

LES QUARANTE GLORIEUSES DU PONT TRANSBORDEUR

par Jean-Pierre Griette

Quarante années d'existence ont suffi au Pont Transbordeur pour incarner Marseille aux yeux du monde entier. Aujourd'hui encore, cette cathédrale d'acier qui se dressait à l'entrée du Vieux-Port demeure toujours présente dans la mémoire collective.

À la fin du XIX^e siècle, Marseille est en pleine mutation économique et son port, jusqu'alors principalement marchand, se transforme

de paniers de poissons et de filets de pêche, le tout débordant largement sur la chaussée. Dans ces voies réduites, les voitures à chevaux se

que d'une voie d'eau sans obstruer le passage des bateaux de haute mâture : le pont à Transbordeur. On peut voir fonctionner ses

relierait directement le quai de la Tourette au boulevard du Pharo, évitant ainsi le contournement du Vieux-Port.

Pour séduisant qu'il soit, le projet est accueilli avec réserve. Certes, Arnodin présente de sérieuses références, mais l'ouvrage résistera-t-il aux assauts du mistral sans vaciller? Et puis, est-ce vraiment une bonne affaire pour la ville? Mais Arnodin dispose d'un argument qui va balayer les dernières objections : le pont ne coûtera pas un sou à la municipalité ! En effet, l'industriel prend à sa charge la construction de l'ouvrage en échange d'une concession d'exploitation de 75 ans au terme de laquelle le pont reviendra à la ville. Après trois ans de négociations, un accord intervient enfin et, le 8 mars 1902, le Pont à Transbordeur de Marseille est déclaré d'utilité publique. L'ensemble se compose de deux pylônes de 85 mètres de haut, distants de 165 mètres, auxquels sont suspendus, par un éventail de câbles disposés en triangle, les éléments du tablier reliés entre eux par une travée centrale de forme parabolique. Une nacelle suspendue par 30 câbles à un chariot roulant sur le tablier effectue le transbordement.



▲ LA NACELLE DU PONT TRANSBORDEUR. PHOTOGRAPHIE ANONYME. VERS 1910. ©ARCHIVES MUNICIPALES. 19 FI 177

progressivement en port d'une grande cité industrielle. Mais si l'activité se développait dans les nouveaux bassins nord, bon nombre de navires venaient encore charger ou décharger leur cargaison sur les rives du Vieux-Port. Les quais étaient encombrés d'amoncellements de sacs, de tonneaux,

frayaient difficilement un passage et provoquaient (déjà) de nombreux embarras de circulation. C'est dans ce contexte que, le 27 juin 1899, un certain Ferdinand Arnodin frappe à la porte de l'hôtel de ville. Il est le principal inventeur d'un système qui permet la traversée rapide et économi-

réalisations à Bilbao ou à Bizerte et visiter les chantiers en cours, tant à Rouen qu'à Rochefort. Des négociations avec Nantes sont sur le point d'aboutir et il a dans ses cartons des projets pour Newport et Bordeaux. Il vient donc proposer à la municipalité de construire un ouvrage de même type qui

◀ PASSAGERS SUR LE QUAI DE LA TOURETTE. PHOTOGRAPHIE D'EUGÈNE ET BAPTISTIN DUCE. VERS 1910. ©ARCHIVES MUNICIPALES. EM ART 32 N°495

Un exploit technique

Le 4 novembre 1904, les Marseillais peuvent voir le portique nord pointer vers le ciel ses huit étages de poutres entrecroisées, suivi, six mois plus tard, par son pendant sud. Restait alors à les relier par la travée centrale du tablier. Opération délicate et périlleuse que de hisser,

à 50 mètres au-dessus du niveau de la mer, une pièce de 50 tonnes. Acheminée sur trois chalands, elle est élevée par quatre palans électriques et mise en place en 4 heures sans que la navigation soit interrompue! Un véritable exploit technique pour l'époque.

L'installation du chariot, de la nacelle, de la machinerie, ainsi que l'aménagement des

accès aux quais sont terminés au début du mois de décembre 1905. Seize ans après le tour Eiffel, le Pont Transbordeur se dresse à l'entrée du Vieux-Port comme un arc de triomphe élevé à la gloire de l'innovation technique du XX^e siècle naissant.

