

EXTRAIT

REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

CONSEIL MUNICIPAL.

Séance Extraordinaire du 8 Décembre 1843.

Présidence de M. LETTRÉ, Maire. — M. BIZET, Secrétaire.

La séance est ouverte à six heures du soir.

Il est donné lecture des arrêtés de M. le Sous-Préfet, portant les numéros 511 et 512, sous les dates des 4 et 5 décembre courant, lesquels autorisent la réunion du conseil pour délibérer sur :

1^o Le projet de Pont de Brest à Recouvrance ; 2^o etc.

M. MICHAUX, rapporteur de la commission chargée d'examiner le projet de Pont

(2)
entre Brest et Recouvrance, communique au conseil le travail étendu auquel il s'est livré ; il prend la parole et s'exprime en ces termes :

Messieurs,

Dans votre séance du 3 novembre dernier, M. TRETSCHLEN vous a soumis un nouveau système de Pont, dont il est l'auteur, et qu'il propose d'établir sur la Penfeld, pour relier les deux parties de la ville.

Vous avez accueilli avec empressement cette communication, et vous avez immédiatement nommé une commission chargée d'étudier le nouveau projet, d'abord sous le point de vue des conséquences qu'il pourra avoir pour la ville, ensuite sous celui des objections que pourrait faire à son exécution la marine ou la guerre ; enfin, dans le but d'examiner les voies et moyens à employer pour son établissement, et la marche à suivre, par l'administration municipale, pour en saisir régulièrement l'autorité supérieure, en abrégant, autant que possible, les lenteurs qu'éprouvent toujours l'examen et la mise à exécution de pareils projets.

Pour accomplir sa mission, votre commission a cru devoir se poser les questions suivantes :

1^o Quels sont les avantages, pour la ville, d'un pont de Brest à Recouvrance ?

2^o Quels avantages les diverses administrations publiques retireront-elles de cette création ?

3^o Quelles conditions doit réunir un pont, pour résister à toutes les objections soulevées jusqu'à ce jour par l'administration de la marine contre une semblable voie de communication ?

4^o Quelles charges seront imposées à la ville par cette création, et quels seront les voies et moyens pour y arriver ?

5^o Quelle marche devra-t-on suivre pour saisir, le plus promptement possible, les diverses administrations qui doivent être appelées à statuer sur cette question ?

Sur le premier point, il y a peu de choses à dire ; les avantages de l'établissement d'un pont entre Brest et Recouvrance sont tellement évidents, tellement sentis de tous, qu'il est presque inutile de s'arrêter à cette question.

En effet, comment ne pas comprendre qu'une cité, dont la population réelle, jointe à la population flottante, roule entre quarante-cinq et cinquante mille âmes; cité séparée par un bras de mer en deux parties à-peu-près égales, n'éprouve pas le besoin d'établir une communication sûre, facile, commode et praticable en tout temps, entre les deux sections.

C'est, cependant, ce qui manque complètement à Brest.

Avant de retracer à grands traits les inconvénients graves qui résultent, pour les habitans des deux rives, de cet état de choses, il convient, sans doute, de rappeler succinctement la position du port de commerce et les recherches qui ont été précédemment faites pour y jeter un pont.

La ville de Brest est séparée par le port de commerce, en deux parties à-peu-près égales, qui sont Brest proprement dit, et Recouvrance.

Ces deux parties ne communiquent entre elles qu'au moyen de bacs, affermés au profit de l'état, moyennant la somme de douze mille deux cent cinquante francs.

Le côté de Brest borde le chenal, en partant de la place de l'ancienne intendance jusqu'à la grille de la mâture, dans une longueur de deux cent dix mètres; les quais de Recouvrance ont un parcours de deux cent quatre-vingts mètres; ils vont de la grille des vivres à celle de l'arsenal.

Par suite de la disposition des établissemens de la marine, les quais ne sont pas entièrement placés vis-à-vis l'un de l'autre, celui de Brest ne correspond à celui de Recouvrance que dans les deux tiers environ de son étendue.

