

LES TRAVAUX DU PONT DE PIERRE



© C. Barbier - Bordeaux Métropole



© JB Menges - Bordeaux Métropole

Le pont de pierre a été construit entre 1810 et 1822, sur ordre de Napoléon 1^{er}. Élément marquant du patrimoine bordelais, l'ouvrage est remarquable tant par ses dimensions (487 mètres de long et 19 mètres de large) que par les prouesses techniques qu'il a fallu réaliser à l'époque pour le construire. Son emplacement, notamment, a constitué un vrai défi technique, le courant de la Garonne y étant particulièrement fort.

200 ans plus tard, et du fait des techniques employées à l'époque, il montre aujourd'hui des signes importants de fragilisations. Après une expérimentation d'une durée d'un an, la fermeture du pont aux voitures est actée en juillet 2018. Aujourd'hui, il convient de réaliser dans les meilleurs délais des travaux profonds, notamment pour sécuriser l'ouvrage, stopper le phénomène de tassement et restaurer le pont qui est inscrit à l'inventaire des monuments historiques.

La rénovation du pont Saint-Jean et la mise en service du futur pont Simone Veil à l'été 2024, constituaient les deux étapes préalables au lancement de ce chantier. Ces conditions étant réunies, les travaux démarreront à l'été 2025 et s'étaleront sur 50 mois.

DES TRAVAUX À RÉALISER RAPIDEMENT

Le pont de pierre fait l'objet d'un suivi important qui a montré l'existence de différentes problématiques :

- Des tassements de plusieurs millimètres par an sur les piles non confortées (pile P7 à P16) qui pourraient occasionner à terme des anomalies de comportement des voûtes.
- Des dégradations de la maçonnerie liées notamment à des infiltrations d'eaux généralisées qui percolent depuis le tablier dans l'ouvrage par suite d'une défaillance de l'étanchéité de surface et du système d'évacuation des eaux de pluie.
- Des défauts sur la carapace sous-fluviale et donc des risques d'affouillement (érosion liée au courant du fleuve).

Des travaux de grande envergure doivent donc être réalisés rapidement pour permettre de sécuriser l'ouvrage afin d'en assurer sa pérennité, réduire les vitesses de tassement des piles non renforcées et restaurer, sur le plan patrimonial, l'ouvrage qui est inscrit à l'inventaire des monuments historiques.

Dédié aux mobilités douces et transports en commun depuis 2018, 60 000 usagers empruntent le pont de pierre chaque jour. Aujourd'hui, les experts

considèrent qu'il faut engager dans les meilleurs délais des travaux afin de stopper le phénomène de tassement. Le chantier pour son volet travaux est estimé à 50 M€ TTC.

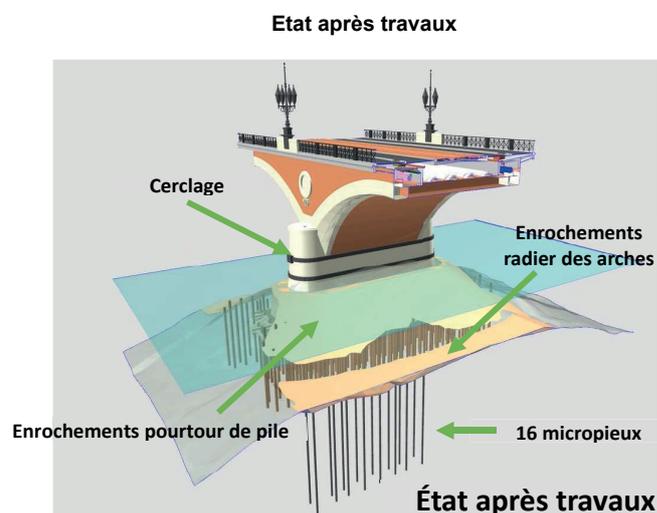
Les travaux à lancer doivent être réalisés dans un ordre précis. Ils débuteront par le ceinturage des piles. Puis, les fondations des piles P7 à P16 (soit 10 piles) seront confortées par le fonçage de 16 micropieux par pile (dont 8 sur la plateforme tramway ou dans son environnement immédiat) soit au total 160 micropieux à insérer dans l'ouvrage. Ces micropieux seront forés depuis la surface du pont, traverseront la structure du pont et s'enfonceront sur plus de 9,5 m dans les marnes (les roches sédimentaires au fond du fleuve).

En parallèle, le système d'étanchéité et d'assainissement de l'ensemble du tablier du pont sera intégralement repris. Puis, les pourtours des piles seront protégées à l'aide de gabions. Enfin, le chantier se terminera par la restauration patrimoniale de l'ouvrage.

Cette succession d'opérations allie conservation du patrimoine et technologies de pointe.



