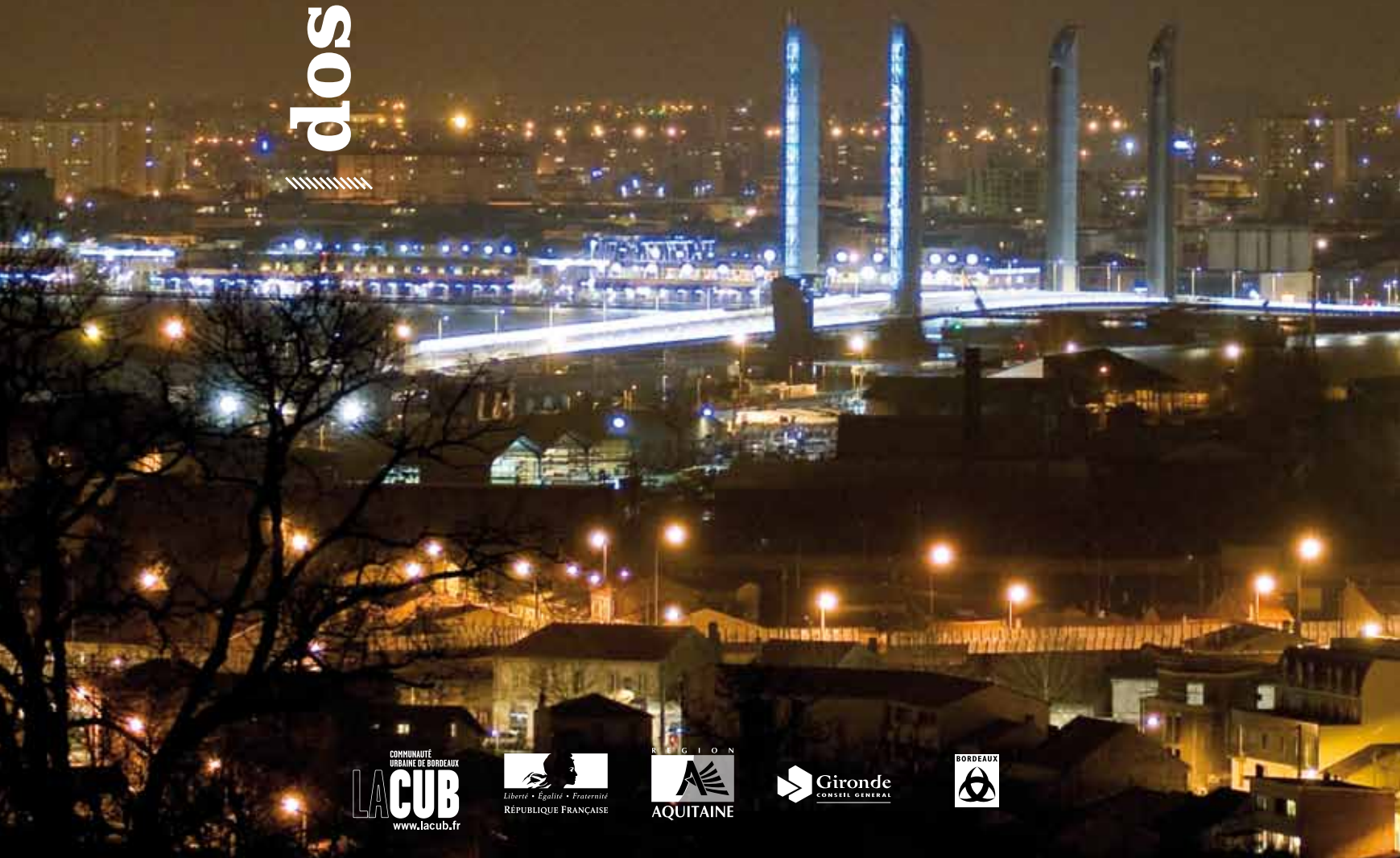




dossier de presse

# > Pont Jacques- Chaban- Delmas



# IL ÉTAIT UNE FOIS UN PONT...

<b>1</b> <b>Franchir le fleuve</b> « C'était la ville d'une seule rive... »	<b>7</b>
<b>2</b> <b>Penser le pont</b> De l'idée à la réalisation	<b>8</b>
Histoire d'un concours	<b>9</b>
Un pont peut en cacher un autre	<b>10</b>
<b>3</b> <b>Construire le pont</b>	<b>12</b>
<b>4</b> <b>Le pont pratique</b> Un trait d'union entre deux rives	<b>14</b>
Circuler sur le pont	<b>15</b>
La travée levante : une prouesse	<b>16</b>
Une nouvelle entrée à Bordeaux	<b>17</b>
<b>5</b> <b>Le pont la nuit</b> Les marées lumineuses	<b>18</b>
<b>6</b> <b>Réinventer le fleuve</b> D'un pont à l'autre	<b>20</b>
<b>7</b> <b>Célébrer le pont</b> Programme de l'inauguration	<b>22</b>
	<b>23</b>





© Christophe Goussard

## Un pont à l'échelle de la métropole

Le premier janvier dernier, près de quarante mille personnes sont venues braver le froid pour fouler le tablier du nouveau pont Jacques Chaban-Delmas que la Communauté urbaine a fait construire à Bordeaux, avec le concours de l'Etat, du Conseil régional d'Aquitaine et du Conseil général de la Gironde. Un engouement révélateur de l'impatience des bordelais, et plus largement des habitants de la Communauté urbaine.

Cet ouvrage d'art qui s'annonce comme le plus haut pont-levant d'Europe, a d'abord pour objectif d'être un véritable trait d'union entre les deux rives de la Garonne, tout en préservant la navigation maritime sur le fleuve. Au-delà de la réussite esthétique, ce pont levant va transformer l'usage et le fonctionnement de la ville, et c'est d'abord cette réalité qui est plébiscitée par tous, tant la réalisation de nouveaux ponts demeure exceptionnelle à Bordeaux.

Fruit de dix ans de réflexion, d'études et de travaux, il constitue aussi un fleuron d'un savoir-faire technique universel, d'ingénieurs et d'ouvriers, d'ici et du monde entier. Il n'en est que plus légitime qu'il s'affirme comme l'incarnation d'une véritable fierté collective.

Incontestablement une aventure partagée est en cours à Bordeaux et ce pont en constitue un des signaux. Arrivée de la LGV et opération Euratlantique, plus vaste opération d'intérêt national hors Paris, chantier de la troisième phase du tramway, futur pont Jean-Jacques Bosc, plan Campus, opération 50 000 logements autour des transports collectifs..., peu de métropoles aujourd'hui peuvent afficher autant d'ambitions et de projets d'aussi grande ampleur. Il y a à un moment donné des territoires qui connaissent une conjonction de facteurs favorables, où le dynamisme s'incarne dans tel ou tel endroit. Voici venu le temps de la décennie bordelaise!

*Vincent Feltesse*

**Vincent Feltesse**  
Président de La Cub,  
Député de la Gironde

### Le pont en chiffres

- > **433 m** de longueur totale, **117 m** de travée levante, **106 m** de largeur de passe navigable
- > **60 levées** par an
- > **2x2 voies** de circulation urbaine, 2 voies de transport en site propre, 2 passerelles de circulation piétons / cyclistes / personnes à mobilité réduite.

**Coût global : 157 millions d'euros**

**Financement :**

**La Cub (105,27 M€)**

**État (18,29 M€)**

**Région Aquitaine (15,24 M€)**

**Département de la Gironde (18 M€)**

[valeur ttc en millions d'euros au 1<sup>er</sup> janvier 2009]





Décider de lancer la construction d'un pont n'est donc pas chose anodine. C'est l'illustration d'une volonté de faciliter les échanges, d'ouvrir davantage la ville, de la rendre plus accessible. Mais, entre volonté, décision et réalisation, le temps est long. Une quinzaine d'années se seront écoulées entre, en 1998, l'engagement pris en conseil municipal de réaliser un nouveau franchissement et la mise en service du pont Jacques-Chaban-Delmas. Ce pont était une nécessité à plus d'un titre. Il fallait alléger la circulation sur les autres ponts, permettre le bouclage des boulevards périphériques et surtout établir un lien direct entre deux secteurs en devenir, les Bassins à flot, rive gauche, et Braza, et au sens large toute la plaine rive droite.

Il va, maintenant, faciliter la vie des Bordelais, créer de nouvelles habitudes, des activités nouvelles.

Avec le pont Jacques-Chaban-Delmas Bordeaux possède désormais une porte monumentale à son entrée maritime, ouverture majestueuse sur le Port de la lune, démonstration qu'en matière d'urbanisme audace et modernité ne portent pas nécessairement atteinte à la valeur du patrimoine mais qu'elles s'y intègrent en marquant l'époque.

#### **Alain Juppé**

Maire de Bordeaux,  
Premier vice-président de La Cub



L'ouverture du pont Jacques Chaban-Delmas est un événement majeur pour Bordeaux et la Communauté urbaine, et l'Etat en participant au financement de cet investissement, a manifesté son soutien sans réserve à la réalisation du projet.