Il faut donc, de toute nécessité, que le pont à établir entre Brest et Recouvrance parte de l'un des quais à l'autre, et comme, dès-lors, il doit se trouver en aval de tous les établissemens de la marine, il faut qu'il laisse un passage libre aux vaisseaux de tous rangs; cette exigence impérieuse, dans l'intérêt de la marine royale, a tellement compliqué la question, qu'elle a été la cause de la non-admission de tous les projets proposés jusqu'à ce jour.

Le premier fut un pont de bateaux, présenté en 1831 par un architecte de la ville; ce projet, étudié avec soin par le conseil général des ponts-et-chaussées et par la commission mixte, fut repoussé, d'abord parce que l'on pensait qu'il était de nature à entraver la célérité que doivent avoir toujours les opérations de la marine militaire, puis par d'autres considérations, puisées dans la connaissance des faits

qui ont amené la suppression du pont de bateaux de Rouen, remplacé par un pont suspendu avec une ouverture praticable au milieu, donnant accès aux bâtimens mâtes.

Plus tard, il fut question d'un pont, porté sur des piles fondées dans le chenal, et ayant une arche mobile, dans le genre de celle du bassin d'Anvers. Ce projet souleva aussitôt les objections les plus graves, basées sur l'inconvénient qu'il y aurait à établir dans le chenal des constructions qui, en le rétrécissant, pourraient changer la direction et la force des courans, et amener des attérissemens qui seraient de nature à entraîner les conséquences les plus graves pour le port. Ces objections étaient tellement sérieuses, que toutes considérations durent céder devant elles, et l'on abandonna le second projet comme le premier.

Enfin, au commencement de 1836, les habitans de Recouvrance, frappés de plus en plus des obstacles qu'ils éprouvaient dans leurs communications avec Brest, adressèrent à Son Excellence le Ministre de la marine, une pétition et un mémoire pour obtenir l'établissement d'un Pont.

Le Ministre de la marine, frappé des considérations développées dans le mémoire (que nous regrettons vivement de n'avoir pu nous procurer), invita, par dépêche du 22 Juin 1836, M. l'Amiral, préfet maritime, à faire étudier de nouveau la question. Ce fut par suite de cette dépêche, que M. le directeur des travaux hydrauliques présenta un avant-projet de pont suspendu qui, partant du bastion Sourdéac, allait joindre le quai de Recouvrance un peu au-dessus de la cale de passage, et donnait issue aux vaisseaux de tous rangs, au moyen d'un canal latéral. Ce projet, dont la réalisation ne devait coûter que 1,400,000 francs, en y comprenant les expropriations imposées à la ville, répondait, sous tous les rapports, aux convenances que pouvait réclamer la cité. Il aboutissait, par ses deux extrémités, aux quartiers les plus importants; il se rattachait aux quais du commerce, par des escaliers qui établissaient une communication facile, entre les abords du pont et les parties basses de la ville.

Il est vivement à regretter que la seule objection opposée par la marine, basée sur ce que le canal latéral ne pouvait donner passage aux vaisseaux de premier rang, que pendant quelques heures de marée, ait semblé assez puissante pour arrêter l'exécution d'un projet qui avait vaincu avec bonheur toutes les difficultés du problème, et qui, sans cela, conciliait heureusement les exigences du service de la marine avec les intérêts de la ville.

Le rapide exposé que nous venons de faire des efforts tentés, dans ces derniers

temps, pour établir un pont entre Brest et Recouvrance, en prouve assez toute l'utilité et l'importance qu'on y attache.

En effet, Messieurs, pour la population de Recouvrance composée d'environ douze mille habitants, la nécessité d'un pont est absolue; tous les grands établissemens d'instruction sont sur la rive gauche; Recouvrance ne compte que des écoles d'enseignement élémentaire, tandis que, du côté de Brest, se trouvent placés le Collège-Joinville, l'école supérieure, le cours de dessin fondé par la marine, l'école d'hydrographie, les cours qui se font à l'hôpital de la marine, où l'on enseigne la physique, la chimie, la minéralogie, sciences indispensables maintenant, dans presque toutes les professions, et dont tout homme, possédant une instruction complète, doit au moins connaître les premiers élémens; la bibliothèque de la marine, celle de la commune, sont également de ce côté de la ville.

