

# 1998 : les ponts en débat

## Ou la mémoire d'une concertation

PATRICE GODIER

En 1998 à Bordeaux, le schéma de transports élaboré autour du tramway rend nécessaire la construction d'un nouveau pont de centre-ville pour franchir la Garonne<sup>1</sup>. À cet effet, une grande exposition intitulée « Unir les deux rives » s'ouvre du 10 avril au 3 mai de cette même année à l'initiative de la Communauté Urbaine de Bordeaux (Bordeaux Métropole), et avec l'appui de l'agence d'urbanisme. Elle comprend l'organisation, sous une grande tente installée sur les quais, de rencontres publiques permettant de lancer les débats sur ce thème impliquant nombre d'enjeux pour le devenir de la ville et de la métropole. Autour de tables rondes et lors de séances d'échanges avec le grand public, élus de la majorité et de l'opposition et tout ce que Bordeaux compte d'experts en disciplines urbaines vont pendant plusieurs jours opposer leurs arguments en faveur de tel ou tel emplacement : à hauteur des Quinconces pour le maire, de la place Jean-Jaurès ou du cours du Médoc, voire plus en aval en faveur d'un tunnel, pour ses opposants.

La municipalité optera en 1999 pour un autre scénario, celui du futur pont Chaban, en prolongement de la rue Lucien-Faure<sup>2</sup> et le pont Simone-Veil achèvera en 2024 le processus en prolongeant les boulevards au sud.

### Un pont central aux Quinconces

Avant même que la consultation publique ne soit lancée, les élus, majorité et opposition municipale, avaient livré leur préférence sur la question d'un mode de franchissement du fleuve. L'enjeu se révélait crucial au moment où les études menées sur la Bastide par les architectes urbanistes Dominique Perrault et Alain Charrier pour désenclaver et développer ce quartier devaient pour avancer prendre en compte l'arrivée d'un pont sur la rive droite. Dès novembre 1997, le maire avait de son côté annoncé concomitamment au passage du tramway par le pont de Pierre, son choix en faveur d'un pont central en droit de la place des Quinconces (là où se situait l'exposition), alors que Dominique Perrault proposait un pont situé en face du cours Alsace-Lorraine. Face à lui, l'opposition mettait en avant deux arguments pour contester le choix du maire en faveur des Quinconces. Le premier, culturel et esthétique, soulignait le risque d'enlaidissement de la façade des quais et la contrainte d'accostage des grands navires de croisière face à la place de la Bourse, emblème de la ville. Le second, plus urbain, posait la question de la gestion du trafic automobile où le pont risquait de favoriser l'effet « aspirateur à voitures ». En ce sens, leur préférence allait pour les uns à un pont situé en face de la place Jean-Jaurès, pour d'autres à un pont levant ou tournant au droit du cours du Médoc (les Socialistes) ou bien encore

à un tunnel situé au même endroit (pour les Communistes).

Dans sa réponse<sup>3</sup>, le maire recourait alors à une triple contre-argumentation. D'abord, le pont des Quinconces devait permettre de relier « cœur à cœur » le vieux Bordeaux au futur quartier Bastide situé rive droite, voué à se développer autour d'un pôle universitaire, d'un parc urbain et d'un ensemble de logements collectifs. Ensuite, le pont du Médoc ne ferait que relier la périphérie rive gauche à la périphérie rive droite et dernier argument, il ne pourrait techniquement que relever du type pont levant et donc coûter deux fois plus cher. Le choix du maire était soutenu en cela par les urbanistes et les techniciens des transports, sans écarter pour autant la solution tunnel repoussée ultérieurement.

Six mois plus tard le débat était relancé avec l'organisation de l'exposition « Unir les deux rives » dont on peut penser qu'avec ses 7 000 visiteurs et participants, elle inaugure aussi les premiers pas de la concertation publique à Bordeaux.

### Les ponts en débat jusqu'au tunnel

Dans le cadre de l'exposition, les tables rondes vont permettre d'élargir le champ de la controverse à travers des prises de position plus ou moins tranchées sur le mode de franchissement de la Garonne mais aussi sur son articulation avec le projet d'urbanisme

3 | *Sud Ouest* du 10 avril 1998.

1 | C'est le cinquième pont sur la Garonne.