Améliorer les transports et les déplacements, unir deux rives autour d'un projet urbain, créer de nouveaux quartiers, renforcer le lien social, contribuer au développement durable, conforter le fait métropolitain : l'Etat se reconnaît dans les ambitions assignées à l'ouvrage car elles rejoignent les priorités affirmées par le Président de la République et le Gouvernement.

Prouesse technique et esthétique, le pont Jacques-Chaban-Delmas porte pour la métropole bordelaise un élan et une modernité que ce magnifique ouvrage d'art annonce pleins de promesses.

Que tous les acteurs et les partenaires de cette réalisation soient chaleureusement félicités et que leur exemple montre à tous que l'innovation, l'intelligence et l'investissement sont plus que jamais les atouts de notre pays en ce début de XXI<sup>e</sup> siècle.

#### **Michel Delpuech**

Préfet de la Région Aquitaine,  
Préfet de la Gironde



Je suis particulièrement heureux de voir ce nouveau pont enfin relier, de manière majestueuse, les deux rives de la Garonne. Je suis fier que le Département ait soutenu un projet d'une telle ampleur, à hauteur de 18 millions d'euros car, au-delà de Bordeaux et de son agglomération, c'est bien un pont qui concerne tous les Girondins.

Ce nouveau pont va incontestablement faciliter les déplacements vers Bordeaux pour les habitants de la rive droite mais au-delà, de l'Entre-Deux-Mers et de la Haute-Gironde.

Notre institution Départementale, très engagée dans la mobilité ne peut que vivre avec bienveillance l'aboutissement d'un tel projet qui va dans le sens d'une mobilité durable à l'échelle de la métropole et du département.

Ce pont est emblématique car la Gironde, si vaste département, ne compte pas moins de 1 800 ponts et 6 500 kilomètres de routes départementales que le Conseil général entretient chaque jour. Des ponts en pierre, en béton, en briques, en fer, certains portant la signature d'Eiffel qui appartiennent au patrimoine de notre département.

À titre plus personnel, je suis très heureux de voir la rive droite ainsi desservie par un monument si moderne qui entre aujourd'hui dans l'histoire de la Gironde.

#### **Philippe Madrelle**

Président du Conseil Général de la Gironde,  
Sénateur de la Gironde,  
Conseiller Général du Canton de Carbon-Blanc



© Hervé Lefebvre

Un temps - c'était en 2000 - il fut question de creuser un tunnel pour relier les deux rives de la Garonne. L'option fût rapidement écartée tant la pose d'un pont s'imposait naturellement. Mais l'ouvrage devait permettre le passage des navires. Alors, fallait-il un pont à travée ouvrante ou levante? La seconde option allait l'emporter. Ce serait un pont à travée levante. Restait à choisir parmi les cinq projets présentés. Nouveaux débats, nouvelles empoignades à La Cub dont j'assurais alors la présidence. Nous étions en 2006. Allait l'emporter le projet piloté par le groupe GTM GCS pour des raisons de coût, de fiabilité technique. Et d'esthétique.

Le résultat, nous l'avons sous nos yeux avec le pont Chaban-Delmas, et la Région Aquitaine, qui a participé à son financement, en est fière. À le voir, sobre et élégant au-dessus de la Garonne, nul ne peut douter que le choix fait à l'époque était le bon.

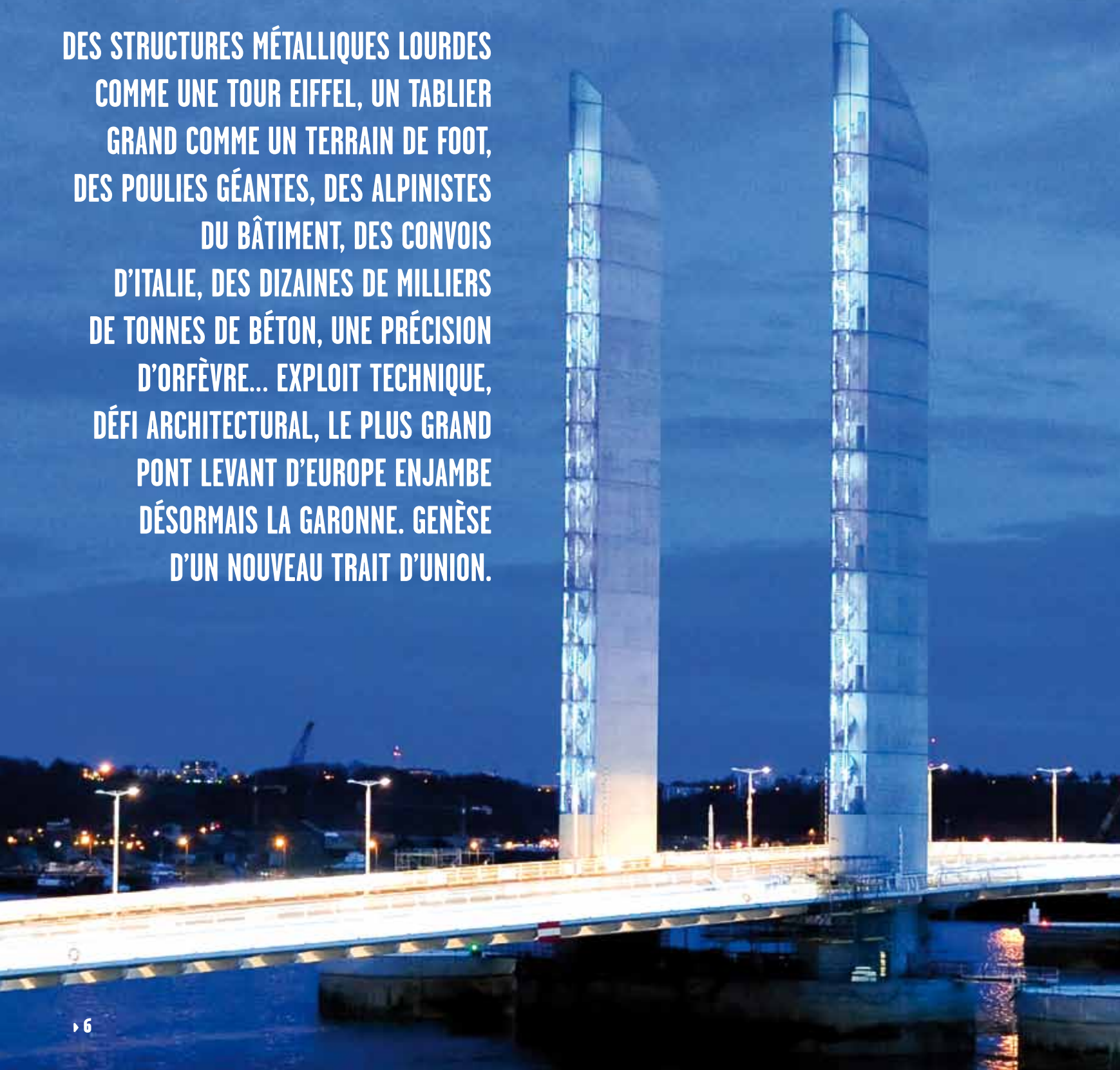
J'en veux surtout pour preuve la rapidité avec laquelle se le sont appropriés les habitants de l'agglomération bordelaise et, au-delà, les Aquitains en venant l'arpenter par dizaines de milliers en tout début d'année. À la fois œuvre d'art et réalisation scientifique, le pont fait désormais partie du patrimoine de la Région. Qu'il soit le bienvenu !

#### **Alain Rousset**

Député de la Gironde  
Président du conseil régional d'Aquitaine

# IL ÉTAIT UNE FOIS UN PONT...

DES STRUCTURES MÉTALLIQUES LOURDES  
COMME UNE TOUR EIFFEL, UN TABLIER  
GRAND COMME UN TERRAIN DE FOOT,  
DES POULIES GÉANTES, DES ALPINISTES  
DU BÂTIMENT, DES CONVOIS  
D'ITALIE, DES DIZAINES DE MILLIERS  
DE TONNES DE BÉTON, UNE PRÉCISION  
D'ORFÈVRE... EXPLOIT TECHNIQUE,  
DÉFI ARCHITECTURAL, LE PLUS GRAND  
PONT LEVANT D'EUROPE ENJAMBE  
DÉSORMAIS LA GARONNE. GENÈSE  
D'UN NOUVEAU TRAIT D'UNION.

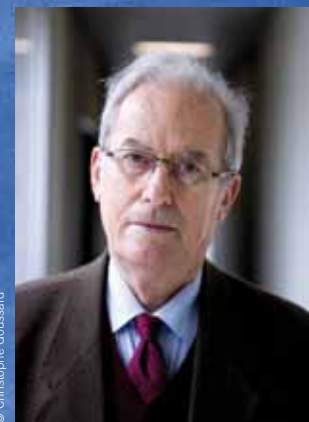




## Franchir le fleuve

**Pour des raisons géographiques, Bordeaux s'est d'abord développée d'un côté de la Garonne. Regard posé sur la rareté de ses ponts avec Jean Dumas, géographe, professeur émérite à l'Institut d'Études Politiques de Bordeaux.**

# « C'était la ville d'une seule rive... »



© Christophe Goussard

**La Cub : Bordeaux n'a eu son premier pont qu'en 1823. Pourquoi si tard ? Est-ce à dire qu'on ne franchissait pas la Garonne jusque-là ?**

**Jean Dumas (J.D.) :** Si, on franchissait la Garonne en bateau... Mais il faut garder à l'esprit le fait que si Bordeaux, historiquement, était la ville d'un fleuve, c'était la ville d'une seule rive. C'était le port de la lune et toutes ses activités (négoce, vins, etc.). La forme même du méandre du fleuve avait imposé le développement du port du côté où les eaux étaient les plus profondes. Tandis qu'en face régnaient les terres de marécages. Sans être, bien sûr, négligeable, l'autre rive était un « ailleurs ». Des transports plus ou moins réguliers par bateaux plats se sont mis en place à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle. Un pôle de construction navale, des usines de chemin de fer, se sont développés au XIX<sup>e</sup> siècle, mais qui constituaient une sorte d'« autre chose ».