Cependant, les habitans de l'autre rive supportent une partie des charges communales, imposées pour plusieurs de ces beaux établissemens, et ils n'en peuvent jouir que d'une manière très imparfaite, obligés qu'ils sont, pour envoyer leurs enfans aux écoles publiques de leur faire traverser le port, dans des bacs toujours dangereux pour l'enfance abandonnée à elle-même, souvent impraticables pour tout le monde.

Si les moyens d'instruction ne se trouvent qu'à Brest, il en est de même pour les secours que réclame le corps: l'hospice civil, les hôpitaux de la marine et de la guerre, sont encore de ce côté; cependant, une nombreuse garnison est à Recouvrance, et la moitié de la population de cette partie de la ville a droit aux hôpitaux ou à l'hospice, les uns à cause de leur indigence, les autres comme serviteurs de l'État. Or, Messieurs, vous savez tous avec quels dangers les malades et les blessés sont transportés à Brest, lorsqu'il faut traverser le port et embarquer les cadres dans les bacs; dernièrement, un malheureux, blessé sur les chantiers de l'État, eut encore deux membres fracturés par la chute qu'il fit du cadre où il était, au moment où on cherchait à le placer dans le bateau de passage.

Ce n'est pas d'aujourd'hui que l'on a compris le danger d'un pareil passage; aussi, un de nos premiers magistrats, M. Le Gac de l'Armorique, qui administrait la communauté en 1692, il y a un siècle et demi, fit don au côté de Recouvrance, du terrain sur lequel a été bâti l'hôpital depuis converti en atelier de charité. Le principal motif de la donation était tiré du danger, déjà éprouvé, de la translation des blessés d'une rive à l'autre. « Nous demandons aux pauvres et aux blessés, l'honneur d'être leurs fondateurs, » disaient, dans un langage sublime d'humilité chrétienne, Monsieur,

et Madame Le Gac de l'Armorique. Cependant, à cette époque, il existait à Recouvrance des communautés religieuses qui prêtaient appui aux malheureux, appui qui ne doit pas leur faire défaut sous la civilisation moderne.

A Brest, le danger d'embarquement et de débarquement est bien plus grand que sur une rivière, quelque fort qu'en soit le courant. Toutes les fois que la mer est clapotense, il y a un remous de marée aux cales de passage, qui imprime aux bateaux un mouvement ascendant et descendant qui rend extrêmement difficiles et dangereuses l'entrée et la sortie des bateaux.

C'est encore du côté de Brest qu'il faut aller chercher la justice; les tribunaux civil et du commerce, la cour martiale, le prétoire de la justice de paix sont dans cette partie de la ville.

Il en est de même pour tout ce qui se rattache aux administrations.

La recette générale, la caisse des dépôts et consignations, les bureaux des receveurs des contributions, la caisse du payeur du département, la caisse d'épargnes, les bureaux des hypothèques et de l'enregistrement, la direction des douanes et tous les bureaux, ceux de la régie des contributions indirectes, le mont-de-piété, la préfecture maritime, la caisse des invalides, le bureau des fonds de la marine, le bureau des revues et des armemens, le syndicat des gens de mer, la sous-préfecture de l'arrondissement, la mairie enfin (car Recouvrance ne possède qu'une succursale pour les actes de l'état-civil): tous ces établissemens sont à Brest; les nombreux habitans de Recouvrance ont besoin de les fréquenter tous les jours; ils ne le font qu'à grand'peine, entravés qu'ils sont par les difficultés du passage en bacs, difficultés qui s'accroissent encore de la manière la plus onéreuse pour la classe peu aisée, lorsque le temps devient mauvais et le passage moins fréquenté; car le batelier ne traverse que lorsqu'il a douze personnes dans son bac, ou que l'une d'elles paie le prix entier du voyage, ce qui est impossible aux malheureux; alors ils perdent beaucoup de temps, et c'est un sacrifice d'une autre nature qui leur est imposé par le régime du système actuel.

L'absence d'un pont ne se fait pas moins sentir pour les affaires commerciales; les marchandises qui arrivent de l'intérieur, par la voie de terre, ne sont rendues à Recouvrance qu'avec un surcroît considérable de frais sur les prix du roulage, et la translation d'une rive à l'autre ne s'effectue pas sans dangers, lorsqu'il s'agit d'objets lourds ou fragiles.

