



Le port de la Lune et l'imaginaire des ponts à Bordeaux (1586-2010)

Sylvain Schoonbaert *

« Abordez à ce riche port de la Lune, ainsi nommé, pour ce qu'il est voûté en forme de croissant »¹.

« Je n'ay jamais vu un si beau coup d'œil et un si grand spectacle que ce port ; il mérite bien de faire quelque chose qui soit recommandable à la postérité »².

« Les événements politiques influent très-souvent sur les villes de commerce : mais si leur situation est avantageuse, elles résistent aux plus grandes secousses et survivent à toutes les révolutions »³.

« Les siècles peuvent venir en nombre : le monde aura toujours besoin de Bordeaux, parce qu'ici convergent et toutes les routes de la France de l'Occident et toutes celles de l'Atlantique »⁴.

Avant d'être une ville, Bordeaux est un port. Le « port de la Lune » est inséparable de la « mer » de Garonne, comme la désignaient les anciens pour dire sa grande largeur et surtout ses liens avec l'estuaire et l'océan Atlantique. Du XVII^e au XXI^e siècle, les voyageurs et les historiens abondent en descriptions élogieuses de la majestueuse courbure de la Garonne qui forme la rade de Bordeaux. Par extension, et parfois par abus, Bordeaux est aussi décrit comme une « île⁵ ». Qui peut dire quand sont nées la Garonne et la Gironde, fleuve et estuaire ? Quelle que soit la terminologie, la ville est séparée de la rive droite et donc coupée de la France par le fleuve, dès la protohistoire et l'Antiquité⁶. On a pu croire, contrairement à une idée reçue, que l'histoire de la construction des ponts à Bordeaux ne remonte pas à l'âge d'or du développement commercial du port au XVIII^e siècle, mais à la fin du règne d'Henri III : il va falloir discuter cette question. Toujours est-il que la rivière isole historiquement la ville jusqu'en 1822 où est ouvert le pont sur la Garonne, communément appelé le pont de pierre (fig. 1). La construction de cet ouvrage n'est pas sans provoquer de multiples controverses, elle modifie mais structure encore durablement les relations de la ville à son territoire. D'amont en aval (du sud au nord), ce pont instaure une coupure défini-

tive entre le fleuve (le port, l'estuaire et l'océan), et la rivière (l'arrière-pays). D'est en ouest, il relie enfin la rive gauche à la rive droite de la Garonne, La Bastide, annexée à Bordeaux

* . . Architecte, docteur de l'Institut d'urbanisme de Paris. Chargé de documentation historique à la Mairie de Bordeaux (Direction générale de l'aménagement). Enseignant chercheur à l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux (Groupe d'étude de la ville régulière).

Cet article est issu d'une étude réalisée pour la Ville de Bordeaux et le Centre du patrimoine mondial. Elle avait pour objectif de rechercher ce qui constitue l'identité culturelle du port de Bordeaux, la relation des Bordelais aux franchissements de la Garonne et de démontrer la validité du projet d'un pont ouvrant au droit de la rue Lucien-Faure.

1.. . Coulon, 1644, 522.

2.. . Jacques V Gabriel à Le Pelletier, 24 mai 1729, cité par Courteault, 1922, 57.

3.. . Pierrugues, 1815, 15.

4.. . Jullian, 1895.

5.. . Voir la récente exposition de l'artiste japonais Yukihiisa Isobe « quand Bordeaux était une île », à Bordeaux au Capc, Arc en rêve centre d'architecture, à la Drac Aquitaine et à la galerie Tinbox, en septembre et octobre 2008.

6.. . Étienne, 1962, 28-29 ; Renouard, 1965, 240-241 ; Desgraves, 1991, 22-23 ; Lavaud (dir.), 2009, II, 17-39.

en 1865. Dès lors, d'autres ponts se réalisent sans difficultés majeures, mais seulement en amont. Toutes les tentatives pour créer un nouveau franchissement aval, jusqu'en 1967 – où s'ouvre le pont d'Aquitaine –, échouent (fig. 2). Il faut donc plus de deux siècles entre le moment où l'on imagine et celui où est construit le premier pont de Bordeaux. Un siècle et demi est encore nécessaire pour élever le second. Quarante ans plus tard, aujourd'hui donc, les relations de la ville à son fleuve sont à nouveau mises en question par la création du pont Bacalan-Bastide (fig. 3), un projet approuvé par une enquête publique et mis en question par le comité du patrimoine mondial de l'Unesco, qui souhaite s'assurer qu'il ne porte pas atteinte à la valeur exceptionnelle et universelle et à l'intégrité du bien inscrit en 2007⁷.

Les projets d'autrefois ont autant d'importance que ceux d'aujourd'hui. Il n'est donc pas inutile de se plonger dans l'histoire des projets et des réalisations de ponts à Bordeaux. La ville et ses habitants ont toujours entretenu un rapport passionné avec le fleuve dès qu'il s'agissait de le franchir et de rompre un isolement géographique propre à l'histoire urbaine bordelaise. Rêvés ou construits, les franchissements de la Garonne font partie de l'imaginaire collectif et constituent l'histoire immatérielle du port de la Lune. Pour autant, cette histoire riche et agitée touche au plus près des réalités anciennes et actuelles ; elle a un caractère identitaire et patrimonial fort qu'il convient d'explicitier pour comprendre la question du franchissement actuel.

Du port au pont (1586-1822)

Bordeaux fait l'économie d'un avant-port dès le Moyen Âge en regroupant sur ses quais la quasi totalité de ses marchandises. Le port constitue historiquement sa principale ouverture sur le monde. Il prend toute sa dimension monumentale avec l'aménagement de sa façade prestigieuse, au XVIII^e siècle, et même patrimoniale, au siècle suivant, avec tous les équipements industriels qui s'installent logiquement devant, quel que soit leur aspect esthétique. La ville profite, comme les autres ports atlantiques européens, du grand basculement économique de la Méditerranée vers l'océan Atlantique.

Une priorité : l'activité du port et de la circulation fluviale et maritime

Jusqu'à la reconquête française en 1453, les relations portuaires et marchandes de Bordeaux s'étendent aux îles britanniques puis, à la suite de la disparition du marché anglais durant les années 1630, aux Provinces-Unies. Des navires hollandais armés jaugeant entre 100 et 250 tonneaux

en moyenne, naviguent alors en convois. Dans la seconde moitié du Grand Siècle, les relations avec les villes hanséatiques et scandinaves, voire russes, se développent et le réseau commercial s'élargit aux îles d'Amérique qui fournissent à la région une grande partie de sa richesse grâce au sucre et à la cassonade. Mille sept cent treize navires accostent à Bordeaux en 1714-1715, embarquant surtout du vin et débarquant toutes sortes de marchandises lors des foires de mars et d'octobre. Dominant la campagne qui l'environne, Bordeaux est aussi un débouché important pour les produits de son arrière-pays : prunes du Quercy, laines d'Agen, résines des Landes, bois du Limousin et du Périgord⁸...

Les vues anciennes du port et de la ville, souvent dessinées depuis les hauteurs des coteaux de la rive droite ou alors des faubourgs extrêmes au sud et au nord, en Paludate ou aux Chartrons, mettent toutes en valeur la topographie originale du site et la suprématie de son activité marchande⁹. La Garonne est regardée par les anciens comme un fossé infranchissable et pourtant la nécessité et la possibilité de le traverser s'imposent de bonne heure. Dès l'époque carolingienne, un passage est ménagé par bateau entre le port de Trégey sur la rive droite et le port de la Grave sur la rive gauche. Au XVII^e siècle, un second lien est établi à Bacalan avec le passage de Lormont. Ces deux bacs assurent seuls une liaison assez précaire entre les deux rives au temps où semble se faire jour l'idée d'un pont¹⁰. Dès 1586, des fonds sont tenus à la disposition du maréchal de Matignon pour l'établissement d'un pont de pierre sur pilotis¹¹, mais on ignore tout de l'emplacement et des suites données à ce projet. En 1607, un projet de voirie mentionne l'étude et le tracé d'un pont qui doit être fait au bout des Chartreux jusqu'à la petite Bastide au droit du port de Lormont, c'est-à-dire à peu près à l'emplacement du bac de Lormont. S'agit-il véritablement d'un pont sur la Garonne ? Nous croyons plutôt qu'il s'agit du franchissement d'un estey au nord de Bacalan, peut-être la Jallère, sur le passage du chemin du Roi (de Labarde). En effet, les travaux d'assèchement des marais de Bordeaux, menés par Conrad Gausson¹², mentionnent l'étude et le tracé

7. . La décision du comité du patrimoine mondial 32 COM 7B.89 du 31 août 2008 considère, article 5 : « que les informations concernant le projet de pont levant sur la Garonne fournies au centre du patrimoine mondial sont incomplètes et qu'un tel pont levant constituerait, par ses dimensions et son coût, une solution inadaptée qui aurait un impact important sur la valeur universelle exceptionnelle et l'intégrité du bien et serait difficilement réversible ».

8. . Demont, Favreau, 2006, I, 22-23.

9. . *Ibid.*, 53.

10. Courteault, 1922, 2-3.

11. . A.D.Gir., C 3782, 12 février 1586, folio 20.

12. Ferron, Vigneaux, 1953.

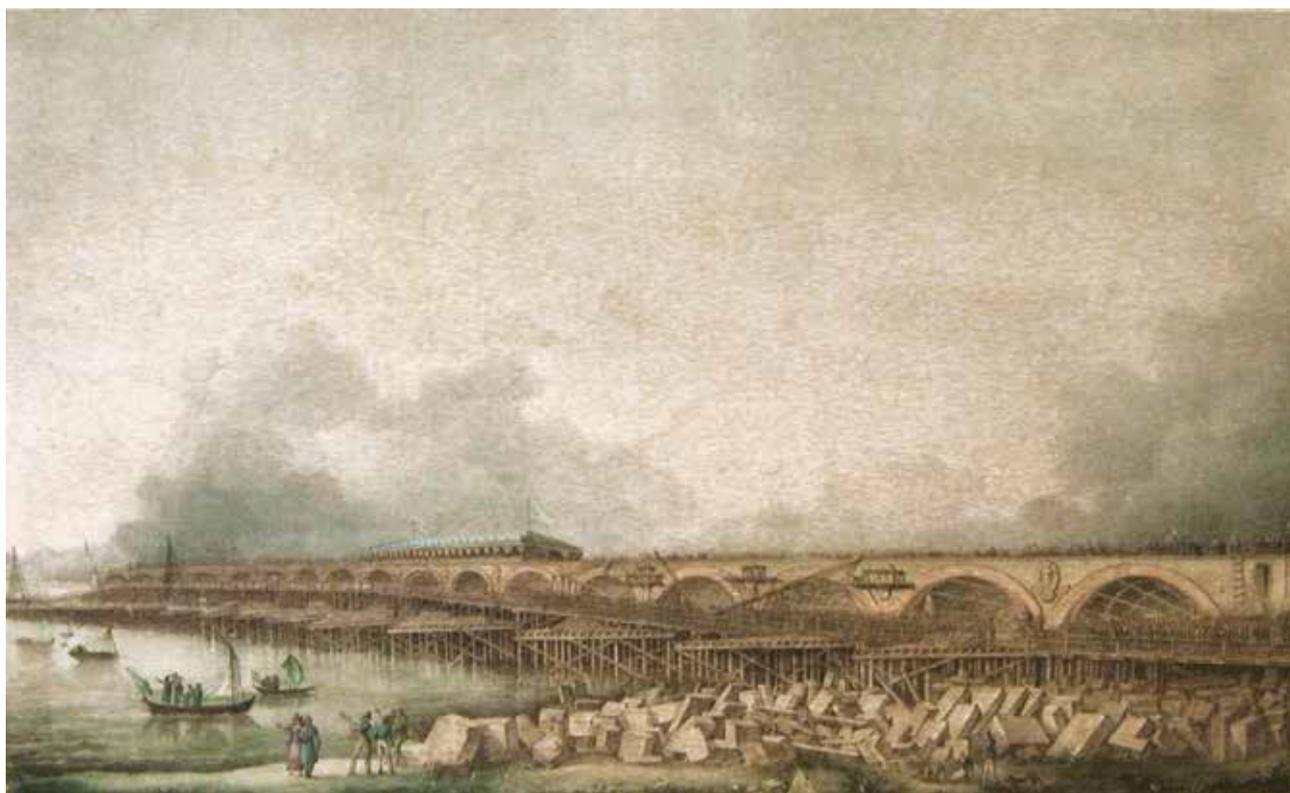


Fig. 1. - Le pont de pierre. Vue de la fête donnée le 25 août 1821, jour de Saint Louis, pour la pose de la dernière pierre du pont de Bordeaux, lithographie C. Motte (A.M.Bx., IX R 226, rec. 259).



Fig. 2. - Le pont d'Aquitaine
(Cliché Vincent Monthiers, 1996).



Fig. 3. - Projet du pont Bacalan-Bastide,
vue du quai de Brazza, (projet GTM, notice architecturale,
CUB, septembre 2008)

« pour le chemin de Bordeaux, puis le pont qui doit être fait au bout des chartreux jusques à la petite Bastide au droit du port de Lormont ¹³ ». C'est donc pour la rive gauche, et non pour atteindre la rive droite, que ces travaux semblent avoir été menés. On n'imagine pas, d'ailleurs, qu'un pont en dur eût pu être envisagé à cet endroit, à cette époque, et qu'il vînt briser l'accès au port de la Lune.

Quoiqu'il en soit, si des projets de franchissement de la Garonne n'aboutissent pas, ce n'est pas en raison de difficultés techniques. Le commerce et l'accès au port de Bordeaux ont la priorité par rapport à la construction d'un pont. La défense des côtes et de l'estuaire est d'ailleurs la première des préoccupations de Louis XIII puis de Louis XIV. La Gironde est aussi le débouché naturel de provinces belliqueuses, en partie protestantes, et de Bordeaux, ville dont on n'est pas entièrement assuré. Elle doit être surveillée et si possible verrouillée ¹⁴. Le 7 août 1650, lors de son passage à Blaye, Louis XIV décide de réparer et d'ajouter de nouvelles constructions à cette citadelle car c'est « la clef de Bordeaux et de toute la Guyenne ¹⁵ ». Ainsi, le phare de Cordouan ou le verrou de l'estuaire fortifié par Vauban demeurent les équipements d'infrastructure qui assurent à Bordeaux, bien avant un quelconque projet de pont, la sécurité économique et nationale nécessaire à son port.

Rêves et projets du XVIIIe siècle

En 1701, Élie de Bétoulaud, dans sa relation du passage à Bordeaux du roi d'Espagne Philippe V, imagine d'étendre la façade du port de Bègles à Bacalan. Il a l'idée de construire un pont « fort élevé, fort large, fort solide et fort magnifique », qui reste un rêve de poète ¹⁶.

En 1751, l'intendant Tourny rêve à son tour de relier les deux rives par un pont de bateaux à travées mobiles ¹⁷. Ce projet ne se réalise pas mais les bases en sont jetées lorsque le marquis établit la porte de Bourgogne à l'entrée du cours des fossés et qu'en 1763, la route de Paris à Bayonne et en Espagne, qui arrivait autrefois à Bordeaux par la Grave d'Ambarès et Carbon-Blanc, est déviée pour aboutir au port de La Bastide, face justement à la porte de Bourgogne. Les points de connexion des deux rives à l'emplacement du futur pont de pierre sont donc créés cinquante ans exactement avant la pose de la première pierre du pont de Bordeaux.

En 1771, à la demande de l'ingénieur Trudaine, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées de la province de Guyenne, Le Ragois de Saint André, à la suite d'un voyage d'étude pour examiner les ponts de pierre exécutés en France, Angleterre, Hollande et Pays-Bas, met sur pied un projet de pont fixe grandiose : dix-neuf arches en maçonnerie reposant sur dix-huit piles et deux culées fondées sur pilotis. D'une longueur de 732,8 m – la Garonne étant plus large qu'aujourd'hui –, pour

une largeur de 19,4 m, l'ouvrage estimé 10 millions de livres se heurte à la résistance des négociants bordelais qui voient dans la construction de ce pont fixe une gêne pour la navigation du haut de la rivière et un péril pour les chantiers de construction navale de Paludate, établis au sud de la ville ¹⁸. La navigation et l'activité portuaire constituent toujours la priorité et ce projet est abandonné au profit d'autres solutions mobiles.

Les projets qui suivent rencontrent l'hostilité des jurats de Bordeaux. Silveira, Astruc et Vidal proposent, entre 1772 et 1782, une passerelle portée sur trente bateaux plats retenus par des ancrs et trois bascules aménagées pour le passage des grands navires. D'un coût de 595 578 livres, le péage de ce pont est prévu pour une durée de trente ans. L'avocat au Parlement et ancien ami de Tourny, Chevallier, propose, lui, un pont plus vaste, à bateaux amarrés à des piles, et deux travées mobiles permettant le va-et-vient de gros navires deux fois par jour, d'un coût de 873 000 livres ¹⁹. Pour sa part, la chambre de commerce est d'avis « qu'un pont fixe sur bateaux ne saurait résister au flux et reflux, qu'il gênerait la navigation et qu'il serait préférable de construire un pont sur la Dordogne à Cubzac. » La solidité technique de l'ouvrage étant aussi mise en cause, la construction d'un pont de charpente ou de pierre est même envisagée à Langon, là où la marée ne se fait plus sentir, quand la Garonne est moins large ²⁰.