2 | Le choix d'un pont avec un système de tablier levant destiné à favoriser le passage de navires de tourisme sera acté en 2002.

de la Bastide et celui du tramway<sup>1</sup>. Où l'on retrouve d'un côté la mobilisation des traditionnelles imageries patrimoniales héritées des temps révolus du port et visant pour l'essentiel à préserver tel quel le vis-à-vis qui caractérise les deux rives quand, de l'autre côté, le recours aux logiques géographiques et économiques sert à justifier l'emplacement d'un pont central. En termes d'arguments, l'histoire et les valeurs patrimoniales de l'architecture et de l'urbanisme bordelais brandies par les plus réticents au projet municipal s'opposent, de manière classique pour ce genre de débat, au principe de modernisation de l'existant des partisans du pont central. Pour les premiers : « Ce pont ne doit être ni attentatoire, ni injurieux de ce site des

1 | Pour les débats : C. Sallenave (Coord.), *Urbi & Bordeaux. Décisions et représentations urbaines*, Éditions Bastingage, 2005.

Quinconces. Bordeaux n'est ni Paris, ni Lyon, ni Nantes, Bordeaux n'a qu'une rive, manque de rationalité peut-être, mais en tout cas les Bordelais ont une relation fantasmatique avec leur ville comme chacun en a une avec son père et cela personne ne peut l'ignorer ni le négliger » (président du salon du livre). Pour les seconds, la ville est « comme un système qui vit, qui ne doit pas devenir une ville musée mais qui doit tourner la page » (architecte bordelais). Aussi : « De grâce les débats esthétiques ! La question est de savoir si Bordeaux est capable de produire de la décision autrement que par référence au XVIII<sup>e</sup> siècle ? » (professeur à l'Institut d'Études Politiques de Bordeaux). L'important est de prendre en compte la réalité sociale de la rive droite, et dans ce but pour « rééquilibrer le développement de ladite

agglomération, un franchissement le plus près du centre serait le plus logique » (urbaniste et ex-conseiller municipal PS de Bordeaux).

Pour autant, les débats ne vont pas se limiter à cette opposition de principe. Ainsi, pour un habitant de la Bastide, la question de l'identité territoriale se pose également : « Nous sommes morts depuis longtemps, sommes-nous vraiment concernés par cette question de franchissement telle qu'elle est posée dans tous ces débats par des Bordelais ? » De même, pour des opposants radicaux à la municipalité, tel l'ancien président de l'association Trans'CUB, par ailleurs élu de Bordeaux<sup>2</sup>, l'enjeu est ailleurs. Il n'est

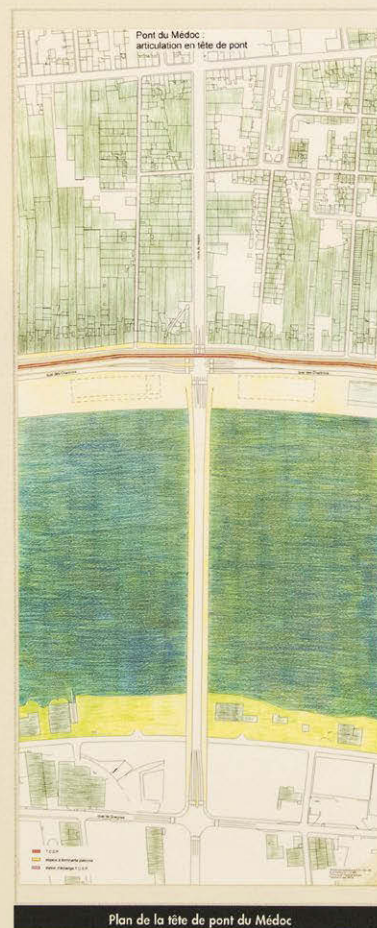
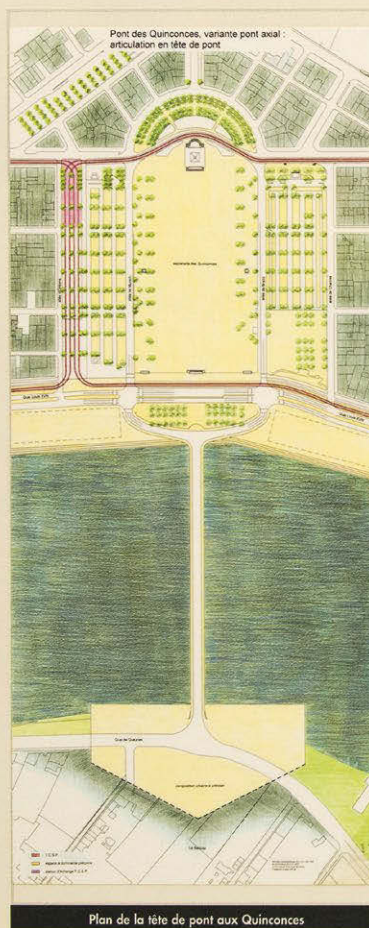
2 | L'association citoyenne Trans'CUB, créée en 1989, est connue à Bordeaux pour avoir fait capoter le projet de métro VAL sous le dernier mandat de Jacques Chaban-Delmas.

