



Maquette du pont transbordeur situé près de Rochefort en France (droits réservés)

Le pont transbordeur fait partie de la famille des ponts mobiles.

Deux pylônes métalliques supportent un tablier sur lequel et grâce à un système de rail glisse un chariot. Une nacelle y est suspendue et permet de relier les deux rives sans gêner la circulation maritime.

Il est surtout construit à une époque où les grands voiliers ont une grande importance stratégique et économique. Il était indispensable de laisser libre passage au trafic maritime. Pour la France, la Marine imposait une hauteur libre de 50 mètres au-dessus des plus hautes eaux. La hauteur sous tablier de tous les ponts transbordeurs français devait donc respecter cette norme.

En France, on se rendit vite compte que, malgré les avantages de ce type de réalisation par rapport à un bac (sécurité de la traversé, insensibilité à la marée, accostage en douceur, confort...), on ne répondait plus aux impératifs liés à un trafic automobile de plus en plus intense. Après la Première Guerre mondiale, on ne construisit plus de ponts transbordeurs. On ne conserva que ceux qui restaient adaptées aux conditions locales. Partout ailleurs les autres furent abandonnés et certains chantiers furent arrêtés (Bordeaux par exemple).

Actuellement, sur la dizaine de ponts de ce type qui reste de par le monde, seul celui situé près de Rochefort en Charente Maritime subsiste en France. Il est l'œuvre de l'architecte ingénieur Ferdinand Arnodin (1845-1924) à qui l'on doit la construction de la moitié des ponts transbordeurs recensés dans le monde.

Les débuts des travaux on commencé en 1898 pour faire face à la demande de circulation entre Rochefort et Echillais séparés par la Charente. En 1900, il est inauguré. Après sa fermeture en 1967, il connaît une longue période d'abandon. Dans les années 1970, il sera même question de le détruire. En avril 1976 et suite à une véritable mobilisation pour sa sauvegarde, il est classé monument historique. Sa restauration est entreprise en 1990. Depuis 1994 le pont n'est ouvert qu'aux piétons et cyclistes.

Les principales dates liées au pont transbordeur de Rochefort.

- 1887 : dépôt du brevet de pont transbordeur par Ferdinand Arnodin ;
- 1898 : début des travaux pour remplacer le bac qui ne répond plus à l'intensité du trafic ;
- 1900 (8 juillet) : mise en service (inauguration le 29 juillet après 27 mois de travaux) ;
- 1912 : l'aviateur Lucien Deneau passe sous le tablier ;
- 1933-1934 : poutres du tablier et suspension remplacées et modifiées ;
- 1966 : le pont sert de décor naturel aux premières scènes du célèbre film de Jacques Demy « les Demoiselles de Rochefort » ;
- 1967 : fermeture du pont qui est abandonné au profit d'un pont à tablier levant situé légèrement en aval ;
- 1976 (30 avril) : classement du pont au titre des Monuments historiques ;
- 1990 : début de la réhabilitation du pont transbordeur ;
- 1991 : mise en circulation du viaduc de la Charente et destruction du pont à travée levante ;
- 1994 : fin de la réhabilitation du pont transbordeur et réouverture uniquement aux piétons et aux cyclistes ;
- 2000 : le pont fête ses 100 ans.

Les principales caractéristiques

- Matériaux de construction : acier (câbles, tablier, pylônes), béton (fondations) ;
- Hauteur des pylônes = 66,25 m ;
- Tablier : longueur totale du tablier = 175,50 m - portée principale = 139,916 m – largeur de la poutre = 8,00 m – hauteur au-dessus des plus hautes eaux = 50,00 m ;
- Nacelle : largeur = 11,50 m – longueur = 14,00 m ;
- Espace entre les piles = 129 m ;
- Distance entre les 2 rives = 150 m.



Pont transbordeur et le viaduc aval (© ASCO-TP)



Maquette et réalité (© ASCO-TP)



Liaison pylônes / piles - Nacelle (© ASCO-TP)



Culées d'ancrage Sud (© ASCO-TP)



Vue depuis les culées d'ancrage Sud (© ASCO-TP)