© JB Menges - Bordeaux Métropole



L'IMPACT SUR LA CIRCULATION

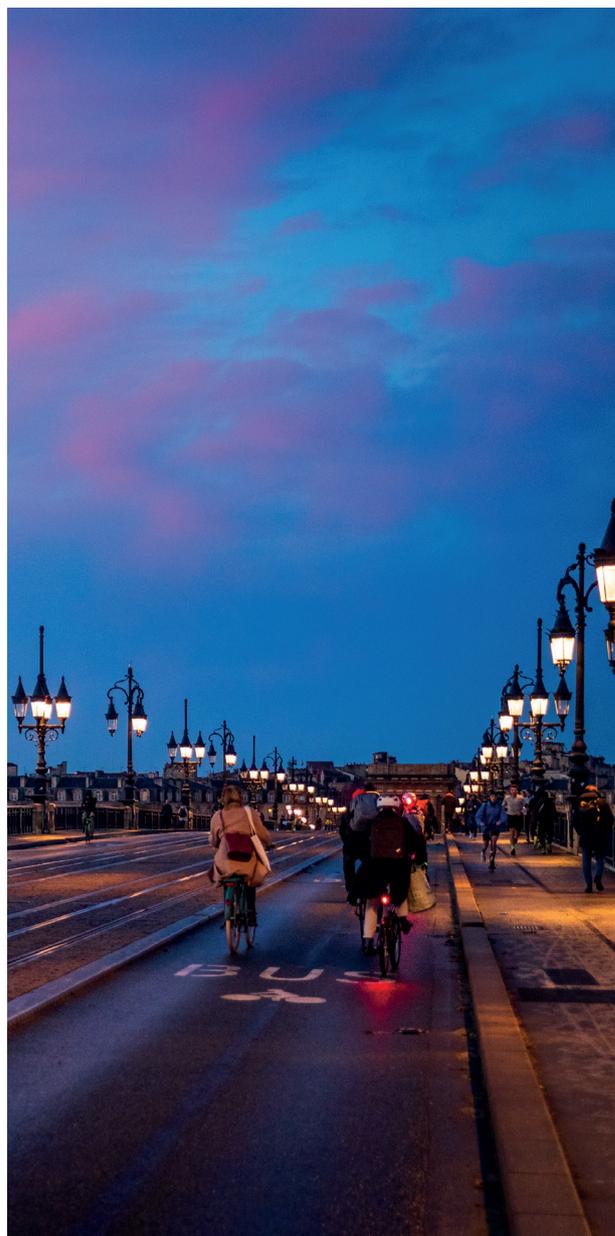
Une partie de la réalisation de ces travaux nécessitera l'interruption de flux de circulation sur les zones traitées. Pour la réalisation des micropieux à implanter dans la plateforme tramway (80 sur 160 micropieux), le scénario envisagé consiste à stopper la totalité de la circulation tramway (tram A), très probablement et a minima pendant trois étés successifs. La coupure de la ligne A sera incontournable et se fera entre les stations Sainte-Catherine et Stalingrad. Des bus de substitution seront mis en place pour transporter les passagers du tram. L'itinéraire de ces bus est encore à l'étude.

Les travaux des micropieux amont et aval (80 micropieux sur 160 micropieux), d'étanchéité, d'assainissement, de voirie ainsi que la réalisation d'accès pour la restauration des salles depuis la surface se feront quant à eux par demi-tablier. Ceci implique que tout au long des travaux, soit de 2025 à 2029, la circulation piétonne et cycliste devra basculer, alternativement côté amont et aval du pont, en fonction de l'avancée des travaux.

Pendant les périodes de travaux, la traversée du pont de pierre restera donc possible à pied et à vélo. Les vélos pourront emprunter les nouveaux aménagements cyclables du Pont Saint-Jean.

L'acquisition de nouvelles navettes fluviales opérationnelles à l'été 2025 offrira une alternative pour les usagers.

La circulation des bus (Lianes 16 à l'été 2025, puis Lianes 1 et Ligne 24 à compter de septembre 2025), taxis et véhicules de secours qui passent aujourd'hui sur le pont de pierre se fera par le pont Saint-Jean.



© JB Menges - Bordeaux Métropole



© JB Menges - Bordeaux Métropole

FAIRE COÏNCIDER LES TRAVAUX ET MINIMISER LA GÊNE DES USAGERS

A l'été 2025, il est également prévu que KB2M intervienne sur le tramway, au débouché du pont de pierre, au niveau de la Porte de Bourgogne, pour mettre en oeuvre de nouveaux aiguillages, moderniser les automates ainsi que toute la signalisation ferroviaire et reprendre les courbes des rails.

Ces interventions permettront de sécuriser le réseau, faciliter le retour ou l'injection des rames vers/depuis le dépôt de tramway de Bastide et offrir la possibilité de créer de nouvelles liaisons tramway.