Le 15 décembre 1778, l'intendant Dupré de Saint-Maur, jugeant les travaux bordelais trop coûteux, écrit au ministre Bertin : « tant que le projet ne sera pas étayé par une compagnie de millionnaires, il restera simplement dans la classe des belles chimères ²¹. » En 1789, Silveira propose à nouveau son projet au Conseil du roi, mais la ville le rejette une nouvelle fois.

En 1800, un Mémoire est destiné à Bonaparte, Premier Consul, pour l'établissement de ponts volants sur deux bateaux de 13 m de long et parallèlement placés à la distance de 5 m l'un et l'autre, où seront établies des poutrelles de 13 m de long qui devront être chevillées et si bien adaptées aux deux bateaux, qu'elles ne fassent avec eux qu'un seul et même corps ²². C'est

13. A.D.Gir., C 4238 [1607].

14. Peyrous, 1978, n. 1, 13.

15. *Ibid.*, n. 2, 24.

16. Desgraves, 1991, 416 ; Bétoulaud, [1908].

17. A.D.Gir., C 1226, 1751 « construction d'un pont en bois sur 30 bateaux ou pontons sur la Garonne depuis la place de Bourgogne jusqu'à la Bastide ».

18. Desgraves, 1991, 416.

19. A.D.Gir., C 3715, et Chevallier 1772.

20. Desgraves, 1991, 417.

21. A.D.Gir., C 3715.

22. A.M.Bx, 132 O 3.

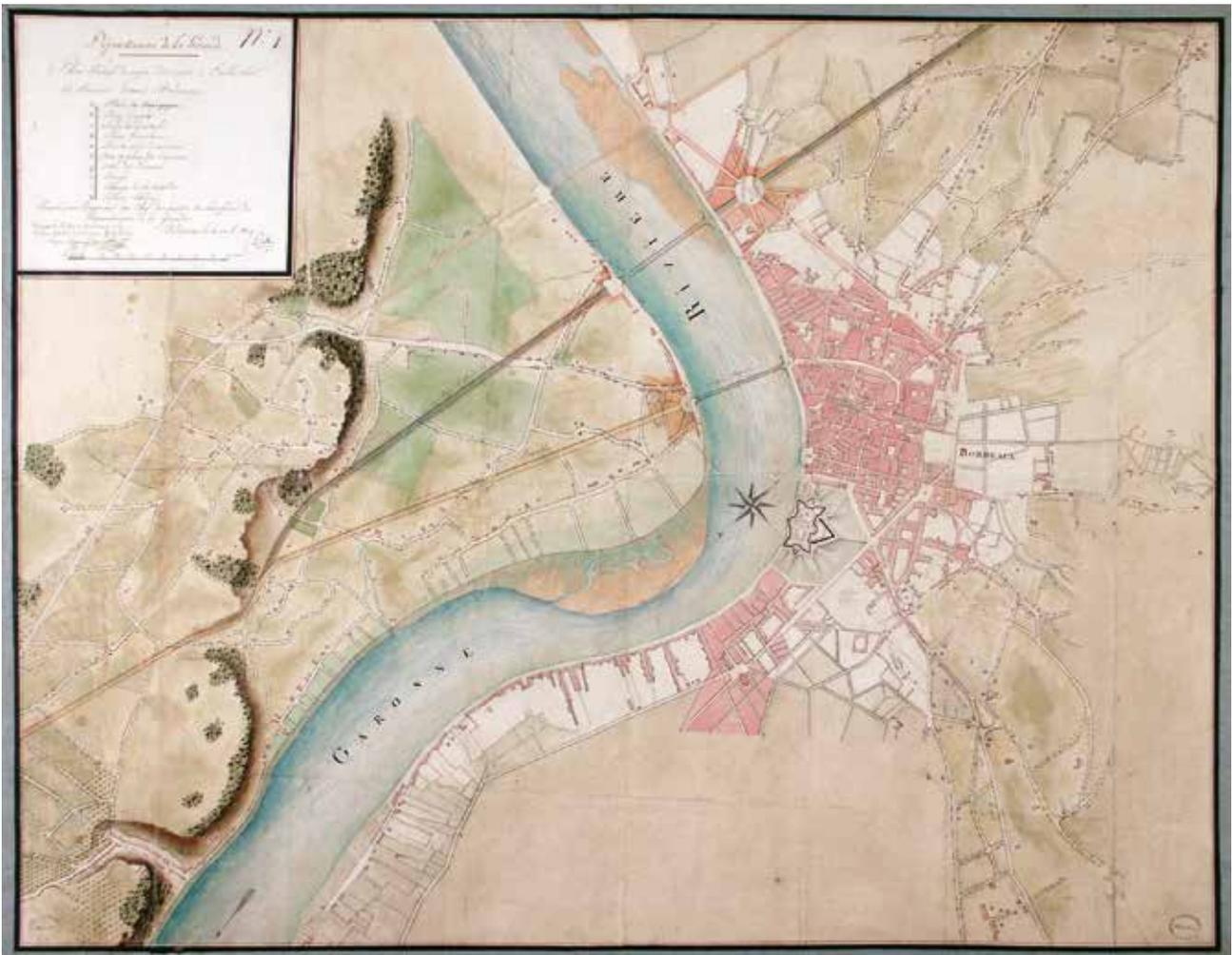


Fig. 4. - Plan général du projet d'un pont à établir sur la Garonne devant Bordeaux, proposé par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de la Gironde, Didier, 6 avril 1809 (A.M.Bx., XL A 287)

encore une solution de pont mobile qui ne voit pas le jour. La difficulté principale vient du site, comme le constate encore Dufort sous l'Empire :

« Une rivière de 527 m de largeur, dont l'eau a souvent plus de 20 m de profondeur, éprouvant au jusant et au flot un changement inversé dans la direction de courans de la plus grande rapidité, présentant dans certaines parties de son lit des envasemens de 12 m d'épaisseur, peut-on être surpris que des hommes, même les plus consommés dans l'art des ponts et chaussées, aient cru longtemps impossible de vaincre de pareils obstacles ²³ » ?

Le grand banc de sable de la Manufacture (à Paludate), est la cause des envasements. La divergence des courants naturels

de la rivière, en sens opposés, occasionne des ensablements nuisibles au bon état du chenal du port. Le pont de pierre, loin de favoriser ces engorgements, va au contraire les réguler un peu.

Tous les projets mis en œuvre pour franchir la Garonne avant le XIXe siècle se heurtent donc à l'activité du port de la Lune et aux variations intempestives des flots de la rivière. On ne peut qu'imaginer construire des ponts mobiles ou bien envisager de construire des ponts sur la Garonne ailleurs qu'à Bordeaux. Cette situation est rompue par la construction du pont de pierre.

23. Dufort, 1818, 1.

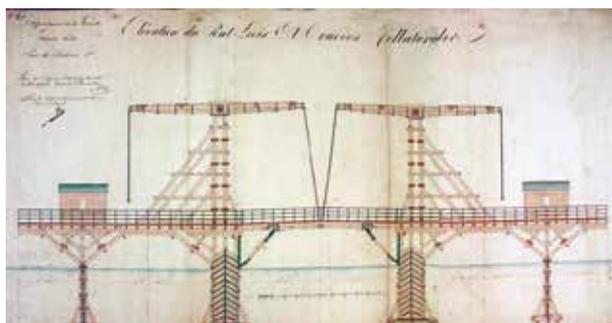


Fig. 5. - Élévation du pont-levis et travées collatérales, pont de Bordeaux proposé par l'ingénieur en chef du corps impérial des Ponts et Chaussées Didier, 1809 (A.D.Gir., 2 Fi 2731).

Trois possibilités sont envisagées (fig. 4). Celle qui se déploie au nord, en connectant la rive droite aux fossés de la ville (cours Victor-Hugo), est finalement adoptée. Placer le pont plus au sud libère davantage d'espace pour les grands navires dans le port mais, en contrepartie, l'accès au cœur de la ville est rendu moins direct. La proposition faite à l'emplacement de l'actuel pont Saint-Jean a l'avantage d'offrir une connexion avec le cours Saint-Jean (de la Marne), dont l'urbanisation n'est pas achevée vers les marais de Bègles, sous l'Empire. Quant à la troisième proposition, encore plus en amont, presque au niveau de l'actuel boulevard Jean-Jacques Bosc, elle s'avère beaucoup trop excentrée.

Un acte historique : la construction du pont de pierre (1807-1822)

L'utilité d'un franchissement de la Garonne se fait plus que jamais sentir sous l'Empire puis la Restauration. L'histoire devient légende lorsque Napoléon Ier décide la construction de cet ouvrage d'art, par un décret du 12 août 1807 qui prescrit d'étudier les possibilités d'établir un pont de pierre, afin de faciliter le passage de ses troupes vers l'Espagne ; la grande armée ne peut atteindre ce pays à conquérir par bateau, et un pont lui semble donc nécessaire au droit de Bordeaux. Relier Bordeaux à l'Espagne n'avait d'ailleurs pas échappé à l'intendant de la Guyenne Tourny, qui avait déjà ménagé l'accès au sud, pour le passage des infantes en route vers la cour de Versailles²⁴.

L'édification du pont est d'abord confiée à l'ingénieur en chef Didier, en 1809, puis à Vauvilliers et enfin à l'ingénieur Deschamps. La solution adoptée, parmi trois proposées par l'ingénieur Didier, est d'abord celle d'un pont-levis en bois, face à la porte de Bourgogne (actuelle place Bir-Hakeim) (fig. 5) dégagée à cette occasion de ses guichets et agrémenté

d'une place vis-à-vis (actuelle place Stalingrad, dite autrefois place du Pont) et d'une route nouvelle (l'avenue Thiers, ancienne route de Paris), tranchant la rive droite et structurant en définitive son urbanisation. Le 26 juin 1810, un crédit d'État est voté pour commencer les travaux qui débutent en 1811 mais un manque d'argent se fait vite sentir. Les travaux reprennent le 28 décembre 1813. Une crue extraordinaire endommage l'ouvrage, à tel point que l'on envisage de l'abandonner. Il est question d'armer la structure de l'ouvrage en fer mais, en 1816, l'ingénieur Deschamps prend le parti d'une structure plus classique de piles de pierres avec remplissage de briques, à l'appui de savantes machines de fondation des piles venant à bout des inquiétudes de Dufort²⁵ (fig. 6). La construction de ce pont devient un gouffre financier et technique auquel la Restauration vient à bout : le péage ouvre en 1822. L'armateur Balguerie-Stuttenberg, appuyé par le préfet Tournon et le ministre de l'Intérieur Lainé, apporte un soutien financier en créant une compagnie anonyme par actions pour une avance de deux millions. La Compagnie du pont de Bordeaux est créée le 18 avril 1818²⁶. Elle obtient la concession du pont pendant 99 ans. Pour limiter les dépenses, ainsi que les charges supportées par les piles, on utilise la brique pour un pont creux qui portera le nom paradoxal de pont de pierre. Les briques sont cuites à côté du pont, dans deux immenses fours pouvant contenir chacun 100 000 briques. Pour mieux permettre le passage de l'eau et limiter l'effet de barrage, le pont de pierre n'a que 16 piles et donc 17 voûtes en arc surbaissé qui reposent sur 250 pieux de bois chacune (fig. 7). Le pont, long de 487 m, a une largeur de 15 m entre les parapets, la chaussée d'origine mesure 7,50 m, entre des trottoirs. La nuit, des grilles ferment les entrées. L'inauguration a lieu le 25 août 1821 et le 1er mai 1822 il est livré à la circulation, moyennant péage (fig. 1). Celui-ci est perçu jusqu'en 1863 par les douaniers installés dans quatre guérites aujourd'hui détruites, situées aux entrées. En 1860, on élargit la chaussée du pont de pierre qui devient dangereux pour les communications urbaines car y passent les canalisations d'eau et de gaz, ce qui provoque, en 1921, un incendie. En 1952, la chaussée est élargie une seconde fois pour accueillir quatre voies de circulation, deux pistes cyclables et des trottoirs séparés. Les travaux sont terminés en 1954 avec la réalisation de nouveaux garde-corps et candélabres. Ce mobilier est encore changé en 1984. En 1993, des micros pieux de béton sont injectés pour consolider les piles abîmées par le courant. Le pont est fermé pendant trois semaines en 1995 pour renforcer les piles centrales, on procède en 1996 et 1997

24. Leulier, 2003, 46-51.

25. Coste, 1993, 220-221.

26. Balguerie, 1822.

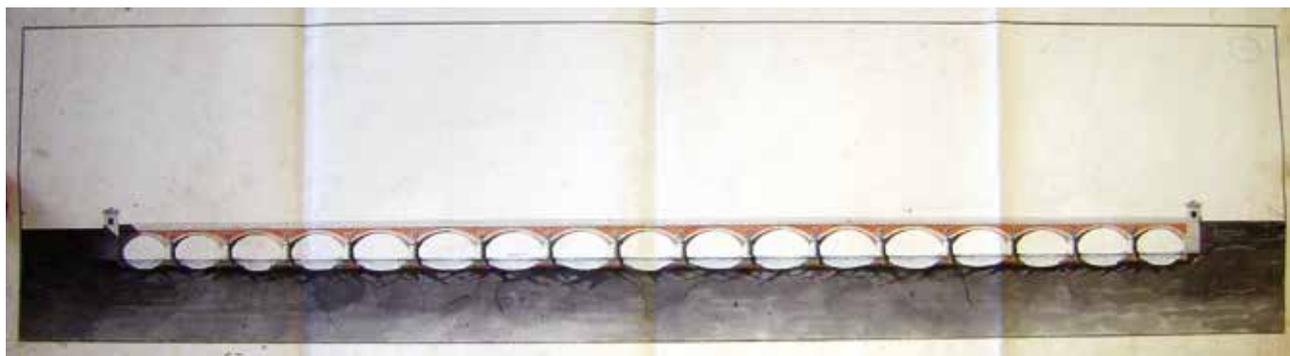


Fig. 6. - Élévation du pont de pierre, nd, vers 1818 (A.M.Bx., 132 O 1).

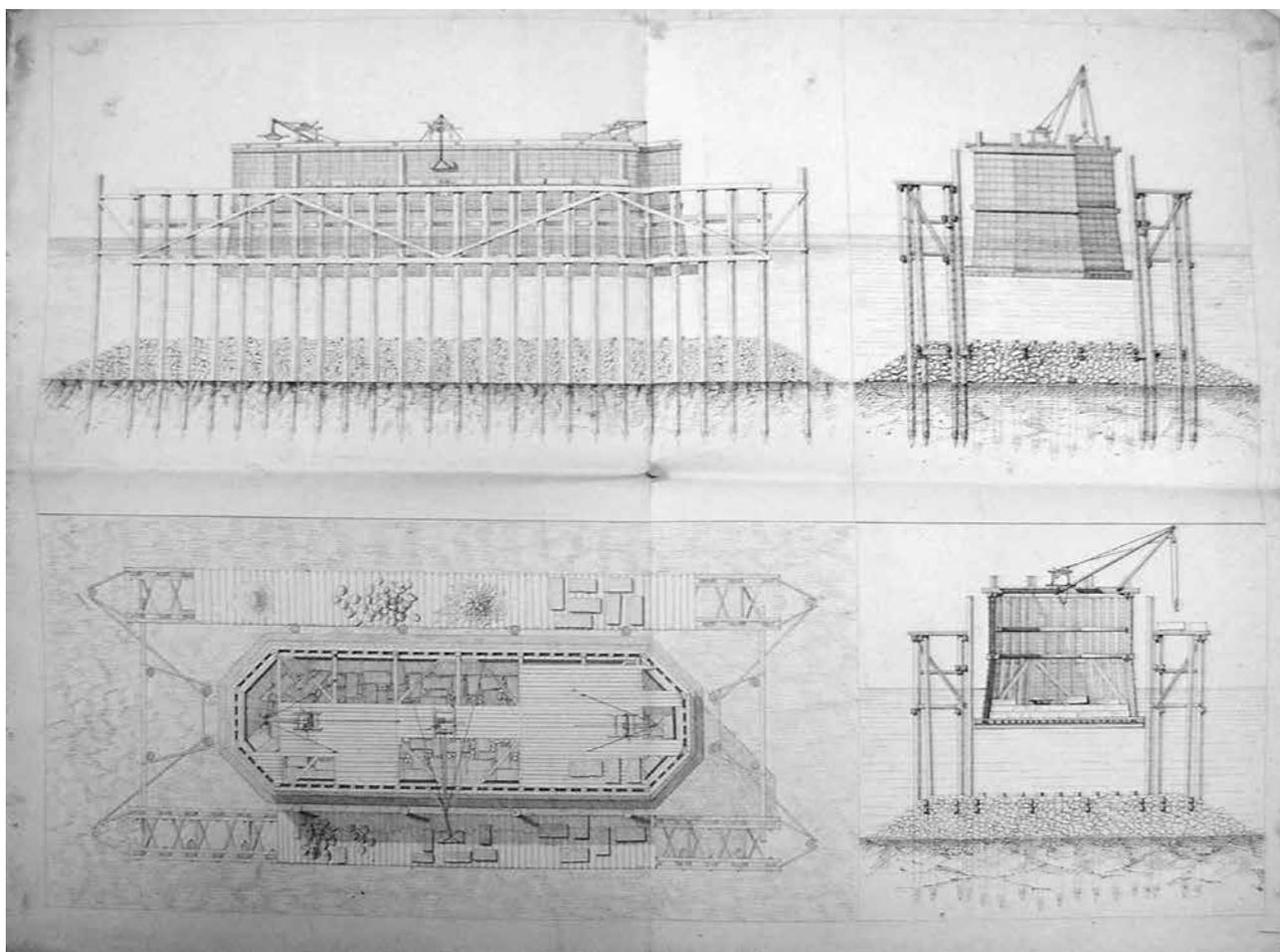


Fig. 7. - Plan, coupe et élévations des appareils de fondation des piles du pont de pierre, nd, vers 1818 (A.M.Bx., 132 O 1)

à leur enrochement périphérique. Le pont reste sous contrôle permanent grâce à des capteurs sous la structure. En 2003, les travaux d'aménagement du tramway modifient encore la circulation et la configuration du tablier, telles qu'on les connaît à présent.

