Bègles et une partie de Villenave d'Ornon et Mérignac.

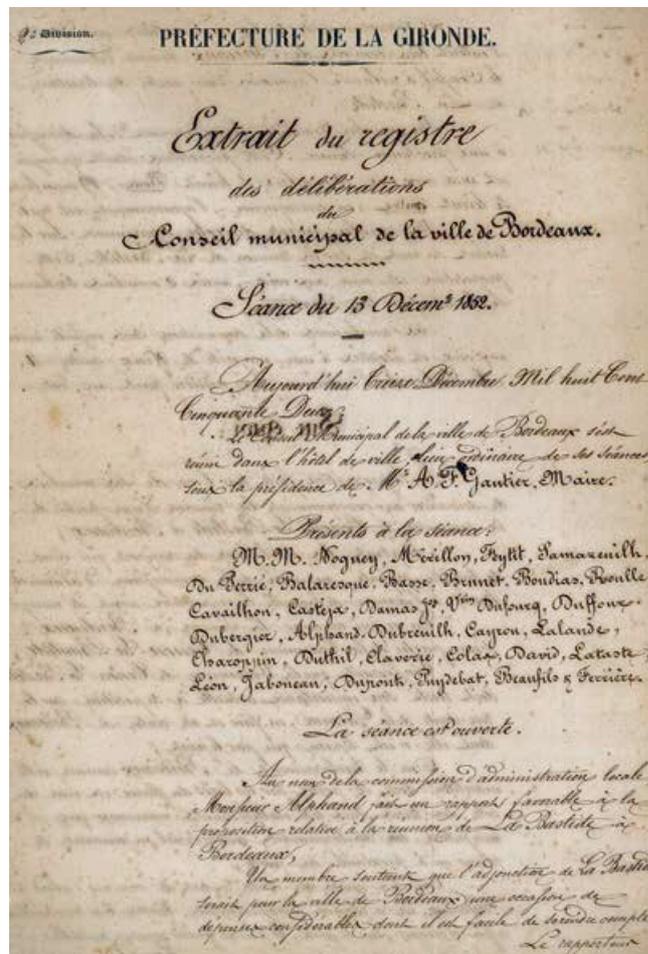
<sup>2</sup> Pour la création d'un 7<sup>e</sup> canton bordelais

Devant les **protestations et les résistances des différentes communes**, la préfecture autorise la tenue d'une enquête le 8 mai 1853 sur les territoires concernés afin de recueillir les avis de la population. Selon les résultats des enquêtes, le projet est rejeté. À Cenon, 64 personnes habitant la partie à annexer ont pu être reçues. 63 étaient défavorables. Une protestation écrite et signée par les habitants n'ayant pu être entendus a également été déposée au commissaire enquêteur.

Dans toutes les communes, les motifs de rejet sont les mêmes : **souhait de conservation de l'individualité communale, peur des difficultés dans les relations administratives<sup>3</sup> et crainte de l'aggravation des charges**. Les parties restantes des communes se retrouveraient « échancrées, privées de la partie lucrative de leurs populations, réduites en profondeur. Ça ne serait plus que des lambeaux de communes ».

La préfecture demande aussi aux conseils municipaux entourés des personnes les plus imposées de la commune de se prononcer sur l'annexion. À Cenon La Bastide, la réunion a lieu le 23 mai 1853 et les mêmes craintes resurgissent. *Comment sera exercé l'état civil ? Les morts seront-ils enterrés à la Chartreuse ? Équipera-t-on les annexes en église, presbytère, école, marché, rues, pavage, fontaine et éclairage immédiatement ou faudra-t-il attendre ? Le pont sera-t-il racheté ? Enfin, Bordeaux a-t-elle les finances nécessaires pour envisager une telle annexion ?*

<sup>3</sup> Gestion de l'état civil, délivrance de documents



Le conseil rejette le projet par 20 voix contre et 3 voix pour. Jean-Baptiste Lagrave conclut en s'exprimant ainsi : « Pour un acte de réunion, on doit prendre toutes les précautions que prendrait un bon père de famille dans un contrat de mariage, si deux communes expriment le vœu de n'en former qu'une, cet accueil spontané promet assurément une alliance environnée de conditions rassurantes mais si au contraire, il y a dissidence entre elles, on doit craindre de sacrifier l'une à l'autre et de leur préparer à toutes deux une existence agitée et pénible. »

Prenant conscience des difficultés du dessein et devant les réticences et protestation des communes à annexer, Bordeaux recule et abandonne le projet...