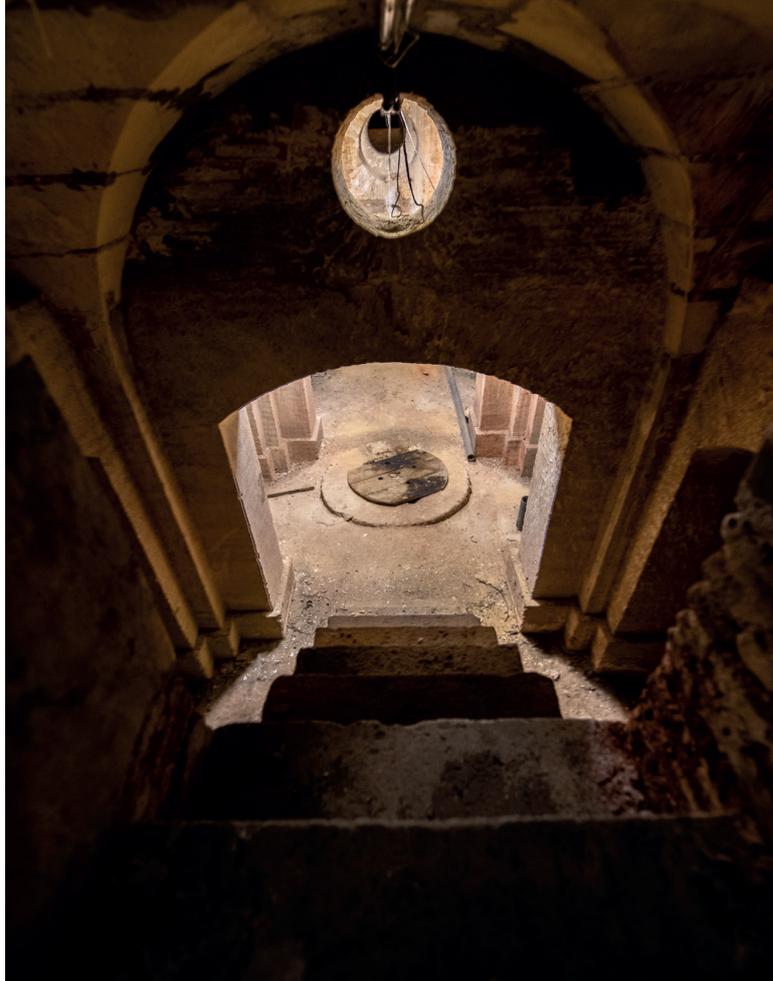
Pour la réalisation de ces travaux, il sera également nécessaire de couper la ligne A du tramway mais également les lignes C et D pendant environ 12 semaines. En effet, 2 mois de travaux et un mois de tests semblent nécessaires.

Grâce à l'installation, en 2024, d'un aiguillage au niveau de la station St Michel, la coupure des lignes C et D du tramway pourrait être limitée à la section Quinconces - St Michel. Ces travaux préparatoires permettront de limiter l'impact sur les coupures de lignes à l'été 2025. Des bus de substitution sont prévus.

Ces travaux sont donc programmés à l'été 2025 afin de faire coïncider les coupures de tramway également nécessaires pour assurer les travaux de confortement du pont de pierre et ainsi, éviter les gênes successives pour les usagers.

Les marchés publics viennent d'être lancés. Le calendrier des travaux pourra être affiné lorsque les entreprises lauréates seront connues (avant l'été 2024).

Ce chantier titanesque engagé pour une durée de 50 mois a pour but de sauver un ouvrage majeur du patrimoine bordelais, assurer la sécurisation de ce franchissement historique du fleuve et de moderniser les infrastructures liées aux déplacements du quotidien. Il fera l'objet d'un suivi et d'informations régulières auprès des habitants.



© JB Menges - Bordeaux Métropole

À RETENIR

Des modifications estivales de déplacement

- Été 2024 (du 8 au 23 juillet) : coupure de la ligne C/D pour installer l'aiguillage de Saint-Michel.
- Été 2025 (juin, juillet et août) : 3 mois d'arrêt du tramway à prévoir pour les lignes A, C et D sur les sections indiquées pour réaliser les premiers travaux du pont de pierre et ceux sur la Porte de Bourgogne.
- Étés 2026 et 2027 (juillet et août) : 2 mois d'arrêt de la ligne A envisagés pour poursuivre les travaux du pont de pierre.
- De l'été 2025 à fin 2028 : les travaux d'étanchéité du pont se dérouleront en continu avec en permanence un demi-tablier fermé (seules des circulations piétonnes et cyclables seront maintenues sur le demi-tablier ouvert).