Les conséquences de la construction du pont de pierre sur la répartition de l'activité portuaire et fluviale

Quelles formidables conséquences de la construction de ce pont sur l'évolution topographique de la ville ! Bordeaux est enfin relié au reste de la France par voie terrestre. Deschamps bâtit d'ailleurs, dans le prolongement de la route de Paris, le pont de Libourne, petit frère de celui de Bordeaux.

L'urbanisation – voire la conquête – d'une partie de la commune de Cenon-La Bastide par Bordeaux est envisagée dès son ouverture, en 1822, sans résultats. Cette question lancine jusqu'en 1865. Le péage du pont est supprimé lorsque Bordeaux le rachète au Second Empire. La Bastide s'urbanise donc grâce à la construction du pont de pierre, un nouveau port surgit à la place des maisons de plaisance et des vignes de la plaine des Queyries, concurrençant la rade de Bordeaux, sans en payer les taxes ni l'octroi. Les fonctions et les activités des quais de la rive gauche sont bouleversées, car le pont scinde l'activité du port et la répartition de la fiscalité sur l'ensemble de la ville, du nord au sud²⁷. L'aménagement des rives et des passes de la Gironde est la conséquence logique de la redistribution de l'activité urbaine et portuaire, la circulation fluviale et le cabotage étant cantonnés désormais au sud du pont. La Chambre de commerce n'est pas satisfaite des maigres sommes engagées pour les travaux sur la rivière, car le produit des droits de tonnage n'est pas investi à la hauteur de leur profit, comme le prévoit une loi de 1806. Grâce aux efforts conjoints de la Chambre et de Balguerie Stutzenberg, un accord est passé en 1823 afin que Bordeaux dispose d'une rade et d'un port plus sûrs, répondant aux exigences de son trafic et digne de ses relations maritimes et fluviales. Dès 1828, la Chambre a le projet de restaurer entièrement les quais et les cales ; seule une partie de ces travaux est réalisée, après 1844. L'aménagement du port reste insuffisant et il faut attendre le Second Empire pour que de nouveaux travaux d'envergure soient réalisés²⁸.

Ainsi aménagé, le port consubstantiel à la ville, a besoin de disposer d'entrepôts toujours plus nombreux. Analysant la structure urbaine, l'ingénieur Pierrugues sent déjà cette nécessité en 1815 :

« Cette ville peu manufacturière, mais d'un commerce presque sans bornes, envoie au-dehors les productions d'un grand nombre de départements, et reçoit en retour les marchandises de l'univers. Le vin et les eaux-de-vie, principaux articles de son exportation, occupent de vastes entrepôts ; les articles importés, quoique d'un moindre encombrement, remplissent aussi de nombreux magasins, et les chantiers destinés aux constructions navales, couvrent une partie de la rive gauche du fleuve. Ces divers établissements rangés le long du port forment la riche bordure de son superbe croissant²⁹ ».

Ce besoin de développement des activités commerciales en lien étroit avec l'accès des navires au cœur du port est contraint, jusqu'au déplacement de ce dernier à Bassens, par la construction du pont de pierre qui réduit l'ampleur de la plaque industrielle et portuaire.

L'urbanisation contemporaine de la rive droite est déterminée par la construction du pont de pierre qui sépare définitivement la navigation fluviale et maritime et déplace, à terme, les activités industrielles et commerciales, ainsi que les valeurs foncières, redistribuées au nord, dans la direction où le port se déplace.

Le pont de pierre, seul franchissement terrestre de la Garonne jusqu'à l'édification du pont Saint-Jean, est l'objet de multiples aménagements qui démontrent vite son insuffisance face aux besoins de la ville. Le port de Bordeaux demeure, pour ainsi dire, sans ponts.

Le port sans pont (1822-1967)

Après la construction historique du pont de pierre, le port reste sans pont pendant près d'un siècle et demi, jusqu'à la construction du pont d'Aquitaine. Marginal, le pont de Cubzac est toutefois édifié sur l'estuaire, mais dès lors, à l'exception de la passerelle ferroviaire qui n'a pas d'intérêt direct pour l'économie portuaire, et du tardif pont Saint-Jean conçu en urgence pour soulager le pont de pierre, les projets inaboutis se multiplient en aval. Le port lui-même continue de se déplacer dans cette direction grâce aux travaux d'aménagement des bassins à flot (1879-1882) qui deviennent la véritable « porte maritime » de Bordeaux, quoique la ville constate sans cesse l'insuffisance des travaux d'aménagement pour l'épanouissement de son port³⁰.

27. Schoonbaert, 2007, 187.

28. Butel, 1988.

29. Pierrugues 1815, 17.

30. Desgraves, Dupeux, 1969, 384, 398.



Fig. 8. - Pont de Cubzac, vue d'ensemble, 1841 (Martin, 1841, pl. I)

L'âge d'or des performances techniques et ses avatars

Le port étant scindé par le pont de pierre, l'essentiel est de maintenir, en aval, le passage des grands navires en communication avec l'océan et, en amont, de pouvoir franchir la Garonne pour le développement des lignes de chemin de fer. La construction des ponts de Cubzac et de la passerelle Eiffel en est l'illustration. Mais les réseaux se mêlent et se complexifient rapidement. Plus que de franchir, il faut avant tout, à la fin du XIXe siècle, relier les réseaux de communication entre eux, et relier la rive gauche à la droite, devenue un pôle industriel incontournable. Aussi le pont de pierre devient-il rapidement insuffisant.

Le pont de Cubzac (1839)

Pourquoi parler de ce pont éloigné de Bordeaux ici ? Parce qu'à l'égal du phare de Cordouan ou du verrou fortifié de l'estuaire, ce pont est un grand monument d'art que notre pays a perdu, en aval de la ville. Dressant vers le ciel ses piliers

révolutionnaires en fonte de fer, telles des tours de Babel, il est construit pour ne pas entraver la circulation maritime du grand Sud-Ouest, dont le port de la Lune est naturellement la limite et l'aboutissement. Le premier pont de Cubzac est dû aux ingénieurs Vergès, Bayard de la Vingtrie, Martin et Quenot. C'est l'un des plus beaux ponts français suspendus de la première moitié du XIXe siècle (achevé en 1839), avec sa partie centrale de 545 m de long soutenue par des piles en fonte. Ayant montré des signes de faiblesse après une violente tempête survenue en mars 1869, l'ouvrage est démoli et remplacé par un pont à tablier métallique fixe en 1879-1883, réalisé par l'entreprise Eiffel. Il faut voir en réalité dans les recherches des ingénieurs de cette première moitié du XIXe siècle, et notamment celles de Navier avec le pont suspendu des Invalides à Paris (dont la construction débute en 1824), l'éclectisme de l'âge industriel triomphant où se mêlent la pierre et le fer dans les ouvrages d'art³¹ (fig. 8).

31. Picon, 1992, 381.

La passerelle Eiffel (1858-1860) ³²

Deuxième pont de Bordeaux, chronologiquement, la passerelle Eiffel – ainsi nommée car le célèbre ingénieur participa, à l'âge de 26 ans, à son édification – est construite pour franchir la Garonne par voie ferrée et relier Paris, via Bordeaux, à Hendaye et Sète. Ce pont métallique comporte deux voies de 511 m de longueur. Sa construction débute le 15 septembre 1858 sous la direction de Charles Nepveu fils et l'ouvrage est livré le 15 août 1860. Les six paires de piles en fonte de 3.6 m de diamètre, enfoncées à 33 m de profondeur, ont été, une fois mises en place, emplies de béton. Les sept travées font 77 m de longueur, à l'exception des extrémités plus courtes. Le tablier en tôle pèse 3000 tonnes. En 1862, une passerelle légère pour les piétons est accrochée à l'ouvrage et supprimée en 1981, car trop dangereuse. Les deux voies ferrées étant insuffisantes pour la circulation des trains, un nouveau pont ferré mis en service en 2008 entraîne la démolition partielle de la passerelle, à ses extrémités.

Le projet de Gaston Archambeaud (1885)

En 1885, l'architecte et ingénieur Archambeaud propose la suppression du pont de pierre et son remplacement par un tunnel souterrain. À ses yeux, le pont empêche toute amélioration du port. Archambeaud critique vivement les admirateurs de cet ouvrage : « affreux rideau de brique rouge coupant en son centre une rade superbe ³³ », il déplore aussi que les rampes donnent triste mine à la belle façade des quais : « ... à partir de la Douane, les maisons semblent enterrées ; la porte des Salinières, elle-même, paraît sortir d'une ornière... » Mais, plus grave :

« Bordeaux sud n'existe plus ! Ce n'est plus une grande ville au bord du fleuve : c'est une nécropole ! ... Quel fléau a passé par là ? ... Le Pont ! ... Qui donc a rendu ces quais déserts, et réduit ce beau fleuve à ne porter que des barques minuscules ou des chalands ? ... Le Pont ! Ce n'est plus Bordeaux port de mer : c'est Tours sur la Loire ; c'est Paris sur Seine ; c'est Agen, c'est Toulouse ; ce n'est plus Bordeaux, avec ses grands vaisseaux et sa Garonne blonde et houleuse ³⁴ ».

Il imagine, non pas de creuser un tunnel, mais d'enfouir un « tunnel-tube sous-fluvial » immédiatement en aval du pont de pierre pour, après s'être assuré du parfait état de fonctionnement du nouvel ouvrage, démolir l'ancien (fig. 9). Contrepartie d'un tunnel, deux longues rampes remontent, rive gauche, de la porte de la Monnaie à la fontaine des Trois Grâces et, rive droite, trois rampes de même gabarit irriguent les quais et l'avenue Thiers. La porte de Bourgogne et la place du Pont se retrouvent creusées et franchies par des passerelles au niveau du sol primitif (fig. 10). Malgré les critiques formulées par Archambeaud en 1885 à l'égard de l'esthétique du pont de

pierre, le tunnel qu'il propose d'enfouir sous la vase ne s'avère guère esthétique lui non plus, surtout à son débouché sur la rive gauche : il isole littéralement la porte de Bourgogne derrière des passerelles la séparant des quais et de l'activité du port. Cette entreprise apparemment titanesque lui semble un jeu d'enfant comparée aux grands travaux d'ingénierie que sont le *Great-Estern*, le canal de Suez, Panama, le mont Cenis... Cette utopie ne voit jamais le jour mais elle n'est pas sans relation avec les projets de franchissements étudiés à la toute fin du XIXe siècle, qui favorisent la création d'un pont transbordeur à la place d'un tunnel, solution envisagée dès 1895.

Pont ou tunnel ? (1891-1910)

La municipalité de Bordeaux sollicite officieusement l'ingénieur Ferdinand Arnodin dès 1891 ³⁵ pour l'édification d'un pont sans pile intermédiaire, permettant le passage des navires de commerce de fort tonnage. Spécialiste renommé des ponts de ce type, l'ingénieur inaugure celui de Portugaleta (Bilbao) en 1893 et répond la même année à la ville de Bordeaux :

« Les villes maritimes à port intérieur sont toutes aux prises avec la même difficulté. Les besoins du commerce les obligent à s'étendre vers l'aval et sur les deux rives du fleuve. D'un autre côté, les nécessités primordiales de la navigation s'opposent absolument à ce qu'aucun obstacle ne soit apporté au libre mouvement des navires dans toute l'étendue du port, et certes Bordeaux a un intérêt trop considérable à conserver absolument intacte sa magnifique rade de la Gironde, pour que l'on puisse songer à faire, à l'aval du pont de pierre, soit un pont fermé, soit un pont tournant. [...] Le tunnel par-dessous, le pont par-dessus et le pont transbordeur sont les seuls systèmes qui puissent accorder ces exigences contradictoires ³⁶ ».

On ne tarde pas à se rendre compte que les deux premiers systèmes sont inappropriés. En 1894, Arnodin hâte les études et, à la demande du maire, plusieurs positions sont envisagées, au droit du pavé des Chartrons (cours Xavier-Arnoz) ou encore de la rue Esprit-des-Lois, avant de s'arrêter au cours du Médoc. Dans la Petite Gironde du 22 mai 1894, on annonce l'inauguration de l'ouvrage pour l'exposition de 1895 ³⁷. Il faut toutefois quinze années d'études supplémentaires avant la pose de la première pierre.

32. Leulier, 2009.

33. Archambeaud, 1885, 6.

34. *Ibid.*, 7.

35. A.M.Bx, 133 O 1, Cazalet, adjoint au maire, à Arnodin, mai 1891.

36. A.M.Bx, 133 O 1, Arnodin à Gérard, ing. en chef des Ponts et Chaussées, 29 novembre 1893.

37. A.M.Bx, 133 O 3.

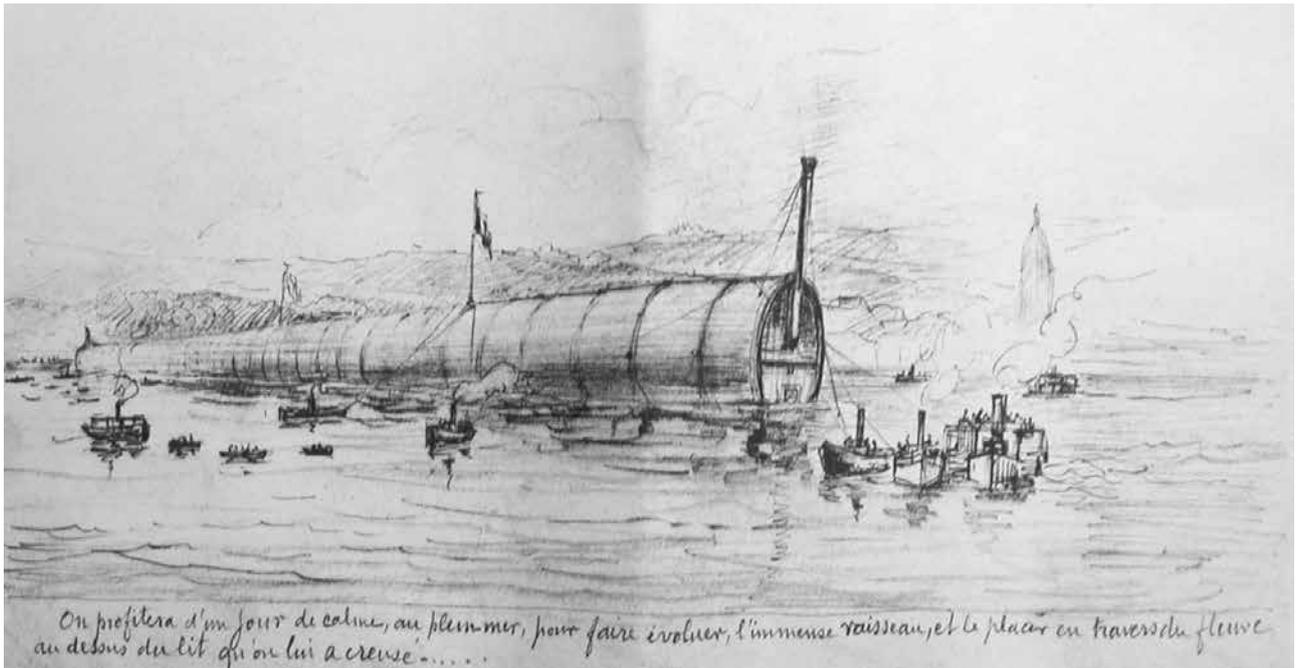


Fig. 9. - Projet d'immersion du tube sous-fluvial de G. Archambeaud, 1885 (A.M.Bx., 132 O 3).

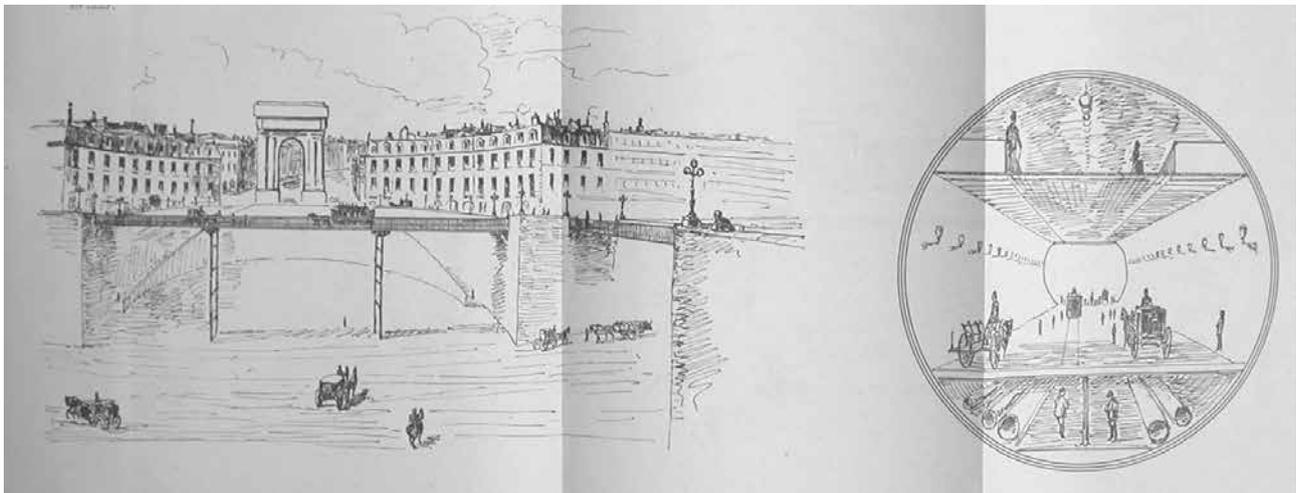


Fig. 10. - Vue du débouché du tunnel sous la porte de Bourgogne, et coupe du conduit, 1885 (A.M.Bx., 132 O 3).

