

# Histoire du Pont Transbordeur de Martrou

## Avant le Transbordeur

Autrefois le seul moyen de franchissement de la Charente était assuré par deux bacs, l'un à Soubise et l'autre à Martrou (Échillais). Cependant les conditions météorologiques et le phénomène de marée freinent la bonne marche de ces navettes.

C'est au XIX<sup>ème</sup> siècle que la construction d'un pont est envisagée pour répondre à la demande de la population. La difficulté technique est de trouver un système de pont qui n'entrave pas la navigation maritime. En effet de nombreux navires de la Marine empruntent à cette époque le fleuve Charente menant à l'Arsenal de Rochefort.

Plusieurs projets sont envisagés dont la construction d'un tunnel, mais ce fut finalement le projet de Pont à Transbordeur qui fut retenu en 1897.

## La construction du Transbordeur de Martrou

À la demande des autorités de Rochefort, Ferdinand Arnodin présente en avril 1888, son nouveau système de pont qui répond à toutes les contraintes du site. Le projet définitif est déposé en 1894.

Les travaux démarrent en mars 1898 et la construction du pont va durer 27 mois.

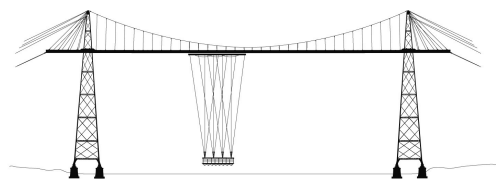
Les pièces métalliques du Pont Transbordeur sont préfabriquées dans l'usine d'Arnodin à Châteauneuf-sur-Loire et ensuite expédiées par chemin de fer à Rochefort. Les travaux débutent par le creusement des voies d'accès côté Échillais.

Deux massifs d'ancrages maçonnés sont construits de chaque côté de la Charente, un à Échillais et l'autre à Rochefort. L'entreprise rochefortaise Dodin va effectuer ces travaux. Simultanément on creuse les fondations pour les piles du Pont. Il faudra atteindre 19,50 mètres côté Rochefort et 8,50 mètres côté Échillais pour trouver un sol assez solide, capable de supporter les 700 tonnes de la structure.

Les quatre pylônes sont ensuite montés par les ouvriers de Ferdinand Arnodin en quatre mois et sept mois seront nécessaires pour installer le tablier.

Le Pont Transbordeur ,qui aura coûté 586 500 Francs, est livré au public le 8 juillet 1900 et **il est inauguré le 29 juillet 1900 !**

## Le Principe :



Le Pont transbordeur • Rochefort - Échillais

La nacelle est suspendue à un chariot à l'aide de câbles entrecroisés. Ce chariot se déplace le long de rails fixés au tablier. Le câble de traction s'enroule et se déroule du treuil à

tambour fixé au sol dans la machinerie côté Rochefort, il est entraîné le long du tablier par des poulies de renvoi.

L'énergie du treuil est fournie par deux génératrices entraînées par un moteur à vapeur, remplacé en 1927 par un moteur électrique.

### **Dimensions :**

#### ***\* Le Pont \****

Poids : 700 tonnes

Hauteur des pylônes : 66,25 mètres

Longueur du tablier : 175,50 mètres

Espace entre les piles : 129 mètres

Espace de quai à quai : 150 mètres

Longueur du tablier entre les deux pylônes : 139,75 mètres

Hauteur du tablier : 50 mètres au dessus des plus hautes eaux et 48,50 mètres de la pile au tablier

Largeur entre les poutres des rails : 8 mètres

#### ***\* La nacelle \****

Longueur : 14,60 mètres

Largeur : 11,60 mètres dont deux coursives de 1,70 mètres

#### ***\* Piles en maçonnerie (souterrain) \****

Rive gauche (Échillais) : 8,50 mètres de profondeur

Rive droite (Rochefort) : 19,50 mètres de profondeur.

### **Les grandes dates du Pont :**

1900 > Inauguration du Pont Transbordeur le 29 juillet.

1911 > Une charrette et ses bœufs sont tombés à la Charente, seul l'un des animaux regagne la rive.

1912 > L'aviateur Lucien Deneau passe sous le tablier avec son monoplane.

1913 > Un parachutiste saute du tablier. Il lui faudra effectuer deux sauts pour réussir son expérience.

1944 > Un soldat allemand fait sauter la nacelle.