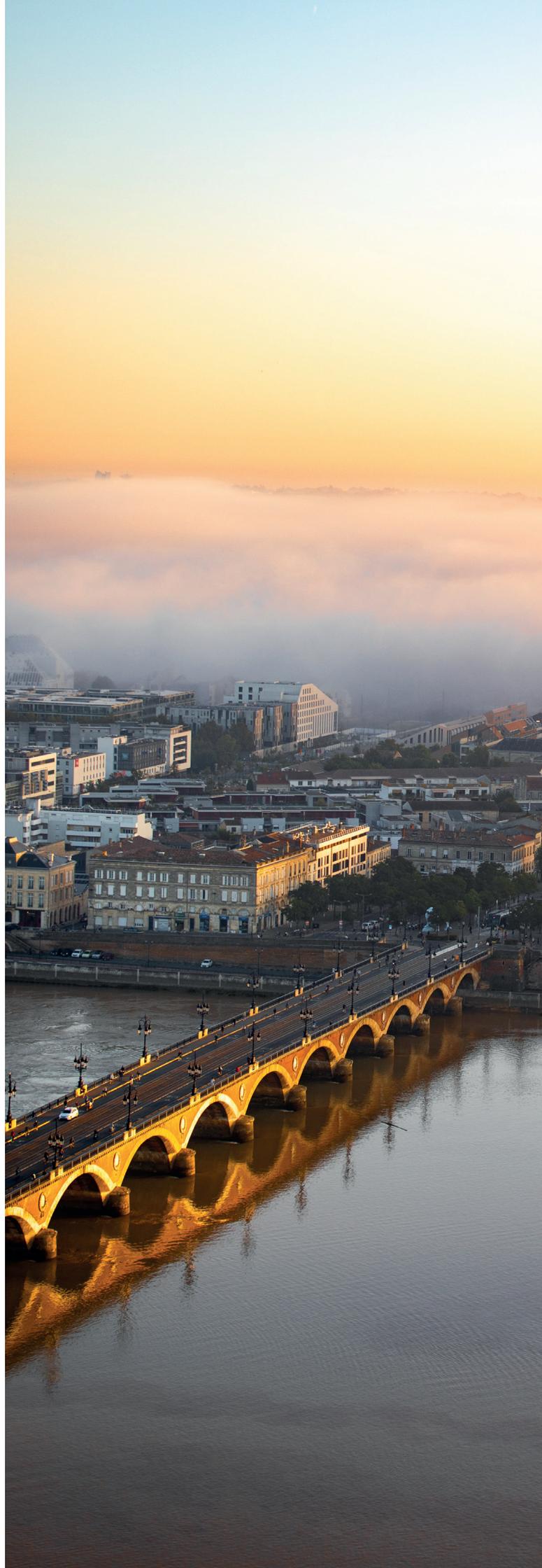
UN PONT À L'HISTOIRE TUMULTUEUSE

En avril 1808, Bordeaux accueille pour la première fois l'empereur Napoléon I^{er}, sur la route de son trajet vers Bayonne, où l'attend la famille royale espagnole des Bourbons. Lors de son passage du 4 avril, Bonaparte est frappé de l'inconfort du passage de la Garonne, particulièrement pénalisant pour le transport de troupes. Ainsi, après son arrivée à Bayonne, l'empereur prend, le 25 avril 1808, un décret énumérant la liste des travaux nécessaires à Bordeaux, incluant un pont.

Le pont de pierre est construit entre 1810 et 1822. Il a été conçu par les ingénieurs Claude Deschamps et Jean-Baptiste Basilide Billaudel, 4 000 ouvriers y travaillèrent.

En 1939, le pont est toujours considéré comme insuffisamment large pour permettre l'urbanisation de la rive droite. Après étude, il est envisagé de démolir le pont et de le remplacer par un nouvel ouvrage plus large. Une décision ministérielle est prise le 3 décembre 1941 pour détruire le pont de pierre, le début de la seconde Guerre mondiale annule le projet de démolition. À la fin de la guerre, les troupes allemandes installent une ligne d'explosifs sur le pont dans le but de le faire sauter mais la manœuvre échoue.

En 1954, le pont est élargi, à cette occasion, les deux bâtiments de l'octroi sont démolis. Le pont de pierre reste le seul franchissement routier entre les deux rives jusqu'à la construction du pont Saint-Jean en 1965.





© C. Barbier - Bordeaux Métropole



© C. Barbier - Bordeaux Métropole

CONTACTS PRESSE

Bordeaux Métropole

Virginie Bougant
06 27 52 48 69
vi.bougant@bordeaux-metropole.fr

Margot Pinsolles
06 61 80 61 23
m.pinsolles@bordeaux-metropole.fr

Ville de Bordeaux

Service presse et relations publiques
05 56 10 20 46
presse@mairie-bordeaux.fr

bordeaux-metropole.fr