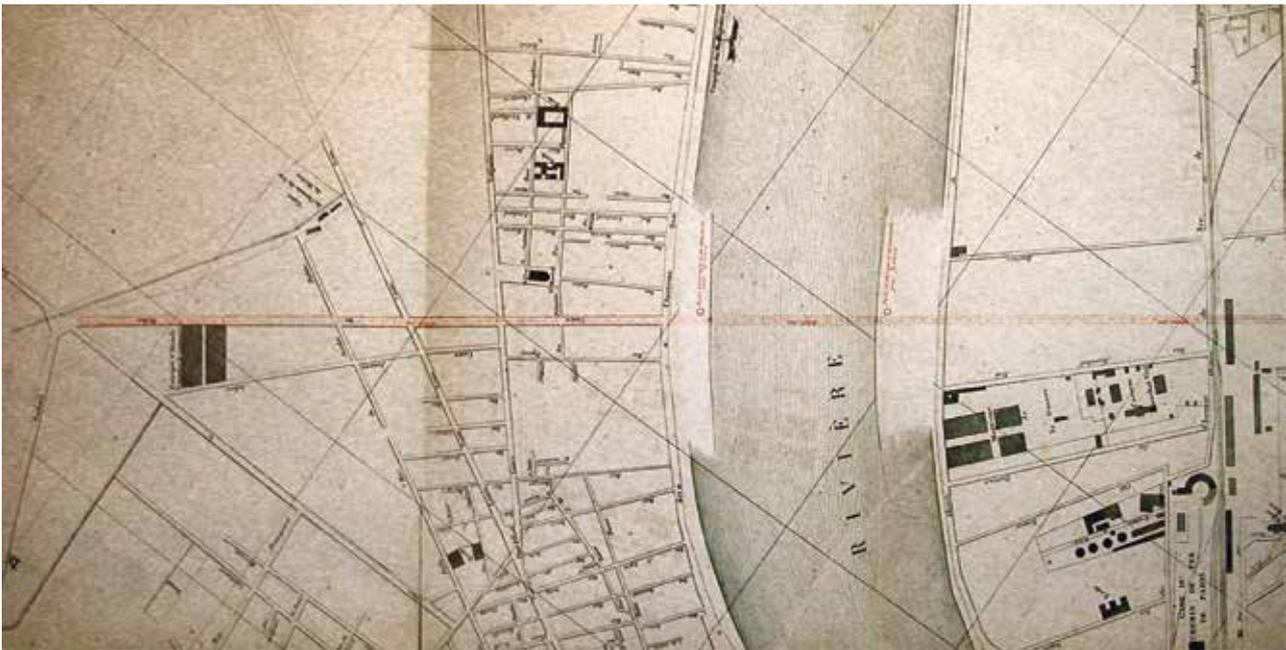


Fig. 11. - Plan d'un tunnel sous la Garonne, avant-projet, décembre 1895 (A.M.Bx., 131 O 1).

Fig. 12. - Projet d'un pont à établir en face le cours du Médoc à Bordeaux, 1891 (A.M.Bx., 133 O 4).

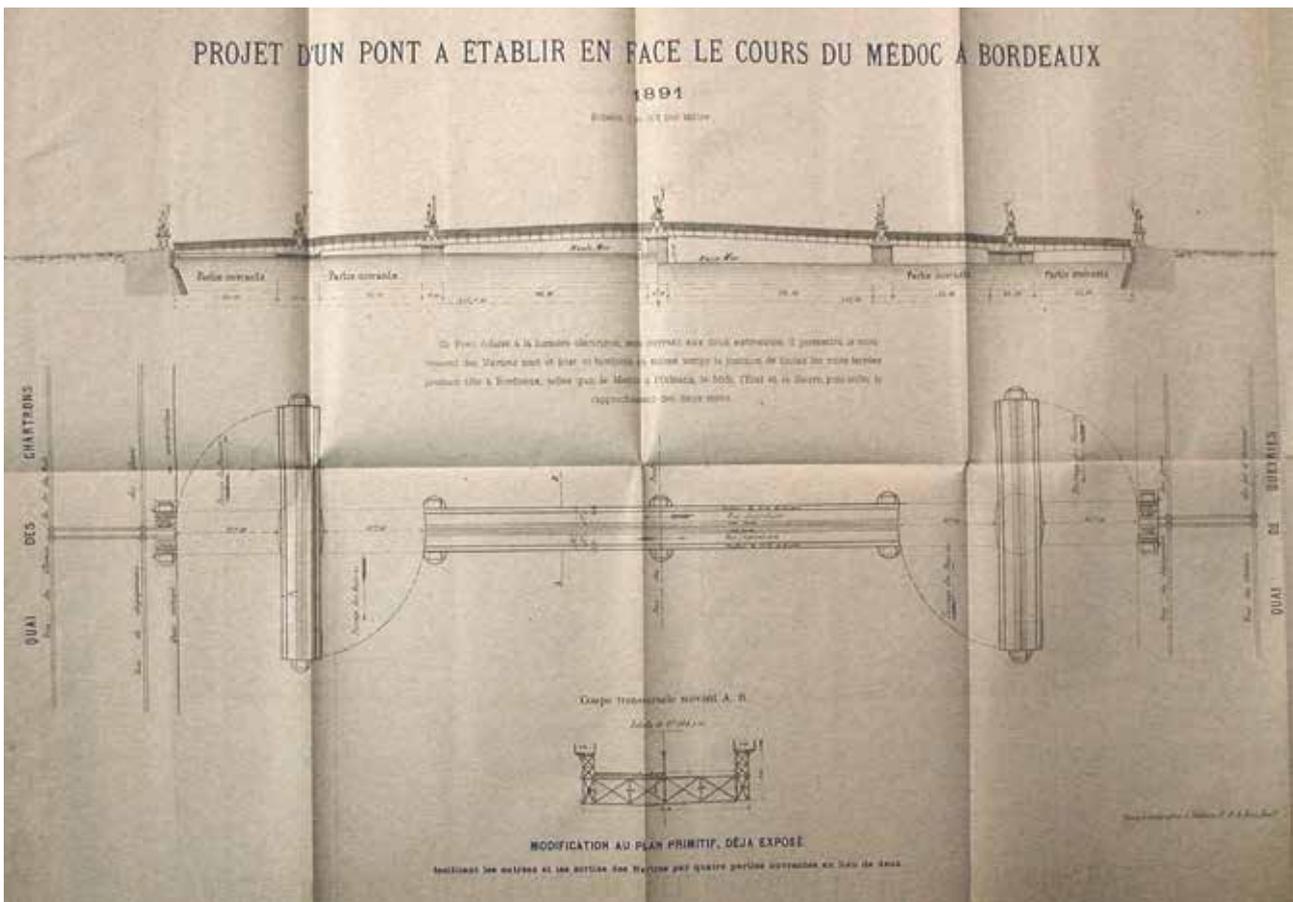
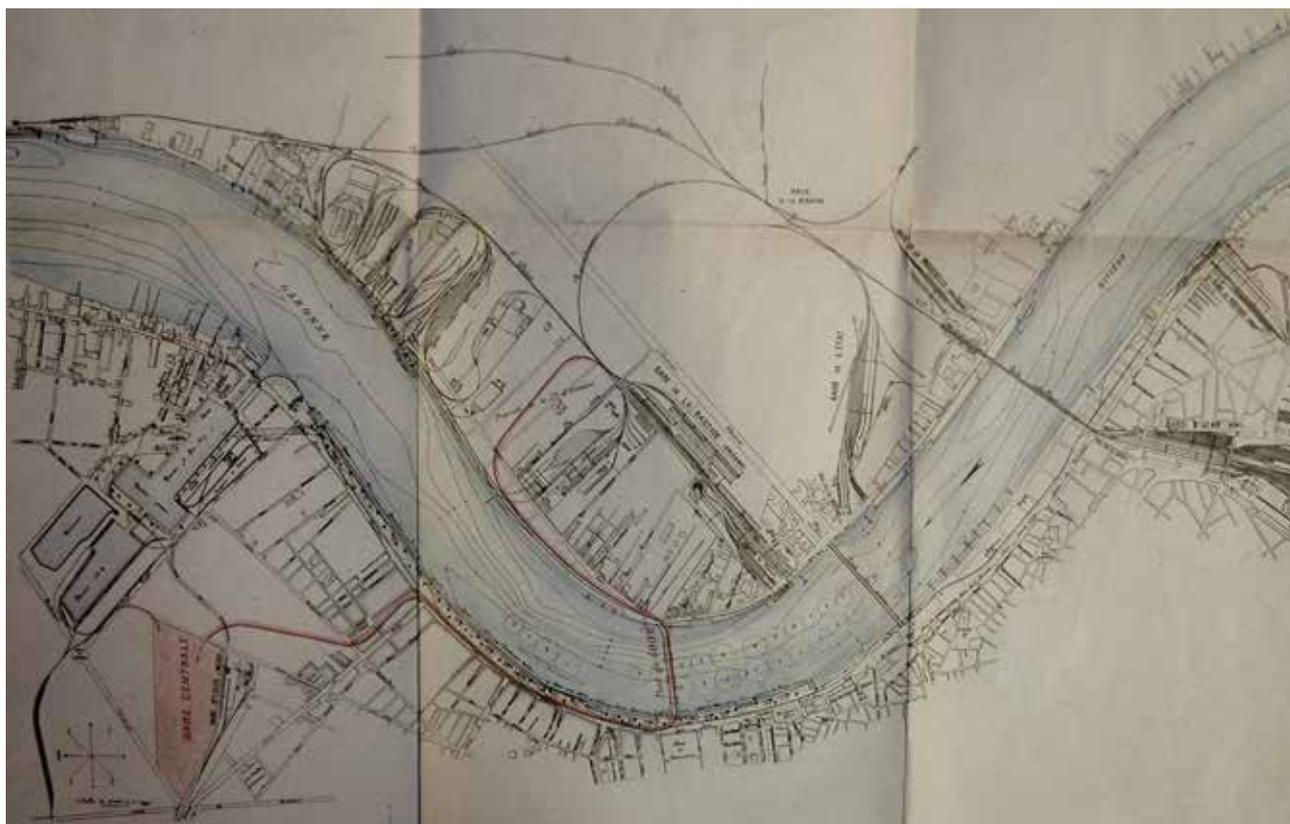




Fig. 13. - Pont à travée mobile pour relier la gare Saint-Louis à La Bastide, 1908 (A.M.Bx., 131 O 1).

Fig. 14. - Plan général du raccordement de la gare centrale avec celle de Bordeaux-Bastide par un pont à travées mobiles, 1908 (A.M.Bx., 131 O 1).



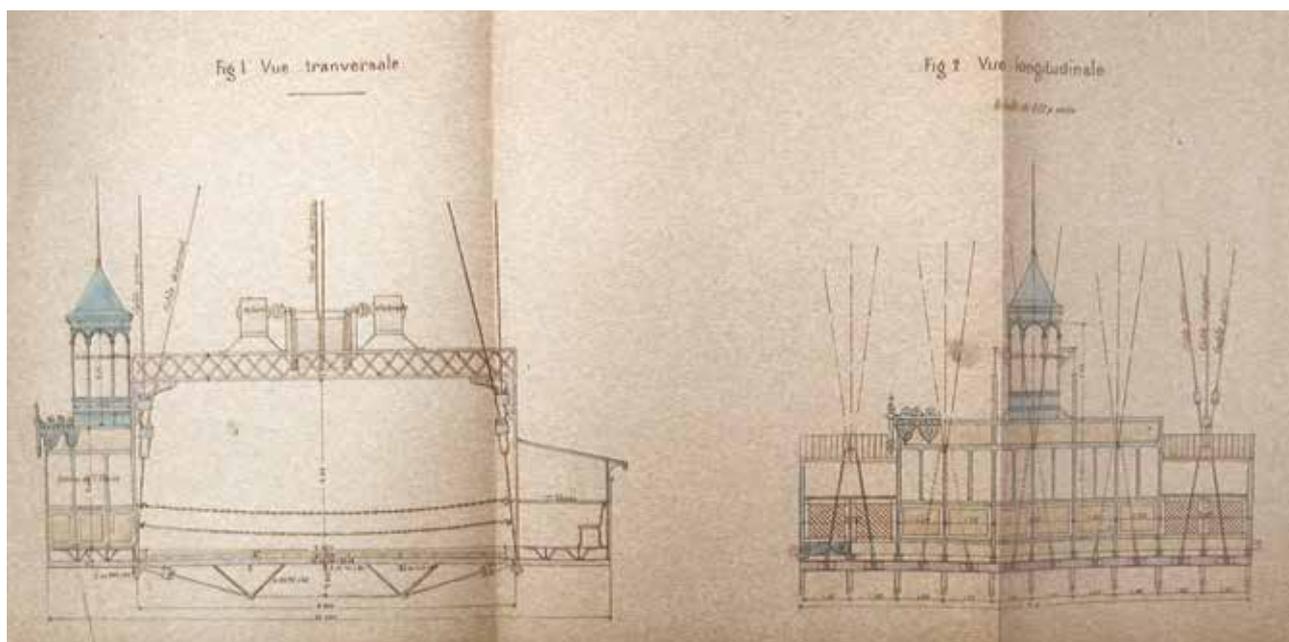


Fig. 15. - Détail de la nacelle des voyageurs pour le transbordeur de Bordeaux, Arnodin, ing., nd (A.M.Bx., 133 O 4).

En 1895, l'ingénieur en chef des travaux publics de Bordeaux, E. Gérard, étudie le projet d'un tunnel au droit du cours du Médoc (fig. 11). D'une largeur de 15 m, d'une hauteur sous clé de 6 m, l'ouvrage possède deux trottoirs de 2.5 m et une chaussée de 10 m. Installé en terrain solide à 20 m sous l'étiage de la Garonne, le radier repose à - 31.5 m au plus bas. Les rampes d'accès d'une longueur de 1 500 m atteignent le sol naturel, rive gauche, au niveau du boulevard Godard, et rive droite, au niveau de l'avenue Thiers. Si l'on imagine la rampe longeant le quai, rive gauche, elle occupe tout l'espace jusqu'à la rue Esprit-des-Lois, car il est impossible d'aller au-delà de l'entrée des bassins à flot, au nord. Des ascenseurs hydrauliques ou électriques sont envisagés, qui diminuent le coût total de l'ouvrage (16 millions de francs), de 3.5 millions. Mais les frais annuels d'exploitation sont toujours très élevés comparés au projet d'Arnodin qui coûte deux millions et revient à 30 000 francs par an ³⁸.

Si la solution d'un transbordeur s'impose peu à peu, les propositions ne manquent pas d'autres systèmes techniques ingénieux. Un groupe de capitalistes locaux propose ainsi en 1891 un pont métallique éclairé à l'électricité et ouvrant aux deux extrémités, au droit du cours du Médoc, pour permettre le mouvement des navires nuit et jour, et faciliter en même temps la jonction des voies ferrées : la gare du Médoc à celle d'Orléans, la gare du Midi à celle de l'Etat et de La Sauve ³⁹.

Ce pont ouvrant à deux travées tournantes espère bien tirer des bénéfices de la question du nouveau franchissement. Inspirée des ponts parisiens, cette solution s'enorgueillit de l'éclairage électrique (fig. 12).

En 1908, l'ingénieur ferroviaire de Poitiers imagine de relier la gare de La Bastide à la gare centrale de Saint-Louis par un pont à travées mobiles projeté au droit des Quinconces ⁴⁰ (fig. 13). Toutes les solutions sont envisagées pour connecter l'aval à La Bastide (pont fixe, ouvrant, à travées mobiles, tunnel, fig. 14). Mais tous ces projets débordant d'ingéniosité technique ne trouvent aucune forme de réalisation consensuelle. Seul le pont transbordeur d'Arnodin est commencé.

Le pont transbordeur (1910-1942)

Des années 1880 à l'avant-guerre, trois solutions de franchissement sont étudiées : par *ferry-boats*, par pont à travées mobiles et par pont transbordeur. La dernière solution l'emporte ⁴¹. Très répandu dans les villes portuaires à la fin du

38. A.M.Bx, 131 O 1, plan général, coupe en long et profil, devis, 30 décembre 1895.

39. *Pont métallique*, 1891.