Panneaux de l'exposition « Unir les deux rives » en 1995 à Bordeaux. © a'urba 1998.

Pour qu'un pont fasse corps avec sa ville, une continuité doit exister entre eux. Il ne faut pas créer une tête de pont qui ressemble à un échangeur autoroutier.

Pour les deux sites, les études se sont attachées à accrocher le pont sur la rive en harmonie, sans coupure violente. Les automobiles pourront entrer ou sortir du pont comme à un carrefour ordinaire.

L'accroche avec la rive pose aussi la question de l'aménagement du quartier de la rive droite. Un pont aux Quinconces débouche au cœur du futur quartier de la Bastide. Quant au pont du Médoc, même s'il correspond mieux à première vue aux tracés des voies existantes, il contourne le quartier en devenant.



pas dans la construction d'un pont mais dans le percement d'un tunnel dans le prolongement de la rue Lucien-Faure. Quitte à reprendre plus tard le scénario d'un franchissement central après observation des trafics liés au tramway. La proposition trouve alors un écho très favorable auprès de l'opinion publique, plus particulièrement auprès des habitants du centre-ville<sup>1</sup>.

### Plus de pont, un tunnel puis à nouveau un pont

Cette proposition va s'avérer d'autant plus opportune qu'en juin 1998, Alain Juppé annonce qu'il a changé d'avis « faute d'enthousiasme de la population<sup>2</sup> » et se dit favorable au tunnel Lucien-Faure avant de conclure, un mois plus tard, en juillet

1 | B. Broustet, *Juppé de Bordeaux*, éditions Sud Ouest, 2016, pp 59-60.

2 | *Sud Ouest* du 8 juin 1998.

1998, lors du vote de la CUB pour une DUP (Déclaration d'Utilité Publique) concernant le tracé du tramway, au renvoi du franchissement à une date ultérieure. Par cette décision le maire de Bordeaux voulait aussi prendre à contre-pied tous ceux qui prétendaient avant même le lancement des débats que l'exposition n'était qu'une opération de communication et non une phase préalable de concertation, mettant ainsi en cause la pertinence même de l'exposition et des rencontres sous la tente.

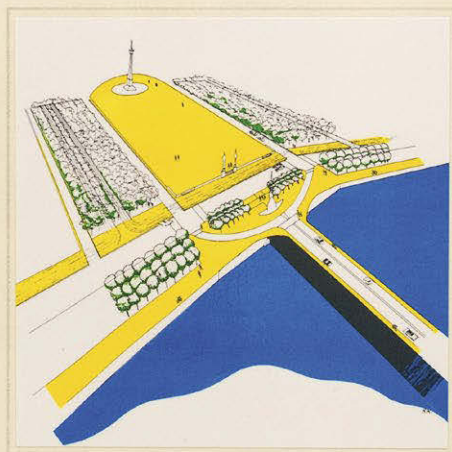
Néanmoins une nouvelle décision concernant le franchissement du fleuve sera prise l'année suivante en 1999, avec la construction d'un pont qu'il est prévu d'ériger à hauteur des quais face à la rue Lucien-Faure. Les travaux seront lancés en 2009 et le

pont BaBa (Bacalan-Bastide) – de son premier nom – définitivement baptisé par la suite pont Chaban-Delmas sera ouvert à la circulation en 2013, soit 15 ans plus tard.

Les débats sur les ponts n'en seront pas clos pour autant. Aujourd'hui encore la question de nouveaux franchissements de la Garonne se pose pour la métropole bordelaise, toujours confrontée aux problèmes de mobilité entre les deux rives. —

## Le pont et les rives

Hypothèse de travail pour l'arrivée du Pont aux Quinconces



Hypothèse de travail pour l'arrivée du Pont du Médoc

