



ASSOCIATION

POUR LA MÉMOIRE ET LE RAYONNEMENT DES TRAVAUX D'

EUGÈNE FREYSSINET



Toulouse le samedi 15 Mars 2008

**Intervention de Christian TRIDON
(Président du STRRES)**

TOULOUSE ET LE PONT SAINT MICHEL

1-Préambule :

Pourrions nous imaginer le quart sud-ouest de la France inaccessible par des voies terrestres ? C'est pourtant ce qui existait il y a bien longtemps, puisque barrée par le fleuve Garonne, à l'Est et au Nord, l'Atlantique à l'Ouest et les Pyrénées au Sud, cette superbe région française ne pouvait être pénétrée que par voie maritime ou fluviale.

En effet notre Garonne, qui prend naissance dans les Pyrénées espagnoles, coule tout droit vers le Nord, butte sur les contreforts du Lauraguais (collines de Pech David) à hauteur de Toulouse et, contrariée sans doute de ne pouvoir continuer sa route vers la Méditerranée, fait volte face de 180° et se dirige vers Bordeaux. La Garonne n'atteindra malheureusement pas l'Océan, les bordelais en ont décidé autrement (sic), et c'est la Gironde qui passera la ligne d'arrivée.

Le Pont, pontifex dans l'antiquité, reste le symbole du lien social et bien entendu du développement économique. Le Pont matérialise la communication. Je m'étais permis de dire à Claude Nougaro, enfant chéri de Oh ! Toulouse, qu'il me semblait être un des meilleurs « pontonnier du verbe ».

2-Toulouse et ses ponts :

Nombre de villes dans le monde ont célébrées leur pont en allant jusqu'à en prendre le nom (Brive, qui veut dire « pont » en celte, Pontoise, Cambridge Sarrebruck et bien d'autres) ou à en faire figurer l'image sur leur blason.

Toulouse ou Tolosa à l'antiquité, s'est construit sur la rive droite de la Garonne. Mais très vite, la nécessité de conquérir la « plaine de Garone » en rive gauche s'est fait ressentir et de nombreux ponts ont dû être lancé au-dessus de ce fleuve tumultueux. Il y en a aujourd'hui 11 (Toulouse intra muros) qui permettent d'en franchir les différents bras.

4 d'entre eux méritent une attention toute particulière, soit pour des raisons historiques soit pour des raisons techniques.

D'abord le plus ancien, comme son nom l'indique « **Le Pont Neuf** » :

Débuté en 1544 il sera mis en service (dans son état actuel) en 1632. 82 années seront nécessaires à sa construction (de François premier à Louis XIII). Les fondations de cet ouvrage ont été un douloureux combat contre les eaux de Garonne, autant que la technique, son financement n'a pas été facile. Les politiciens locaux de l'époque ont dû sans cesse solliciter les caisses de l'Etat.

Il fût renforcé en sous-œuvre au début du XIX° et les plus gros travaux dans ce domaine ont été entrepris entre 1937 et 1948. C'est un ouvrage magnifique (il précède le Pont Neuf de Paris de 50 ans, édifié aussi sous Henri IV). Il subira notamment sans dommage, sans doute grâce à ses « ouies » et à sa largeur imposante (prés de 20 m), l'exceptionnelle crue de la Garonne de 1875.

Il reste le patriarche des ponts de Toulouse.

Chronologiquement nous trouvons ensuite le « **Pont des Catalans** ». Situé plus en aval, construit entre 1909 et 1913, il est rendu nécessaire pour les besoins de l'artillerie et la fabrication d'explosifs située en rive gauche.

Il est l'œuvre de Paul Séjourné. Il est constitué, en fait, de 2 ponts accolés, en béton habillé de maçonnerie, supportant un tablier en béton armé.

Son revêtement, en raison du transport des explosifs, afin de supprimer le risque d'étincelles, au contact des roues en fer, avait été constitué de pavés en bois.

Nous citerons ensuite le « **pont Saint Pierre** ». Pont métallique par excellence, celui que nous pouvons admirer aujourd'hui, représente le cinquième de sa génération.

5 ponts se sont donc succédé depuis mars 1849. Il est sans aucun doute le symbole de l'obstination puisque non seulement il a toujours été reconstruit au même emplacement, mais toujours selon la typologie des ponts suspendus (sauf l'actuel) et toujours détruit par les conséquences des crues de Garonne. Le précédent ouvrage (de 1929 à 1986) était un pont suspendu de type Arnodin.

Le dernier de ces quatre remarquables ouvrages est donc celui que nous honorons aujourd'hui, le « **Pont Saint Michel** ».

3-Le Pont Saint Michel :

Il est le troisième de sa génération. Le premier pont, construit entre 1842 et 1844, est un ouvrage suspendu avec des piles en maçonneries de briques et un tablier en métal et bois. Il est construit sous forme d'une concession privée accordée pour 30 années, aux frères Ecarraguel de Bordeaux. La crue de 1875 l'emportera (pas de chance pour le nouveau propriétaire, la concession venait de s'éteindre l'année précédente).

Le deuxième ouvrage est un pont métallique, de cinq travées, en fonte sur piles et culées en béton, habillé d'un parement de briques et de pierres. Il est construit entre juillet 1885 et août 1890.

Devenu trop étroit pour un trafic toujours plus important, son remplacement est décidé, et un nouveau pont va voir le jour, c'est l'ouvrage actuel, bâti entre 1955 et 1961.

C'est le service des Ponts et Chaussées de la Haute Garonne, dirigé par l'ingénieur en chef Champsaur qui en étudia le projet de reconstruction, et en 1954, le Ministre des Travaux Publics confie, par concours, la conception de cet ouvrage à l'ingénieur Eugène Freyssinet. L'adjudication qui suivra attribuera la réalisation des travaux à l'Entreprise toulousaine Segrette, associée aux Grands Travaux de l'Ouest parisien. Là aussi, des

difficultés de financement en retarderont considérablement les travaux. Une inflation constante entraînait de nombreux dépassements de budget.

En fait le pont Saint Michel est composé d'une suite de 5 ouvrages. De la rive droite vers la rive gauche, nous trouvons : d'abord un pont en arc, en maçonnerie de brique, puis un pont composé de 10 poutres en béton armé d'une portée de 36 m, puis vient un second pont à poutres, identique au précédent, enfin le grand pont (326 ml en 5 travées), puis un cinquième ouvrage constitué, en rive gauche, d'une arche en brique. L'ensemble représente une longueur totale de 550 ml.

L'ouvrage principal, est donc composé de 5 travées séparées par 4 appuis en V (dites en « cornes de vache » c'est sans doute l'Espagne qui « *pousse un peu sa corne* ») offrant un débouché hydraulique très important (le spectre de la crue de 1875 avait conduit à éviter le plus possible l'obstruction du lit mineur). Le tablier est constitué par 5 poutres légèrement cintrées, « caissonnées » et précontraintes, soutenant une dalle continue en béton armé. Sa largeur totale est de 26 m (dont une chaussée de 20 m).

Cet ouvrage, d'une technicité innovante et exceptionnelle, reste la fierté des toulousains. Il est dommage, par contre, que seuls les amateurs de la cause halieutique puissent en admirer les dessous.

C. Tridon
Toulousain de coeur

* * *