40. A.M.Bx, 131 O 1, plan général et profil, 21 septembre 1908.

41. Bénard, 1910.

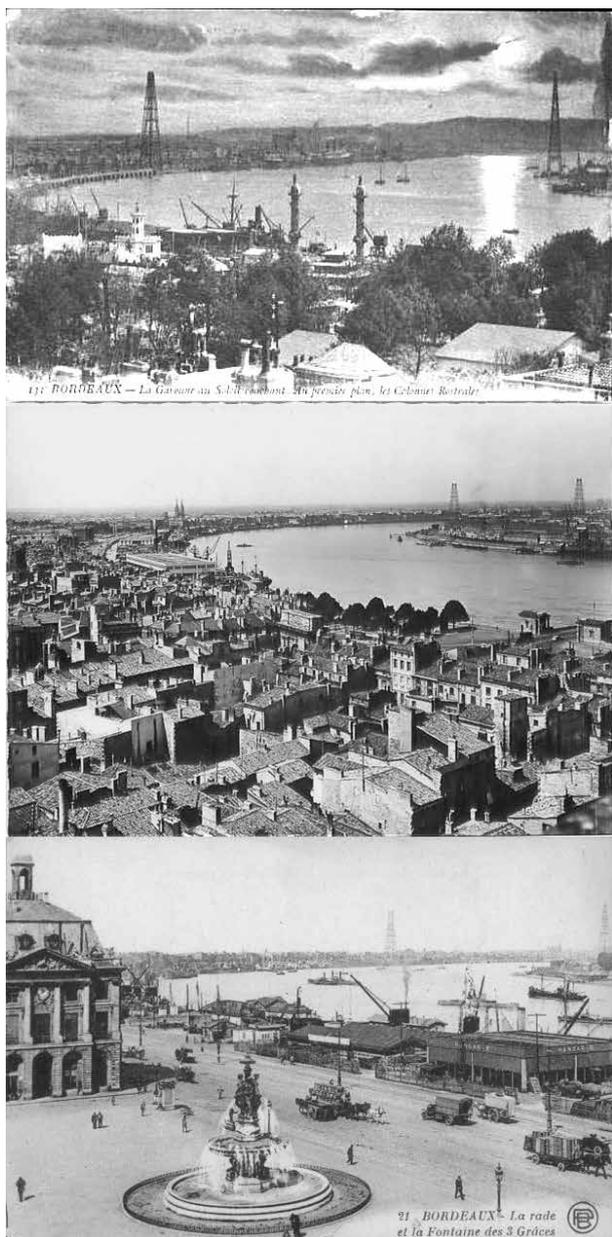


Fig. 16. - La Garonne au soleil couchant, le port vu de la flèche Saint-Michel, la rade et la fontaine des Trois Grâces (A.M.Bx, carte postale ancienne)

XIXe siècle, le système de pont transbordeur déposé par l'ingénieur Arnodin en 1894 connaît un vif succès en Europe et dans le monde entier. Mais les villes s'en séparent bientôt lorsque les progrès techniques permettent d'établir des ponts de type Tancarville, à grande hauteur pour le passage à temps plein des navires de gros tonnage, en dessous, et celui des véhicules, au-dessus.

Le 19 septembre 1910, le président de la République, Armand Fallières, pose la première pierre de l'ouvrage dont seuls deux pylônes de plus de 90 m de haut, sont réalisés, les travaux étant interrompus par la Première Guerre mondiale et jamais achevés. Ce pont aurait dû être terminé trente mois plus tard et être le plus grand de ce type au monde, avec une longueur de 400 m et un tablier de roulement à 45 m au dessus des quais. Il devait permettre la traversée des piétons, voitures et wagons pour une charge maximum de 50 tonnes, sur une plate-forme suspendue de 10 m de large et 13 m de long, se déplaçant au ras de l'eau. La traversée devait durer deux minutes, à la vitesse de 12 km/h, et permettre six voyages aller-retour à l'heure (fig. 15). Les deux pylônes furent bombardés le 18 août 1942. Ainsi Bordeaux n'a-t-il jamais disposé de ce type d'ouvrage dont ont pu s'enorgueillir Bilbao, Nantes, Marseille, ou Newport. L'imaginaire collectif, comme le montre l'iconographie dans les cartes postales du début du XXe siècle, affiche et assume sans complexes le déplacement du port en aval et sa traduction par des signaux architecturaux forts qui reproduisent le symbole de l'ouverture du port sur l'océan, ainsi des pylônes du pont transbordeur, jamais achevé, et visibles depuis les points les plus emblématiques de la ville, comme les Quinconces, dont ils reproduisent l'effet de porte des colonnes rostrales, la flèche de Saint-Michel ou encore la célèbre place de la Bourse (fig. 16).

Actuellement, il ne reste du transbordeur que les fondations en pierre de la rive droite, mises en valeur dans le parc des Angéliques nouvellement créé.

Les projets du début du XXe siècle et l'essor du Port autonome

Le pont de pierre seul est insuffisant pour les besoins de la circulation. Dès 1839 la chaussée est trop étroite. En 1860, on l'élargit aux dépens des trottoirs⁴². Cette situation empire à la fin du XIXe siècle. En 1897, il n'est plus seulement question de soulager le pont de pierre, mais de soulager aussi les Bordelais, notamment ceux de Bacalan et des Chartrons qui perdent un temps inouï en détours pour emprunter le pont et rejoindre ainsi La Bastide dont les vastes terrains pourraient tirer plus de profit d'un développement industriel et d'une liaison directe avec la rive gauche⁴³ : ainsi naît la forte volonté de relier ces deux quartiers industriels au nord de Bordeaux.

Au début du XXe siècle, sans compter que les critiques sont de plus en plus vives contre le pont de pierre, les capacités du port ne peuvent s'étendre en amont de l'ouvrage. C'est

42. Renoux, 1951, 36.

43. Gruet, 1907.

pourquoi l'architecte Pierre Ferret imagine une travée ouvrante au centre de ce dernier, à l'image du célèbre *Tower Bridge* de Londres (fig. 17). Et les projets de se multiplier, très proches des exemples contemporains.

En 1929, l'architecte Cyprien Alfred-Duprat appelle de ses vœux un dispositif complet de franchissements comprenant le prolongement du boulevard Jean-Jacques Bosc, l'achèvement du pont transbordeur et un pont à travées mobiles dans l'axe des Quinconces ainsi qu'un ferry-boat et l'élargissement du pont de pierre et de la passerelle Eiffel⁴⁴. Le pont de pierre et la porte de Bourgogne restent le centre névralgique d'accès à Bordeaux, ici entièrement réorganisé par une série de voies rayonnantes vers la place de Bourgogne (Bir-Hakeim), qui permettent de relier les quartiers excentrés de toute la ville, par le prolongement de la rue de Tausia vers la gare, une nouvelle voie vers la Victoire et, enfin, la grande voie vers la place de la Comédie, évenrant le centre ancien (fig. 18).

Ces propositions sont reprises dans le plan directeur de la ville de l'architecte municipal Jacques d'Welles, approuvé en 1940. S'il imagine un tunnel sous la Garonne reliant la gare Saint-Louis à La Bastide, solution déjà étudiée quelques décennies auparavant, il voit aussi la nécessité d'un pont à grand tirant d'air à Lormont, la reconstruction du pont de pierre et son remplacement par un pont suspendu (fig. 19), le doublement de la passerelle Eiffel par un pont routier (Saint-Jean), ainsi que le pont Jean-Jacques Bosc dont, paradoxalement, la logique territoriale est si forte qu'il n'est toujours pas construit⁴⁵.

Un événement vient bouleverser la représentation ancestrale du port urbain, c'est la création, en 1924, du Port autonome de Bordeaux qui consomme la rupture entre les territoires urbain et portuaire. Interdiction est faite, dès lors, aux Bordelais, d'approcher le fleuve nourricier : une longue grille les sépare de la rivière et bientôt, une suite de hangars succède aux terre-pleins, cales, mouillages, guérites et quais hérités des XVIII^e et XIX^e siècles⁴⁶.

L'espace des quais se rationalise en affectant une partie du domaine public à la circulation générale et l'autre partie au trafic des marchandises. De part et d'autre des voies de tramways, implantées au centre de la chaussée, deux files de véhicules doivent pouvoir circuler simultanément. Le séjour des marchandises est réduit au maximum par la recherche d'un passage direct de la cale au wagon ou transporteur, afin d'obtenir le meilleur écoulement possible du trafic⁴⁷.

Pour autant, la zone d'activité coupée de la ville n'en est pas moins reliée à elle par de savants dispositifs de grues et de trains, de trams, et d'échanges des marchandises et des voyageurs. Si l'on connaît bien en effet l'activité commerciale du port, on oublie trop souvent que Bordeaux est aussi un grand

port de voyageurs. Le commerce bordelais se diversifie considérablement, les échanges avec l'Indochine, l'Afrique noire et l'Afrique du Nord, et spécialement l'Algérie et le Maroc, s'intensifient.

C'est ainsi que se développe la grande époque des Transatlantiques et que le trafic voyageur connaît un développement spectaculaire. La Compagnie générale transatlantique assure les liaisons avec l'Amérique et surtout le Maroc ; les Chargeurs réunis contrôlent les lignes d'Afrique et celles d'Indochine. La ligne de prestige demeure celle d'Amérique du Sud avec la Compagnie Sud-Atlantique dont le *Lutetia* et le *Massilia* comptent parmi les plus luxueux paquebots fréquentés par de riches Argentins et Brésiliens⁴⁸.

La construction des hangars et des gares maritimes absorbe toute l'énergie économique du port, elle s'étend de 1928 à 1937 et modifie considérablement le paysage du fleuve et des quais. Il faut ajouter aux transports de long courrier l'exploitation des services de bateaux à vapeur qui sillonnent la Garonne : Gondoles et Hirondelles. Le lent déclin de cette activité (un pic est enregistré entre la Bourse et La Bastide, sur la ligne principale, avec 637 000 allers simples en 1937) est dû à l'augmentation du trafic par voie routière au début des années 1940. Cette tendance ne fait que se confirmer après-guerre, c'est ainsi que les projets de franchissement de d'Welles, visionnaire, réapparaissent lorsque l'activité du port n'est plus adaptée au centre ville et qu'elle se déplace à nouveau en aval.

Un deuxième bon en avant : le pont d'Aquitaine (1960-1967)

Entre le besoin de franchissement en centre ville justifié par l'augmentation du trafic pendulaire et l'augmentation du transit nord-sud vers l'Espagne et la vallée de la Garonne qui nécessite un nouveau passage plus en amont, la première solution retenue en 1955 pour un nouveau franchissement est celle d'un pont aval⁴⁹. Le raccordement de la rocade à l'autoroute de Paris nécessite, dans les années 1960, la construction d'un nouveau pont au niveau de la commune de Lormont. Le fleuve est, à cet endroit, large (480 m), et la navigation encore dense. L'entreprise Campenon Bernard, les ingénieurs Serve, Fuzeau et

44. Callais, Jeanmonod, Ragot, 2006, 45.

45. *Bordeaux, années 20-30*, 2008, 83-84.

46. Callais, Jeanmonod, Ragot, 2006, 41-42 ; Lesgorce, 1997, 11-40.

47. Lesgorce, 1997, 40.

48. Lajugie (dir.), 1972, 161.

49. Lajugie (dir.), 1972, 532-533.



Fig. 17. - Projet de coupure du pont de Bordeaux, Pierre Ferret, arch., 1912
(Arch. Port autonome de Bordeaux).

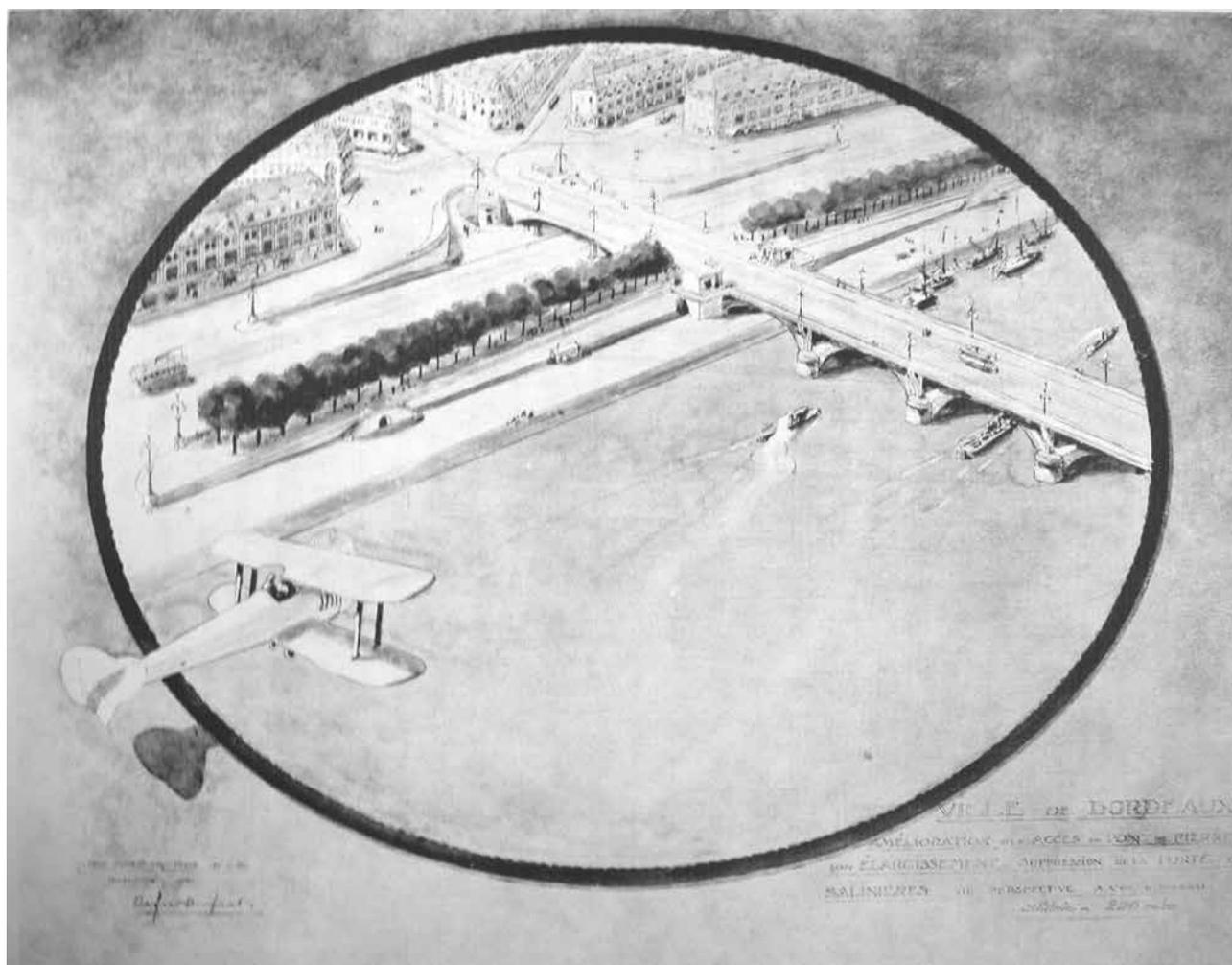


Fig. 18. - Amélioration des accès du pont de pierre, son élargissement et la suppression de la porte des Salinières (Alfred-Duprat, 1929)

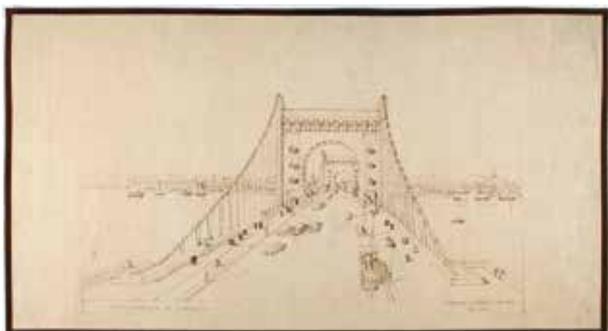


Fig. 19. - Projet de pont suspendu pour remplacer le pont de pierre, Jacques d'Welles, 1940 (A.M.Bx., IX R 222)

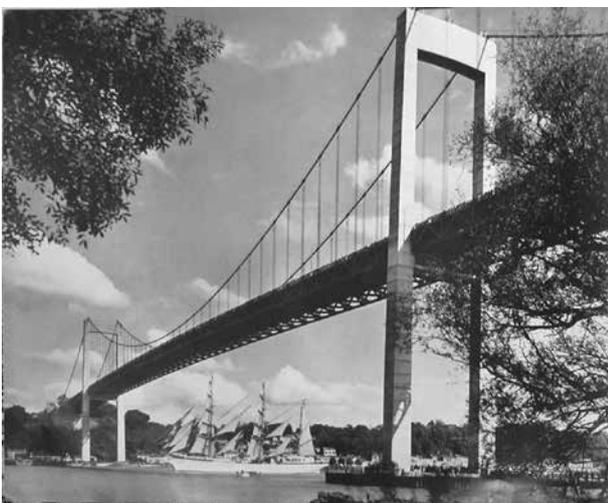


Fig. 20. - Le pont d'Aquitaine achevé
(*Le Pont suspendu*, 1963-1967)

Grenier, assistés de l'architecte Jean-Louis Fayeton, s'inspirent du pont de Tancarville inauguré par le général De Gaulle en 1959 en Normandie. À Bordeaux, l'ouvrage est une réussite technique incontestable. Les travaux débutent le 20 mai 1960. C'est un pont suspendu de 679 m en trois travées. Le viaduc d'accès sur la rive gauche a 871 m de long. Il est porté par vingt piles variant de 9 m à 43 m de hauteur. Le tablier original a 20 m de largeur (quatre voies de circulation, deux pistes cyclables de 1,50 m et deux trottoirs).

Pour permettre le passage des bateaux, la hauteur du tablier est à 53 m des plus hautes eaux. Les deux pylônes en béton armé ont 103 m de hauteur et 4 m d'épaisseur. Le pont s'étire sur 1 800 m entre le lac artificiel des marais de Bordeaux et la commune de Lormont. Son tablier suspendu de 678 m, porté par deux fins pylônes, domine le fleuve, ce qui laisse le passage

aux plus gros navires. Si ce pont n'atteint pas la renommée de celui de Tancarville, il demeure une réussite de la politique locale des Trente glorieuses⁵⁰.

