Panneau 12 : Pont des chemins de fer

L'arrivée du chemin de fer à Libourne

Édifié au milieu du 19ème siècle, le pont ferroviaire fait partie des ouvrages d'art construits en France à l'occasion du développement du chemin de fer. Son édification relevait dans les années 1848-1852 d'une prouesse technique, compte tenu de l'épaisse couche de vase au fond de rivière et de la largeur importante des eaux agitées par le jeu des marées. Au-delà de la Dordogne, ces difficultés se prolongeaient à travers la palus d'Arveyres dont les terrains argileux et marécageux, sujets aux inondations, justifièrent la construction d'un viaduc dit « des cents arches ».

Un enjeu économique

S'inscrivant dans la mise en service de la ligne Paris-Bordeaux avec ses prolongements vers les Pyrénées et l'Espagne, la réalisation de ce pont assure à Libourne une place importante sur la carte des transports régionaux et nationaux.

Le chemin de fer Paris-Bordeaux est inauguré par Napoleon III en 1852. Le développement de ce mode transport économique, rapide et sûr, ne tardera pas à reprendre les principales destinations du réseau routier préexistant. Réseau routier et réseau ferroviaire assurent à Libourne une forte fréquentation en voyageurs et en marchandises et lui permettent de maintenir son dynamisme économique, alors qu'au cours du 19ème siècle les transports fluviaux déclinent puis disparaissent au siècle suivant.

Un pont face à l'histoire

Durant la seconde guerre mondiale, l'intérêt économique des ponts de Libourne se double d'un intérêt stratégique en contribuant aux transports des troupes, de leurs matériels et du ravitaillement. Ce pont fera l'objet d'une surveillance minutieuse de la part de l'occupant allemand qui redoute la destruction des voies par les résistants.

Le 28 Août 1944, en quittant définitivement Libourne, l'occupant n'hésite pas à dynamiter les ponts de la ville pour couvrir sa fuite vers Royan et ralentir la progression des alliés. Très ébranlé lors de cet épisode, le pont sera néanmoins réparé et remis en service après la Libération. Aujourd'hui électrifié, il permet toujours le passage de nombreux trains y compris celui de certains TGV.

Pont des chemins de fer : Développements internet

Mis au point en Angleterre dans les années 1810, le transport ferroviaire se développe en France sous le règne de Louis Philippe (1830-1848). Son gouvernement favorise la constitution de sociétés privées chargées de construire et d'exploiter les premières lignes de chemins de fer. Outre les capitaux nécessaires, elles bénéficient des services d'ingénieurs compétents et de privilèges facilitant le tracé des lignes.

Libourne et la carte des transports

Tout au long de son histoire, Libourne a bénéficié d'une position avantageuse sur la carte des transports.

Jusqu'à la fin du 19ème siècle, les transports fluviaux, grâce à l'Isle, à la Dordogne, ainsi qu'au déboucher maritime que constitue l'estuaire de la Gironde, construisirent la prospérité commerciale de la ville.

Au 18ème siècle, Louis XV et son ministre Trudaine dotent la France d'un réseau routier performant. Apparaissent alors les routes royales au tracé normalisé. Parfaitement entretenues, elles deviendront les routes nationales qui relient les grandes villes du Pays. Libourne se trouve sur le tracé de la route de Bordeaux à Paris et de la route de Bordeaux à Lyon. La construction de ponts routiers à Bordeaux et à Libourne, entre 1811 et 1824, parachèvent le plan Trudaine.

A partir de 1838, commence la construction du chemin de fer vers Bordeaux avec un premier segment entre Paris et Orléans. Au fil des ans, cette ligne sera prolongée et atteindra Bordeaux en 1852. Sur cet itinéraire, Libourne possède alors l'avantage d'être desservie par tous les modes de transports utilisables au 19ème siècle.

La construction du pont des chemins de fer de Libourne.

Le passage du chemin de fer à Libourne, avec le franchissement de la Dordogne et des marais de la palus d'Arveyres, avait imposé aux ingénieurs des Ponts et Chaussées de résoudre un certain nombre de difficultés. Il s'agissait de jeter un pont sur les eaux d'une rivière puissante, large de plus de 200 mètres, soumises aux marées et dont le lit est constitué 19 mètres d'épaisseur de vases. Il fallait également construire un viaduc de plus d'un kilomètre de long à travers les marais.