**La Cub : Qu'est-ce qui a motivé la construction des différents ponts de l'agglomération bordelaise ?**

**J.D. :** Quand on considère la question des ponts de Bordeaux et du temps tardif auquel ils arrivent, on peut se poser la question : est-ce que Bordeaux a réellement eu besoin de ponts pendant longtemps ? Bordeaux était un port d'estuaire. La relation essentielle était longitudinale (du fleuve vers la mer et vice et versa). La transversale était secondaire. C'est pourquoi le pont de pierre initié par Napoléon I<sup>er</sup> a suffi jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle. Les ponts Saint-Jean et d'Aquitaine se sont réalisés quasiment en même temps (1965 et 1967 NDLR).

L'augmentation du trafic automobile et le déclin concomitant du port ont imposé d'aménager ces relations de transversalité. Le pont Mitterrand, quant à lui, a vu le jour en 1993. Il a été précédé de longs débats visant à trancher entre pont urbain et autoroutier. Il est finalement situé très en amont de Bordeaux où il vient boucler la rocade.

**La Cub : Pourquoi avons-nous si peu de ponts sur notre agglomération par rapport à d'autres ?**

**J.D. :** On cite souvent, à ce titre, les 45 ponts et passerelles du Grand Lyon. Mais la comparaison n'a pas lieu d'être à mon sens. Lyon est une agglomération de confluence. Son cœur s'est développé entre le Rhône et la Saône. Bordeaux est née sur une rive. Plusieurs projets de ponts ont émergé au long du XIX<sup>e</sup> siècle. Ils émanaient en particulier de chefs d'entreprises ayant leurs activités rive droite. Ils n'ont pas abouti parce que la pression de l'urgence n'existait pas. D'autant qu'à partir de 1861, la voie ferrée permettait de faire circuler les matériaux... En créant la ZUP de la rive droite en 1960 (devenue « Les Hauts de Garonne »), M. Chaban Delmas, le maire de la ville et M. Delaunay, le Préfet, avaient voulu faire de Bordeaux la ville des deux rives. La ZUP s'est faite mais la question des transports n'a pas été résolue. Ce n'est que plus de 40 ans après (avec l'arrivée du tramway) qu'on a vu se concrétiser les choses. ✱





# De l'idée à la réalisation

Le pont est aujourd'hui offert aux regards de tous les habitants de l'agglomération bordelaise, comme une évidence.

Mais ce pont a une histoire, celle d'une volonté politique de franchir le fleuve, celle d'un pari architectural et celle de choix multiples pour lesquels les habitants ont eu leur mot à dire.

# Histoire d'un concours

Pour beaucoup, le nouveau pont sur la Garonne a commencé avec les travaux, en 2009, mais il y eut avant cela un long cheminement...

La première étape du pont urbain tel qu'il est aujourd'hui fut le vote en mai 2002 à la Communauté urbaine : la réalisation d'un pont mobile à travée levante est actée. L'idée se précise après plusieurs années de réflexion. La Cub est donneur d'ordre (maître d'ouvrage). En février 2003, l'appel à candidature est lancé fixant à cinq le nombre de candidats qui pourront présenter une offre. Puis une enveloppe budgétaire est décidée. L'enjeu et l'investissement sont de taille, il s'agit du plus grand pont levant d'Europe. Le choix s'inscrira pour toujours dans l'agglomération. On en parle depuis si longtemps...

## Des demandes précises

Plusieurs contraintes sont alors données aux architectes : un pont levant à l'horizontale, un tirant d'air en position haute équivalent au pont d'Aquitaine et en position basse au pont de pierre, une

situation dans le prolongement de la rue Lucien Faure, 2x2 voies pour les automobiles, deux voies réservées au transport commun en site propre circulables par un bus et pouvant évoluer vers un tram ou tram-train, deux voies pour les cyclistes, deux trottoirs pour les piétons et une passe navigable d'environ 110 mètres de large. Voilà pour le cahier des charges. Comme le dit Emmanuel Mazet, ingénieur et directeur de projet à La Cub : « Cinq équipes internationales ont remis des projets très variés. » Les différentes propositions des candidats ont été examinées en fonction de plusieurs critères parmi lesquels l'intégration dans l'environnement, l'aspect architectural, la fiabilité et robustesse des mécanismes ou encore le montant de l'investissement et le coût d'exploitation sans oublier la faisabilité du projet proposé. Là-encore, il s'agit de maîtriser chaque étape, de mêler le fort imaginaire que suscite le pont et une réflexion pragmatique.

## Trois ans de travaux

En juillet 2003, le jury\* arrête la liste des cinq candidats admis à concourir, reçoit les offres des équipes en septembre 2004, demande des précisions et examine les projets définitifs en mai 2005. Dans le cadre du classement de Bordeaux au patrimoine mondial de l'Unesco, plusieurs modifications seront demandées pour une meilleure intégration dans l'esthétique urbaine bordelaise : réduction de la hauteur des pylônes, modification de leur aspect, nouvelle architecture pour le poste de commande et recherche d'un concepteur lumières. Au final le choix se porte sur le projet Lavigne – GTM en janvier 2006. Ensuite, tout s'accélère. Pour Bertrand Arnauld de Sartre, ingénieur et directeur de projet à La Cub, « La principale difficulté de ce pont est que nous ne l'avons jamais fait. C'est une

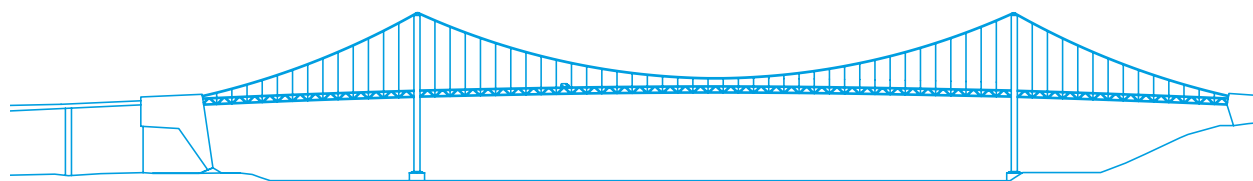
énorme machine. » Les travaux démarrent en octobre 2009, la première pierre est posée en décembre, voilà un peu plus de trois ans. C'est là que les habitants commencent à découvrir leur nouveau pont. Il va devenir au fil des mois un objet de curiosité grandissante. \*

## La parole des habitants

Dans le cadre de la concertation publique menée entre 2000 et 2006, de nombreux avis ont été recueillis sur le projet.

Retrouvez le bilan complet de la concertation sur : [www.pontchabandelmas.lacub.fr/la-concertation](http://www.pontchabandelmas.lacub.fr/la-concertation)

\* composé d'élus, d'architectes et de personnalités compétentes



Pont d'Aquitaine  
1967



Pont de pierre  
1822



Pont Saint-Jean  
1965



Pont RFF  
2008



Passerelle Eiffel  
1860



Pont François-Mitterrand  
1993

épisode  
**2**  
suite

# Un pont peut en cacher un autre

Cinq projets avaient été présentés pendant le concours. Le projet victorieux (Lavigne architecture / GTM) a été distingué pour sa bonne protection des piles, ses mécanismes de levage, ses fondations profondes et ses passerelles piétons/cyclistes séparées. Son coût final est de 157 millions d'euros. Rappel des autres projets.

## Aymeric Zublena (Architecte)/Bouygues

Un pylône central unique. Travée centrale levée en son centre, système avec fléau, vérins et contrepoids. Béton et métal. Salle panoramique au sommet du pylône.



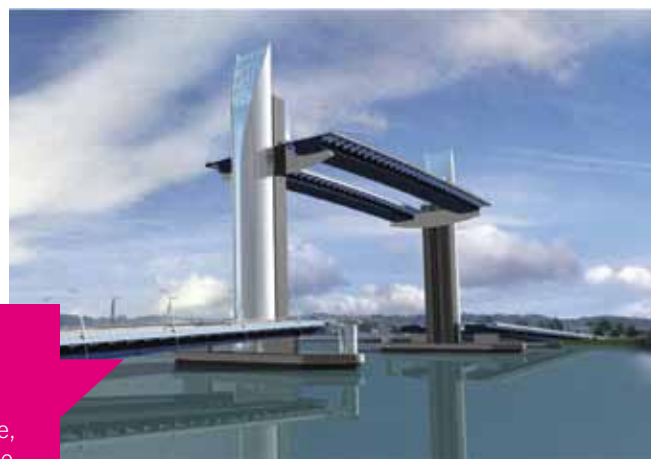
## Cabinet d'architecte Bruno Gaudin /Eiffage

Deux doubles pylônes avec un tablier en arc. Pistes cyclables et trottoirs à l'extérieur des pylônes. Béton et métal. Levage par contrepoids, 70 % de la charge.