Quand il y aura un pont, ce grave inconvénient disparaîtra ; le camion du roulage transportera les colis jusqu'à la porte du destinataire.

Enfin, il n'est pas jusqu'aux sentimens religieux, qui ne puissent rencontrer, dans leur accomplissement, des entraves, par la difficulté du passage, puisque la seule église du culte réformé est à Brest. Le luthérien, près de rendre le dernier soupir, peut mourir sans avoir la consolation que son corps, avant d'aller au champ de l'éternel repos, recevra, dans le temple, les dernières cérémonies de son église.

Mais, si pour le Recouvrançais la création d'un pont est une nécessité impérieuse, le besoin ne s'en fait pas moins vivement sentir aux habitans de Brest, resserrés dans l'enceinte des fortifications. Aucune création industrielle, exigeant un espace un peu large, ne leur est possible maintenant ; tous les terrains qui servaient autrefois de chantiers sont couverts d'édifices, et, cependant, la population a pris un tel accroissement, que les loyers se sont élevés, depuis quelques années, à un prix si exorbitant, qu'il a atteint celui des plus grandes villes de France.

L'indemnité de logement, accordée depuis quelque temps aux employés de la marine, n'a pas été pour eux une compensation suffisante au mal que nous signalons. Cet accroissement d'émolumens est plus qu'absorbé par les augmentations de toute nature, que les denrées de première nécessité ont subies à Brest.

La création d'un pont atténuerait très sensiblement cet état de choses. Recouvrance, dont deux sixièmes de la surface sont encore sous champs, dont trois autres sixièmes ne sont couverts que par des masures, verrait bientôt s'élever de toutes parts des maisons spacieuses et commodés ; les employés du gouvernement, pouvant s'y rendre en tout temps avec sécurité et promptitude, iraient y chercher des habitations dont le prix serait en rapport avec la position que leur fait l'État.

Les spéculateurs y trouveraient aussi de vastes terrains pour y créer des établissemens industriels, dont le besoin se manifeste dans notre département.

Enfin, le vaste et fertile pays, qui se déroule derrière Recouvrance, prendrait une face nouvelle ; les routes de grandes communications dont on l'a doté dernièrement, et dont la ville de Brest a payé la plus grande partie, recevraient un complément d'exécution par le pont, qui mettrait les communes du Conquet, de Plougonvelin, de Loc-Maria, de Plouzané et de Saint-Pierre, en rapport avec le reste de l'arrondissement, dont elles sont en quelque sorte isolées.

Maintenant, si nous examinons la question sous le point de vue des avantages qu'elle peut offrir à l'administration de la marine, nous reconnaitrons qu'ils ne sont pas moins sérieux que ceux que nous avons précédemment signalés.

Les manutentions de la marine et de la guerre sont du côté de Recouvrance ; quelque temps qu'il fasse, les troupes casernées à Brest sont obligées d'aller chercher leur pain sur la rive droite. Souvent elles ont été exposées à des dangers, quelquefois même elles ont éprouvé des sinistres.

Les troupes de la marine sont casernées des deux côtés de la ville ; les marins, les artilleurs, les ouvriers d'état habitent Recouvrance ; l'infanterie de marine et la gendarmerie sont logées à Brest.

Or, il peut se présenter des cas où il faille, au premier coup de la générale, faire passer tous les hommes d'une rive à l'autre : que ce cas se présente la nuit par une bourrasque d'équinoxe, où toute communication est en quelque sorte interdite, l'absence d'un pont ne pourra-t-elle pas être la cause d'événemens tellement graves, que la pensée recule devant leurs conséquences ?

Ce n'est point une hypothèse pour le besoin de l'opinion que nous soutenons. Nous ne sommes que trop dans la réalité. Qu'on se rappelle l'incendie de la salle d'armes et des magasins d'artillerie !.... Le feu prit à huit heures et demie du soir ; près d'une heure s'écoula avant que les secours ne fussent organisés. Il fallut le temps de prendre les chaloupes, amarrées aux postes, pour donner passage aux hommes. L'air était calme, la soirée peu avancée, personne n'était encore couché ; cependant, toutes ces circonstances favorables n'empêchèrent pas de perdre cinquante minutes en préparations, malgré l'ordre parfait et les consignes sévères qui règnent dans le port, malgré l'admirable prévoyance de M. le directeur des mouvemens du port, sa fermeté et le zèle qu'il apporte dans ses fonctions. Si ce malheureux événement avait eu lieu à deux heures du matin, par une tempête poussée par des vents de sud-ouest, les secours et les ordres ne seraient arrivés qu'avec une extrême lenteur, et la France, au lieu de perdre quelques millions, pouvait voir s'anéantir le plus beau port du royaume.