 Partie de la Bastide à annexer





# Pont et passerelle...

Dans les années 1850, l'organisation des transports de marchandises et de personnes sur Bordeaux est un peu chaotique.

En 1852, la Compagnie des chemins de fer d'Orléans a mis en service la ligne Bordeaux / Angoulême permettant de se rendre à Paris. La gare est située rive droite, quartier de La Bastide.

En 1855, la Compagnie des chemins de fer du Midi met en service une ligne desservant le sud de la France. Une gare provisoire en bois est construite rive gauche, cours Saint Jean (actuel cours de la Marne). **Les marchandises et personnes arrivant du nord de la France sont stoppées par la Garonne au terminus de La Bastide.**

Pour continuer le voyage vers le sud et se rendre à la gare Saint Jean, il est obligatoire de traverser le fleuve via le pont de Bordeaux pour les voyageurs et par bateaux pour les marchandises. Et inversement pour les trajets Sud / Nord.

Ces traversées ont un coût important à la fois pour les compagnies devant nécessairement faire transiter le personnel et le matériel roulant ainsi que pour les voyageurs devant s'acquitter du péage du pont. Il fallait compter 1 sou par piéton, 5 sous par cavalier et 6,5 francs pour une diligence de six chevaux<sup>1</sup>. **De ce fait, le pont est encombré et présente un réel obstacle à la circulation.**

L'administration s'interroge sur les mesures à prendre pour faciliter ces moyens de transport. Elle envisage le rachat du pont afin de rendre au pont voulu par Napo-

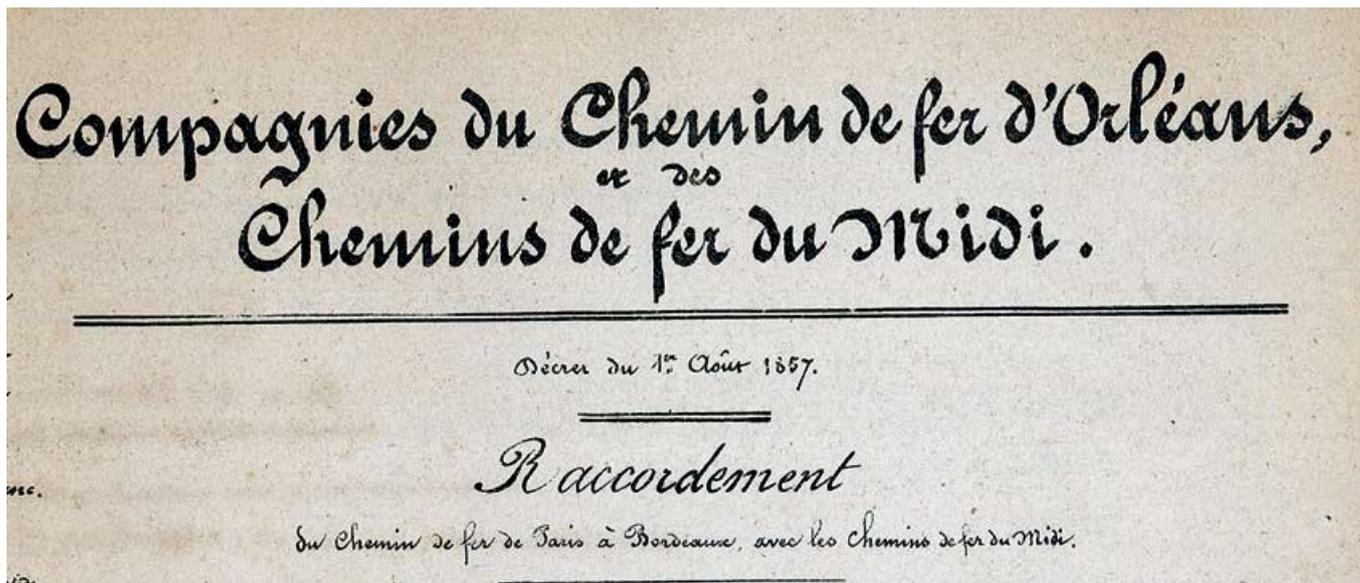
<sup>1</sup> Selon la loi du 18 avril 1818 déterminant les droits de péage du pont de Bordeaux. 1 sou équivaut à 5 centimes.