## Alain Spielmann (Architecte)/Razel

Quatre tours pylônes rectangulaires en béton et fibre de verre. Levage de la travée centrale par un système de treuils et de contrepoids. Vitrages bleus, métal blanc.



## Jean-Vincent Berlottier Strates (Architecte)/Dodin

Deux pylônes, situés au milieu de l'ouvrage, composés d'une tour rectangulaire et d'une voile de béton. Éclairages bleus et dorés. Travée centrale constituée de deux tabliers.

# « Plus impressionnant

que ce que j'avais imaginé »

Diplômé de l'École supérieure du bois et de l'École d'architecture de Nantes, Thomas Lavigne est l'architecte du pont Chaban-Delmas. Dix ans de travail ont été nécessaires pour un ouvrage d'art dont il se dit aujourd'hui très fier.



**La Cub : Quelles ont été vos premières idées lorsque vous êtes venu à Bordeaux en repérage ?**

**Thomas Lavigne (T.L.) :** Quand nous sommes venus en 2003, les quais étaient en chantier, la ville se retournait vers son fleuve. Notre première idée a été de s'inscrire le plus possible dans cet aménagement, de séparer les piétons et les cyclistes des automobiles. D'où l'idée des passerelles à l'extérieur des pylônes. Le traitement des pylônes était aussi fondamental. Bordeaux est une ville plutôt horizontale sauf les églises et les flèches. Nous nous en sommes inspirés car ces pylônes sont visibles de nombreux endroits dans Bordeaux. Nous avons travaillé sur l'idée d'une porte d'entrée à Bordeaux, comme des bras ouverts quand on arrive en bateau, une sorte de geste d'accueil.

## Le plus grand pont levant en Europe

**La Cub : Quel était le principal défi pour cet ouvrage ?**

**T.L. :** C'est le plus grand pont levant en Europe et l'un des plus grands au monde. Un architecte ne travaille pas seul mais avec une équipe d'ingénieurs et de techniciens (américains pour ce projet). C'était un défi technique entre autres pour le système de levage. Nous avons choisi le système du contrepoids et nous n'avons ainsi besoin que d'un moteur économe de faible puissance.

## Lavigne architecture/GTM

117 m de travée levante, quatre pylônes de 77 m de haut. Système de levage par contrepoids.



**La Cub : Dans un ouvrage d'art, qui dirige, l'imaginaire ou la technique ?**

**T.L. :** Ni l'un ni l'autre, c'est un dialogue permanent, comme au ping pong. Notre agence a de l'expérience mais il est essentiel de parler avec les ingénieurs qui sont aussi soucieux de faire de belles choses au cœur d'une ville.

**La Cub : On est frappé par sa ligne pure, une certaine nudité.**

**T.L. :** Le tablier est comme une aile d'avion renversée, ceci en raison des vents qu'il faut intégrer dans les calculs. Avec la passerelle extérieure pour les cyclistes et les piétons, l'ensemble ressemble à un trimaran et le tablier central, vu de dessous, à une arête de poisson ou à une épine dorsale. Ce pont est très expressif finalement, et très élégant.

**La Cub : Vous êtes heureux du résultat ?**

**T.L. :** Il est plus impressionnant et élégant que ce que j'avais imaginé. Je suis très heureux du résultat. On y a travaillé pendant dix ans et il a fallu se battre à plusieurs reprises pour tenir le cap. C'est un de mes projets auquel je suis le plus attaché. C'est aussi le dernier que j'ai fait avec mon père, qui est décédé après le concours.

**Pour en savoir plus :**  
[www.lavignecheron.fr](http://www.lavignecheron.fr)

## La Cub sur le pont

**Pendant plus de 10 ans les équipes de La Cub ont préparé, pensé et suivi la construction de cet ouvrage exceptionnel.**

Ingénieurs, techniciens, juristes, comptables... Plusieurs centaines d'agents de La Cub ont participé à la réalisation du pont Chaban-Delmas. Les ingénieurs responsables du projet étaient présents sur le site pour suivre l'évolution quotidienne du chantier et valider les différentes étapes (études, plans, essais...). D'autres services techniques spécialistes dans leur domaine ont apporté expertise et conseil, par exemple en déplacements, réseaux et bâtiments, depuis le début des travaux en 2009. Les services administratifs, souvent moins connus que les services opérationnels ont également été au cœur de la construction de l'ouvrage. Gestion des risques, topographie, sécurisation juridique, montage et suivi des marchés publics, gestion financière... sont autant d'étapes capitales dans l'avancée d'un tel projet. Sans oublier les visites de chantier qui ont été régulièrement organisées pendant les 3 ans de travaux. 174 visites pour un total de plus de 17 000 visiteurs !

**Retrouvez les hommes et les femmes de La Cub qui ont participé à la construction du pont Chaban-Delmas sur :**  
[www.pontchabandelmas.lacub.fr](http://www.pontchabandelmas.lacub.fr)  
(photos, interviews, vidéos...)



# Construire le pont

Octobre  
2009

## Top départ !

10 ans après la décision de créer un franchissement au droit de la rue Lucien Faure, l'ordre de service est officiellement donné de démarrer les travaux de construction du pont levant. Les premières estacades s'avancent sur le fleuve, rive droite. Elles supporteront les hommes et les machines qui édifieront le pont. La construction des embases et des îlots commence dans les formes de radoub à Bassens. La fabrication des charpentes métalliques débute en parallèle, près de Venise en Italie.

Juin  
2010

## Sur les flots

Achevée à Bassens, la première embase est transportée par flottaison jusqu'à son emplacement. Lourd de 5000 tonnes, long de 44 mètres et haut de 16,5 mètres, l'énorme socle des pylônes est conduit sur le site par des remorqueurs fluviaux. Échouée contre des pieux provisoires marquant sa place définitive, l'embase est glissée au fond de la Garonne où elle sera ancrée au lit du fleuve à 25 m de profondeur par vingt pieux de béton armé de 1,6 m de diamètre. Implantés en amont et en aval de l'embase, les deux îlots de protection de 18 m de diamètre suivront le même traitement. En mars 2011 viendra le tour de l'autre embase et de ses deux protections.



**Plus de  
17 000  
personnes**

**ont participé  
pendant 2 ans aux  
visites de chantier  
organisées par  
La Cub**





**Novembre  
2010**

## Grimpez, pylônes!

Une fois les embases fixées et les piles intermédiaires installées, la réalisation des pylônes peut commencer. Construits à l'abri de coffrages grimpants, ils sont coulés dans des fûts creux qui leur donnent leur forme. Ils monteront chaque semaine de 5 m jusqu'à atteindre leurs 77 m de hauteur finale. D'un gris très clair aux reflets blonds, chacun d'entre eux aura, à la fin, englouti plus de 1 000 m<sup>3</sup> de béton. Leur structure creuse aura néanmoins ménagé la place nécessaire à l'accueil des contrepoids des systèmes de levage, d'un ascenseur et d'un escalier de secours.



**Août  
2011**

## En partant de la rive droite...

Il commence vraiment à ressembler à un pont! Arrivée d'Italie, la première travée fixe est installée rive droite. On commence à pouvoir traverser le fleuve... Lourde de 2 100 tonnes, la structure métallique est arrivée par les mers. Descendue du nord de l'Adriatique, elle a contourné la botte de l'Italie, a passé le détroit de Gibraltar avant de longer la péninsule ibérique jusqu'au golfe de Gascogne. C'est par l'estuaire de la Gironde qu'elle a rejoint son emplacement, ouvrant le chemin pour la deuxième travée fixe au mois de février suivant.



**Octobre  
2012**

## Dernière pièce manquante

Cette fois, c'est le clou! Longue de 117 m, large de 45,3 m et lourde de 2 400 t, la travée centrale levante du pont arrive à son tour d'Italie. Les courants de Garonne lui ayant donné un peu d'élan, elle s'offre une halte inopinée rive gauche suscitant l'enthousiasme du public. Après des manœuvres minutieusement préparées et remarquablement exécutées, elle est en place le 23 octobre achevant, visuellement déjà, le troisième pont urbain de l'agglomération.

