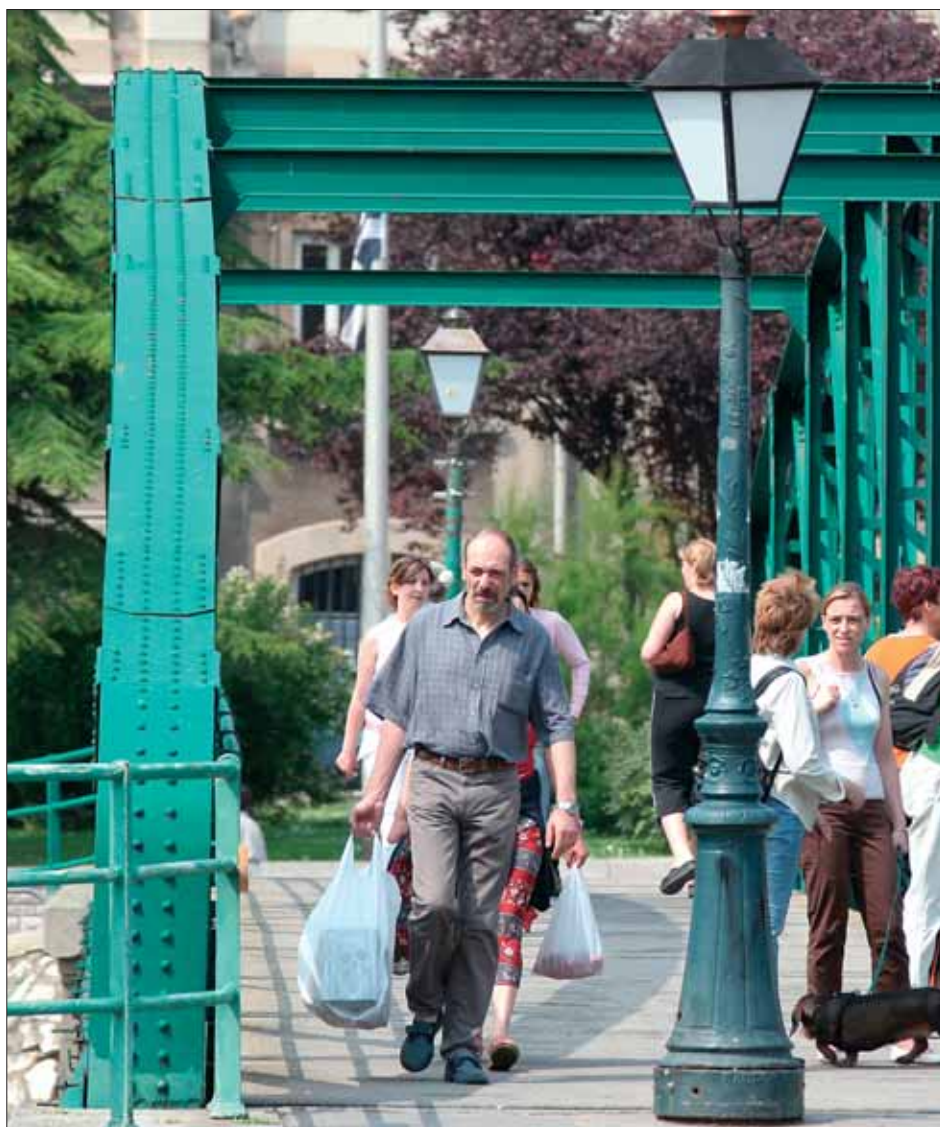


Patrimoine

Des ponts pour relier les

Traversée par plusieurs canaux et bassins, Dunkerque compte 80 ponts inscrits comme autant de traits d'union entre ses quartiers. De l'antique batardeau aux ponts de la Citadelle, pour une histoire écrite au fil de l'eau.

