

Appel à contributions

JOURNÉES D'ÉTUDE À L'OCCASION DU BICENTENAIRE DU PONT DE BORDEAUX

Des ponts et des villes : histoires d'un patrimoine urbain

Bordeaux : 12-13 mai 2022



« L'Exode » à Bordeaux en juin 1940, eau-forte de Ch. Philippe

© Archives Bordeaux Métropole, Bordeaux XLV D 1

À l'occasion du bicentenaire du pont de pierre de Bordeaux, en mai 2022 ; Bordeaux Métropole, la Ville de Bordeaux et l'Université Bordeaux Montaigne organisent, en partenariat avec le ministère de la Culture, ICOMOS France, l'Organisation des villes du patrimoine mondial (OVPM) et l'Association des biens français du patrimoine mondial (ABFPM), deux journées d'études consacrées à l'histoire et la patrimonialisation des ponts dans les villes.

Les grands travaux en cours de définition pour la préservation et la restauration du pont de pierre de Bordeaux, dont la pose de la dernière pierre fut célébrée le 25 août 1821 et l'ouverture officielle le 1^{er} mai 1822, alors que les travaux étaient loin d'être encore achevés ; sont un prétexte pour inviter historiens, ingénieurs, architectes et urbanistes, avec les collectivités territoriales et les instances nationales et internationales, à réfléchir au devenir de ces ouvrages d'art dans des sites urbains, portuaires ou pas, reconnus ou pas au titre du Patrimoine mondial.

Dès sa conception, l'ingénieur du pont de Bordeaux, Claude Deschamps, déclarait qu'il résisterait à tous les dommages et traverserait les siècles à condition que ses enrochements dans le lit de la Garonne soient solidement maintenus. Jusqu'en 1922, où une cérémonie eut lieu, le 15 mai cette fois, lors du premier centenaire du pont de Bordeaux, de nombreux travaux de confortements et d'aménagements avaient en effet déjà eu lieu. Ils n'ont cessé de se poursuivre depuis.

Cette relation organique des ponts à leur ville laisse à penser qu'à Bordeaux comme ailleurs, ces ouvrages d'art qui invitent à franchir, à relier, à rêver, peuvent aussi parfois briser les relations historiques, géographiques, hydrologiques et anthropologiques des territoires qu'ils traversent. Trois axes de réflexion sont donc retenus pour cet appel à contributions. Tout d'abord, comment et pourquoi se passer de ponts ? Ensuite, comment germent les idées de franchissements sans que les contradictions qu'elles engendrent ne soient résolues ? Enfin, une fois passé à l'acte, quelles sont les conséquences de la construction puis de la gestion de ces ponts urbains ?

1. Villes sans ponts et villes de ponts

Avant même que les villes ne naissent, souvent des ports surgissent d'abord. À tel point qu'il n'est pas envisageable d'imaginer le franchissement de leur isthme nourricier. Comment les rivières, les fleuves ou les estuaires restent-ils longtemps les principales voies de commerce et de circulation pour les villes qu'ils alimentent ? Quelles solutions économes et pratiques sont envisagées pour pallier cette suprématie ? Bordeaux illustre parfaitement cet *item*. Le port constitue longtemps un obstacle à la construction du pont de pierre puis des autres ponts : à peu près tous les modes de franchissements sont alors envisagés. Les contributions portant sur la circulation fluviale et maritime, le cabotage et le grand trafic, les bacs et les passes, notamment mais pas seulement, aux époques antique et médiévale, seront ici particulièrement bienvenues. En effet, il existe beaucoup de cabotage aux époques moderne et contemporaines, notamment dans les pays moins développés et ceux du monde colonial. Il s'agira de considérer les modes de franchissement alternatifs qui précèdent les ponts lorsque ceux-ci finiront par être créés : gués, bacs, chaînes de tirage, franchissements d'embâcle, tunnels... On pourra aussi considérer, au contraire, de nombreuses villes qui « naissent » de leur pont (au point de le reporter dans leur nom : Nantes, Nanterre, Charenton-le-Pont, Cambridge ou Puente la Reina...).