Revoir toutes les étapes de la construction du pont sur : [www.pontchabandelmas.lacub.fr](http://www.pontchabandelmas.lacub.fr)

Visitez jusqu'en septembre 2013 l'exposition "Secrets de ponts" à Cap Sciences, qui a déjà attiré près de 120 000 visiteurs. [www.cap-sciences.net](http://www.cap-sciences.net)





# Un trait d'union entre deux rives



© Paul Robin

**Nouvelle possibilité de franchissement urbain, nouvel axe de déplacement, nouveau point d'échange, nouveaux horizons... Ce que le pont va changer.**

C'est un fleuve, mais ç'aurait pu être un gouffre, un rempart ou une montagne... La Garonne se posait tranquillement, jusqu'ici, en obstacle infranchissable sur plus de 7 km de long entre les ponts d'Aquitaine et de pierre. Les quelque 720 000 habitants de La Cub n'avaient, pour passer d'un bord à l'autre de l'agglomération, que quatre ponts en tout dont seulement deux en ville. Les deux rives à portée d'yeux continuaient de se tenir à distance... En reliant les quartiers historiques de Bacalan et de la Bastide, le nouveau pont Chaban-Delmas offre un nouveau barreau d'échange intra-rocade. Mais la métamorphose va déborder le quotidien de ceux qui, de Floirac ou Lormont, viennent tous les jours travailler dans le quartier de Bordeaux-Lac ou du cours Balguerrie-Stuttenberg. Ceux-là, certes, oublieront sûrement petit à petit l'encombrement fatal de leurs trajets quotidiens. Ils pourront même aller à vélo...

envergure à la connexion tram-train du Médoc et à la ligne C du tram.

Implanté dans la continuité des boulevards, à mi-chemin entre le pont de pierre et le pont d'Aquitaine, le nouveau pont urbain de l'agglomération jouera de toutes les manières son rôle de trait d'union entre les deux rives. Compensant la perte de capacité de circulation sur le pont de pierre suite à la mise en service du tramway, il proposera tous les modes de déplacement urbain : voitures et poids lourds en desserte locale sur 2 x 2 voies, transports en commun en site propre sur 2 x 1 voie, cheminements doux sur les passerelles séparées pour les piétons, rollers et vélos. Dès sa mise en service, il sera desservi par trois lignes de bus (Liane 7, Citéis 45 et Corol 32). À terme le passage du tramway est prévu. \*

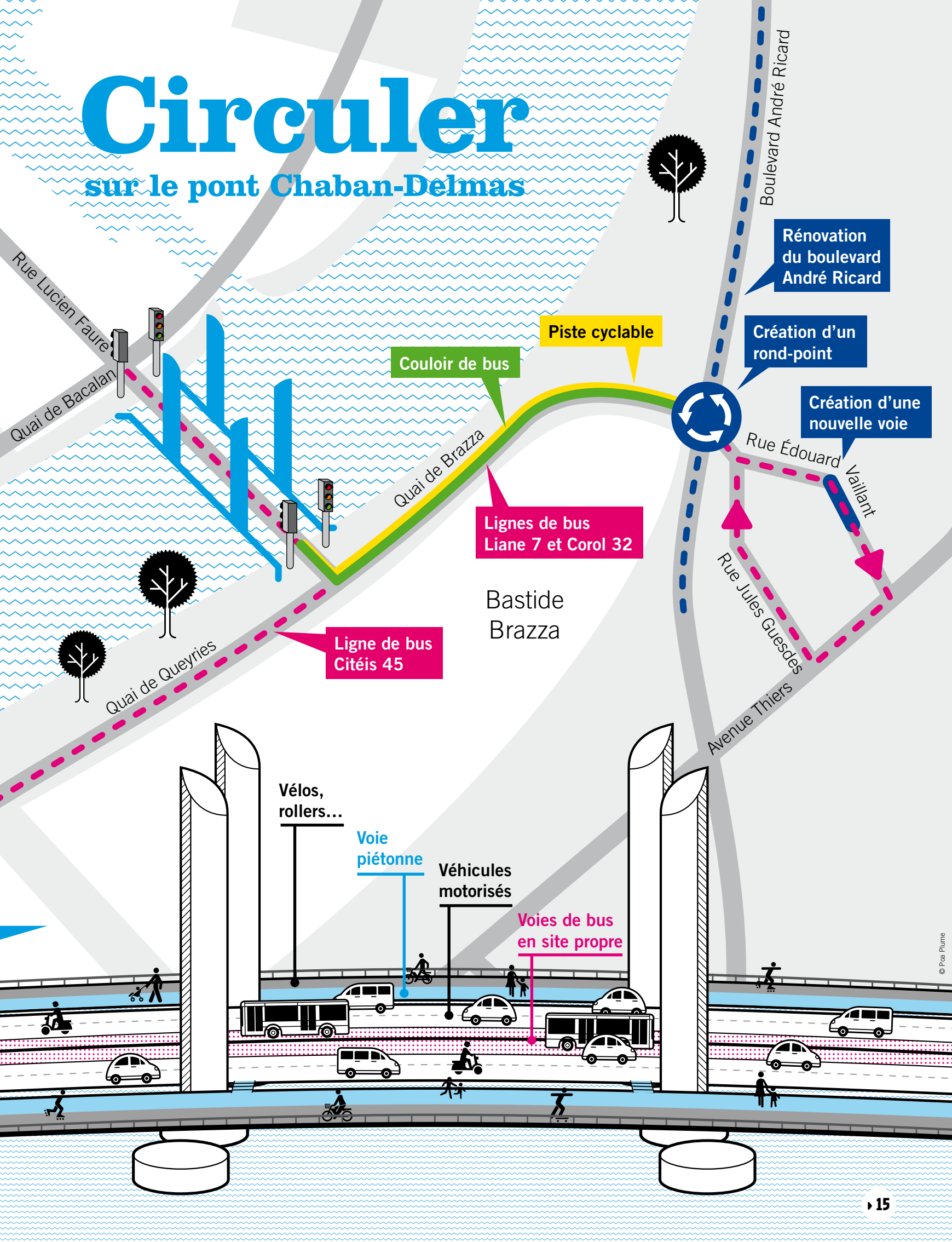
## Développer la combinaison des transports

Au-delà de cela, l'ouverture du pont levant va catalyser les changements qui se dessinent pour l'agglomération. Son impact attendu est direct sur le projet des Bassins à flot mais aussi sur ceux, concomitants, de Bastide Niel, du quartier de Brazza, et encore sur celui de la gare de Cenon-Pont Rouge. Le rôle du pont est aussi de développer la combinaison des transports (train+tram/train+bus...) La gare Saint-Louis, donnera en ce sens une nouvelle

Consulter les plans  
des lignes de bus,  
horaires, arrêts sur :  
[www.infotbc.com](http://www.infotbc.com)  
ou AlloTbc  
05 57 57 88 88

# Circuler

sur le pont Chaban-Delmas



Rénovation  
du boulevard  
André Ricard

Création d'un  
rond-point

Création d'une  
nouvelle voie

Piste cyclable

Couloir de bus

Lignes de bus  
Liane 7 et Corol 32

Ligne de bus  
Citéis 45

Bastide  
Brazza

Vélos,  
rollers...

Voie  
piétonne

Véhicules  
motorisés

Voies de bus  
en site propre

# La travée levante : une prouesse



**La partie centrale  
du pont s'élèvera  
dans les airs grâce  
à un ingénieux  
système de  
contreponds  
particulièrement  
sécurisé et économe.**

Le principe de la travée levante est un système déjà éprouvé mais celle du pont Chaban-Delmas relève d'une prouesse technique associée à une performance d'économie d'énergie. Le groupement Lavigne /GTM a fait appel à une société new-yorkaise très expérimentée dans ce domaine. La travée centrale, tout en acier, pèse en effet plus de 2500 tonnes. Un poids considérable qu'il s'agit d'élever jusqu'au sommet des pylônes.

## **100 tonnes de différence**

Le système choisi s'apparente à celui d'un ascenseur avec des contreponds de 600 tonnes dans chaque pylône reliés à des câbles de 76 millimètres d'épaisseur passant par quatre poulies gigantesques installées aux sommets. Entre la travée et les

contreponds, il ne reste ainsi qu'une charge de 100 tonnes ne nécessitant que deux moteurs à la puissance équivalente à deux voitures de 180 Chevaux. L'essentiel du travail est ainsi fourni par les contreponds. Il est à noter que la sécurité du mécanisme de levage permet aux câbles de suspension de supporter jusqu'à 6 fois le poids réel qu'ils auront à soulever. Leur durée de vie est estimée à 60 ans à raison de 150 manœuvres par an.

## **60 levages par an**

Le temps de montée ou de descente de la travée sera de 11 minutes mais le pont sera fermé à la circulation pendant l'opération sur une durée plus longue, de 1 heure minimum jusqu'à 2H30. Ceci pour des raisons de sécurité. Quand un paquebot arrive dans l'estuaire, il ne peut procéder à un évitage (faire demi-tour), que jusqu'à Bassens. Ce qui signifie que, lors de son passage à Saint-Louis-de-Montferrand, le capitaine doit impérativement savoir s'il peut parvenir à Bordeaux. Le demi-tour lui étant impossible de Bassens au centre de Bordeaux, le pont doit être obligatoirement déjà levé. Cela suppose d'avoir fermé la circulation et procédé à la levée. Il faut ensuite attendre le bateau, le laisser passer, faire son évitage et son amarrage. Le pont est à nouveau baissé dès que les remorqueurs sont repartis. Le départ du bateau est par contre plus rapide. Comme le dit Olivier Hauquin, adjoint au chef de projet à La Cub : « Quand le pont sera fermé à la circulation, ce sera pour des temps longs. On le saura à l'avance et on préviendra les automobilistes grâce à des panneaux afin qu'ils anticipent et évitent le quartier. » En 2013, 26 paquebots sont attendus et 60 levages sont prévus. \*



## **Les escales à Bordeaux en 2013**

Vingt-six paquebots de croisière devraient faire escale à Bordeaux centre en 2013 et franchir le pont Chaban-Delmas. Dix-sept autres s'arrêteront eux au Verdon, à Pauillac ou à Bassens. Pour les navires nécessitant l'ouverture du pont, les dates prévues sont les suivantes : le 31 mars ; les 7 et 23 avril ; les 5, 11, 15, 19 et 29 mai ; les 1, 3, 4 et 17 juin ; le 8 juillet ; les 7, 12, 17, 19, 24 et 26 août ; les 6, 14, 15 et 24 septembre ; les 8 et 19 octobre.