Inauguré le 23 décembre, le Pont Transbordeur, comme un cadeau de Noël à Marseille, est livré au public dès

le lendemain. L'effet de curiosité jouant, l'engouement est immédiat. À chacune de ses 250 traversées quotidiennes, la nacelle transporte, d'une rive à l'autre, 200 piétons et plusieurs véhicules en une minute et demie. Au cours des 6 premiers mois d'exploitation, l'ouvrage transborde 366 000 personnes et plus de 4000 véhicules ! Plus de 20 000 curieux n'hésitent pas à gravir les 250 marches qui donnent accès au tablier où, sous leurs pieds, le port et la ville déroulent leur panorama exceptionnel.

Une curiosité touristique

Le pont a aussi ses détracteurs. Les riverains se plaignent des grincements incessants et des projections d'huile, tandis que les bateleurs à rame dénoncent une concurrence qu'ils estiment déloyale. Mais ces récriminations, ajoutées aux pétitions des réfractaires à cette "affreuse carcasse métallique", n'entament pas son succès. En 1907, on installe un ascenseur et la petite buvette située sur la partie du tablier qui domine le fort Saint-Jean se transforme en restaurant qui devient rapidement le rendez-vous d'une clientèle en quête d'insolite. En même temps il poursuit sa fonction utilitaire : au cours de la seule année 1912, il transporte 52 000 véhicules et plus d'un million de passagers.



▲ LE GUICHET DU PONT TRANSBORDEUR. PHOTOGRAPHIE ANONYME. VERS 1910. ©ARCHIVES MUNICIPALES. COLL. E MICHEL. N°14



◀ LE PONT TRANSBORDEUR. PHOTOGRAPHIE ANONYME. VERS 1910. ©ARCHIVES MUNICIPALES. 19 FI 181.

Le premier conflit mondial va considérablement réduire sa fréquentation et marquer le début d'une longue décadence. La transformation de l'activité autour du Vieux-Port et le développement du parc automobile lui feront perdre peu à peu de son utilité et son exploitation devient déficitaire.

Cependant le Pont Transbordeur est toujours une curiosité touristique et un lieu de flânerie pour les Marseillais. Entre ciel et mer, le tablier offre toujours son pittoresque point de vue aux amoureux de la ville et de la rade en même temps qu'il attire les amateurs d'émotions fortes, plongeurs, cascadeurs, mais aussi quelques désespérés.

Thème de prédilection des cartes postales, principal figurant des films tournés dans la ville, sujet de nombreux tableaux, sa représentation propage dans le monde l'image emblématique de Marseille.

Un monument esthétique

L'originalité de son architecture fascine également le regard des adeptes de la "nouvelle photographie" qui y décèlent des effets d'ombre et de lumière, des cadrages audacieux, des images au graphisme abstrait. L'engouement de nombreux artistes d'avant-garde, notamment ceux is-

sus du groupe Bauhaus, contribue à sa renommée et lui donne une aura particulière. Il fallait à cet ouvrage d'exception une fin à sa mesure. Dès 1940, pour pallier à la pénurie de matières premières, on envisage sa démolition pour récupérer ses 650 tonnes de ferrailles diverses. Presque miraculeusement, il va échapper pendant quatre ans à plusieurs ordres de réquisition, mais son sort est définitivement scellé. Le 20 mars 1944, la nacelle effectue sa dernière traversée. Le 22 août, en pleine bataille pour la libération de Marseille, une énorme explosion couvre le fracas des combats. Les Allemands font sauter le Pont Transbordeur ! Mais la char-

ge était insuffisante et seul le pylône nord s'écroule, entraînant la travée centrale qui va rejoindre le paquebot *Cap Corse*, coulé quelques heures auparavant pour obstruer la passe. Ainsi amputé, le pont entame sa lente agonie. Sentinelle inutile d'un champ de ruines, la silhouette mutilée du portique sud attend sa fin prochaine. Le dernier acte du drame va se jouer le 1^{er} septembre 1945. Plusieurs charges explosives viennent à bout du géant d'acier dont il ne reste plus qu'un amas de poutrelles tordues, de câbles enchevêtrés, de blocs de pierre et de béton. Le Pont Transbordeur avait cessé d'exister, mais il était déjà entré dans la légende des monuments de mémoire.