



LE PONT DE PIERRE

UN MONUMENT EMBLÉMATIQUE DE LA MÉTROPOLE

Bordeaux Métropole se distingue par le plus grand périmètre urbain inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO (2007).

Premier franchissement sur la Garonne datant du début du XIX^e siècle, inscrit au titre des Monuments historiques, le pont de pierre est l'élément de patrimoine le plus emblématique de cet ensemble remarquable.

Il rattache le centre-ville de Bordeaux au débouché du cours Victor Hugo au quartier de La Bastide; avec le passage du tramway, il a marqué le désenclavement définitif de la rive droite de Bordeaux.

Véritable lien historique et technologique entre les deux rives, cet ouvrage d'art à l'esthétique classique s'inscrit dans le paysage urbain comme un symbole fort de la Métropole.

Un ouvrage étroitement lié dès son origine au financement privé

Le pont de pierre, construit sur ordre de Napoléon I^{er} entre 1810 et 1822, a été conçu par les ingénieurs Claude Deschamps et Jean-Baptiste Basilide Billaudel.

D'une longueur de 487 mètres, l'ouvrage présente 17 arches construites sur 16 piles. La largeur du pont, initialement de 14,8 mètres, a été élargie à 19 mètres en 1954.

À l'époque, le financement de l'ouvrage, à hauteur de 6,5 millions de francs fut

mixte: le négociant bordelais Pierre Balguerie-Stuttenberg créa, en 1818, la *Compagnie du pont de Bordeaux* pour lever les financements privés nécessaires à l'achèvement des travaux, pour un montant de 2 millions de francs. En contrepartie la *Compagnie du pont* bénéficiera d'un droit de péage. Celui-ci sera racheté par la ville de Bordeaux en 1863, ce qui permettra le rattachement de La Bastide à Bordeaux au 1^{er} janvier 1865.

● LES CHIFFRES DE LA CONSTRUCTION DU PONT

- 4 000 ouvriers mobilisés pour les travaux
- 340 à 424 m³ de pierre de taille
- 1 700 m³ de sable
- 850 m³ de chaux
- 283 à 425 m³ de bois
- 3 000 à 4 000 livres de fer
- 500 000 briques
- 250 pieux en bois

Une technique de construction originale, mais fragilisée

Le pont de pierre est un ouvrage en maçonnerie, qui se distingue dans sa conception par la création d'espaces vides (arches et tympan des voûtes) allégeant le poids des matériaux de construction.

L'ouvrage, parcouru par six galeries longitudinales, est en effet principalement constitué de briquettes, faites de vase limoneuse de la Garonne et cuites sur place, utilisées afin d'alléger la structure.

Les élégissements sont, quant à eux, renforcés par des piliers de pierre calcaire.

Aujourd'hui, le pont souffre considérablement de son implantation par pieux sur le lit de la Garonne.

Soumis aux flux et reflux de la marée amplifiés par les dragages et les aménagements portuaires, il présente de nombreuses pathologies dont certaines pourraient entraîner une instabilité générale de ses fondations s'il n'était pas consolidé.

Dès la fin des années 1990, des micro-pieux sont injectés dans les piles pour conforter la structure.

Les vibrations provoquées par l'intégration des voies du tramway au début des années 2000 affaiblissent notamment l'ouvrage.

En 2003-2004 des protections doivent à nouveau être réalisées sur les piles P5 et P6 ainsi que P8 et P9 pour le passage des barges Airbus.

Un ouvrage sous haute surveillance

La surveillance technique des déplacements du pont est assurée par des capteurs qui enregistrent en permanence les mouvements verticaux, les inclinaisons et déversements de chacune des piles ainsi que les évolutions éventuelles des fissures sur certains appuis.

Un contrôle périodique des bathymétries au pourtour des appuis est assuré depuis 1981 par le CEREMA de Bordeaux avec le concours du CEREMA de Blois.

Des inspections régulières détaillées portent également sur la structure du pont (intérieure et extérieure) et sur les fonds au pourtour des appuis.

Le suivi des déplacements a mis en évidence des tassements réguliers de certains appuis, affectant notamment les piles P7 à P16 (soit 10 appuis) depuis les années 2004-2005, avec un rythme de tassement de 2 à 3 mm par an depuis 2008.

Des amplitudes plus fortes ont été constatées pour les piles P7, P8 et P9 où les tassements différentiels atteignent 15 à 20 mm entre l'année 2004 et l'année 2009. Le tassement atteint 4 mm/an pour ces appuis.

Les travaux de protection et de restauration

Bordeaux Métropole, propriétaire de cet ouvrage emblématique, entreprend de le protéger par une opération de restauration globale sur plusieurs années :

+ EN CONTINU

Compréhension du comportement de l'ouvrage au passage du tramway et conséquences des vibrations sur les maçonneries et les fondations des appuis.

2017 > 2018

RÉPARATION ET CONFORTEMENT DES TALUS SOUS-FLUVIAUX

2019 > 2020

RESTAURATION DE L'OUVRAGE

- Réfection de l'étanchéité du tablier
- Confortement des piles 7 à 16 et de la culée rive droite
- Réparation des désordres structurels et de l'état apparent des maçonneries



Total global estimé : environ 30 millions d'euros

Les contreparties spécifiques liées au pont de pierre

Complément à la fiche
« Les contreparties offertes
au mécène »



- Logo sur la signalétique présente sur site pendant le chantier
- Visites commentées du chantier de protection et de restauration, sur les temps forts des travaux
- Citation de l'entreprise sur une plaque semi-pérenne à l'issue de la restauration
- Visites commentées du pont et de ses espaces intérieurs
- Visite du pont Jacques-Chaban-Delmas
- Visites thématiques « Bordeaux souterraine » (Les dessous du pont de pierre et de la place des Quinconces, les catacombes)

Exemples de propositions non contractuels



Organisation
des Nations Unies
pour l'éducation,
la science et la culture



BORDEAUX
PORT DE LA LUNE
PATRIMOINE
MONDIAL
WORLD HERITAGE

MONUMENT



HISTORIQUE

MÉCÉNAT BORDEAUX MÉTROPOLE



AGISSONS POUR
NOTRE TERRITOIRE

Laura Exposito Del Rio

Responsable Mécénat

Direction Ressources et Ingénierie financière
Direction générale Finances et Commande publique

05 56 93 93 69

lexpositodelrio@bordeaux-metropole.fr