1966 > Il sert de décor pour le célèbre film de Jacques Demy « Les Demoiselles de Rochefort »

1967 > Le 4 février à 12h, le Pont s'arrête de fonctionner. Il est remplacé par un pont à travée levante.

1976 > Il est classé Monument Historique.

1988 > Début de la restauration du Pont.

1994 > Le 18 septembre lors des Journées du Patrimoine le Pont Transbordeur reprend son service pour les piétons et les cyclistes.

2000 > Le Pont fête ses 100 ans.

2003 > Dans le cadre de l'aménagement des abords du Pont Transbordeur, le centre d'interprétation « La Maison du Transbordeur » ouvre ses portes sur la rive d'Échillais non loin du Pont.

Aujourd'hui la traversée se fait en 4min30 et la nacelle peut accueillir 100 personnes.

### **Le Pont Transbordeur : 67 ans de fonctionnement**

Dès son inauguration, la nacelle peut charger 9 voitures à collier et 50 piétons ou 200 piétons seuls. Il est de grande utilité pour les écoliers et les ouvriers qui traversent quotidiennement le fleuve. Les rotations sont fréquentes (une dizaine par heure), l'embarquement et le débarquement durent environ trois minutes. La traversée de la nacelle ne dure que 75 secondes.

#### **Le trafic du pont :**

Entre 1919 et 1920, la nacelle permet de faire passer 115 000 véhicules, 260 000 piétons, 675 000 cycles.

Entre 1929 et 1930, le trafic a doublé et la nacelle accueille 106 444 automobiles, 42 210 voitures attelées, 10 603 camions et 486 741 piétons.

De 1930 à 1960, le trafic routier passe de 160 000 à 470 000 voitures par an.

Dans les années 1960, la nacelle du Pont Transbordeur peut accueillir 12 voitures ; les autocars et les camions peuvent également l'emprunter. Cet axe routier reliant La Rochelle à Royan est de plus en plus fréquenté, notamment pendant les congés d'été. Les files d'attente pour accéder à la nacelle deviennent interminables, il faut parfois attendre plus de deux heures pour traverser.

Le mécontentement grandit au sein de la population. En 1961, les rochelais montrent leurs colères en défilant dans les rues de la ville. Les pouvoirs publics décident d'agir et c'est en 1967 que le pont à travée levante remplace le Pont Transbordeur. Le tablier de ce pont, en position basse pour le trafic routier, s'élevait pour laisser place à la circulation des bateaux sur le fleuve Charente. Cependant ce système a très rapidement montré ses limites en raison de l'importante circulation maritime vers les ports de Rochefort et de Tonnay-Charente. À chaque passage d'un cargo ou d'un voilier, la circulation routière est stoppée parfois plusieurs heures. Les autorités envisagent donc un nouveau moyen de franchissement qui permettrait au trafic routier et fluvial de cohabiter. En mars 1991 sera inauguré un nouveau pont : le viaduc de l'Estuaire de la Charente. Le pont à travée levante sera alors détruit la même année.

### **La sauvegarde du Pont Transbordeur**

À compter de sa fermeture le 4 février 1967, le Pont Transbordeur connaît une longue période d'indifférence. Il est laissé à l'abandon, n'est plus entretenu et se dégrade au fil des années. Les autorités sont déterminées à le détruire.

Le président de la Saintonge littéraire, Jacques Lamarre, lance alors une campagne de sensibilisation qui permet au Pont Transbordeur d'être classé Monument Historique en avril 1976. Bien que sauvé de la destruction le Pont Transbordeur représente un danger pour la circulation maritime ainsi que pour les riverains. Il est dans un état de dégradation

avancée. Une campagne de restauration sera nécessaire mais le Ministre de la Culture envisage de le déclasser et de le détruire.

En 1980, la Société pour la Protection des Paysages et de l'Esthétique de la France s'installe à Rochefort, avec à sa tête Marc Fardet, conservateur du service historique de la marine de la ville. L'association est frappée par l'état de désuétude du Transbordeur et décide de monter des actions de sauvegarde. Dès 1981, une première exposition, « En passant la Charente », est consacrée au Pont Transbordeur. À partir de 1985, une animation annuelle est mise en place sur les abords du Pont et en 1988 un colloque dédié aux Ponts Transbordeurs est organisé, réunissant des spécialistes de tous pays.

Toutes ces manifestations suscitent l'intérêt des pouvoirs publics qui lance la restauration en mars 1990. Elle sera financée à 83% par l'État, à 7% par la région, à 5% par le département et à 5% par la commune de Rochefort.