**Être informé en direct de la circulation sur le pont :**

[www.lacub.fr/circulation](http://www.lacub.fr/circulation)

ou via l'application mobile : [m.circulation.lacub.fr](http://m.circulation.lacub.fr)

© Anne Leroy

# Une nouvelle entrée à Bordeaux



© Christophe Goussard



**Il faut savoir que les gros bateaux sont conduits dans l'estuaire non par leur capitaine mais par des pilotes agréés du Port de Bordeaux. Pour Christophe Reux, président du syndicat des pilotes maritimes, qui rassemble 21 pilotes, le franchissement du nouveau pont est déjà une technique maîtrisée.**

**La Cub : Comment s'effectue la prise en charge des bateaux sur l'estuaire?**

**Christophe Reux (C.R.) :** Le pilote embarque à bord 15 kilomètres au large de Cordouan et manoeuvre le bateau jusqu'au quai. Il embarque soit avec une vedette rapide soit par hélitreuillage depuis un hélicoptère. Notre syndicat professionnel rend ce service public d'intérêt général sous le contrôle du Ministère des Transports par l'intermédiaire du préfet et du directeur des affaires maritimes. Nous assurons la navigation, la sécurité des installations et la protection de l'environnement. Nous devons aussi signaler les éventuelles déficiences des navires.

**La Cub : Quelles sont les difficultés du pilotage dans l'estuaire?**

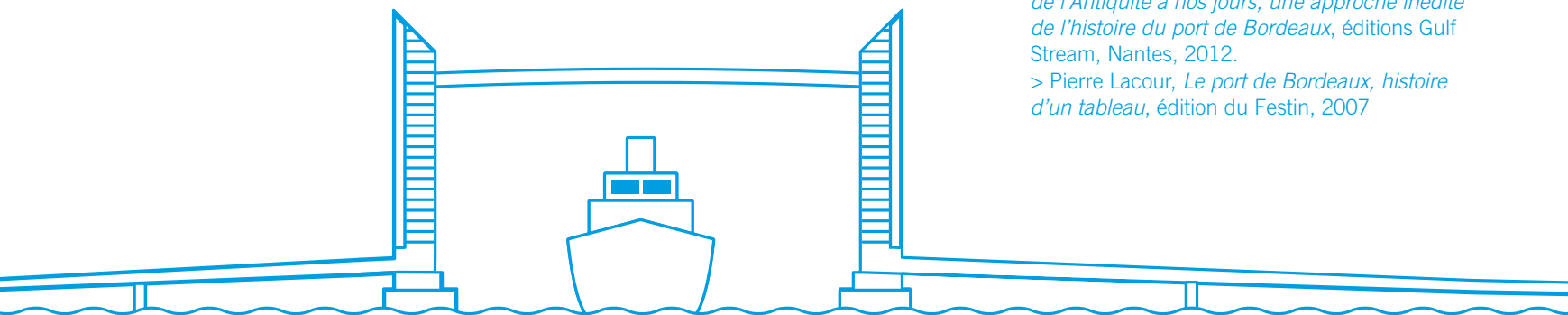
**C.R. :** L'estuaire de la Gironde est le plus grand d'Europe, il fait environ 100 kilomètres de l'embouchure à Bordeaux. C'est un estuaire vivant, avec des déplacements de vase et des bancs de sable, surtout vers l'embouchure. Les profondeurs varient, il y a un mouvement incessant. Le courant est également très fort et le brouillard peut être très dense, surtout le matin en hiver. Nous sommes les seuls à connaître parfaitement tous ces paramètres.

**La Cub : Que va changer pour vous le pont Chaban-Delmas, notamment pour les paquebots de croisière?**

**C.R. :** Nous avons changé nos procédures depuis presque trois ans déjà, depuis que les embases sont là et que nous devons passer dans le pertuis d'une largeur de 106 mètres. Les armateurs et les tours opérateurs étaient inquiets, il a fallu les rassurer. Techniquement, le nouveau pont ne pose pas de problème. Nous accrochons maintenant un remorqueur à l'arrière du bateau pour passer le pont. Les paquebots sont très manoeuvrants mais nous prenons cette mesure de sécurité en cas de panne totale du navire, pour éventuellement le retenir avec le remorqueur afin qu'il n'aille pas à l'impact. Nous passons aussi à la pleine mer (c'est-à-dire au point culminant de la marée haute), quand le courant est faible, pour pouvoir franchir le pont tout droit. C'est ensuite que le paquebot prend le virage, fait son évitage au niveau du hangar 18 et recule ensuite jusqu'au quai. Nous sommes habitués maintenant, nous maîtrisons ce franchissement. Le pont est très réussi esthétiquement, Bordeaux est déjà pour les armateurs la plus belle escale de la côte européenne et la seule en centre-ville. Je crois que, pour les passagers, cela va rendre encore plus agréable leur arrivée dans le port de la Lune. \*

**À lire sur le Port de Bordeaux**

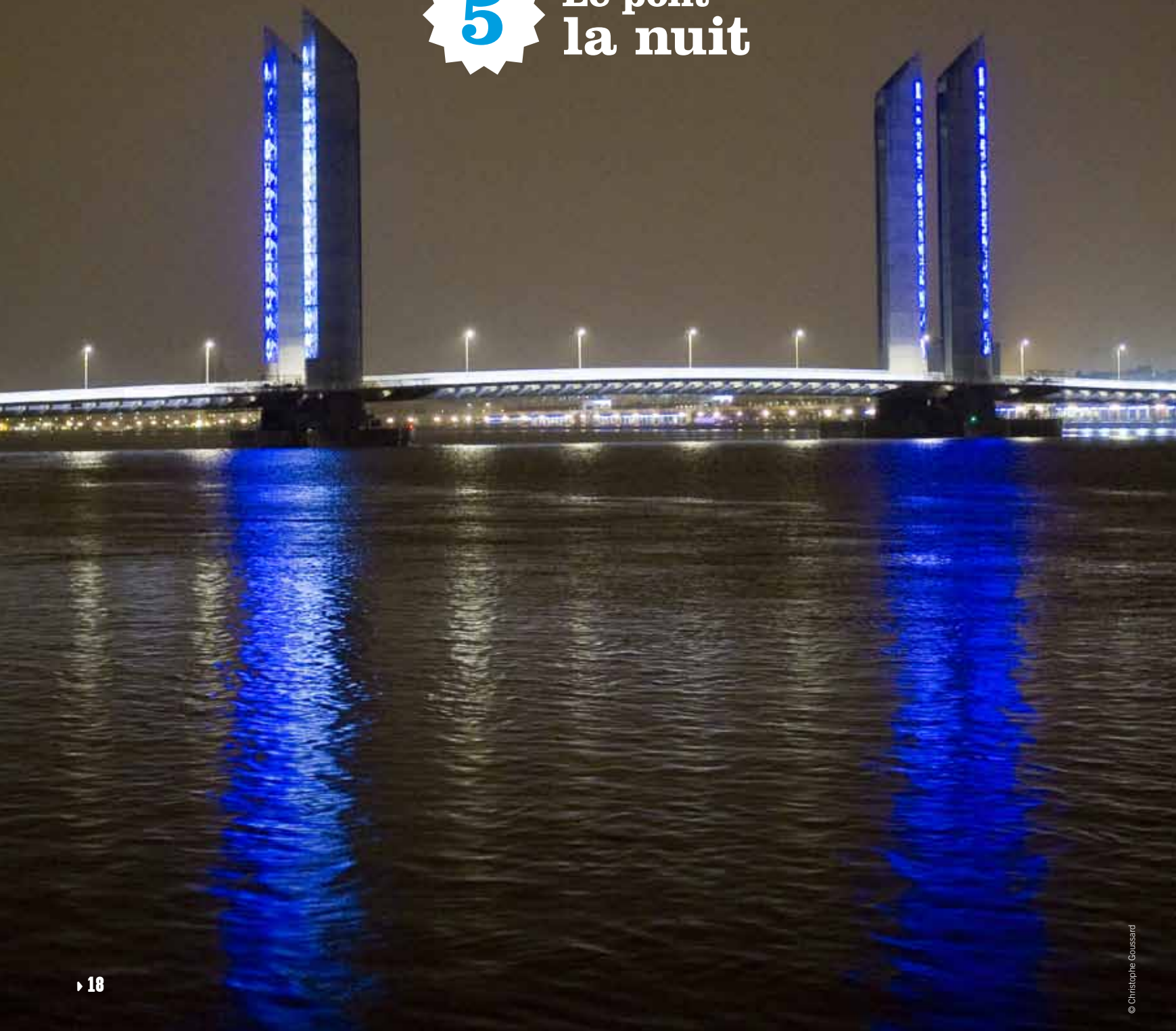
- > Jean-Michel Deveau, *Bordeaux : de l'Antiquité à nos jours, une approche inédite de l'histoire du port de Bordeaux*, éditions Gulf Stream, Nantes, 2012.
- > Pierre Lacour, *Le port de Bordeaux, histoire d'un tableau*, édition du Festin, 2007



# Les marées lumineuses



Le pont  
la nuit



## Trois questions à l'artiste Yann Kersalé, auteur de la mise en lumière du pont Chaban-Delmas.

**La Cub : Qu'est-ce qui a guidé votre travail pour la mise en lumière de ce pont ?**

**Yann Kersalé (Y.K.) :** C'est une nouvelle forme qui existe dans la ville, une nouvelle traversée de la Garonne. Ce pont dynamique est comme un appel. Bordeaux a été un grand port, il a un pied dans le fleuve et un dans la mer. C'est la marée qui m'a intéressé, un rapport symbolique à l'Atlantique.