Ouvrage majestueux et monumental, le pont d'Aquitaine est le symbole de son époque. Le contraste est saisissant entre cette superstructure et le village ancien de Lormont. Nostalgique, le passage des grands voiliers sous le Tancarville d'Aquitaine rappelle celui des navires sous l'ancien pont de Cubzac (fig. 20). L'inauguration a lieu le 6 mai 1967 et un grand bal est donné. Ce pont assure la traversée nord de la rocade, il n'est pas à péage. Son importance est considérable car il assure non seulement la desserte locale mais le trafic national et international sur l'axe européen nord-sud. Ce pont, que l'on a appelé au début le « Grand Pont », a subi ensuite d'importants travaux de consolidation et d'élargissement à deux fois trois voies pour absorber l'augmentation du trafic routier.

Une solution d'urgence : le pont Saint-Jean (1963-1965)

Certains ponts font beaucoup parler d'eux, d'autres bien moins, et pourtant, il y a beaucoup à dire sur le pont Saint-Jean. C'est le produit type, toute proportion gardée, de la ville du tout automobile, comme des superstructures imaginées par exemple au-dessus du périphérique parisien.

Pendant les douze années qui séparent la décision de construire le pont d'Aquitaine de son inauguration, le pont de pierre est de plus en plus insuffisant. Une décision ministérielle de 1941 prévoit de lui substituer un ouvrage de 30 m de largeur, mais ce projet est trop onéreux. On envisage de procéder en deux étapes. Créer d'abord un ouvrage de 18 m de large à 100 m environ en amont de la passerelle, lequel doit servir de déviation à la seconde étape : remplacer le pont de pierre par un ouvrage de 22 m. Mais ce projet suscite tant de controverses qu'il n'est pas réalisé⁵¹. En 1950, L'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de la Gironde, Renoux, imagine de le remplacer par un pont double (fig. 21). La même année se préfigure un franchissement au droit de la rue de Saget, à l'emplacement du pont Saint-Jean actuel, sans les échangeurs routiers de connexion qu'il présente aujourd'hui avec les quais⁵².

En octobre 1964, 6584 véhicules par heure sont enregistrés sur le pont de pierre⁵³. Il est décidé de construire d'urgence un nouvel ouvrage, le 23 avril 1963. Le pont Saint-Jean est en

50. Coustet, Saboya, 2005, 244-246 ; Ragot, 1996, 88.

51. Renoux, 1951.

52. A.M.Bx, 131 O 5 et 6.

53. Lajugie (dir.), 1972, 533-534.

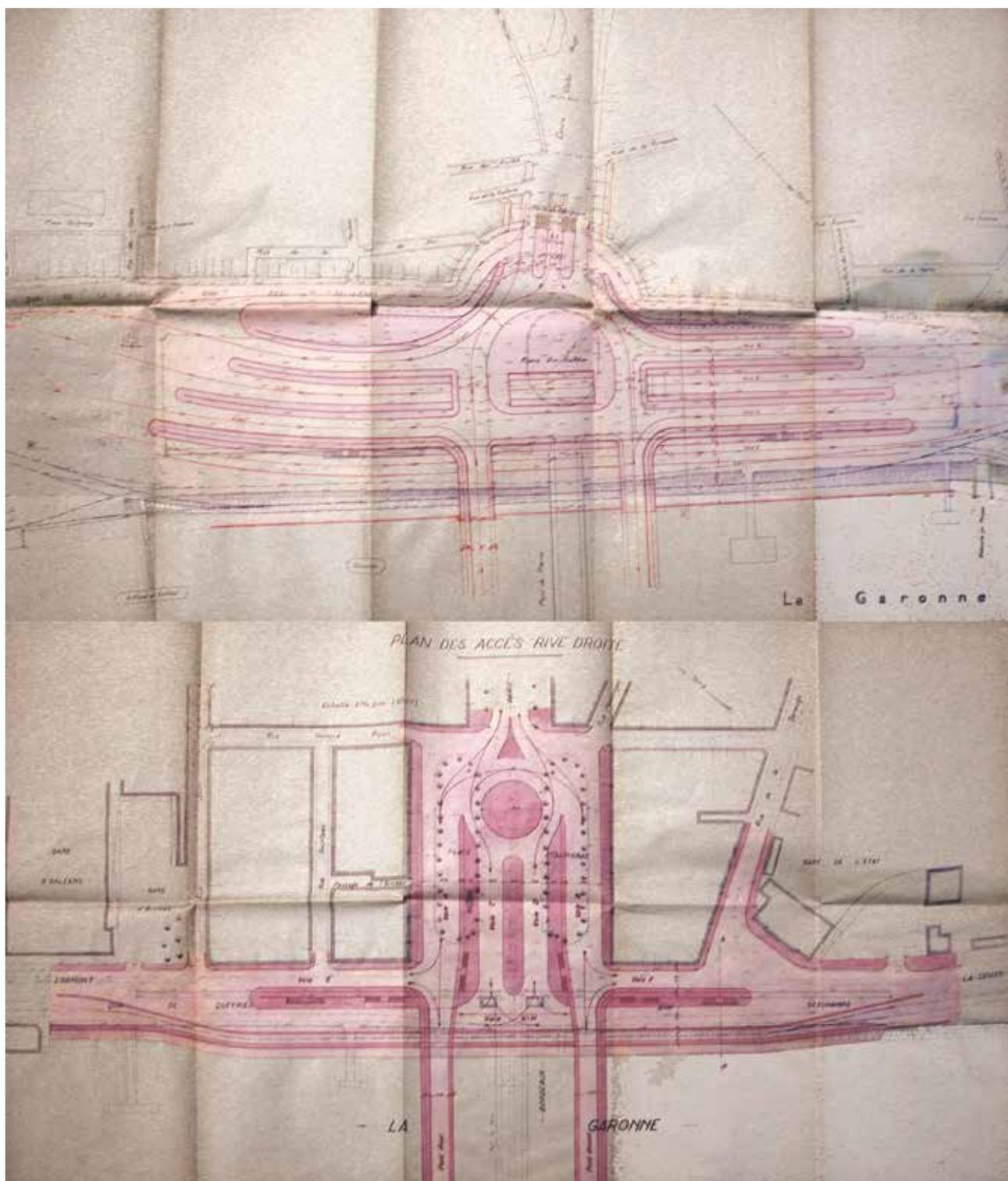


Fig. 21. - Têtes du pont de pierre remplacé par un pont double, au droit de la porte de Bourgogne et de la place Stalingrad
Renoux, ing., 1950 (A.M.Bx., 131 O 5)

béton, à six travées reposant sur cinq piles. Sur la rive droite, un échangeur de circulation est le départ d'un grand boulevard de liaison avec les quartiers jusqu'alors isolés de La Bastide, mais aussi avec les axes routiers nationaux en direction de Paris, Lyon et Bergerac. Le 4 avril 1965, Roger Frey, ministre de l'Intérieur, et Jacques Chaban-Delmas, maire de Bordeaux, inaugurent l'ouvrage. Bordeaux possède enfin deux ponts routiers urbains.

C'est le seul pont venant doubler le pont de pierre en plein centre ville et offrir un nouvel accès à la gare. Le pont Saint-Jean rend encore bien des services, comme éviter de passer par le pont de pierre. Sa structure autoroutière pourrait être réaménagée et connectée à celle du nouveau pont de Bacalan à La Bastide, en particulier par le pont Saint-Émilion qui franchit l'avenue Thiers.

Les principales options de ponts discutées durant la longue période qui sépare l'édification du pont de pierre de celle du pont d'Aquitaine sont donc celles d'un doublement ou d'un remplacement de ce dernier, d'un franchissement au droit des Quinconces, d'un autre en aval, près des bassins à flot, enfin d'un autre franchissement sud, au droit du boulevard Jean-Jacques-Bosc. Ces mêmes projets se retrouvent dans la réflexion de la ville depuis une vingtaine d'années.

Devant la croissance du trafic routier, ferroviaire et aérien, et face au déclin de l'activité portuaire, le trafic maritime connaît quant à lui une période de récession qui se traduit par sa réduction aux voyages de tourisme, d'agrément et d'événementiel qui sont les seules activités portant encore au cœur de Bordeaux des bateaux de grand tirant d'air et d'eau.

La ville sans port ? (1967-2010)

Le premier ouvrage né des réflexions des années 1930 est le pont Saint-Jean, le deuxième le pont d'Aquitaine et le troisième le pont d'Arcins. Malgré ces améliorations dans les franchissements, le vrai problème demeure pour l'appontement dans le centre de Bordeaux. Jusque dans les années 1970, la Garonne est un outil économique et le port tient une place nationale. La logique d'aménagement des zones industrialo-portuaires le déplace vers Bassens, toujours plus en aval, comme dans toutes les villes portuaires. Dès lors les deux rives, peu à peu transformées en friches portuaires, coexistent, et il faut qu'elles soient liées entre elles⁵⁴. Par ailleurs, les nouveaux ouvrages d'art créés après-guerre, s'ils délestent une partie du transit à Bordeaux, n'apportent pas de réponse concrète à la liaison et à la création du rapprochement des deux rives du fleuve, à la reconquête des friches industrielles laissées par la création du môle du Verdon, depuis 1964, en aval du port de Bordeaux⁵⁵.

Une nouvelle problématique : reconquérir le fleuve, relier les deux rives

L'idée de raccorder les deux rives au nord n'est pas neuve. Dès les années 1880, on imagine un boulevard de ceinture à La Bastide, dont les boulevards Jules-Simon et Trarieux sont le témoignage, et qui auraient pu se poursuivre au pont transbordeur, au droit du cours du Médoc. L'annexion de La Bastide à Bordeaux, en 1865, a d'ailleurs eu pour conséquence la création d'une bande de terrains longeant le quai Deschamps, presque jusqu'au droit du boulevard Jean-Jacques Bosc, ce qui préfigure aussi un franchissement de ce côté, pour boucler la ceinture des boulevards sur la rive droite, projet toujours à l'ordre du jour.

En 1959, le plan Métraux propose quatre nouveaux franchissements : à Bacalan, au droit du boulevard Jean-Jacques Bosc, au nord de l'île d'Arcins et un dernier doublant la passerelle du chemin de fer. Un tunnel doit franchir le fleuve dans le prolongement du cours du Médoc. En 1979, la question du pont rebondit avec une proposition d'installation au droit des Quinconces aboutissant aux alentours de l'église Sainte-Marie de La Bastide⁵⁶. Ainsi positionné, ce franchissement implique le réaménagement des deux rives et suscitent de nombreuses réactions qui révèlent les conflits d'une ville écartelée entre le respect de son patrimoine et une modernisation nécessaire⁵⁷.

Dès 1986, une cellule de réflexion, « le cercle de la rivière », est créée par Jacques Chaban-Delmas pour étudier le devenir des quais de la rive gauche. Des propositions ponctuelles voient le jour. Un vaste projet est élaboré pour l'aménagement de La Bastide, puis contesté. Un appel international à idées conforte le débat sur l'aménagement des deux rives. En 1991, le « comité des deux rives » succède au « cercle de la rivière » et engage une réflexion globale sur l'aménagement du site. Conjointement, un groupe d'experts chargé d'effectuer un diagnostic et de proposer une stratégie et une politique urbaines cohérentes est mis en place. Le débat est donc lancé, puis repris en 1995, avec l'élection d'Alain Juppé.

Le projet Bofill

À l'image du quartier Antigone réalisé depuis peu à Montpellier, le *Taller* d'architecture de Ricardo Bofill imagine la reconquête néoclassique des friches industrielles de la rive droite, en miroir de la célèbre esplanade des Quinconces.

54. Dumas, Cuillier, 2007.

55. Callais, Jeanmonod, Ragot, 2006, 45.

56. Coustet, Saboya, 2005, 354-356.

57. Dumas, 2000 ; Lemistre, 1981.

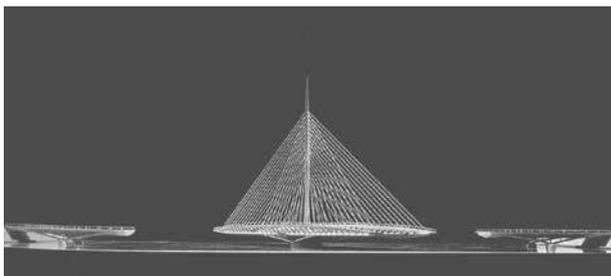
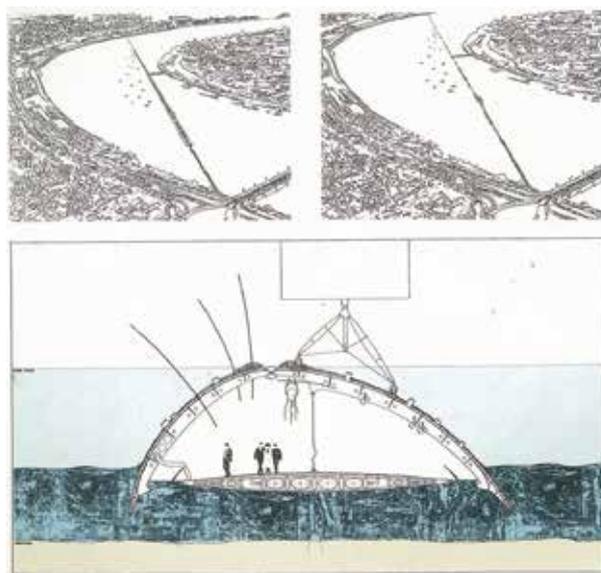


Fig. 22. - Le pont tournant de l'ingénieur Calatrava (*L'Architecture d'aujourd'hui*, 266, 1989).

Fig. 23. - Tunnel flottant, Alsop et Lyall (*L'Architecture d'aujourd'hui*, 266, 1989).



Ce projet, auquel l'opinion bordelaise est d'abord favorable, est développé par la société Ardeur (Aménagement et rénovation pour le développement de l'environnement urbain rive droite), filiale de la Caisse des dépôts et consignations. Il est ordonné par un grand axe monumental dans le prolongement de l'esplanade des Quinconces située sur l'autre rive du fleuve. Il dessine sur quarante hectares un quadrillage d'îlots réguliers et des figures de places ou de jardins familières à l'architecte catalan, qui ont déjà séduit plus d'un maire. Il correspond à une période d'optimisme libéral de la construction, portée à imaginer de grandes opérations confiées à des investisseurs publics et privés. Or, en temps de disette il risque d'être réduit à peau de chagrin. Rétrospectivement, l'addition des projets proposés révèle un manque de vision d'ensemble, une relative incohérence dans la définition des objectifs d'aménagement urbain.

Le concours d'idées de 1989

Une consultation organisée par l'association Arc-en-rêve entre juillet 1989 et février 1990 entend prendre du recul par rapport aux propositions de Bofill et, parfois, leurs excès. Les architectes les plus en vogue y répondent. Christian de Portzamparc, réfléchissant aux rapports transversaux que la ville entretient avec le fleuve, propose de ne garder des structures du port que les rails métalliques des quais sur lesquels coulisent au gré des saisons, des symboles culturels et économiques de la ville, des « folies », mâts, restaurants, cafés, palmiers en pot... qui animent et renouvellent un spectacle du métal devant la ville de pierre. L'ingénieur Santiago Calatrava, avec sa manière élégante, imagine, au droit du cours du Médoc, un pont tournant haubané qui se réfère directement à l'imaginaire d'un navire

(fig. 22). Jean Nouvel, plutôt que de faire place nette sur le quai, accentue le caractère maritime et industriel du site, propose de réinvestir certains hangars et installe aux abords des lieux emblématiques des bittes d'amarrage, sortes de blockhaus ou de baleines noires géantes. Rem Koolhaas, réfléchissant encore aux projets d'aujourd'hui, étudie le projet d'un boulevard de ceinture sur la rive droite, avec le prolongement naturel des boulevards de la rive gauche par des ponts, tandis que Chaix et Morel affichent nettement, dans leur réflexion sur les têtes de pont, un projet alternatif à celui de Bofill, vaste espace que Bordeaux n'a pas, quelle que soit la taille des fameux Quinconces, où se déploient au droit d'un pont au Médoc, des tours de 200 m de hauteur... Enfin, Alsop et Lyall remettent à l'ordre du jour la question d'un tunnel : un monstre flottant, immergé à marée haute, enfoui le reste du temps, rejoint le pont de pierre, de la rive gauche aux bassins à flot, tangent à La Bastide comme la corde d'un arc⁵⁸ (fig. 23).

Le projet Perrault (1992-1996)

Dominique Perrault est désigné en juillet 1992 pour définir un parti urbain servant de fil conducteur aux différents aménagements à réaliser de part et d'autre des deux rives du fleuve. Le fruit des réflexions de l'agence Perrault est présenté aux élus en mars 1994 puis au public en juin. Les propositions commencent à voir le jour : mise au propre de la place de la Bourse, de l'espace public après démolition du hangar 11, des quais en général, nouvel éclairage, promenade au long de la Garonne aménagée de gabions bancs, mise au propre du plan de dépla-

58. *L'Architecture d'aujourd'hui*, 1989, n° 266, 53-58.

cement et de stationnement... mais pour ce qui est du pont, il ne reste que le projet d'un doublement du pont de pierre, dans l'axe des allées Serr⁵⁹. L'esquisse de Dominique Perrault pour Bordeaux n'est pas encore un projet, mais elle fixe de grandes orientations pour l'aménagement des deux rives de la Garonne : intelligibles à tous parce que fondées sur l'identité des lieux, réalistes parce qu'elles composent avec le temps. Ainsi le projet d'une rive droite en miroir de la gauche disparaît-il définitivement des intentions urbaines. Pendant ce temps, les projets se poursuivent, et deux ponts se réalisent jusqu'en 2008, toujours en aval du pont de pierre : le pont d'Arcins et le nouveau pont ferré.