Les techniques de construction employées furent identiques à celles mises en œuvre 20 ans auparavant pour la construction du pont routier.

Des pieux de bois furent enfoncés à travers la vase, jusqu'au « bon sol » suffisamment stable pour supporter le poids des maçonneries. Sur ces pieux, des caissons remplis de pierres, furent installés. Cet ensemble forme les fondations de chacun des piliers sur lesquels les voûtes sont enfin construites.

Quatre années furent nécessaires, entre 1846 et 1850 pour l'édifier. Pour construire ce pont et les autres ouvrages d'art sur lesquels circulent les trains, notamment le viaduc des Cent Arches qui domine le marais central de la palus d'Arveyres, plus de 1000 ouvriers travailleront à Libourne avant de poursuivre le chantier jusqu'à Bordeaux. Ils représentent une grande diversité de métiers : tailleurs de pierre, maçons, manœuvres, terrassiers, charpentiers, pontonniers, et forgerons….

En 1852, Napoléon III inaugure l'un des derniers tronçons de la ligne Paris Bordeaux. A l'occasion du passage du train impérial. Libourne avait tout prévu pour une escale. Le train s'arrêta. Napoléon III en descendit et fut accueilli dans la gare par les autorités, mais il n'alla pas plus loin. Il poursuivit son voyage vers Bordeaux, à la grande déception des Libournais. Ce qui n'empêcha pas la complète mise en service de la ligne à partir de 1854. A cette époque, il fallait compter 12 heures pour rejoindre Paris depuis Bordeaux. Un progrès considérable au regard des nombreuses journées de diligence que réclamait auparavant un tel voyage.

Dans les années qui suivirent, l'ouverture des réseaux secondaires fit de la gare de Libourne un lieu important de passage tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Elle assume toujours ce rôle. Elle devient aujourd'hui un pôle d'échange multimodal au cœur de la diversité des modes de transports contemporains, collectifs ou individuels.

1944 : le pont saute

A la signature de l'Armistice, le 21 juin 1940, Libourne, proche de la façade Atlantique, se retrouve en Zone Occupée. Les allemands investissent la ville, le 25 juin.

Des réseaux de résistance se constituent, leur action sera particulièrement importante à l'été 1944. Ils contribueront grandement au départ de l'occupant à Bordeaux et à Libourne.

Pendant l'occupation, l'armée allemande redoute les actions de sabotage sur les lignes de chemin de fer, en particulier sur le pont de Libourne et le viaduc des Cent Arches devenus des points stratégiques. Pour assurer leur surveillance, ils organisent des postes de garde à proximité. Afin d'améliorer cette surveillance dans les semaines qui précédent la Libération, alors que la pression des résistants augmente, des civils sont finalement réquisitionnés à raison d'un homme tous les cent mètres.

Paradoxalement, ce sont les allemands eux-mêmes qui détruiront les ponts de Libourne en 1944. Après une première tentative avortée de départ, le 26 Août, l'occupant mine les ponts de la ville. Son départ définitif se déroule dans la soirée du 28. Talonné par la Résistance, pour couvrir l'évacuation de ses troupes et ralentir une éventuelle poursuite, il n'hésite pas à faire sauter les trois ponts qui franchissent les rivières à Libourne. Le pont des chemins de fer est le plus touché, cinq de ses neuf arches sont détruites.

Reconstruit après cet épisode, les structures du pont font toujours l'objet d'un contrôle et d'un entretien techniques importants. Cependant, malgré ses 170 ans et tant de vicissitudes, cette remarquable réalisation des ingénieurs des Ponts et Chaussées continue aujourd'hui encore à assurer le franchissement de la Dordogne par de nombreux trains parmi lesquels figurent depuis 1990 des TGV, des trains à grande vitesse.

HOTEL DE VILLE
42 place Abel Surchamp
33500 Libourne

HORAIRES :
8h30 > 12h30
13h15 > 17h