On les emprunte tous les jours sans même parfois s'en rendre compte, ils font tellement partie du paysage. Et pourtant, on serait bien embarrassé s'ils n'étaient pas là car l'agglomération dunkerquoise est morcelée par une toile d'araignée de canaux et de watergangs. Après guerre, les Dunkerquois ont multiplié les démarches auprès des plus hautes instances de l'État pour que les ponts détruits soient reconstruits au plus vite. Peu à peu, les quartiers ont à nouveau été reliés et l'activité économique a pu se développer. Trois décennies après la reconstruction des ponts Emmery et des Bains sur le canal exutoire, la Communauté urbaine désenclavait la Citadelle en construisant trois nouveaux ouvrages : le pont de la Bataille du Texel vers le futur quartier du Grand Large, le pont de l'Université sur le pertuis d'Amont en direction de la chaussée des Darses et le pont de la Citadelle sur le pertuis de la Marine, aux abords de l'Hôtel communautaire.



La passerelle Saint-Martin pour un accès direct en centre-ville

Un nouveau pont à la Samaritaine

La ville de Dunkerque compte à elle seule quelque 80 ponts et passerelles gérés par la Communauté urbaine (le pont du Texel), la Ville (la passerelle Saint-Martin), le Département (le pont du Chapeau Rouge à Rosendaël), le Port autonome (le pont du Môle 2) ou encore l'État (les ponts Europe et

Saint-Martin par exemple), et ce sans compter les ponts ferrés qui relèvent du Réseau ferré de France (RFF). Tout dépend en fait à qui incombent les voiries reliées par l'ouvrage. Si la Communauté urbaine a procédé, ces dernières années, à la réfection des garde-corps du pont Emmery et du pont des Bains, imitée par les

services de l'État pour le pont Saint-Martin, elle sortira de ses cartons, ces prochains mois, plusieurs dossiers de plus grande envergure. Ainsi, la fin de cette année 2006 sera marquée par le lancement du chantier de rénovation du pont de la Samaritaine entre Dunkerque et Saint-Pol-sur-Mer. L'ouvrage sera élargi ; il

quartiers



Le batardeau : un lien historique entre la Basse Ville et le Jeu de Mail.

proposera de vrais trottoirs et une piste cyclable. À la même période, la CUD installera une passerelle au-dessus de l'ancienne RN1, entre la rue de la Concorde à Petite-Synthe et la ZAC des Jardins à Saint-Pol-sur-Mer, qui sera réservée aux piétons et aux cyclistes. Cette année 2006 sera également synonyme d'étu-

des. La première d'entre elles concerne la structure appelée à remplacer, courant 2007, la passerelle et le pont qui surplombent la voie ferrée et l'écluse Jean Bart, entre Saint-Pol-sur-Mer et le quartier du Lapin Blanc à Petite-Synthe. La seconde a pour objet le doublement du pont des Coopérateurs à la lisière de

la Basse Ville et du Jeu de Mail avec, ici également, un lancement des travaux programmé en 2007.

⇒ Suite page 28

Histoire de ponts

⇒ Le pont Rouge

Situé sur le canal de Bergues, il est l'entrée principale de la ville donnant sur la rue de Paris. Il a été réédifié en maçonnerie entre 1745 et 1747, en remplacement d'un ancien pont en charpente de bois. C'est aujourd'hui encore le plus ancien pont encore en activité, même s'il a connu des améliorations au cours du XX^e siècle.

⇒ Le pont Royal

L'actuel pont Royal, situé près de la place Vauban, donnait autrefois sur une porte d'entrée de ville - la porte Royale - qui débouchait sur la rue du même nom. En 1835, l'ancien pont-levis fait place à un pont de maçonnerie qui sera à nouveau transformé en 1908, puis à la reconstruction.

⇒ La passerelle Saint-Martin

En 1821, un petit pont de bois est créé sur le canal de jonction, entre l'entrepôt des douanes et le quai au Bois. La Ville ne pouvant financer les travaux, c'est l'entrepreneur qui prend en charge les frais de construction, en contrepartie d'un droit de péage perçu pendant vingt et un ans. Le pont vieillit rapidement et est reconstruit en 1851, toujours en bois. Il faudra attendre l'année 1907 pour que le bois laisse la place au métal sur ce que d'aucuns appellent la passerelle de la douane.