La seconde inauguration officielle se fait le 18 septembre 1994 lors des journées du patrimoine et le Pont est mis en lumière en juillet 1995. Un programme de valorisation des abords du Pont Transbordeur est lancé en 1999. C'est en 2003 que seront inaugurés ces aménagements avec notamment l'ouverture de la Maison du Transbordeur et du Café du Transbordeur.

Le Pont Transbordeur de Rochefort demeure le dernier Pont Transbordeur existant en France. Par ailleurs ils sont huit ouvrages de ce type à subsister dans le monde.

#### Le cadre juridique :

**L'État** est propriétaire du Pont Transbordeur et exerce cette fonction par le biais du Ministère de la Culture et de la Communication. Il est représenté par la DRAC, Direction régionale des affaires culturelles de Poitiers.

**L'Architecte en Chef des Monuments Historiques** (ACMH) exerce un rôle de conseil et d'expertise ainsi que la maîtrise d'œuvre sur les travaux de restauration du monument classé. De même, **L'Architecte des Bâtiments de France** (ABF) veille à l'application des législations sur l'architecture et l'urbanisme des monuments historiques et de leurs abords, il détermine et dirige les travaux d'entretien.

L'ouvrage comporte deux parties, chacune répondant à une réglementation spécifique :

- Une partie fixe (le pont) : le pont est assimilé à un pont suspendu.
- Une partie mobile (la nacelle) : cette partie de l'ouvrage est assimilée aux appareils de remontées mécaniques (transport de personnes par câble).

À l'échelle locale, la gestion et l'entretien de l'ouvrage reviennent à la **Communauté d'agglomération Rochefort Océan** (CARO) par le biais d'un bail emphytéotique, signé le 1<sup>er</sup> décembre 1999 puis renouvelé par la suite.

### **Le Transbordeur aujourd'hui : lieu de détente et d'animation**

À partir des années 2000, le Pont Transbordeur devient un lieu de promenade et de détente mais aussi d'animations et de spectacles pour les habitants de Rochefort Océan. On se souvient avec nostalgie de ses années où il était l'unique moyen de franchissement de la Charente !

Diverses manifestations et spectacles ont lieu : le centenaire du Transbordeur en 2000, Patrimoine en fête, les journées européennes du Patrimoine ...

En 2003 ouvre la Maison du Transbordeur, installée dans l'ancien hangar du bac à Échillais. Un sentier d'interprétation mène à ce lieu muséographique dédié au Pont Transbordeur et aux différents types de franchissement d'ici et d'ailleurs. La même année le Café du Transbordeur côté Rochefort ouvre ses portes dans le local jouxtant la machinerie du Pont. Le Pont Transbordeur devient alors un véritable site touristique accueillant près de 26 000 visiteurs. La fréquentation du Site augmente chaque année plaçant le Pont Transbordeur parmi les 3 sites de visite majeurs de Rochefort Océan. En 2015, le Pont a accueilli plus de 59 000 visiteurs, plus de 39 500 visiteurs à la Maison du Transbordeur.

En parallèle et à l'initiative des responsables du Pont Transbordeur de Bilbao, l'association mondiale des ponts transbordeurs est créée. La rencontre a lieu à Bilbao en présence du Roi d'Espagne Juan Carlos I<sup>er</sup> et des délégations étrangères venues représenter leurs Ponts Transbordeurs. Cette association a pour vocation de créer un réseau mondial, de développer l'échange culturel et de promouvoir ces huit derniers Ponts Transbordeurs.

On retrouve ainsi :

- un Pont Transbordeur en Espagne : à Bilbao
- un Pont Transbordeur en France : à Rochefort
- deux Ponts Transbordeurs en Allemagne : à Osten et à Rendsburg
- trois Ponts Transbordeurs en Grande-Bretagne : à Middlesbrough, Newport et Warrington
- un Pont Transbordeur en Argentine : à Buenos Aires

Depuis quelques années, l'ensemble de ces Ponts Transbordeurs s'inscrivent dans une démarche de classement au Patrimoine mondial de l'Unesco.

Plusieurs rencontres ont eu lieu dans les villes accueillant des Ponts Transbordeurs, la dernière en date s'est tenue en septembre 2013 à Rendsburg en Allemagne. À cette occasion, les gestionnaires de ces Ponts ont pu échanger et mettre en place une stratégie commune pour permettre à ces huit Transbordeurs d'apparaître un jour sur la prestigieuse liste du Patrimoine Mondial de l'Unesco.