Le pont François Mitterrand ou d'Arcins (1993)

Ce pont en biais doit son nom à l'île d'Arcins toute proche. Il permet le bouclage de la rocade bordelaise et le raccourcissement du contournement de Bordeaux de 5 km pour les trajets de Paris à l'Espagne et de 16 km de Paris à Toulouse. Sa mise en circulation à la fin de l'année 1993 soulage donc le trafic du pont d'Aquitaine. Il a deux tabliers indépendants de 14 m de largeur qui permettent dans chaque sens le passage de trois voies de circulation et d'une bande d'arrêt d'urgence. Sa longueur est de 642 m. Il a cinq travées de 102 m de long et deux de 63 et 69 m aux extrémités. Les six paires de piles ont été construites à l'intérieur de 12 batardeaux de palplanches. Chaque pile en rivière repose sur une fondation de 4 pieux de 2 m de diamètre, de 9 à 18 m de longueur. Les tabliers sont en béton. Ils sont constitués de voussoirs de 3,43 m de longueur mis en place par encorbellement au moyen d'un pont roulant et d'un ponton-grue. Tous ces éléments (voussoirs, piles et chevêtres) ont été préfabriqués sur la rive droite.

Le nouveau pont ferroviaire (2005-2008)

Un premier train emprunte, le dimanche 11 mai 2008, le nouveau pont de Bordeaux, sixième franchissement de la Garonne dans l'agglomération. Il s'agit du plus important chantier ferroviaire urbain - hors TGV - de France. Réseau ferré de France confie à Eiffage le marché de conception et réalisation en novembre 2005. L'ouvrage est un viaduc mixte en béton et métal de 467 m de long sur 22 m de large, « sa réalisation mobilise 21 000 m³ de béton et 7950 tonnes d'acier - autant que la Tour Eiffel », rappelle Bruno de Monvallier, directeur régional de RFF, maître d'ouvrage. Le pont est constitué de six travées métalliques de 77 m de portée supportées notamment par cinq piles en rivière⁶⁰, totalisant 14 500 boulons et 65 tonnes de soudure, un tablier de 8400 m² et 20 000 tonnes d'enrochements. Le nouveau pont remplace la passerelle Eiffel qui n'était plus en mesure d'absorber la hausse prévue du trafic avec la mise en service d'une ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Paris à partir de 2015. Ce nouveau pont n'est

totallement opérationnel qu'en 2010 et entraîne la destruction, au moins partielle, de la vénérable passerelle Eiffel, à présent classée au titre des Monuments historiques.

La mise à l'écart de la solution consistant en un franchissement au droit des Quinconces – longuement étudiée déjà au XIXe siècle, est symptomatique de la volonté de ne pas scinder le port historique une nouvelle fois, ni de bouleverser le paysage emblématique de la ville. Une solution plus au nord va dans le sens, au contraire, du développement urbanistique des deux rives et de leur liaison pour désengorger la circulation sur les quais, soulager le trafic sur les boulevards et poursuivre l'urbanisation et le renouvellement de la ville sur ses friches industrielles.

Aujourd'hui les « trois ponts » et le pont Bacalan-Bastide

Tandis que Bordeaux se développe sur les deux rives de la Garonne, le cœur de la ville manque cruellement de moyen de franchir le fleuve. Malgré le renouvellement de la rive droite, la ville est toujours coupée en deux. Les déplacements doux (vélo et marche) sont remis en question en raison de la trop grande distance qui sépare le pont d'Aquitaine du pont de pierre. En effet, une circulation automobile inutile s'observe sur les berges pour rejoindre ces franchissements. Ce constat établi depuis plus de 15 ans montre qu'il apparaît très urgent que Bordeaux se dote de nouveaux ponts.

L'élaboration des documents réglementaires remet à l'ordre du jour la question des franchissements à la fin des années 1990. Les études réalisées par l'agence d'urbanisme et la communauté urbaine de Bordeaux en 1997-1998, le schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise et le plan de déplacements urbains 2000-2005 inscrivent de nouveaux franchissements dans les documents d'urbanisme⁶¹. Trois nouveaux ponts sont envisagés :

- au centre en aval du pont de pierre pour réduire le trafic sur les quais, raccorder La Bastide au centre par tous les moyens de transport, compléter le schéma de circulation lié au tramway et sécuriser le pont de pierre ;
- au nord au droit de la rue Lucien-Faure pour réduire le transit nord/sud sur les quais, desservir les zones industrielles de la rive droite, relier les quartiers nord des deux rives et sécuriser et soulager le pont d'Aquitaine ;

59. Perrault, 1994-1996.

60. *Le Moniteur*, n° 5430, 34.

61. Cub / Aurba, 1997, 1998, 2001, 2004.

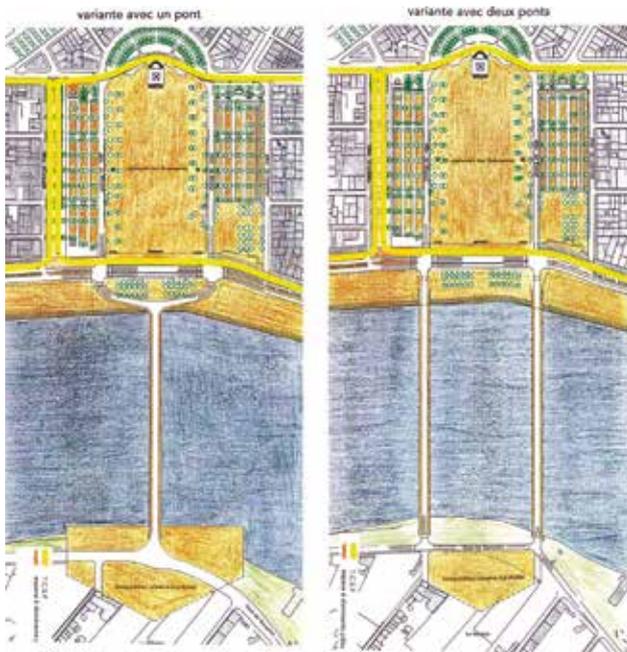


Fig. 24. - Variantes pour un ou deux ponts fixes au droit des Quinconces (Cub /Aurba, 1998).

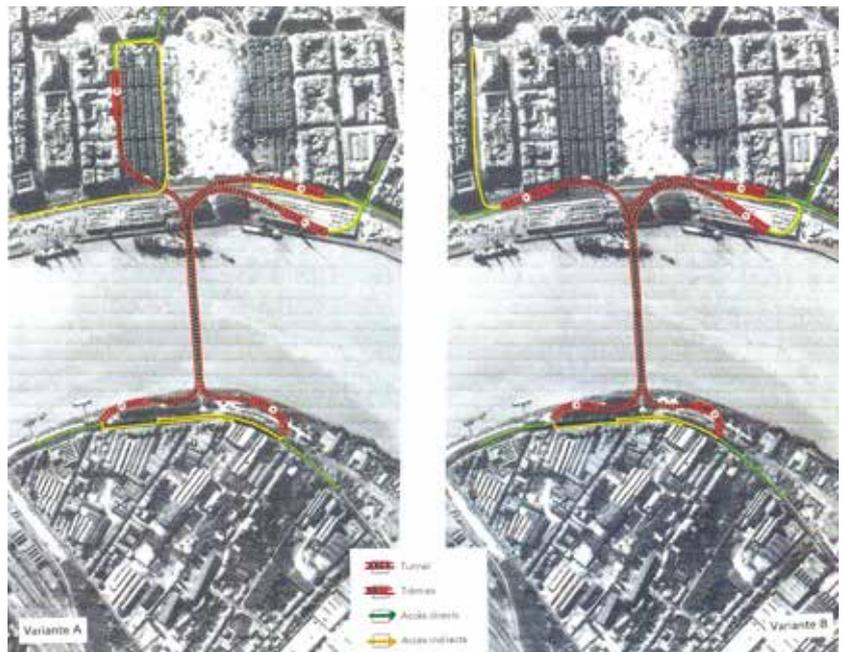


Fig. 25. - Variantes pour un tunnel et ses trémies au droit des Quinconces (Cub /Aurba, 1998).

- au sud face au boulevard Jean-Jacques Bosc pour boucler les boulevards sur la rive droite, compléter le dispositif du pont Saint-Jean et accélérer le développement des quartiers sud ⁶².

En 1999, le bilan d'une concertation et de nombreuses réunions permettent d'affirmer la nécessité d'une liaison nouvelle à caractère urbain dans le plan des déplacements urbains. L'emplacement dans la courbe serrée du fleuve, au droit des Quinconces, est rejeté (fig. 24 et 25) en faveur de Lucien-Faure et aussi d'un pont à Jean-Jacques Bosc, afin de boucler la ligne des boulevards sur la rive droite.

En 2000, deux études préalables sont menées par deux équipes distinctes pour cerner la faisabilité d'un nouveau franchissement par pont ou par tunnel et la navigation sur la Garonne. Une analyse des deux options est faite par le comité de pilotage en fonction des qualités attendues et nécessaires de l'ouvrage : types de déplacements (piétons, vélos, voitures, transports en commun, navigation), intégration urbaine (type de voies, liens créés, liaisons au réseau des berges et aux boulevards), insertion dans le site, réglementation, sécurité, facilité d'exploitation, coûts (investissement et fonctionnement), délais de réalisation. Un tunnel est jugé plus pratique qu'un pont levant pour franchir la Garonne, mais coûterait deux fois plus cher. Le 30 novembre 2000, Alain Juppé, maire de Bordeaux, annonce le choix du pont levant. En décembre, en fonction de ces études, le conseil de CUB tranche pour un

pont levant positionné au droit de Lucien-Faure. L'ouvrage mesurera 425 m de long, avec une travée centrale de 110 m qui se lève et se baisse comme un ascenseur, offrant un passage de 90 m de large aux navires. Il permettra le passage de deux fois deux voies pour les voitures, de deux voies pour un TCSP (transport en commun en site propre), deux pistes cyclables et deux trottoirs. Il améliorera le trafic urbain, d'autant plus que deux voies du pont de pierre sont occupées par le tramway. La livraison est prévue vers 2010. En septembre 2003, le conseil de CUB délibère sur l'estimation du coût du pont levant au niveau des études préalables. En août 2004, cette estimation est actualisée, portant le coût de 75 à 80 M€, plus un surcoût éventuel de 15 M€ lié à la qualité architecturale et une marge de tolérance de 25 %. En mars 2006, cinq projets sont présentés, et le jury retient celui de GTM : il ne s'agit pas du projet le moins disant, la recherche de qualité architecturale faisant partie intégrante du choix (fig. 26). Avec la construction, la maîtrise d'œuvre et les raccordements, le budget est de 120 M€. Les limites du pont sont précisées, notamment les carrefours à feux. Le conseil de communauté, après enquêtes publiques, adopte le projet dans sa séance du 21 septembre 2007. Ce budget est inscrit sur le Plan Prévisionnel d'Investissement de 2006-2010.

62. Cub / Aurba, 1998.

Considéré positivement, le nouveau pont participe au développement de l'agglomération, favorise le développement économique, améliore les conditions de déplacement, connecte les grands réseaux de transport en commun, supprime au nord l'effet de coupure de la Garonne grâce à des cheminements doux et pour les personnes à mobilité réduite. L'opération est compatible avec la capacité financière de la Communauté urbaine de Bordeaux. Elle anticipe surtout le maintien du potentiel du port de la Lune, parce que le SCOT (schéma de cohérence territoriale) prévoit, parmi ses objectifs, la réconciliation ville/ port, en utilisant le site portuaire central comme élément de qualité de vie dans Bordeaux, tant pour les Bordelais que les touristes, l'opération maintient l'accessibilité au centre ville pour le trafic maritime, fluvial et événementiel, renforçant ainsi son attractivité tout en sauvegardant son identité culturelle et patrimoniale. L'opération préserve l'environnement du site et le met en valeur : le service départemental de l'Architecture et du Patrimoine de la Gironde émet un avis favorable à l'insertion du projet dans le site dont la mise en valeur sera facilitée par l'aménagement de promontoires au niveau du tablier du pont et d'un belvédère au sommet d'un des pylônes accessible aux handicapés offrant une vue panoramique exceptionnelle sur le site emblématique du port de la Lune ⁶³.

*

Des trois ponts retenus ces dix dernières années pour améliorer le schéma de circulation de l'agglomération et désengorger le centre ville de Bordeaux, pour reconquérir et mettre en valeur son centre historique et ses quais, renouer avec le fleuve, relier les deux rives, reconquérir les friches industrielles, seul le projet du pont Bacalan-Bastide est à même de remplir à court terme ces objectifs.

L'observation et le récit de l'histoire des ponts de Bordeaux mettent en avant une série de questions récurrentes qui évoluent avec les progrès techniques, urbanistiques et l'histoire même des relations entre la ville et le port.

La ville, consubstantielle au port, est longtemps restée sans pont. Puis un pont a coupé le port et un autre l'a surmonté. Le port autonome a lui-même séparé la ville de la rivière. La ville et ses habitants partent aujourd'hui à la reconquête de la Garonne et des friches industrielles laissées au nord et à l'est, sur les deux rives. Le déplacement en aval du port de Bordeaux, d'abord au nord du pont de pierre, puis des Chartrons à Bacalan, enfin de Bacalan à Bassens et au Verdon, est propre à l'histoire de toutes les villes portuaires. Cependant ce déplacement, nécessaire en raison de l'urbanisation des villes, de nouvelles techniques et moyens de transport, n'est pas naturel, ni inéluctable. Il est toujours contredit par la volonté des hommes de maintenir l'activité portuaire au plus près de son site original. Il en est ainsi, en France, à Nantes, à Marseille, au Havre...

La structuration de la ville par les ponts

S'il apparaît évident que la ville est historiquement structurée par l'activité de son port, il est beaucoup moins aisé d'affirmer que son urbanisme l'est de par la construction des ponts. En effet, seul le pont de pierre marque durablement le développement structurel de la ville de Bordeaux. Après sa construction, les projets de ponts sont nombreux mais les réalisations parcimonieuses, elles-mêmes fragiles, nécessitent des aménagements, des adaptations, et des remplacements, comme le nouveau pont ferré.

La difficulté, voire le refus de franchir la Garonne, est sans doute la question qui perdure le plus longtemps dans l'histoire de la ville, quand bien même Bordeaux n'est plus, aujourd'hui, un grand port de mer. La question des modes de franchissement est donc apparue avec certitude dès le XVIII^e siècle comme problématique, car franchir la rivière c'était briser le port. Dès lors quel mode de franchissement adopter ? Pont fixe, mobile, ouvrant, tunnel ? Au nord, au sud, à quel endroit, au débouché de quelle rue ?

Ces réflexions vieilles de plus de deux siècles se sont cristallisées et se sont largement consolidées dans les trois projets de pont étudiés ces vingt dernières années. S'il est vrai que la création effective d'un pont à Bordeaux a toujours été de l'ordre du coup de force, on peut raisonnablement penser que le temps a imposé désormais la nécessité d'améliorer l'ensemble des communications de l'agglomération par le rapprochement et la reconquête des deux rives, donc par de nouveaux franchissements, et que ces modes de franchissement ont été longuement comparés, évalués et discutés, approuvés ou rejetés. Le seul pont urbain dont Bordeaux est actuellement doté – c'est-à-dire le seul pont qui génère une urbanisation et une urbanité durables à ses débouchés – reste toujours le pont de pierre. Les trois autres franchissements sont seulement routiers.

Dès lors que la construction du pont de pierre a marqué la destinée topographique de la ville, les ponts sud se sont développés presque sans soucis, en fonction des besoins, et sans les difficultés qu'ont connues les projets de pont aval (fin XIX^e, dans les années 1930 et aujourd'hui). Ce n'est pas tant la largeur de la Garonne ou les coûts des solutions techniques proposées alors, parfaitement réalisables, qui ont ralenti les projets, c'est le maintien vital, pour l'économie de la ville, de l'activité portuaire qui a empêché ces franchissements.

Le pont d'Aquitaine est la seule réalisation en aval qui ménage l'activité portuaire en déclin des années 1960, prolonge et reproduit l'histoire du pont transbordeur, en ouvrant toujours

63. Cub, délibération du Conseil de communauté, séance du 21 septembre 2007.



Fig. 26. - Insertion du nouveau pont dans le paysage industriel de Bordeaux, photomontage vu depuis le pont d'Aquitaine (Cub / GPM, 2008).

Bordeaux sur son histoire maritime, même à l'époque où elle fut sérieusement mise en danger. L'idée d'un tunnel a plus d'un siècle désormais, les possibilités de franchissements au droit du pont de pierre, des Quinconces, du cours du Médoc ou plus au nord ont été étudiées, et chaque fois des ponts mobiles ont été retenus, non des tunnels. Ainsi Bordeaux a longuement mis en œuvre un projet validé par la société locale et l'État après mûre réflexion.

L'esthétique et l'imaginaire de l'ouverture de la ville sur la mer : que serait un port sans bateaux ?