⇒ Le pont Saint-Martin

Construit par la Ville et l'État en 1876 dans le prolongement de la rue du Canal de Bergues, à un endroit appelé populairement « reek à voleurs », ce pont métallique a contribué à désenclaver le quartier. Il a été reconstruit en 1970 par le service des ponts et chaussées avec une participation de la CUD.

⇒ Le batardeau en Basse-Ville

La porte d'eau de la rue de Lille a été édifée en 1845 sur le canal de Bergues. Elle est le dernier vestige du mur de fortifications qui entourait Dunkerque jusqu'à la fin des années 1920. Le but d'une porte d'eau est de protéger une entrée de ville se faisant par une voie d'eau (ici un canal), comme une porte de ville le fait pour une route. Elle faisait partie d'un ensemble de trois portes d'eau construites sur le même plan, celle-ci sur le canal de Bergues (porte de Lille), une



autre sur le canal de Bourbourg (porte de Bourbourg), une troisième sur le canal de Mardyck (porte de Calais). Ce mur doté de meurtrières enjambait le canal par deux arches équipées de grilles que l'on fermait la nuit. Ces deux dernières ont disparu. Considérée comme moyen de communication entre la Basse Ville et le Mail, la porte d'eau de la rue de Lille sera préservée des coups de pioche des démolisseurs.

⇒ Le pont à Curé

De part et d'autre du canal de Mardyck, le hameau du Tornegat (le berceau de Saint-Pol-sur-Mer) et le village de Petite-Synthe se développent parallèlement. Déplorant les difficultés que les habitants du Tornegat rencontrent pour se rendre au centre du village, le curé de Petite-Synthe fait construire un pont en 1842 afin de créer un trait d'union entre les deux parties de sa paroisse. Une seconde version du pont, l'actuelle, métallique cette fois, est édifée en 1892 entre Petite-Synthe et Saint-Pol-sur-Mer.

⇒ Le pont des Bains

Construit en 1909-1910, celui que l'on appelait autrefois le pont de la porte des Dunes, a remplacé un simple pont en charpente. Il avait été rapidement élargi pour y poser deux



lignes de tramway en plus de la chaussée centrale qui débouchait sur l'avenue des Bains. Détruit pendant la guerre, il a été reconstruit dans un positionnement un peu différent de manière à se présenter dans l'axe de l'avenue Faidherbe prolongée. Le pont des Bains a repris du service en 1964, à une époque où l'espace dévolu au LAAC était recouvert de baraquements.



1



2



3



4

1. Le pont Carnot, entre les Glacis et la Victoire sur le canal exutoire.
2. Le pont de l'Université en Citadelle.
3. Le pont à Curé à Petite-Synthe.
4. Le pont des Bains en direction de la station balnéaire.

⇒ Trois ponts « Meccano »

Le pont Carnot a été le premier des trois ponts verts à être remis en service à l'été 1952 entre la place de la Victoire et les Glacis. En fait, une partie du pont, celle qui n'a pas été déchiquetée par le dynamitage opéré par l'occupant, a été relevée. Elle a été complétée par un tronçon neuf préfabriqué. Les années 1955-1956 ont été les an-

nées des ponts puisque plusieurs importants ouvrages ont été mis en chantier, dont le pont de Rosendaël situé entre le stade Tribut et l'actuelle caserne des pompiers, et celui des Quatre-Écluses pour une liaison Dunkerque-Belgique. Ces trois ponts « Meccano » boulonnés et rivetés datant du début des années 1930 ont été reconstruits à l'identique. En juillet 1957, le vieux pont de

bois qui assurait provisoirement la liaison routière Dunkerque-Rosendaël était ainsi remplacé avantageusement par un nouvel ouvrage en acier large et très roulant. Un an plus tard, ce sera au tour du pont des Quatre-Écluses de reprendre du service. ♦