léon **son caractère public et sa gratuité**. Elle émet aussi l'idée de la construction d'un second pont permettant la traversée de la Garonne et la liaison entre les réseaux de chemins de fer des Compagnies d'Orléans et du Midi. Les deux projets vont être réalisés.

Le 26 mars 1858, la préfecture de la Gironde adresse une lettre au conseil municipal de Cenon, l'informant que le gouvernement accepte la construction à La Bastide d'un nouveau pont gratuit à condition que les communes intéressées supportent le surplus des dépenses.

La commune s'oppose au projet car « aider à la construction d'une passerelle à 1 kilomètre du pont actuel serait faire des sacrifices que rien ne justifie, serait vouloir déplacer le centre de la commune et ruiner ainsi les commerçants et propriétaires placés en aval du pont [...] à moins qu'on ne rachète immédiatement et en simultanément le pont de Bordeaux ».

Cenon La Bastide craint pour son avenir. La commune s'est considérablement développée grâce à sa situation topographique, à la gare d'Orléans et aux grands établissements industriels. Vu la qualité de ses équipements,



elle pense devenir un des points les plus importants du département. Pour protéger ses intérêts, elle demande même à être **ériger en chef-lieu de canton**, celui de Carbon-Blanc regroupant 18 communes étant trop grand. Mais les travaux de la passerelle débutent en septembre 1858 sous les ordres de l'ingénieur Regnault et de **Gustave Eiffel**, conducteur de travaux. Terminée en août 1860, la passerelle Eiffel fait désormais la liaison entre les deux compagnies ferroviaires<sup>2</sup>.

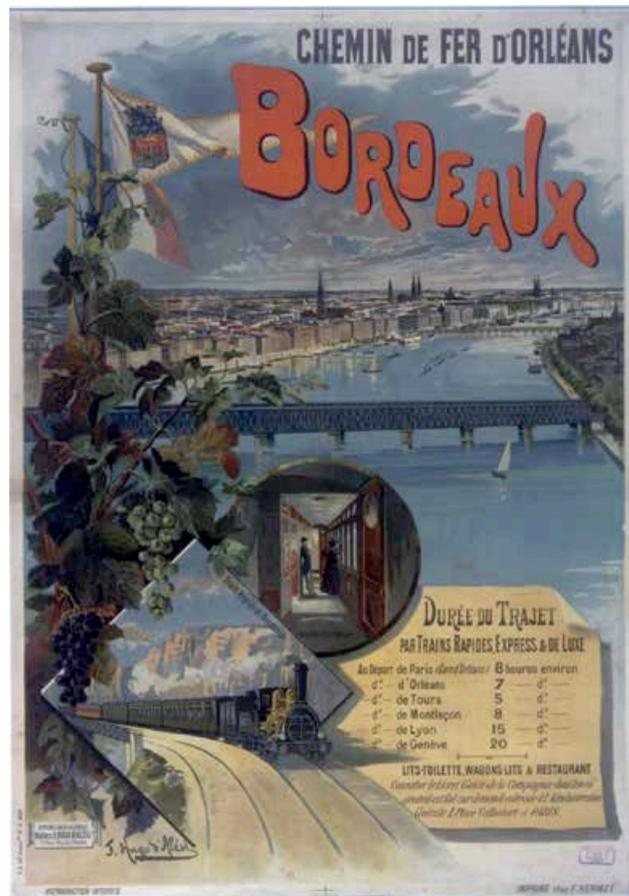
**Le rachat du pont de Bordeaux est dans les projets des Bordelais depuis plusieurs années.** En effet, ceux-ci savent qu'il est indispensable à l'annexion du quartier de La Bastide. Mais ce rachat est complexe car il existe des difficultés d'entente entre l'État et les actionnaires, ceux-ci ne voulant pas renoncer à ce privilège.

