

Bordeaux, ses ponts et l'UNESCO

Tous les vieux Bordelais vous le diront : ils ne reconnaissent plus leur ville. Le réveil de la « belle endormie » remonte au milieu des années 90, époque où la ville de Bordeaux et la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) mettent en œuvre un vaste projet d'urbanisme qui, en une dizaine d'années, va métamorphoser la physionomie de la vieille cité, bouleverser les habitudes de ses habitants et modifier radicalement le regard que l'on porte sur elle.

Avec son tramway inauguré en 2003 et doté d'un système d'alimentation par le sol, avec ses dix-huit cents hectares inscrits en 2007 sur la Liste du Patrimoine mondial et ses quatre kilomètres de quais aménagés, le Bordeaux d'aujourd'hui n'a plus grand chose à voir avec celui des années 90. Rendu à sa splendeur passée, le Bordeaux d'aujourd'hui regarde désormais l'avenir avec l'ambition de devenir, à l'horizon 2030, une métropole européenne d'un million d'habitants.

Au cœur de cette stratégie d'ouverture à un espace beaucoup plus large figurent le développement et l'amélioration des moyens de transport et des voies de communication.



Franchir la Garonne : pont ou tunnel ?

La décision de créer un nouveau franchissement de la Garonne, à mi-distance du Pont de Pierre et du pont d'Aquitaine, remonte à 1999. Il aura fallu attendre dix ans pour que les travaux commencent... et trois ans seulement pour les réaliser. L'objectif est de relier deux quartiers : Bacalan sur la rive gauche et la Bastide sur la rive droite (en plein essor avec ses programmes de construction de milliers de mètres carrés de logements et de bureaux), tout en soulageant le trafic automobile sur les quais et le pont d'Aquitaine.

Si la nécessité de désenclaver la rive droite et d'assurer le bouclage de la circulation urbaine était presque unanimement admise ; si était proclamée la volonté de Bordeaux de rester un port accessible aux grands voiliers et paquebots de croisière jusqu'au centre historique, partisans d'un pont levant (la CUB, maître d'ouvrage) et tenants d'un tunnel (un collectif d'une quinzaine d'associations) s'opposèrent.

Ainsi, de polémiques en recours administratifs, de consultations en débats, la naissance du nouveau pont fut jalonnée de rebondissements.

En 2003, la candidature de Bordeaux à l'inscription sur la Liste du Patrimoine mondial marqua un tournant.

Franchir une nouvelle étape : pont et label

De 2003 à 2006, les choses n'avancèrent guère, du moins en apparence. Car la CUB avait fait le choix du pont levant (solution jugée la plus fiable et la moins coûteuse) depuis 2000, rédigé le cahier des charges, lancé les appels d'offres et les bureaux d'études étaient à l'œuvre.

En janvier 2006, on apprit qui construirait le pont : le Groupe GTM associé au géant du BTP Vinci, au bureau d'études Hardesty et Hanover et à l'architecte Charles Lavigne. Le projet lauréat fut présenté, de façon détaillée, dans un document de 36 pages publié en mars 2006 et diffusé sur internet. On y voit très concrètement à quoi ressemblera le pont une fois construit : un ouvrage

Le pont du Pertuis

Construit en 1911 et situé dans le périmètre du site inscrit sur la Liste du Patrimoine mondial, cet ouvrage remarquable était le plus ancien et dernier pont à culasse de France, un élément patrimonial majeur à l'entrée des bassins à flots et, à partir de là, du Port de la Lune.

Propriété du port autonome (donc de l'Etat), le pont était fermé depuis 2000. Deux solutions s'offraient alors : soit sa réhabilitation pour 2,2 millions d'euros ; soit sa démolition/reconstruction pour 1,7 millions d'euros. L'argument économique l'emporta. Aussitôt la bénédiction du Préfet accordée, le 13 décembre 2007, la démolition commence, au grand dam de l'Association de Défense des Intérêts du Quartier de Bacalan et en dépit de la mobilisation de certains élus et de l'intervention de l'ICOMOS pour sauver un pont unique en France.

Maintenant reconstruit, le nouveau pont offre deux voies de circulation au lieu d'une, assurant une desserte essentielle au projet de développement des quartiers voisins, mais réduit le chenal entre les deux bassins portuaires de 24 à 8 mètres de largeur, obérant l'extension du port de plaisance.

audacieux, monumental, spectaculaire dont les quatre pylônes de 83 mètres de hauteur seront nettement visibles des quais jusqu'aux places des Quinconces et de la Bourse.