L'histoire des ponts de Bordeaux montre que l'esthétique n'a jamais été une priorité pour en décider la construction. Au contraire, la rationalité des solutions techniques, leur coût et surtout la recherche d'un impact minimum sur l'activité du port ont toujours été les critères des choix. Les critiques adressées au pont de pierre dès la fin du XIXe siècle, celles faites à l'égard du paysage du port scindé par un pont au début du XIXe, mais aussi l'admiration soulevée par la prouesse constructive du pont d'Aquitaine qui a durablement modifié, des kilomètres à la ronde, le paysage urbain bordelais, relativisent l'importance de l'esthétique. D'ailleurs, les critères esthétiques changent, et

tel pont qui avait pu paraître beau à certains, laid à d'autres, est devenu un monument, un repère. N'a-t-on pas vu avec quelle audace se dressèrent quelques années durant les pylônes du pont transbordeur au beau milieu du port, visibles de partout depuis les points les plus emblématiques de la ville : les quais, la flèche Saint-Michel, la Bourse, les Quinconces même ? L'histoire se répète, le projet du pont Bacalan-Bastide est la manifestation contemporaine d'une porte sur l'Océan, et c'est là l'essentiel. Au lieu de briser le paysage urbain, ce que ferait un pont fixe ; au lieu de briser l'écosystème de la Garonne et l'urbanisation à ses débouchés – ce que ferait un tunnel –, ce pont exprime l'ouverture symbolique du cœur de Bordeaux vers l'Atlantique. Mieux encore, il préserve l'accès des grands bateaux au site historique du port. Le pont Bacalan-Bastide représente donc l'aboutissement, un siècle plus tard, du grand transbordeur dont la première pierre fut posée en 1910.

L'esthétique architecturale de ce pont, en elle-même, n'a donc, au bout du compte, que peu d'importance pour l'histoire du port de la Lune. En revanche, sa fonction urbaine dans le site portuaire de Bordeaux est capitale et les choix architecturaux qui l'accompagnent déterminés par l'emplacement de ce franchissement et sa mobilité en aval du pont de pierre. Ce sont désormais des impératifs culturels et touristiques qui permettent aux navires d'aborder à la rade de Bordeaux et ainsi de respecter la valeur exceptionnelle du port de la Lune.



Fig. 27. - Nouvelle vue du pont après les recommandations du Club (Club / GPM, 2010)

L'intégrité et la valeur universelle et exceptionnelle du port de la Lune

Ne pas conserver à Bordeaux, premier port au XVIII^e siècle de réexportation des denrées coloniales, son accès maritime, constituerait un non-sens. Jusqu'à la création de l'avant-port du Verdon, Bordeaux était un port de pêche, mais aussi un port de voyage, de guerre et de plaisance, ainsi qu'un centre de construction navale.

Un pont fixe au droit de la rue Lucien-Faure viendrait arrêter le flux des bateaux devant les bassins à flot et priverait définitivement le cœur de la ville de la présence d'une quelconque activité portuaire. Un tel ouvrage transformerait la partie du fleuve la plus emblématique de son patrimoine portuaire – l'aval du pont de pierre –, en une cuvette tout au mieux réservée à la navigation fluviale. Ce serait briser, déplacer et contrarier la limite difficilement établie avec la navigation maritime par la construction du seul pont historique de Bordeaux, celui du XIX^e siècle. La construction jamais aboutie du transbordeur, celle du pont d'Aquitaine et le projet en cours, longuement étudié depuis 20 ans, plaident en faveur d'un pont ouvert et levant sur la porte maritime de Bordeaux.

L'inscription de Bordeaux au titre du patrimoine mondial exige et prévoit le respect de l'intégrité du « bien inscrit ». Le périmètre de ce classement n'est pas seulement exceptionnel

par ses dimensions, il l'est aussi par l'intégration, dans le plan de gestion, du développement et du renouvellement de la ville sur ses friches portuaires inséparables de son centre historique. La construction du pont Bacalan-Bastide est inscrit dans ce plan et participe à l'approche d'un patrimoine en mouvement. Si ce pont devenait un pont fixe, et non un pont mobile, il serait porté atteinte à l'intégrité du bien reconnu par l'Unesco : en effet, Bordeaux sans accès à l'océan et au monde, ne serait plus Bordeaux.

A présent, le pont Bacalan-Bastide sort... des eaux. Le Comité Local Unesco Bordelais (CLUB) a émis, pour sa part, quelques réserves qui ont conduit à modifier l'aspect général de l'ouvrage et son impact sur la valeur universelle exceptionnelle du port de la Lune (fig. 27). Après de nombreux débats, le Comité du patrimoine mondial a décidé, à Brasilia, en août 2010, de lever le mécanisme de « suivi renforcé » du port de la Lune qu'il avait imposée en 2008 à Québec. Mais le Comité veille et escompte, en 2012, un rapport sur l'état de conservation du bien. Alors, le pont sera presque achevé. Déjà, les embases et les pylônes sont en construction ; on peaufine le détail des piles et des verrières, l'éclairage du monument, que l'on espère les plus sobres possibles... L'avenir dira si ce pont est le bon. Quoiqu'il en soit, sa construction marquera durablement le paysage urbain bordelais et s'inscrira comme un coup de force dans l'histoire de la ville, à l'image de ses ancêtres, rêvés ou réalisés.

Sources manuscrites et figurées

Archives municipales de Bordeaux

- 131 O Ponts et passerelles – Franchissements de la Garonne
 131 O 1 Tunnel sous la Garonne – Avant-projet, 1895
 131 O 2 Commission mixte d'études – 1920-1924
 131 O 3 Commission mixte d'études – PV des séances – 1920-1924
 131 O 4 Projet de passage sous-fluvial – 1938
 131 O 5 Projet de ponts jumeaux substitués au Pont de pierre – plans 1950
 131 O 6 Projet de construction d'un pont (solution rue Saget) – plans 1950
 131 O 7 Enquête sur les travaux de construction d'un pont suspendu entre Lormont et Bacalan – 1955
 132 O Ponts et passerelles – Pont de Pierre
 132 O 1 Construction – plans
 132 O 2 Construction – 1810-1821
 132 O 3 Projet de suppression – Remplacement par un tunnel sous-marin – 1886
 132 O 4 Améliorations des abords du pont – plans 1891
 132 O 5 Projet d'élargissement – 1922-1927
 132 O 6 Projet de reconstruction – plans 1950
 132 O 7 Circulation : projets – 1947
 133 O Ponts et passerelles – Pont à transbordeur
 133 O 1 Projet – études préliminaires – 1891-1897
 133 O 2 Projet – rapports, mémoire – 1892-1910
 133 O 3 Coupures de journaux – 1894-1910
 133 O 4 Projet Arnodin – Peter – 1898-1905
 133 O 5 Commission d'études – PV des séances – 1901-1907
 133 O 6 Etudes diverses – 1905-1908
 133 O 7 Etudes diverses – 1909-1919
 133 O 8 Correspondance – 1911-1939
 133 O 9 Situation financière – 1923-1931
 133 O 10 Construction – 1925-1934
 133 O 11 Société anonyme du Pont – Retrait de la rétrocession – 1932-1933
 133 O 12 Société anonyme du Pont – Déchéance – Retrait de la concession – 1934-1937
 133 O 13 Nouvelles propositions pour la Société anonyme du pont – 1935-1936
 133 O 14 Résiliation à l'amiable de la concession – Projet de traité entre l'Etat et Bordeaux – 1941-1942
 134 O Ponts et passerelles – Pont à travées mobiles
 134 O 1 Commission mixte d'études – 1906-1916
 134 O 2 Projet de pont à travées mobiles – 1906-1921
 134 O 3 Commission mixte d'études – PV des séances – 1907-1920

Archives départementales de la Gironde

- Série C : 3714, 3715, 3782, 4238, 4258, 4265
 5 J 73 : Pont de Bordeaux, 1812-1843

Rapports et études de la Communauté urbaine de Bordeaux et de l'Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

- Schéma directeur des déplacements urbains communautaires, 1996
- Les franchissements du fleuve en partie centrale, 1997
- Les franchissements du fleuve en partie centrale, Document programme, 1998
- Les franchissements de la Garonne à Bordeaux ou « Unir les deux rives », synopsis et plaquette de l'exposition, février 1998
- Schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise, approuvé le 26 septembre 2001
- Plan des déplacements urbains 2000-2005, adopté le 26 mai 2000, 2004
- Mission franchissement Lucien-Faure, Mémoire en réponse aux conclusions et avis émis par l'enquête publique, 12/09/2007
- Mission franchissement Lucien-Faure, Etude d'impact, pièce E, 21/02/2007
- Groupement du pont mobile de Bordeaux / Lavigne-Cheron, Notice architecturale du Pont Bacalan Bastide, 17/09/2008
- Franchissement Jean-Jacques Bosc. Livre blanc : premiers éléments de connaissance. Partie 1 : les enjeux et les objectifs, rapport d'étude provisoire, 14/10/2008
- Groupement du pont mobile de Bordeaux / Lavigne-Cheron, Intégration du Pont Bacalan Bastide dans le site de Bordeaux, 14/11/2008

Sources imprimées

- Alfred-Duprat, Cyprien, *Bordeaux... un jour !*, Bordeaux, Mounastre-Picamilh, 1929. Réédition, Le Festin-Société Archéologique de Bordeaux, 2011.
- Archambeaud, Gaston, *De la suppression du pont de Bordeaux et de son remplacement par un tunnel sous-marin, plans et projets*, par G. Archambeaud, Bordeaux, impr. Favraud, 1885.
- Arnodin, Ferdinand, *Notice sur le pont à transbordeur, ou voie ferrée à rails supérieurs, système F. Arnodin et A. de Palacio, pour la traversée des passes maritimes...*, Bruxelles, impr. Bruylant-Christophe et Cie, 1894.
- Balguerie, J.-J., *Rapport fait par M. Balguerie le 10 juillet 1822 [sur les ponts de Bordeaux et de Libourne]*, Bordeaux, André Brossier, 1822.
- Bandiéri de Laval, *Mémoire sur la rade de Bordeaux*, Bordeaux, Racle, 1791.
- Bénard, Charles, *Rapport de la commission mixte d'études du pont à travées mobiles pour la traversée de la Garonne à Bordeaux*, Bordeaux, impr. du Midi, 1910.
- Bétoulaud, Élie de, « Bordeaux capitale », *Revue philomathique de Bordeaux*, 1908, p. 229-240.
- Chevallier, Louis, *Canaux navigables... pour la communication entre le bassin d'Arcachon et la ville de Bordeaux, avec quelques idées relatives aux embellissements de cette ville*, Bordeaux, Vve Calamy, 1772.
- Coulon, L., *Les Rivières de France*, Paris, Clousier, 1644.
- Deschamps, Claude, *Recueils de mémoires sur divers travaux d'utilité publique*, Paris, 1832.
- Dufort, A., *Observations sur l'état de la Garonne devant Bordeaux et sur l'effet que le pont peut produire sur la rade*, Bordeaux, Racle, 1811.
- Dupré de Saint-Maur, Nicolas, *Mémoire relatif à quelques projets intéressants pour la ville de Bordeaux...*, Bordeaux, Racle, 1782.

- Gruet, Charles, *Etude d'une nouvelle voie de communication à établir dans le port de Bordeaux entre les deux rives du fleuve, Rapport de la commission mixte, oct. 1906 – avril 1907*, Bordeaux, impr. Delmas, 1907.
- Laprie, Mauricette, « Le franchissement de la Garonne à Bordeaux », tapuscrit d'une communication à la Société archéologique de Bordeaux, 23 novembre 2001.
- Martin, Émile, *Pont de Cubzac. Dessins et description des piliers en fonte de fer*, Paris, Schneider et Langrand impr., 1841.
- Pierrugues, Pierre-Emmanuel, *Mémoire explicatif des projets d'alignement et d'embellissement proposés pour la ville de Bordeaux, en exécution de la loi du 11 Septembre 1807...*, Bordeaux, A. Raclé, 1815.
- Le Pont suspendu de Bordeaux 1963-1967*, Paris, plaquette Pyc publicité, nd.
- Pont métallique, propositions, conditions, détails et devis estimatif d'un pont à établir en face du cours du Médoc... présenté par un groupe de capitalistes...*, Bordeaux, impr. du Midi, P. Cassagnol, 1891.
- Renoux, « D'une rive à l'autre », p. 33-36 dans *Cinquantenaire du Syndicat des entrepreneurs de Travaux publics de la Gironde et du Sud-Ouest, 1901-1951*, Chambre de commerce de Bordeaux, 1951.

Bibliographie

- « Bordeaux, l'ancien et les modernes », *L'Architecture d'aujourd'hui*, 1989, n° 266, p. 53-58.
- Bordeaux années 20-30. Portrait d'une ville*, Bordeaux, Musée d'Aquitaine, Le Festin, 2008.
- Butel, Paul (dir.), *Histoire de la chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux des origines à nos jours : 1705-1985*, Bordeaux, Chambre de commerce et d'industrie, 1988.
- Callais, Chantal, Jeanmonod, Thierry, Ragot, Gilles, *Bordeaux, Portrait de ville*, Institut français d'architecture, Cité de l'architecture et du patrimoine, 2006.
- Coste, Laurent, *Le Maire et l'Empereur. Bordeaux sous le Premier Empire*, Société archéologique et historique de Lignan et du canton de Créon, 1993.
- Courteault, Paul, *La place royale de Bordeaux*, Paris, Picard, 1922.
- Courteault, Paul, *Centenaire du pont*, Catalogue de l'exposition, Bordeaux, 1922.
- 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.
- Coustet, Robert, Saboya, Marc, *Bordeaux, le temps de l'histoire. Architecture et urbanisme au XIXe siècle (1800-1914)*, Bordeaux, Mollat, 1999.
- Demont, Emmanuelle, Favreau, Marc, *Herman van der Hem (1619-1649). Un dessinateur hollandais à Bordeaux et dans le Bordelais au XVIIe siècle*, Fédération historique du Sud-Ouest, Les Éditions de l'Entre-deux-Mers, 2006.
- Desgraves, Louis, *Voyageurs à Bordeaux du dix-septième siècle à 1914*, Bordeaux, Mollat, 1991.
- Desgraves, Louis, *Evocation du vieux Bordeaux*, Paris, Minuit, Vivisques, 1989.
- Desgraves, Louis, Dupeux, Georges (dir.), *Bordeaux au XIXe siècle*, Fédération historique du Sud-Ouest, Delmas, 1969, (*Histoire de Bordeaux* ss. la dir. de Ch. Higounet, t. VI).
- Dumas, Jean, *Bordeaux, ville paradoxale*, Université Bordeaux III, Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 2000.
- Dumas, Jean, Cuillier, Francis, « Faire le pont : franchir la Garonne à Bordeaux », *Le Bordiu*, 2 avril 2007.
- Etienne, Robert (dir.), *Bordeaux antique*, Fédération historique du Sud-Ouest, Delmas, 1962, (*Histoire de Bordeaux* ss. la dir. de Ch. Higounet, t. I).
- Ferron, P., Vigneaux, M., « Travaux d'hydraulique agricole dans le marais de Bordeaux au temps de Henri IV », *Revue historique de Bordeaux*, 1953, p. 219-223.
- Jacques, Michel (dir.), Ragot, Gilles, *Guide d'architecture Bordeaux & agglomération, 1945-1995*, Bordeaux, Arc en rêve, centre d'architecture, éditions confluences, 1996.
- Jullian, Camille, *Histoire de Bordeaux depuis ses origines jusqu'en 1895*, Bordeaux, réed. De la Tour de Gile, 1992.
- Lajugie, Joseph (dir.), *Bordeaux au XXe siècle*, Fédération historique du Sud-Ouest, Delmas, 1972, (*Histoire de Bordeaux* ss. la dir. de Ch. Higounet, t. VII).
- Lavaud, Sandrine (dir.), *Atlas historique de Bordeaux*, Bordeaux, Ausonius, 2009.
- Lemistre, G., « Un nouveau pont à Bordeaux, face à la place des Quinconces ? », *Sites et monuments*, n° 93, janvier février 1981, p. 20-25.
- Lesgorce, Olivier, *Les quais de Bordeaux rive gauche. Histoire des activités portuaires et des types d'usages des espaces du XVIIIe au XXe siècle*, Rapport d'étude, CUB, juillet 1997.
- Leulier, Renée, « Sur les routes des Landes », *Le Festin*, n° 48, 2003, p. 46-51.
- Leulier, Renée, *Le pont métallique de Bordeaux : la « Passerelle Eiffel »*, étude historique et documentaire réalisée pour l'agence M. Goutal, 2009.
- Marrey, Bernard, *Les ponts modernes - XVIIIe et XIXe siècles*, Paris, Picard, 1990.
- Martin, *Claude Deschamps (1765-1843)*, Université de Bordeaux III, maîtrise d'histoire de l'art, 1994.
- Moulard, abbé Jacques, *Le Comte Camille de Tournon, préfet de la Gironde 1815-1822*, Paris, Édouard Champion, 1914.
- Perrault, Dominique, *Mission d'aménagement des deux rives de la Garonne*, Bordeaux, déc. 1994-février 1996, 8 vol.
- Peyrous, B., « Un grand ensemble défensif au XVIIIe et XVIIIe siècle : la forteresse, le Fort Pâté et le Fort Médoc », *Cahier du Vitresais*, mai 1978.
- Picon, Antoine, *L'Invention de l'ingénieur moderne, L'École des Ponts et Chaussées 1747-1851*, Paris, Presses de l'ENPC, 1992.
- Ragot, Gilles, « Un port ou un pont ? Un débat patrimonial », dans *Urbi & Bordeaux. Décisions et représentations urbaines*, Bastingages, 2005.
- Renouard, Yves (dir.), *Bordeaux sous les rois d'Angleterre*, Fédération historique du Sud-Ouest, Delmas, 1965, (*Histoire de Bordeaux* ss. la dir. de Ch. Higounet, t. III).
- Schoonbaert, Sylvain, *La voirie bordelaise au XIXe siècle*, Paris, PUPS, 2007.