Le coût du rachat est estimé à **4 millions de francs**. Bordeaux, pensant que l'annexion de La Bastide est un besoin public, se positionne et vote la somme de 1 200 000 francs.

En mars 1861, la décision est prise. Le pont sera racheté grâce aux ressources de l'État, du département et de la ville de Bordeaux ainsi qu'au moyen de subventions de tous corps représentant des intérêts collectifs au rachat du pont.

<sup>2</sup> En 1862, une passerelle en bois fixée à la structure métallique sera construite pour le passage des piétons. Elle sera ouverte au public en 1863.

<sup>3</sup> Emprunt sur 3 ans



Affiche inauguration de la Gare St Jean - 1897 - BNF Gallica

Le conseil municipal de Cenon vote la subvention de **15 000 francs**<sup>3</sup> dans l'intérêt de la commune, la passerelle Eiffel étant en service et créant concurrence.

La Préfecture réclame aux Cenonnais une subvention de 34 000 francs. Le conseil municipal refuse ne voulant pas que cette décision soit considérée comme une adhésion aux vœux d'annexion des Bordelais.

Le rachat du pont est prononcé par décret impérial le 25 août 1861. Cenon La Bastide aura finalement versé la somme de **40 000 francs**.

Deux ponts font désormais la liaison entre Cenon La Bastide et Bordeaux et le péage qui protégeait jusqu'alors Cenon a disparu...



Gustave Eiffel - BNF Gallica

#### **CENON LA BASTIDE EN 1858 :**

- 5 638 habitants à La Bastide
- Une gare
- Deux écoles de garçons
- Deux écoles de filles
- Deux pensionnats de garçons
- Quatre pensionnats de jeunes demoiselles
- Une communauté religieuse pour les jeunes demoiselles
- Cinq médecins et officiers de santé
- Une compagnie de sapeurs pompiers
- Deux commissaires spéciaux de police à la gare
- Un commissaire de police cantonale et deux appariteurs
- Un lieutenant de gendarmerie

- Deux vérificateurs et deux postes des douanes
- Un commis principal des contributions indirectes
- Quatre employés du service actif
- Deux recettes buralistes
- Une perception des contributions directes
- Quatre cales de carénage de navires
- Un bassin à flot de carénage
- Une usine à gaz
- Une usine à charbon
- Des magasins de bois de construction
- Des chantiers de construction de navires
- Des entrepôts de marchandises



## Tentative de 1862 : l'annexion...

Le rachat du pont permet au conseil municipal de Bordeaux de renouveler ses vœux d'annexion du quartier de La Bastide.

Le 16 avril 1862, il vote une délibération demandant l'annexion sur la rive gauche de parties des communes du Bouscat, Caudéran, Talence et Bègles comprises dans le périmètre des boulevards et sur la rive droite de parties des communes de Lormont, Cenon La Bastide (486 hectares) et Floirac. **Il souhaite également que La Bastide devienne le chef-lieu d'un septième canton bordelais** qui regrouperait les communes de Cenon, Bouliac, Floirac, Tresses, Artigues et Lormont.

Une enquête est ouverte le 15 juin 1862 dans toutes les communes concernées par l'annexion afin de connaître l'avis des populations.

À Cenon, les habitants de la partie à annexer manifestent

fortement leur mécontentement avec **174 avis défavorables et 251 protestations** de personnes n'ayant pu être reçues. Devant ce refus général, Bordeaux revoit son projet à la baisse et diminue le périmètre de l'annexion.

À Cenon, la nouvelle superficie annexée est de **378 hectares**, de la Garonne à la ligne de chemin de fer. Cette délibération reçoit le soutien du préfet à condition qu'un adjoint soit installé à La Bastide pour la gestion de l'état civil et que les taux des contributions directes soient maintenus pendant 5 ans<sup>1</sup>.