L'UNESCO, qui continuait d'instruire le dossier de candidature de Bordeaux, ne pouvait pas ignorer le projet d'un chantier d'une telle ampleur à l'entrée même du Port de la Lune. D'autant moins que, le 1^{er} septembre 2006, les associations opposées au projet, alertèrent l'UNESCO dans un courrier adressé à Federico Bandarin, Directeur du Centre du Patrimoine mondial. Le Comité du Patrimoine mondial, réuni à Vilnius quelques semaines plus tôt ayant placé Dresde sur la « Liste du Patrimoine mondial en péril » pour avoir décidé de construire un pont sur l'Elbe dans la zone centrale du bien, elles pensaient que l'UNESCO ne pouvait que les soutenir dans leur opposition à un projet assez semblable et ferait pression sur Bordeaux.

Du 29 novembre 2006 au 3 décembre 2006, Monsieur Alvaro Gomez Ferrer, expert de l'ICOMOS effectua la visite destinée à la rédaction du rapport qui serait présenté lors de l'examen de la candidature de Bordeaux au Comité du Patrimoine mondial, réuni à Christchurch (Nouvelle-Zélande) l'été suivant. Le 1^{er} décembre, des représentants de la CUB et de la ville de Bordeaux lui soumièrent le projet. Il put observer la maquette réalisée et se vit remettre un document écrit.

La passerelle Eiffel

La passerelle Saint-Jean, plus couramment appelée Passerelle Eiffel, est un pont métallique ouvert en 1860. Seul grand franchissement ferroviaire entre Paris et l'Espagne jusqu'en 2008, il marquait la jonction entre les différentes lignes de chemins de fer du midi et du nord.

Ce fut le premier chantier que dirigea l'ingénieur Eiffel et qui lui permit de débiter sa grande carrière. Mettant en œuvre les techniques les plus innovantes pour l'époque l'ouvrage, un siècle et demi après, reste spectaculaire, avec ses cinq cents mètres de long et les trois mille tonnes de sa résille métallique.

Avec la réalisation en 2008 d'un nouveau pont à quatre voies mieux adapté au passage du TGV, il avait été envisagé de détruire, à l'été 2008, la passerelle Eiffel, devenue obsolète. L'intervention de Federico Bandarin, interrompit ce projet. Il avait fait valoir l'absolue nécessité de conserver la passerelle sous peine d'une remise en cause du « label » UNESCO. Presque aussitôt, le 26 juin 2008, Christine Albanel, Ministre de la Culture et de la Communication, décida en accord avec Alain Juppé, Maire de Bordeaux, de placer la Passerelle Eiffel sous le régime de l'instance de classement au titre des Monuments Historiques. Le classement définitif sera acquis le 22 février 2010.

Mais ce classement ne règle pas tout. L'avenir du pont d'Eiffel est encore incertain. « Que deviendra la passerelle après sa rénovation ? » interrogeait Sud-Ouest en septembre 2011. Un simple franchissement piéton ? Dans l'attente d'une prochaine reconversion, elle connaît une seconde jeunesse grâce à l'Association de Sauvegarde de la Passerelle qui, en juillet dernier, avec le concours de l'architecte Jean de Giacento et du plasticien David Durand, a œuvré pour la mettre en valeur en créant une installation lumineuse résolument contemporaine : le projet XXL Light. Initiative exemplaire qui démontre que la sauvegarde du patrimoine, bien loin d'être exclusivement tournée vers le passé, peut être un support et une source d'inspiration privilégiés pour la création actuelle.

C'est donc en toute connaissance de cause et, en raison de son unité urbaine et architecturale exceptionnelle, que le Comité du Patrimoine mondial inscrivit, le 28 juin 2007, « Bordeaux, Port de la Lune » sur la Liste du Patrimoine mondial.

La CUB et la ville de Bordeaux pouvaient pavoiser. Elles avaient finalement obtenu le précieux « label » qui récompensait dix années de mise en valeur de leur patrimoine, sans pour autant devoir renoncer à la construction d'un pont jugé indispensable à leur développement.

Mais qui aurait pu imaginer que, quelques mois plus tard, deux autres ponts feraient courir le risque à la « perle d'Aquitaine » de se voir retirer la distinction qui l'avait si justement honorée ?

Le label sous surveillance

En effet, la destruction du pont du Pertuis et les menaces de démolition de la passerelle Eiffel ranimèrent les polémiques et firent réagir vivement l'ICOMOS et l'UNESCO. Malgré les efforts de la ville de Bordeaux qui multipliait les gages de bonne volonté pour apaiser la tempête qu'elle avait provoquée, le Comité du Patrimoine mondial, réuni à Québec en juillet 2008, demanda la mise en place d'un « suivi renforcé ».

Ce mécanisme prévoyait l'envoi régulier d'experts pour suivre les développements in situ, guider les

gestionnaires du bien dans leur action et tenir régulièrement le Comité informé de la situation sur le terrain. Ce dernier regrettait la destruction du pont du Pertuis et demandait un rapport sur l'impact visuel des nouveaux franchissements de la Garonne.