On ne peut dire quelles eussent été les conséquences d'une semblable catastrophe, arrivant en février 1832 !... On ne peut nier qu'un pareil événement ne soit encore possible, et ne puisse se reproduire dans les circonstances les plus défavorables.

On ne peut nier que les grands établissemens métallurgiques, créés depuis quelques années à Recouvrance, n'aient augmenté les dangers d'incendie.

On ne peut nier que la cayenne et la caserne d'artillerie renferment, par moment, si peu de monde, qu'il faudrait, de toute nécessité, dans beaucoup de cas, diriger les hommes de Brest sur Recouvrance.

On ne peut nier, enfin, que le seul moyen de les conduire promptement sur le lieu du sinistre ne soit un Pont.

Nous sommes donc autorisés à conclure qu'à moins d'empêchemens insurmontables pour les mouvemens du port, la marine est intéressée, comme la Ville, à la création d'un Pont suspendu.

Quant aux avantages que recueillera l'administration de la guerre, d'une pareille création, ne devrait-on pas se borner à rappeler que l'illustre maréchal Vauban, après avoir tracé les fortifications de Brest et de Recouvrance, écrivait que le système de défense ne serait complet qu'autant qu'il y aurait un pont mettant en communication les deux parties de la ville.

Cette opinion, qui à elle seule fait loi, a été corroborée depuis par l'avis de tous les ingénieurs militaires et de tous les officiers d'artillerie qui ont visité Brest.

On sait que l'administration de la guerre a reconnu, depuis long-temps, que pour assurer la défense de Brest, du port, de la rade et leurs dépendances, il est nécessaire de créer une route stratégique, praticable aux voitures, à l'artillerie, et allant de Brest à Bertheaume, en longeant la rade, le goulet, passant par le Portzic et le fort Maingan; cette route ne peut être utile et n'est exécutable qu'autant qu'il y aura un pont entre Brest et Recouvrance; aussi, l'établissement de l'une n'a pas été séparée de celui de l'autre, dans la pensée de MM. les ingénieurs.

Mais, si le besoin de pareilles créations était reconnu, alors qu'on n'avait à redouter que les bâtimens à voile, l'urgence en est devenue bien plus grande depuis que, par les bateaux à vapeur, les descentes peuvent s'opérer beaucoup plus promptement, presque sur tous les points du littoral. La défense doit donc pouvoir se porter avec la même célérité, partout où elle est nécessaire, et couvrir les positions militaires aussitôt qu'elles sont menacées.

Nous résumant, nous dirons avec assurance, sans crainte de rencontrer des contradicteurs, la création d'un Pont entre Brest et Recouvrance est réclamée par les intérêts généraux de la ville et du département, comme par ceux des administrations de la guerre et de la marine.

Passant à la troisième question que s'est posée votre commission : quelles conditions doit réunir un Pont, pour résister à toutes les objections soulevées jusqu'à ce jour, par l'administration de la marine, contre une semblable voie de communication ?

Nous les avons résumées ainsi :

Premièrement, il faut que le Pont n'entrave, en aucune manière, la célérité des opérations de la direction des mouvemens du port, qui doivent s'exécuter avec la même facilité, par toutes les embarcations et bateaux de servitude, que s'il n'existait pas de pont ;

Deuxièmement, il faut que les vaisseaux de premier rang puissent longer le port, en conservant leurs mâts de hune guindés ;

Troisièmement, il faut encore que l'inappréciable avantage que possède le port de Brest d'être constamment accessible à toutes les heures de la marée, lui soit précieusement conservé ;

Quatrièmement, il faut, enfin, qu'aucune pile, aucune fondation, pouvant modifier les courans, ne soit établie dans le chenal.