Le conseil municipal de Cenon rejette cette nouvelle tentative. Monsieur Serr, conseiller municipal exprime son mécontentement. « *Voilà le grand mobile qui pousse à l'annexion, l'octroi ! Tout est là pour la ville, l'octroi plus grand, l'octroi agrandi, c'est-à-dire le revenu augmenté ! Bordeaux a des dettes considérables. Nous sommes*

<sup>1</sup> Taux calculé en fonction du nombre d'habitants.  
Taux beaucoup plus élevé à Bordeaux.

*l'appoint qu'elle réclame pour l'équilibre de ses budgets [...]. Si nous savons dans notre commune administrer notre territoire sans nous endetter, ce n'est pas un motif pour que nous payions les intérêts de vos emprunts. Enviez-nous, mais ne nous brisez pas, la loi et la justice vous le défendent ».*

*Mais Corneille Le Rouzic, Maire de Cenon, émet un avis plus favorable à l'annexion en admettant que Cenon doit sa prospérité à sa situation topographique, face à Bordeaux et que l'annexion n'est pas nécessairement un mal*

*et qu'elle n'empêchera pas La Bastide de se développer.*

**Le conseil municipal exclut de nouveau toute idée d'annexion mais Le Rouzic émet le vœu suivant : en cas d'annexion, Cenon La Bastide souhaite la conservation pendant 10 ans du taux des contributions directes, la formation d'un bureau de l'état civil à La Bastide, la conservation de la partie neuve du cimetière**

**Saint Romain contre indemnité à la nouvelle commune de Cenon, la construction de l'église paroissiale dont les plans et devis ont été approuvés et la désignation de La Bastide en chef-lieu de canton.**

Après plus de 50 ans de lutte contre cette annexion, Cenon La Bastide ne peut empêcher, le **18 mai 1864**, la promulgation de la loi sur l'extension des limites de Bordeaux. Les termes de la loi sont effectifs à compter du **1<sup>er</sup> janvier 1865**.

Le 31 décembre 1864, Le Rouzic démissionne de ses fonctions de maire cenonnais et rejoint le conseil municipal bordelais en tant qu'adjoint de Guillaume Henri Brochon, maire...

Loi d'extension des limites de Bordeaux - Archives Nationales



Plan d'extension des limites de Bordeaux - Archives Nationales





# Conclusion

L'annexion prive la commune de Cenon du quartier de La Bastide. Du jour au lendemain, **378 hectares et près de 6 000 habitants deviennent bordelais**. Avec ses 709 hectares restants, Cenon devient une commune purement rurale et agricole, une population disséminée, loin des rives de la Garonne à qui elle devait sa prospérité. C'est un nouveau départ pour les Cenonnais et de nombreuses embûches vont se présenter.

Au 1<sup>er</sup> janvier 1865, les caisses sont vides et le solde de 5 516 francs restants sur les comptes a été transféré à Bordeaux. Le matériel pour percevoir l'octroi (guérite, poids, bascule et registres) est resté sur le sol bastidien. Cenon ne disposant que de ces ressources réclame à Bordeaux de lui restituer. En dédommagement de l'annexion et afin de pouvoir doter la commune de nouveaux établissements publics, **Cenon demande une indemnité à la ville de Bordeaux**. Celle-ci sera calculée sur le bud-

get des dix dernières années investi sur La Bastide soit 280 000 francs. Cenon en réclame les 2 / 3 soit près de 186 000 francs mais dans un souci de conciliation, elle ne demandera que 90 000 francs.

Fin 1865, l'indemnité n'a toujours pas été payée à Cenon. Ses finances étant au plus mal, la commune fait appel à un avocat pour défendre ses droits face à Bordeaux qui continue, malgré les protestations des Cenonnais, à inhumer ses morts au cimetière Saint Romain.

La commission d'examen des comptes fera remarquer que certaines dépenses sur l'année 1864 mandatées par Corneille Le Rouzic semblent exagérées. Plus de 80 000 francs ont été investis uniquement sur La Bastide et fin décembre, du mobilier de luxe a été acheté pour meubler la mairie bastidienne. Aucune félicitation ne sera adressée au maire pour sa gestion des comptes.