Le pire avait été évité : Bordeaux n'était pas rayée de la prestigieuse Liste ni placée sur celle - peu glorieuse - du « Patrimoine mondial en péril ». Mais elle était désormais sous surveillance, preuve que le Comité s'interrogeait encore sur l'« unesco-compatibilité » du futur pont.

Dans ses vœux à la presse, début janvier 2009, le Maire annonça la réunion à Bordeaux, du 9 au 11 janvier, d'un atelier d'une vingtaine d'architectes et paysagistes pour examiner le projet. Le rapport qui en résulta n'exprima aucune réserve quant au choix technologique du pont levant ni quant à son impact sur l'environnement bâti et paysager, proche

ou lointain. Et les experts de conclure : « que leur opinion n'allait pas à l'encontre de ce qui avait motivé le classement par l'UNESCO ».

Du 19 au 23 janvier, lors de sa visite du site, la mission ICOMOS-UNESCO, menée par Federico Bandarin, prit acte de cette conclusion, malgré quelques réticences. On décida de la mise en place d'un « Comité local UNESCO Bordelais », le « CLUB », instance en charge du suivi des transformations architecturales et urbaines dans le site inscrit et dans sa zone de sensibilité.

Tous les obstacles n'étaient pas levés pour autant. Le même mois, le Tribunal Administratif examinait le recours de l'Association Trans'CUB, opposée au pont. Ce recours sera rejeté le 20 février 2009.

Deux ponts, deux mesures

Réuni à Séville du 22 au 29 juin 2009, le Comité du Patrimoine mondial raya impitoyablement Dresde de sa Liste pour n'avoir pas renoncé à la construction de son pont autoroutier. Mais, plus indulgent pour Bordeaux, il leva la procédure de « suivi renforcé ». Il « pria cependant instamment l'Etat partie de réexaminer le projet proposé du pont Bacalan-Bastide et d'étudier des solutions alternatives qui n'incluraient pas le transit des grands navires en face des zones historiques, permettant seulement à des bateaux plus petits d'accéder au port, afin de limiter l'impact visuel sur le bien, ainsi que de considérer le transfert de la zone de mouillage des grands navires en aval ».

Cette levée de la procédure de surveillance ainsi que la formulation ambiguë de la décision furent interprétées par la Ville de Bordeaux et la CUB comme un feu vert donné au lancement de la construction du pont, moyennant quelques ajustements du projet. Ainsi, la hauteur des pylônes fut-elle diminuée de six mètres et leur silhouette affinée.

La première pierre fut posée le 9 décembre 2009. Les travaux durèrent trois ans. L'inauguration et la mise en service auront lieu à la mi-mars 2013.

Le triomphe du compromis

Aussi bien à Dresde qu'à Bordeaux, la volonté politique de construire un pont était plus forte que la fierté d'être inscrit sur la Liste du Patrimoine mondial ou d'y rester. Quand elles s'opposent, les forces en faveur du développement l'emportent généralement sur celles qui défendent le patrimoine.

L'exemple de Dresde fit comprendre à l'ICOMOS et à l'UNESCO qu'on pouvait mieux les maîtriser en les accompagnant plutôt qu'en les contraindant.

La procédure de « suivi renforcé » appliquée pendant un an à Bordeaux et la création du « CLUB » furent bien plus efficaces pour obtenir des corrections et éviter de nouveaux dérapages que ne l'aurait été le retrait pur et simple de la Liste.

Aujourd'hui, bien qu'il ne soit pas encore en service, le pont levant Bacalan-Bastide, baptisé depuis peu pont Jacques Chaban-Delmas, mais plus familièrement surnommé pont Ba-Ba, fait déjà partie du paysage de Bordeaux. Au même titre que le miroir d'eau face à la place de la Bourse, les quatre flèches de ses pylônes de verre, écho visuel contemporain aux tours de Saint-Louis des Chartrons et aux colonnes rostrales de la place des Quinconces, deviendront d'abord un objet de curiosité puis, avec le temps, un nouvel emblème de la ville.

Si le pari, sur le plan esthétique, est plutôt une réussite, rien ne dit encore si ce monumental ouvrage améliorera la fluidité de la circulation dans Bordeaux et entre les deux rives, et offrira de bonnes conditions de navigation sur le fleuve.

Mais, comme répondait diplomatiquement Federico Bandarin à un journaliste de Sud-Ouest qui lui demandait récemment : « Que pensez-vous de l'ouvrage qui émerge à présent ? - Je pense que... c'est fait ! »

Alain Spire
Administrateur Patrimoine Environnement