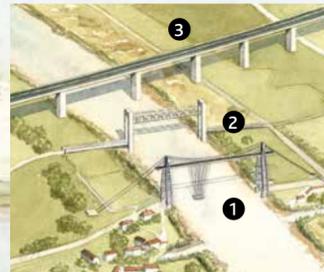


Pont transbordeur du Martrou, le coup de génie d'Arnodin

Entre 1899 et 1910, cinq ponts transbordeurs voient le jour en France. Sauvé de la destruction et classé monument historique depuis 1976, celui du Martrou, entre Rochefort et Échillais, est aujourd'hui l'unique survivant de ces impressionnants ouvrages d'art.

Ce 29 juillet 1900, les conditions sont idéales. La veille, un gros orage et une pluie abondante avaient fait craindre le pire aux organisateurs. Les voilà rassurés : depuis que le ministre de la Marine, Jean-Marie de Lanessan, et celui des Travaux publics, Pierre Baudin, ont débarqué de leur train, à neuf heures du matin, le soleil brille sur Rochefort. Soufflant de l'ouest, une brise bienvenue évite même aux dignitaires de suffoquer sous leur chapeau. L'inauguration du pont transbordeur du Martrou devrait se dérouler sans accroc.

Ce soir, un grand banquet sera donné à



l'école de dressage, suivi d'un feu d'artifice et d'un bal, mais en ce début d'après-midi l'heure est aux rubans et aux discours. Les premiers sont à peine coupés que les seconds débutent. Interminables. Enfin, avec l'éloquence grandiloquente de ce siècle naissant, Pierre Baudin remercie le conseil général et l'architecte Arnodin, d'avoir « donné à la démocratie un nouveau moyen de transport ». On peut alors embarquer sur la nacelle pour atteindre la rive gauche de la Charente « où un vin d'honneur est servi aux vivats et aux acclamations de la foule », rapporte l'envoyé spécial du quotidien « Le XIX^e siècle ».

Ce genre d'honneurs, justement, Ferdinand Arnodin y est habitué. Depuis qu'à 27 ans il a fondé sa propre entreprise dans son village de Châteauneuf-sur-Loire, l'ingénieur enchaîne les réalisations. Le 5 novembre 1887, il a déposé le brevet des « ponts à transbordeur pour grand débouché, servant à la traversée des voies maritimes ». Après Bilbao, Rouen et Nantes, ce savoir-faire particulier l'a mené sur les rives de la Charente.

Depuis le milieu du XIX^e siècle, les autorités cherchent un moyen plus sûr, plus efficace et moins coûteux que les vieux bacs pour traverser les 160 mètres séparant Rochefort et Échillais. Un pont ? L'ouvrage gênerait la circulation des navires de la Marine nationale qui vont et viennent à l'arsenal. Un tunnel ? Trop cher et trop complexe. En 1888, Arnodin expose les plans de son transbordeur. De chaque côté du fleuve, deux pylônes métalliques culminant à 66,25 mètres soutiennent un tablier long de 175 mètres. Sur ce dernier, un chariot sur rails entraîne, une cinquantaine de mètres plus bas, la nacelle où embarquent les passagers. Banco, répondent les élus. Il faudra pourtant attendre dix ans pour que soient débloqués les 586 000 francs nécessaires au financement du projet, puis encore 27 mois pour que s'élève l'immense carcasse d'acier. Mais ce 29 juillet 1900, ça y est : tractée par une machine à vapeur (remplacée par un moteur électrique en 1927), la nacelle fait ses premiers allers-retours au-dessus des flots 1.

Certes, ce Meccano® géant surgissant subitement sur la lande charentaise n'est pas du goût de tout le monde. Pierre Loti, l'enfant du pays, trouve même l'ensemble « laid comme la tour Eiffel »... Mais, qu'importe le jugement de l'écrivain voyageur, les Rochefortais, comme tous ceux qui circulent entre Bordeaux et La Rochelle, plébiscitent le pont. Un succès qui, paradoxalement, signera sa perte. Avec l'accroissement démographique et l'explosion du trafic automobile, les bouchons et files d'attente se multiplient. On patiente parfois des heures avant de trouver une place sur la nacelle. L'exaspération monte. En 1961, quelques commerçants de Rochefort ulcérés brûlent même une effigie du pont. Il faut agir. En 1967, un pont à travée levante est construit 2 quelques hectomètres en amont, puis, en 1991, l'actuel viaduc de béton 3. Laisse à l'abandon, l'ancien ouvrage d'art se dégrade, au point que le ministère de l'équipement accorde les crédits pour sa démolition.

C'est compter sans la pugnacité d'une poignée de passionnés qui ont obtenu son classement au titre des monuments historiques en 1976 et sont à l'origine de ses deux restaurations, la première entre 1980 et 1994, et la seconde commencée en 2016, qui doit durer trois ans. Le dernier pont transbordeur de France entame alors sa deuxième vie : celle de témoin de l'architecture métallique du XIX^e siècle et de l'œuvre, parfois oubliée, de Ferdinand Arnodin.

Le câble à torsion alternative, invention d'Arnodin, s'imposera dans la construction des ponts suspendus.

L'entretien annuel des câbles du pont nécessitait une drôle de machine, la « bicyclette », et une sacrée dextérité.

Ingénieur, inventeur et industriel, Ferdinand Arnodin (1845 - 1924) est considéré comme l'inventeur des ponts transbordeurs, qu'il construit en France comme à l'étranger (Bilbao, Newport...).

Au pied de la pile sud du pont, une machine à vapeur 4 actionne un treuil qui entraîne le câble de traction de la nacelle. Sur ce dernier, un ruban indique au pilote à quel moment il doit stopper la machine.

Pouvant contenir neuf voitures à deux attelages et 50 piétons (ou 200 piétons), la nacelle 5 effectue la traversée en 4 minutes et assure entre 5 et 6 allers-retours par heure.



C'est sur le tablier que circule le câble tracteur grâce à un système de poulies. Amarré au chariot, il permet de mettre en mouvement ce cadre rigide circulant sur des rails grâce à 24 paires de galets mécaniques.