

article suivant

15 avril 2007 Avenir incertain pour la passerelle Eiffel...

Spectaculaire et polémique, le pont levant de Bordeaux progresse

Bordeaux Correspondante

L'ouvrage, de 120 millions d'euros, doit relier des quartiers rénovés sans bloquer les bateaux

L'idée du pont levant Bacalan-Bastide, spectaculaire et polémique, progresse à Bordeaux. L'enquête publique s'est achevée le 6 avril, avec une mobilisation faible au regard des enjeux. Ce franchissement, prévu pour 2010, sera seulement le second du centre-ville après le vieux Pont de Pierre, construit sous Napoléon Bonaparte. Et le coût de l'ouvrage (120,6 millions d'euros) comme sa technique - un pont urbain dont le tablier se lève à 55 mètres - ont suscité bien des débats.

Ce projet d'aménagement doit relier deux territoires portuaires industriels appelés à être totalement réhabilités : rive gauche, l'architecte et urbaniste Antoine Grumbach a déjà réalisé un plan-guide pour la zone d'aménagement concertée (ZAC) des bassins à flots. Rive droite, une autre ZAC est également envisagée, mais aucun projet n'est encore finalisé, faute de coopération entre la Ville et la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB), maître d'ouvrage du pont et des ZAC.

Sur le plan des déplacements, le pont " B-B " doit être le chaînon manquant qui permettra de fermer la ceinture des boulevards. Et d'alléger la circulation sur les quais de Bordeaux et sur le pont d'Aquitaine, le seul pont autoroutier au nord de l'agglomération. Pas moins de 50 000 véhicules y sont attendus chaque jour.

La CUB défend l'idée d'un pont de ville, avec des circulations douces (trottoirs, pistes cyclables, transport en commun en site propre). Si l'on ajoute quatre voies routières, l'ensemble prend des dimensions surprenantes : une longueur totale de 575 mètres, un tablier de 45 mètres de large pour 433 mètres de long. " Aussi large que le pont d'Aquitaine ", tonnent les détracteurs. " Pas plus large que les boulevards ", rectifient les zélateurs. Les 120 mètres de la partie mobile seront levés par quatre colonnes en verre et en béton de 88 mètres de haut. A l'arrivée, le plus grand pont levant d'Europe.

Les Bordelais ont découvert son visage début 2006 : la CUB a confié la construction de ce pont mobile à un groupement piloté par l'entreprise GTM, sur un dessin de l'agence d'architectes Lavigne-Chéron. Certains membres du jury préféraient le projet aux formes plus audacieuses présenté par Bouygues et l'architecte Aymeric Zublena, tandem qui réalise actuellement un pont levant à Rouen. Leur projet pour Bordeaux a été jugé trop cher (140,5 millions d'euros) et techniquement trop risqué.

" GIGANTISME "

Le choix d'un projet plus modeste ne rassure pas les Verts ni les socialistes bordelais, qui n'y voient qu'un " aspirateur à voitures ", source de pollution. Le président de la CUB, le socialiste Alain Rousset, et Alain Juppé, maire UMP de Bordeaux, main dans la main sur ce projet, s'en défendent. Les riverains des deux berges s'inquiètent aussi du " gigantisme " du projet : " Si vraiment il s'agit d'un franchissement urbain d'utilisation locale, une voie par sens de circulation suffit ", propose Philippe Dorthe, conseiller général socialiste du canton de Bacalan.

Autre source de polémique : le passage des bateaux. A chaque levage du pont, la circulation sera stoppée pendant une heure trente. En 2000, pour éviter l'affrontement avec une ville très attachée à son activité portuaire et à son image maritime, Alain Juppé, à l'époque président de la CUB, a opté pour un pont levant plutôt qu'un tunnel, son souhait initial, jugé trop cher. Mais l'activité nautique au centre de Bordeaux reste faible : quelques bâtiments militaires et une vingtaine de paquebots, en escale chaque été. Certains Bordelais trouvent la facture un peu lourde pour quelques bateaux par an.

Pire, d'autres assurent que le pont fera fuir les navires à cause des vents, des marées et des manoeuvres complexes. Un collectif d'associations, qui milite pour le percement d'un tunnel, critique une " alternative infernale " : " Soit les bateaux viendront, et cela provoquera des embouteillages monstres, soit ils éviteront Bordeaux, et ça sera la mort du port de la Lune ", résume Denis Teisseire, ex-opposant municipal à Alain Juppé. Le syndicat des pilotes de la Gironde va dans le même sens : " Il faudra des conditions météo et nautiques plus drastiques ", estime son président, Christophe Reux.

Malgré ces difficultés et les critiques, pas question de revenir à l'idée d'un tunnel ou à celle d'un pont fixe. Pour Michèle Laruë-Charlus, directrice générale de l'aménagement à Bordeaux, " le pont va permettre de forger une vision collective de l'agglomération ". L'architecte Thomas Lavigne veut même convaincre qu'il sera " un lieu de vie sur l'eau grâce aux piliers aménagés en îlots de verdure avec des arbres et des passages piétons ". Les Bordelais, pas convaincus, attendent de voir.

Claudia Courtois

© Le Monde

[article précédent](#) [article suivant](#)

[A Nancy, la cathédrale industrielle... Avenir incertain pour la passerelle Eiffel...](#)