Début 1868, Cenon n'a reçu aucun dédommagement.

Vient s'ajouter l'indemnité d'utilisation du cimetière Saint Romain par Bordeaux soit 7 200 francs pour 180 inhumations.

**Le décret du 03 avril 1869 condamnera la ville de Bordeaux à verser la somme de 65 000 francs à titre d'indemnité pour le préjudice résultant de l'annexion.** Mais Bordeaux prétexte que des circonstances indépendantes de sa volonté l'ont empêché de résoudre l'affaire.

Au final, le 07 août 1871, un arrêté exécutif prescrit l'inscription d'office au budget de Bordeaux d'un crédit de 61 902,80 francs pour paiement de l'indemnité. Le solde

en caisse au 1<sup>er</sup> janvier 1865 (5516 francs) ne sera jamais restitué et 2 700 francs seulement seront payés pour les inhumations au cimetière.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1865, Cenon a un nouveau visage. Après avoir défendu ses intérêts, elle a perdu son centre, sa population, ses finances. **La Bastide est devenue bordelaise.**

Mais Cenon va renaître de ses cendres. Laisant son passé de ville industrielle derrière elle, cette terre rurale attire les ouvriers et leur famille. Nichée au creux de son coteau, Cenon n'est plus la même et elle ne va cesser de se transformer...

*Vue de la Bastide depuis le coteau cenonnais - Collection Saenz - Archives Municipales de Cenon*





# Sources bibliographiques

*Rapports et délibérations du Conseil municipal de Cénon La Bastide, 1800 – 1864*

*Rapports et délibérations du Conseil municipal de Cenon, 1865 – 1871*

*Rapports et délibérations du Conseil général de la Gironde, 1853 – 1862*

*Annales des ponts et chaussées. Mémoires et documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur, 1844*

*Revue philomatique de Bordeaux et du Sud Ouest – Société philomatique de Bordeaux, 1908 – 1913*

*Comité des travaux historiques et scientifiques – Section d'histoire moderne et contemporaine – Actes du 82<sup>e</sup> congrès des Sociétés savantes – Ministère de l'éducation nationale, Bordeaux, 1958*

*Cenon, une ville dans l'histoire – Ville de Cenon, 1997*

*Ponts et passerelles de Bordeaux – Les dossiers d'Aquitaine, 2014*

DUPRE DE SAINT MAUR (Nicolas). - *Mémoire relatif à quelques projets intéressants pour la ville de Bordeaux, 1782*

THERON (E.). - *Gratuité du passage sur la Garonne à Bordeaux, 1858*

ROUSSELOT (Ernest). - *Napoléon à Bordeaux : passages et séjours de l'empereur et de ses troupes dans la Gironde 1807 – 1809, 1909*

LHERITIER (Michel). - *Tourny, Intendant de Bordeaux, 1920*

DONIS (A.). - *La Bastide à travers les siècles, 1920*

Ouvrage édité par la Ville de Cenon (septembre 2015)

Service documentation-archives : Marine Salès

Direction Communication (Conception graphique, mise en page) : Aurélie Girardeau, Sandrine Hostein

Réalisation : Imprimerie Korus





*Le Pont de Bordeaux vu de Cenon - BM Bordeaux*

Le 1<sup>er</sup> janvier 1865 est une date primordiale dans l'Histoire de Cenon.

Elle prive la commune d'une grande partie de son territoire. La ville de Bordeaux, sur promulgation de la loi du 18 mai 1864, annexe le quartier de La Bastide, bourg de Cenon, 378 hectares, 6 000 habitants.

Pour le 150<sup>ème</sup> anniversaire de cette annexion, la mairie de Cenon organise en collaboration avec l'association Les Amis du Patrimoine cenonnais, une exposition et une conférence d'après l'idée originale et le travail de recherches de Gilbert Perrez, auteur du livre « À la découverte de Cenon ».

Retour sur les différentes étapes de cette annexion...