Ces quatre conditions sont toutes de rigueur ; elles ont été la base de toutes les objections faites par MM. les ingénieurs et officiers militaires de la marine, contre les projets qui leur ont été présentés jusqu'à ce jour.

Il faut, conséquemment, que le pont de M. TRITSCHLER ne soit en opposition avec aucune d'elles, sinon il doit être abandonné immédiatement. Examinons donc le projet de M. TRITSCHLER, et voyons s'il répond aux exigences que nous avons signalées :

Nous avons fait connaître plus haut, la disposition du port de commerce et celle de ses quais.

Le projet de M. TRITSCHLER consiste à y établir, à la hauteur des points culminans des rives élevées à 14 mètres 50 centimètres, deux ponts fixes en maçonnerie de moellons et pierres de taille, reliés à un pont suspendu à un arc en fonte traversant le chenal ; au milieu de ce pont suspendu est un passage de 20 mètres de longueur, rendu libre aux navires chaque fois qu'ils s'y présenteront.

L'axe du pont est placé du côté de Recouvrance, à sept mètres de distance de la clôture du port, il arrive perpendiculairement à la direction du chenal, jusqu'à la rencontre de l'angle saillant des maisons n^{os} 32 et 34 du quai Tourville.

Le choix de ces emplacements a l'avantage, comme dans le projet de 1836, de mettre en communication les voies les plus centrales des deux parties de la ville, puisqu'au moyen des nouvelles rues qu'il faudra nécessairement ouvrir, il reliera la rue de Siam à la rue de la Porte.

Le tablier du pont suspendu, placé à quinze mètres du niveau de la haute mer, réunit d'abord la première condition que nous avons posée, celle de ne gêner en aucune manière le service des embarcations ni celui des bâtimens de servitude du port.

La courbe de suspension, toute en fonte et en fer forgé, est élevée à son point culminant de 53 mètres 50 centimètres au-dessus des plus hautes marées; elle laisse donc un libre passage aux vaisseaux de premier rang, conservant leurs mâts de hune guindés: le pont satisfait donc également à la seconde condition.

La troisième obligation est pareillement remplie, puisque rien n'est changé dans le chenal.

Enfin, les ponts en maçonnerie étant établis à un mètre de distance de l'arête des quais, il n'y a aucune fondation, aucune pile dans le chenal; ainsi se trouve encore accomplie la quatrième et dernière obligation.

Ainsi, le projet de pont de M. TRITSCHLER répond à toutes les exigences que l'administration de la marine a fait valoir dans l'intérêt de son service; il ne peut donc plus y avoir d'objections sérieuses sous ce rapport, contre l'établissement d'un pont, dont nous avons démontré déjà toute l'utilité.

Nous devrions peut-être donner ici une description détaillée du projet de M. TRITSCHLER, mais vous avez encore présent à l'esprit son mémoire à l'appui; les plans ont passé sous vos yeux; cet examen nous paraît donc inutile. Nous nous bornerons à vous faire remarquer que les deux ponts en maçonnerie seront traversés par deux larges voûtes donnant toute facilité à la circulation des quais; qu'ils seront garnis d'escaliers en granit, de 7 mètres de largeur, composés de 63 marches disposées en trois volées, destinées à mettre en communication les parties basses de la ville avec les abords du pont.

Nous croyons devoir dire aussi que la courbe de suspension, toute en fonte et en fer forgé, constitue l'invention de M. TRITSCHLER; l'idée en est complètement neuve et ne trouve point d'analogie dans tout ce qui a été construit jusqu'à ce jour.

Nous avons à examiner maintenant les charges qui résulteront pour la ville de cette création, et les voies et moyens à employer pour y arriver.



170. ANONYME
Le pont national offert pour la ville
d'un croquis, 1912
Grande carte postale
20 x 27
collection particulière
[On aperçoit en arrière-plan du pont ouvert,
rive gauche, la grande grue adossée en 1920,
et rive droite l'imposant bâtiment

170. VILMER
Vue du pont de Joinville sur la Rivière de
Bret et l'Annam, projet en 1846 par
M. Trischler fils, entrepreneur de
fortifications, 1843
Lithographie
27,5 x 54
made des beaux-arts de Brest