**La Cub : Ce qui veut dire, en termes de lumières ?**

**Y.K. :** Les lumières des piles du pont seront des signaux, la lumière sera turquoise à marée basse et plutôt bleue à marée haute. Disons que ce sera une signalétique plus poétique que les feux rouges et les feux verts... De la tombée de la nuit au crépuscule, ce sera une autre apparition.

**La Cub : Vous avez un traitement différent pour le tablier du pont ?**

**Y.K. :** Il y aura une lumière blanche, fonctionnelle, statique et horizontale, sur la main courante du tablier. Comme une partition de musique avec les quatre pylônes qui feront chorus. Pour la circulation, la lumière sera blanche et fonctionnelle mais elle ne devra pas perturber celle plus allégorique des pylônes.

---

### Biographie

Né en 1955, Yann Kersalé est diplômé en 1978 de l'école des Beaux-Arts de Quimper. Utilisant la lumière comme d'autres se servent de la terre ou de la peinture, il choisit la nuit, lieu d'élection du sensible, comme terrain d'expérimentation. Depuis, il a élaboré plus d'une centaine de projets In Situ et d'Expéditions-lumière. Les plus grands architectes font appel à lui. Helmut Jahn avec les lumières du Sony Center à Berlin, l'aéroport de Bangkok ou Jean Nouvel, pour la mise en lumière du musée du Quai Branly à Paris et la Tour Agbar à Barcelone. De lui, Jean Nouvel dira qu'il est un « homme d'éclats ».

Son intervention pour le pont Chaban-Delmas à Bordeaux a été commandée par l'Unesco.

[www.ykersale.com](http://www.ykersale.com)

# D'un pont à l'autre



## Réinventer le fleuve

**Plus de 190 ans  
séparent le premier  
pont bordelais,  
le pont de pierre,  
et le dernier en date,  
le pont Chaban-  
Delmas. Le premier,  
inauguré en 1822 et  
aujourd'hui classé  
monument historique,  
a eu une naissance  
beaucoup plus  
mouvementée que  
le dernier. Retour sur  
l'histoire d'un pont qui  
a inauguré un lien fixe  
entre les deux rives.**

Au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, un poète bordelais rêve. Il se nomme Élie de Bétoulaud et il imagine un pont qui relierait enfin les deux rives et permettrait aux habitants de franchir la Garonne autrement que par des barges. Des années plus tard, en 1751, un homme qui n'a pas la réputation d'un rêveur, l'Intendant Tourny, projette lui de construire un pont dans la droite ligne des Fossés de Bourgogne, nommés plus tard cours Victor Hugo. Le projet n'est pas retenu mais le lieu d'implantation sera le bon. Les commerçants bordelais ne sont alors pas favorables au pont, ils craignent que cela ne nuise au trafic fluvial. Plusieurs plans successifs sont ainsi rejetés. Il faut attendre que Napoléon Bonaparte passe à Bordeaux en 1807, en route pour la guerre d'Espagne avec ses 350 000 soldats qui franchiront le fleuve sur des sacs pendant trois ans, pour que l'affaire se précise. Il prend alors un décret pour la construction d'un pont en pierre qui doit traverser le fleuve, le plus vite possible.

### Bois, fonte ou pierre ?

L'Empereur étant pressé, les ingénieurs rivalisent d'imagination et proposent un pont fait de barges rattachées puis un pont en structure de bois. On imagine alors les piles en maçonnerie reposant sur des pins des Landes en guise de pilotis, 250 par pile, pour résister aux forts courants. Les travaux débutent, la première pierre est même posée en 1812 mais, par manque de bois, le projet est modifié au profit d'arches en fer, beaucoup plus

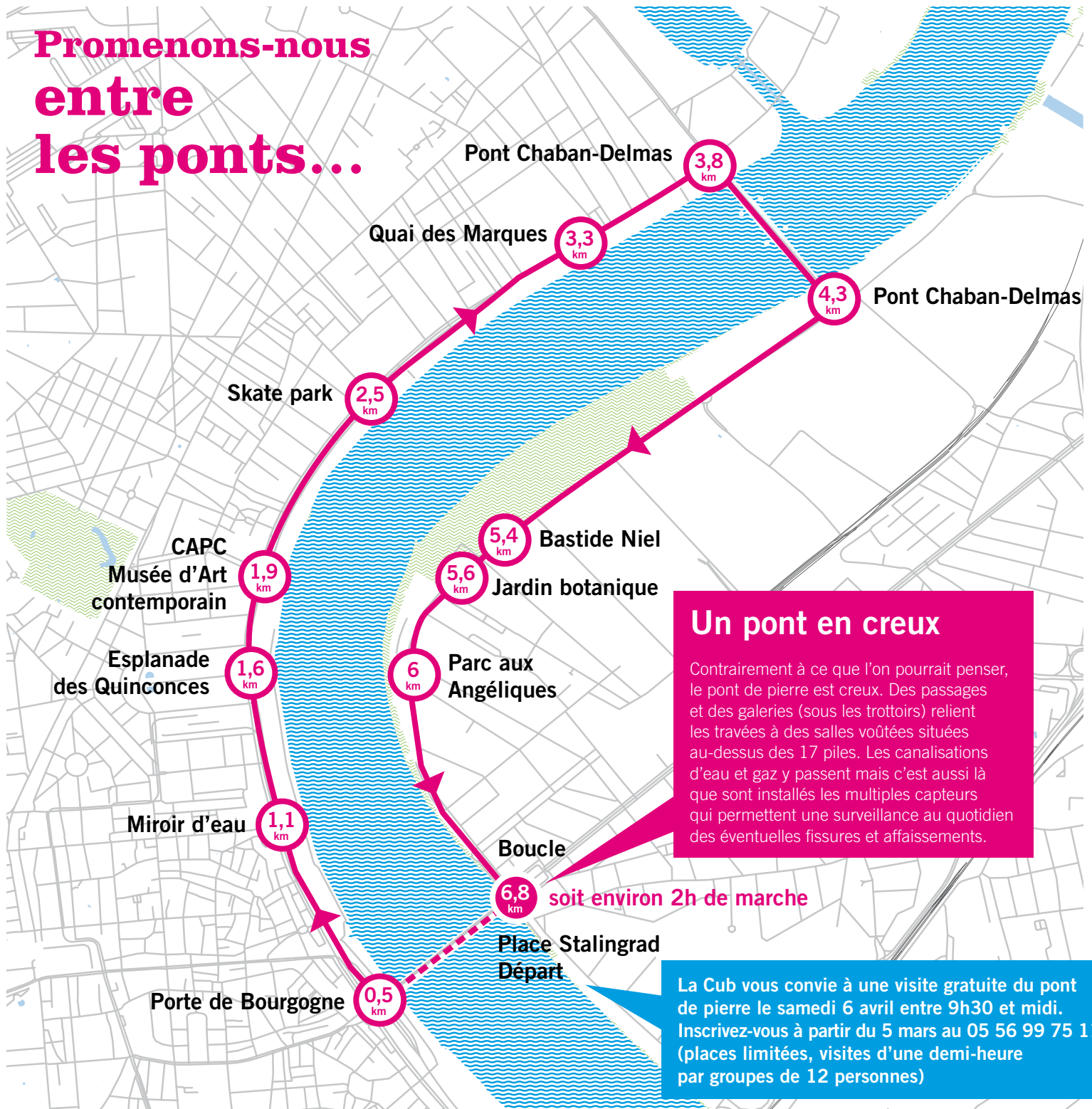
chères. C'est sans compter l'Histoire. En 1814, les Anglais entrent dans Bordeaux, l'Empire est renversé et Napoléon abdique. Le chantier est stoppé par manque de financement. Deux ans plus tard, Pierre Balguerie-Stuttenberg, à la tête d'une compagnie de négociants et armateurs bordelais, propose d'apporter une forte somme en échange d'un droit de péage sur le pont pendant 99 ans (l'État rachètera en fait le pont en 1863 et supprimera le péage). Cette solution est acceptée et les travaux reprennent. Il n'est plus alors question d'une travée mobile pour laisser passer les navires. Les ingénieurs Claude Deschamps et Jean-Baptiste Billaudel optent pour un pont en arc en pierre de taille et de voûtes en brique. Avec 17 arches, soit autant que le nombre de lettres de Napoléon Bonaparte. Plus de 4 000 ouvriers travailleront sur ce chantier jusqu'à l'ouverture le 1<sup>er</sup> mai 1822. Long de 487 mètres, le pont mesure 15 mètres de large puis il est élargi à 19 mètres en 1954. Promis à la destruction en 1941 pour la construction d'un pont plus large mais « sauvé » par l'économie de guerre, il restera le seul moyen routier de franchir la Garonne jusqu'à la construction du pont Saint-Jean en 1965. Après plusieurs interventions de renforcement et maintenant sous étroite surveillance, le plus vieux pont bordelais accueille le tramway depuis 2003. Il fut le pont emblématique de Bordeaux, jusqu'à aujourd'hui du moins car nul doute que le nouvel ouvrage reliant Bacalan à la Bastide va prendre sa place dans l'imaginaire collectif. \*



