

Table diachronique exemple : le pont transbordeur de Marseille



Titre(s) : [Marseille, 1900-1925] [Image fixe numérisée] / Frères Séeberger, fotogr.
 Publication : [St Cyr] : [Direction du Patrimoine. Service des archives photographiques], [1900-1925]
 Editeur : France. Direction du patrimoine. Service des archives photographiques
 Note(s) : Acq. : Archives photographiques (Médiathèque du Patrimoine) (c) Caisse nationale des Monuments historiques

pont transbordeur (ou pont à transbordeur) [4 - Wikipedia]		
	1897? - 1905	Emergence d'un nouveau type de pont en France: les ponts à transbordeur. A la fin du XIXe siècle et au début du XXe, un peu partout en France, furent érigés des ponts d'un nouveau genre : les ponts à transbordeur. [2 – Marseille Autrement] Tous les ponts transbordeurs français sont l'œuvre du même ingénieur : Ferdinand Arnodin (1845–1924), installé à Châteauneuf-sur-Loire (45). Leur construction s'est étalée sur une période de sept ans en commençant par le pont de Bizerte (1898), remonté à Brest en 1909, Rouen (1899), Rochefort-Martrou (1900), Nantes (1903) et enfin Marseille (1905). [1 - Luc Fournier] Ferdinand Arnodin, né en 1845, très inventif qui s'était déjà distingué en fabriquant plusieurs pont transbordeurs (il construisit son premier en collaboration avec l'architecte Espagnol M. De Palacio à Bilbao en 1889 ensuite à Rouen en 1897, [3. calanques13.com])
	1902	Déclaration d'utilité publique. Ferdinand Arnodin, conscient des difficultés de circulation sur les quais du Vieux-Port à la fin du XIXe siècle, propose un projet de pont transbordeur en juin 1899 au ministère des Travaux publics. Le pont est déclaré d'utilité publique le 8 mars 1902. [4 - Wikipedia] En mars 1902 un décret présidentiel déclara d'utilité publique la construction d'un pont transbordeur à l'entrée du vieux port. [3 - calanques13.com]

1	1903 - 1905	Construction du pont transbordeur de Marseille. Les travaux débutèrent en 1903 et il devint fonctionnel le 24 décembre 1905. [3 - calanques13.com] Il fut inauguré le 15 décembre 1905. [4 - Wikipedia]
	1907	Installation d'un ascenseur dans le pilier nord. Le tablier du pont est accessible aux piétons via des escaliers situés à l'intérieur de chaque pylône, ainsi qu'un ascenseur installé dans le pylône nord en 1907.. [4 - Wikipedia]
	1930 ? – 1939 ?	Le buffet- restaurant est désaffecté Sur le côté nord du tablier se trouvait un buffet-restaurant de poissons où bouillabaisse et langoustes étaient au menu. Dans les années 1930, il ne servait plus que de décor, faute de moyens pour assurer son entretien. [4 - Wikipedia]
	1942	Les allemands franchissent la ligne de démarcation. Le 8 novembre 1942, des troupes alliées débarquent en Afrique du Nord (opération "Torch"). Pour parer la menace qui pèse désormais sur le Sud de la France, Adolf Hitler déclenche l'opération Attila (rebaptisée "Anton") et donne l'ordre d'envahir le Sud de la France (zone non occupée), le 11 novembre 1942 [...] L'arrivée à Marseille est montrée par les chars longeant la porte d'Aix. [6. INA]
	1943	Arrêté de réquisition du pont (pour sa ferraille). Lorsque la guerre éclata, le ministère de l'armement projeta d'utiliser les 1170 tonnes de ferraille du pont pour les besoins de la défense nationale. L'armistice y mit un terme puis le 24 décembre 1943, en application avec la loi sur la mobilisation des métaux, un arrêté de réquisition fut pris par le ministre de la production industrielle. [3 - calanques13.com]
	1944 22 août	Destruction partielle du pont Le 22 août 1944, en vue d'obstruer la passe du vieux port, elles placèrent une charge explosive à la poudrière du fort Saint Jean, mais par manque d'explosifs, seulement la moitié du pont s'écroula. [3 - calanques13.com] Le 22 août 1944, l'armée allemande fait sauter le pont pour obstruer le port lors de la bataille de Marseille, mais seul le pylône nord s'abat dans les eaux. [4 - Wikipedia]

R	1945	Suppression totale du pont. En septembre 1945, les services des ponts et chaussées firent disparaître les restes encore debout de l'œuvre d'Arnodin. [3 - calanques13.com] Le reste s'écroule le 1er septembre 1945, à la suite de la mise à feu de 400 kg d'explosifs. [13. [4 - Wikipedia]
----------	-------------	--

Sources :

1. Luc Fournier « Transbordeur, un pont à part, à l'histoire (trop) éphémère », ANABF, <<https://anabf.org/pierredangle/dossiers/les-ponts/transbordeur-un-pont-a-part-l-histoire-trop-ephemere>>, consultation 15/06/2024
2. «Projection "Le pont transbordeur de Marseille 1905-1945"», Association Marseille Autrement <<https://www.marseille-autrement.fr/sorties/10013-projection-le-pont-transbordeur-de-marseille-1905-1945-realise-par-david-haccoun-a-l-hotel-le-ryad-sur-reservation>>, consultation 15/06/2024
3. « Pont transbordeur de Marseille », site calanques13.com, <<https://www.calanques13.com/pont-transbordeur.html>>, consultation 15/06/2024
4. « Pont transbordeur de Marseille » Wikipedia, <https://fr.wikipedia.org/wiki/Pont_transbordeur_de_Marseille>, consultation 15/06/2024
5. « Bataille de Marseille » Wikipedia, < https://fr.wikipedia.org/wiki/Bataille_de_Marseille >, consultation 15/06/2024
6. « Les Allemands franchissent la ligne de démarcation » INA, Sudorama, < <https://fresques.ina.fr/sudorama/fiche-media/00000000029/les-allemands-franchissent-la-ligne-de-demarcation.html> >, consultation 15/06/2024