2. Ponts de papier, ponts rêvés

L'aménagement du territoire est aussi ancien que l'humanité mais il éprouve des limites techniques, politiques et financières qui ne lui permettent pas d'atteindre ses objectifs, voire ses fantasmes. Lorsqu'apparaissent les techniques d'embellissement, d'agrandissement, d'aménagement des villes, et bientôt d'urbanisme, d'incroyables progrès techniques se font jour mais de nombreux projets ne sont jamais réalisés. C'est pourtant, depuis l'Époque moderne, une formidable période de réflexion et d'imagination qui incrémente l'histoire des villes et de leurs développements. Le pont fut souvent – et le cas bordelais l'illustre bien – un horizon d'attente pour les sociétés locales, de nature particulière lorsque les guerres ou les intempéries détruisent ces infrastructures vitales qu'il faudra rebâtir. Les contributions portant sur les projets de ponts fixes ou mobiles, en pierre, en brique ou en bois, en métal... les tunnels ou les transbordeurs, aux époques moderne et contemporaine, seront ici appréciées.

3. Après les ponts : surcharges, ruptures, adaptations, restaurations

Comme tous les ouvrages d'art et grandes infrastructures, les ponts sont souvent victimes de leur succès, jusqu'à parfois une certaine désuétude, inadaptation, insuffisance... amenant la construction d'autres ponts. Les villes en comptant de nombreux sur les grands fleuves (Paris ou Londres) sont l'exception : la plupart comptent leurs ponts sur les doigts de la main. Aujourd'hui la circulation sur le pont de pierre est limitée aux modes de transport doux et aux véhicules d'urgence. Ce fut loin d'être toujours le cas. Ce changement d'usage a été rendu possible par la création d'autres ponts (passerelle Eiffel, ponts Saint-Jean, d'Aquitaine, Chaban-Delmas et bientôt Simone-Veil). La préservation, la restauration, l'adaptation aux besoins contemporains de ces ouvrages d'art sont au cœur des préoccupations des sites urbains historiques, qu'ils soient ou non reconnus pour leur valeur patrimoniale. Autrefois objets de recettes (péages) mais surtout aujourd'hui de dépenses considérables (travaux), quel avenir peut-on espérer donner à ces ouvrages si l'on souhaite en renouveler et préserver l'utilité et la beauté ? Les contributions portant sur les problématiques et les techniques de restauration de ponts situés dans des sites historiques remarquables seront ici particulièrement bienvenues.

Contact :

Les propositions de communication seront envoyées par courriel en fichier joint, jusqu'au 30 mars 2022, à l'adresse suivante : Sylvain Schoonbaert (Bordeaux Métropole, direction de l'urbanisme, s.schoonbaert@bordeaux-metropole.fr, tél. 06 20 33 05 29). Elles comporteront un titre et un résumé d'environ 1500 à 4000 signes, de même que les coordonnées de l'auteur (nom, prénom, fonction et rattachement institutionnel, courriel, numéro de téléphone). Les auteurs des communications retenues pour ces journées d'étude seront invités à préparer une communication écrite pour faciliter un projet de publication. Les frais de transport et d'hébergement seront pris en charge par la Ville de Bordeaux.

Comité scientifique :

Bertrand Arnauld de Sartre, chef de projets, direction générale des mobilités, Bordeaux Métropole
Marcus Binney, architecte-historien, expert ICOMOS
Youri Carbonnier, professeur d'histoire moderne, Université d'Artois
Anne-Marie Cocula-Vaillières, historienne
Laurent Coste, professeur d'histoire moderne, Université Bordeaux Montaigne
Laurent Coudroy de Lille, maître de conférences, École d'urbanisme de Paris
Isabelle Gautheron, directrice de la documentation, École nationale des ponts et chaussées
Xavier Lafon, professeur émérite en archéologie romaine, Université Aix-Marseille
Myriam Larnaudie-Eiffel, présidente de l'Association des Descendants de Gustave Eiffel (ADGE) et administrateur de la Fondation de la Société de la Tour Eiffel
Frédéric Laux, directeur des archives, Bordeaux Métropole
Muriel Mauriac, conservatrice régionale adjointe, Direction régionale des affaires culturelles Nouvelle Aquitaine
Eric Pallot, président d'ICOMOS France
Sylvain Schoonbaert, chef de projets, direction de l'urbanisme, Bordeaux Métropole

Calendrier prévisionnel :

- Publication de l'appel à communications : janvier 2022
- Réception et sélection des propositions : fin mars 2022
- Publication du programme définitif des journées d'études : mi-avril 2022
- Date des journées : jeudi 12 et vendredi 13 mai 2022, à préciser en fonction du programme global des manifestations
- Septembre 2022 : réception des communications écrites
- Hiver 2022-2023 : publication des actes des journées d'études