Ouverture du pont  
à partir du 15 mars  
pour l'inauguration

Possibilité de visiter une des  
piles du pont ultérieurement.  
Infos sur :  
[www.pontchabandelmas.lacub.fr](http://www.pontchabandelmas.lacub.fr)

## Promenons-nous entre les ponts...



### Un pont en creux

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, le pont de pierre est creux. Des passages et des galeries (sous les trottoirs) relient les travées à des salles voûtées situées au-dessus des 17 piles. Les canalisations d'eau et gaz y passent mais c'est aussi là que sont installés les multiples capteurs qui permettent une surveillance au quotidien des éventuelles fissures et affaissements.

soit environ 2h de marche

La Cub vous convie à une visite gratuite du pont de pierre le samedi 6 avril entre 9h30 et midi. Inscrivez-vous à partir du 5 mars au 05 56 99 75 11 (places limitées, visites d'une demi-heure par groupes de 12 personnes)

# TOUS SUR LE PONT!



Célébrer  
le pont

15, 16 et 17 mars

Programme complet sur : [www.lacub.fr](http://www.lacub.fr)

COMMUNAUTÉ  
URBAINE DE BORDEAUX  
**LACUB**  
[www.lacub.fr](http://www.lacub.fr)

# PROGRAMME DE L'INAUGURATION du pont Jacques-Chaban-Delmas

**Vendredi 15 mars**

## Le pont, un ouvrage d'art magnifié

18 h 00 **Levée du pont**

18 h 30 **Concert Jazzy Bluesy Funky Free**

Bernard Lubat, Sylvain Luc et Michel Portal  
> quai des Chartrons, site du marché dominical

20 h 30 **Spectacle pyrotechnique « Le passage »  
Groupe F**

Ballet pyrotechnique majestueux sur le rythme d'une partition originale pour une révélation spectaculaire du pont.  
> meilleurs points de vue situés entre le Hangar 19 et le site du marché dominical des Chartrons

21 h 00 **Grand Jazzbal Gasconcubin**

Compagnie Lubat et ses invités : Michel Macias, Christian Vieussens, Sylvain Roux et les élèves du Conservatoire de Bordeaux  
> quai des Chartrons, site du marché dominical

**Samedi 16 mars**

## Le pont, un espace urbain à vivre

9 h 30 **Levée du pont, arrivée du Belem  
et parade nautique**

11 h 00 **Inauguration officielle**

> au pied du pont, rive gauche

14 h 00 **Flâneries sur le pont\***

Surprises artistiques et ludiques  
> aux abords et sur le pont, jusqu'à 18h

**\*Flâneries sur le pont** samedi 16 et dimanche 17 mars > Aux abords et sur le pont

**> École du cirque de Bordeaux :**

«Morceaux choisis», présentation du travail de recherche des artistes en formation.

**> Vincent Portal, coiffeur nomade :**

Une photo souvenir avec la perruque ou le chignon de votre choix, de la divination par les petits gâteaux, dans une caravane: «la Cavaleuse».

**> Skinjackin :**

Des tatouages éphémères aux couleurs flashy, décalés et surprenants proposés par un collectif bordelais de tatoueurs, graffeurs et autres illustrateurs.

**> «Man'atane» de Jean-François Buisson**

Une création issue de l'imagination du sculpteur bordelais.

**> Fabrique Pola :**

3 performances d'artistes liés à la Fabrique Pola

*EST Travelling dans la foule* de Serge Provost & Isabelle Fourcade  
Samedi 14h30 et dimanche 13h30

*Les Statues Vivantes* de Carol Bîmes  
Samedi 15h30 et dimanche 14h30

*Ach! ce qui est posé sur des roulettes est moins lourd*  
de Anne Wambergue

Danseurs: Cédric Couturier, Charlie Devier, François Tantet-Coppola, Johann Bernard, Maxime Galipienzo, Yann Saboya.  
Samedi 16h30 et dimanche 15h30

# PROGRAMME DE L'INAUGURATION

## suite

**Dimanche 17 mars**

### Le pont, un nouveau lien métropolitain

10 h 30 **Départ de la « Course des ponts »**

> sur le pont, côté rive gauche

12 h 30 **Remise des prix de la course**

> village de l'inauguration, rive gauche

14 h 00 **Flâneries sur le pont\***

Surprises artistiques et ludiques

> aux abords et sur le pont, jusqu'à 17h

17 h 30 **Traversée du pont par le défilé du Carnaval des Deux-Rives**

21 h 00 **Levée du pont et départ du Belem**

### « UN DIMANCHE SPORTIF ! »

#### Randonnée pédestre

Dimanche 17 mars, randonnée pédestre du parc Palmer vers le pont Jacques Chaban-Delmas. Organisée par l'US Cenon-rive droite avec Trot sentier, La Roue Lormontaise et Sport pour tous. Ouverte à tous.

> départ 9h du Parc Palmer à Cenon

#### Initiation à la marche nordique

Une autre façon de marcher sur le pont avec la Ligue Aquitaine d'Athlétisme

> village de l'inauguration, rive gauche

#### Diagnoform

Testez votre condition physique avec la Ligue Aquitaine d'Athlétisme

> village de l'inauguration, rive gauche

#### Un timbre spécial pont

À partir du 18 mars, un timbre spécial pont Chaban-Delmas sera vendu dans toute la France. Découvrez et faites oblitérer ce timbre collector en avant-première.

> Bureau de poste provisoire, village de l'inauguration, rive gauche.

#### Promenades sur l'eau

Embarquez à bord de la Sardane ou de l'Aquitania pour découvrir le pont autrement !

> La Sardane, départs réguliers du ponton des Chartrons (Hangar 14).

+ d'infos : [blog.gensdestuaire.fr](http://blog.gensdestuaire.fr)

> L'Aquitania, départs réguliers du ponton d'honneur (Quai Richelieu).

+ d'infos : [www.evolutiongaronne.fr](http://www.evolutiongaronne.fr)

#### Points de vue insolites :

samedi 16 et dimanche 17 mars

- L'Hôtel de La Cub sera ouvert au public. Venez profiter d'une vue panoramique sur l'ensemble de l'agglomération.

> La Cub, rue Jean-Fleuret, étage T2.

Accès de 10 à 19h.

- Le parking de Constructions Navales de Bordeaux (CNB), situé en aval du pont, offre un point de vue de proximité unique. > 125 Quai de Brazza. Accès Libre.

**Faites nous partager d'autres points de vue insolites en nous envoyant vos photos sur : [facebook.com/lacub.fr](https://www.facebook.com/lacub.fr)**

#### Cap Sciences

- Découvrez tous les mystères de la conception et de la construction des ponts avec l'exposition « Secrets de Ponts », et plongez au cœur du chantier du pont Chaban-Delmas avec le Kiosque d'observation. Accès gratuit.

- Conférence « Histoire, enjeux et perspectives du nouveau pont » en présence de Michel Virlogeux, architecte ingénieur du pont Jacques-Chaban-Delmas. Samedi 17h. Accès gratuit.

Programme détaillé des animations sur [www.cap-sciences.net](http://www.cap-sciences.net)

> Cap Sciences, 20 quai de Bacalan

#### Visites du Belem

Ouverture au public samedi de 15h à 18h et dimanche de 10h à 18h.

Billetterie sur place au ponton d'honneur (Quai Richelieu).

#### Les vivres de l'art

Exposition des artistes résidents, concerts, performances. Accès libre.

> 2 bis rue Achard, quartier Bacalan

**Merci aux partenaires de l'événement :** ANF Immobilier, Bordeaux Port Atlantique, Bordeaux régates, Cap Sciences, Cdiscount, le Club Bordeaux Palmes Aventures, COGREMA, Cœur d'Estuaire, Construction Navale Bordeaux, GTM, le Collectif vieux gréements, Croisières Royal Bordeaux, les Chantiers de Tramasset, Groupe Sud Ouest, la brigade nautique, La Poste, La Roue Lormontaise, Seaguard, le Service Départementale d'incendie et de secours de la Gironde, la Société Nationale des Sauveteurs en Mer, la Société Nationale pour le Patrimoine des Phares et Balises, la Société Nautique de Bordeaux, Sports Nautiques Gironde, Sport pour tous, la Société Thomas, le Syndicat Professionnel des Pilotes Maritimes de la Gironde, US Cenon-rive droite.