[1]

Tous les ponts transbordeurs français sont l'œuvre du même ingénieur : Ferdinand Arnodin (1845–1924), installé à Châteauneuf-sur-Loire (45). Leur construction s'est étalée sur une période de sept ans en commençant par le pont de Bizerte (1898), remonté à Brest en 1909, Rouen (1899), Rochefort-Martrou (1900), Nantes (1903) et enfin Marseille (1905).

[2]

A la fin du XIXe siècle et au début du XXe, un peu partout en France, furent érigés des ponts d'un nouveau genre : les ponts à transbordeur.

[3]

Il y avait un réel besoin de traverser sans faire le tour entre les gens, les véhicules et marchandises qui encombraient tout le tour du [vieux port](#). On fit venir un ingénieur Lyonnais : Ferdinand Arnodin, né en 1845, très inventif qui s'était déjà distingué en fabriquant plusieurs ponts transbordeurs (il construisit son premier en collaboration avec l'architecte Espagnol M. De Palacio à Bilbao en 1889 ensuite à Rouen en 1897, Bizerte 1898, au Martrou, près de Rochefort en 1899. Dès décembre 1894, fort d'une réputation élogieuse, il soumit aux autorités locales un avant projet assorti d'une demande de concession avec péage. En mars 1902 un décret présidentiel déclara d'utilité publique la construction d'un pont transbordeur à l'entrée du vieux port. Une concession de 99ans était accordée à Ferdinand Arnodin. Il construisit un nouveau type de transbordeur à contrepoids et articulations. Il coûta 1,5 million de francs de l'époque sans qu'Arnodin ne fasse appel au concours de la ville ou du département.

Entre le fort Saint Jean et le fort Saint Nicolas, situés des deux côtés à l'entrée du port. Les travaux débutèrent en 1903 et il devint fonctionnel le 24 décembre 1905.

Lorsque la guerre éclata, le ministère de l'armement projeta d'utiliser les 1170 tonnes de ferraille du pont pour les besoins de la défense nationale. L'armistice y mit un terme puis le 24 décembre 1943, en application avec la loi sur la mobilisation des métaux, un arrêté de réquisition fut pris par le ministre de la production industrielle. Mais ce furent les troupes Allemandes qui s'en chargèrent le 22 août 1944, en vue d'obstruer la passe du vieux port, elles placèrent une charge explosive à la poudrière du fort Saint Jean, mais par manque d'explosifs, seulement la moitié du pont s'écroula.

En septembre 1945, les services des ponts et chaussées firent disparaître les restes encore debout de l'œuvre d'Arnodin.

[4]

[Ferdinand Arnodin](#), conscient des difficultés de circulation sur les quais du [Vieux-Port](#) à la fin du XIXe siècle, propose un projet de [pont transbordeur](#) en juin 1899 au ministère des Travaux publics. Le pont est déclaré d'utilité publique le 8 mars 1902.

Le transbordeur de Marseille était du type « à contrepoids et articulations ». Il fut construit en dix-neuf mois pour relier les quais du Port et de Rive Neuve. Il fut inauguré le 15 décembre 1905.

Le tablier du pont est accessible aux piétons via des escaliers situés à l'intérieur de chaque pylône, ainsi qu'un ascenseur installé dans le pylône nord en 1907.

Sur le côté nord du tablier se trouvait un buffet-restaurant de poissons où [bouillabaisse](#) et [langoustes](#) étaient au menu. Dans les [années 1930](#), il ne servait plus que de décor, faute de moyens pour assurer son entretien.

Le 22 août 1944, l'armée allemande fait sauter le pont pour obstruer le port lors de la [bataille de Marseille](#), mais seul le pylône nord s'abat dans les eaux.

Le reste s'écroule le 1^{er} septembre 1945, à la suite de la mise à feu de 400 kg d'explosifs.

[5]

La **bataille de Marseille** est l'ensemble des actions et combats, du 21 au 28 août 1944, qui conduisent à la libération de [Marseille](#) occupée par les [Allemands](#) depuis novembre 1942.

[6]

Le 8 novembre 1942, des troupes alliées débarquent en Afrique du Nord (opération "Torch"). Pour parer la menace qui pèse désormais sur le Sud de la France, Adolf Hitler déclenche l'opération Attila (rebaptisée "Anton") et donne l'ordre d'envahir le Sud de la France (zone non occupée), le 11 novembre 1942, violant ainsi ouvertement les accords d'armistice. Le gouvernement de Vichy perd alors la faible souveraineté dont il avait jusqu'alors bénéficié sur la zone dite "libre". Le reportage décrit cet événement en montrant d'abord pendant de longues secondes le défilement des camions allemands qui franchissent la ligne de démarcation, puis en suivant leur cheminement sur la route qui conduit jusqu'à la côte. Pendant la traversée des villages, des gros plans sur la foule et sur quelques personnes montrent une population surprise, mais calme. L'arrivée à Marseille est montrée par les chars longeant la porte d'Aix.