

GRAND PONT DE BORDEAUX

Valeur : 0,25 F

Couleurs : noir et bistre

50 timbres à la feuille



Dessiné et gravé en taille-douce
par COMBET

Format horizontal 22 × 36
(dentelé 13)

VENTE

anticipée, le 6 mai 1967 à l'Hôtel de Ville de BORDEAUX (Gironde) ;
générale, le 8 mai 1967 dans les autres bureaux.

Métropole régionale en pleine expansion formant pratiquement avec les localités circonvoisines une seule et même agglomération d'un demi-million d'habitants, Bordeaux est le premier point pratique de franchissement de la Garonne et, de ce fait, canalise la presque totalité du trafic routier sur l'itinéraire menant de Bruxelles et Paris à Madrid et Lisbonne. Or, aussi paradoxal que cela puisse paraître, la grande cité girondine n'a disposé, jusqu'en 1965, que de l'unique et vénérable « Pont de pierre », construit sur décision de Napoléon I^{er}, achevé en 1822, et dont les dix-sept arches majestueuses marquent sur le fleuve la limite « amont » du port de Bordeaux.

Malgré des travaux d'élargissement effectués en 1956, le « Pont de pierre » ne pouvant plus suffire à l'écoulement dans de bonnes conditions d'un trafic atteignant 36 000 véhicules par jour avec parfois des pointes horaires de 7 000 véhicules, les pouvoirs publics ont étudié le problème et l'ont résolu en deux temps. La première solution, urbaine, a été la construction d'un pont sur piles en amont du « Pont de pierre », à l'endroit où s'élevaient, il y a peu de temps encore, deux insolites pylônes de 72 mètres, vestiges d'un projet de transbordeur resté sans suite. Baptisé « Pont du Saget » mais plus souvent appelé « Pont Saint-Jean » du nom du quartier dans lequel il est situé, le nouvel ouvrage, réalisé en béton précontraint et lancé dans un temps record, permet depuis avril 1965 de drainer à travers la banlieue de Bénauge-Bastide, une partie importante du trafic, qu'il soit purement urbain ou à destination de Bergerac, Périgueux, Angoulême, Bayonne ou Toulouse.

La seconde solution, de loin plus audacieuse, a été la construction d'un pont suspendu à 8 kilomètres en aval du « Pont de pierre », à la hauteur de la commune de Lormont sur la rive droite et des faubourgs de Bacalan sur la rive gauche.

A plus d'un titre, le nouvel ouvrage fait penser à Tancarville : comme son homologue normand en effet, il livre passage aux navires de haute mer, franchit un fleuve large — 500 mètres pour la Garonne, 600 mètres pour la Seine — et, afin de relier une rive gauche plate et marécageuse à une rive droite formée de coteaux calcaires d'une

hauteur d'environ 60 mètres, prend appui sur un viaduc d'accès implanté sur la rive la plus basse.

A Bordeaux, ce viaduc, long de 871 mètres, comporte vingt et une travées séparées par des piles creuses, en béton armé; la pente de 4,66 % est obtenue en faisant varier la hauteur des piles de 8,83 mètres à la culée jusqu'à 43,45 mètres au massif d'ancrage dont les dimensions sont semblables à celles de l'Arc de Triomphe de l'Étoile à Paris.

Quant au pont proprement dit, ses deux pylônes de sustentation s'élancent à 103 mètres au-dessus de l'eau et sont fondés, l'un dans le lit du fleuve à 100 mètres de la rive gauche, l'autre à même la rive droite, sur un massif de béton pouvant supporter une masse de 19 000 tonnes, ce qui correspond à une pression de 10 kg/cm²; d'une longueur totale de 680 mètres avec une travée centrale de 394 mètres, ce pont est soutenu par deux câbles porteurs de 763 mètres chacun, qui prennent appui au sommet des pylônes sur des selles en acier moulé; à 53 mètres au-dessus du niveau des plus hautes eaux, le tablier, large de 20 mètres, comporte une chaussée à quatre voies de circulation ainsi que deux pistes cyclables et deux trottoirs pour piétons.

Financé à raison de 67 % par l'État, 16,50 % par le département de la Gironde et 16,50 % par la ville de Bordeaux, le « Tancarville » girondin a été réalisé en six ans et sa construction — pour laquelle quatorze grandes entreprises françaises ont uni leurs efforts — n'a pas exigé moins de 7 700 tonnes d'acier et 116 000 m³ de béton. Desservi, côté Lormont, par une autoroute de dégagement perçant en direction de la Dordogne et disposant d'un système de bretelles et d'échangeurs qui permettent d'atteindre les quais de la rive droite ainsi que les zones industrielles et portuaires jusqu'à Ambès, relié, à partir du viaduc de la rive gauche, aux boulevards, aux bassins à flot, aux quais et zones d'entrepôts ainsi qu'à différentes voies d'accès départementales et nationales, le Pont de Bordeaux — l'un des plus grands de France — apparaît comme une construction digne du monde moderne en même temps qu'il caractérise la volonté de la capitale de la Guyenne de confirmer brillamment son rang de quatrième agglomération française.

