



CENTRE-VILLE

Dès le 1^{er} jour, c'est la ruée vers cette nouvelle attraction.

Le Transbordeur aurait 100 ans

Bâti en 1903, démoli en 1958, le pont à transbordeur aurait fêté son centenaire cette année. De la Tour Eiffel nantaise, il ne reste que le souvenir. Et comme beaucoup de Nantais, on l'a pleuré ce pont...

À la fin du XIX^e siècle, le chemin de fer relie depuis 1853 la gare et le port ; le tramway Mekarski roule entre Doulon et Chantenay. En face, la gare de l'État est en fonction depuis 1887, les chantiers de construction navale s'étendent ; le boulevard Léon-Bureau est encore un canal. Entre les deux rives, on circule en bateau quand le temps et la Loire le permettent. Le trajet par les quais entre Trentemoult et Chantenay représente sept kilomètres. Il faut en parcourir deux pour acheminer les marchandises de la gare maritime à la gare de l'État par les ponts de la Bourse, Maudit et

Haudaudine... Il est urgent de mettre en place un nouveau franchissement.

24 884 passagers le premier jour. Les caprices du fleuve excluent la construction d'un pont tournant. On pense à un tunnel : opération délicate compte tenu du sous-sol de sable et rocher. Un pont susceptible de permettre le passage des bateaux nécessiterait l'édification de longs viaducs d'accès et donc de nombreuses démolitions sur le quai de la Fosse. La solution s'impose : faire appel à Ferdinand Arnodin, concepteur du pont à transbordeur de Bilbao. L'ingénieur

➔ propose d'édifier deux ouvrages, l'un entre le quai de la Fosse et l'île Sainte-Anne, l'autre entre Trentemoult et Chantenay. Cette dernière proposition, très onéreuse, n'est pas retenue mais, le 26 mai 1898, un décret déclare d'utilité publique l'établissement d'un pont à transbordeur entre le quai de la Fosse et la Prairie au Duc. En janvier 1902, le projet d'exécution est approuvé par le ministère des Travaux publics. En février commencent les travaux d'excavation. Les pylônes et le tablier sont construits par éléments préfabriqués dans les usines Arnodin à Châteauneuf. À la fin du mois d'août, une grue commence à monter les pylônes de 76 mètres de haut. Celui de la rive droite est achevé en novembre, celui de la rive gauche en février 1903. Le tablier est hissé de part et d'autre des pylônes, et maintenu par des haubans. Le 3 août 1903, la travée centrale (46 tonnes) s'élève au dessus du fleuve : à 18 h, elle est en place, à 50 mètres de haut. Il ne reste qu'à procéder à la mise en place de la nacelle, qui sera testée avec une charge de 85 tonnes de pavés. Enfin, le 1^{er}



novembre 1903, à 7 h, le pont est ouvert au public. Dès le premier jour, c'est la ruée vers cette nouvelle attraction : 24 884 passagers empruntent la nacelle à deux classes (5 ou 10 centimes), 1 800 sportifs grimpent en haut des pylônes. Au 15 janvier 1904, la nacelle a transporté 272 426 piétons, au rythme de dix traversées par heure. Matin et soir (*lire en encadré le témoignage de Robert Dreno*), elle est prise d'assaut par la foule compacte des ouvriers des chantiers navals. Il faut deux minutes pour parcourir les 142 mètres qui séparent les rives.

De la Terre à la Lune...

La nacelle du pont a parcouru en cinquante ans 390 000 km, une distance supérieure à celle qui sépare la Terre de la Lune, en connaissant très peu d'accidents, pour la plupart sans gravité. Quelques désespérés y ont trouvé un mode de suicide spectaculaire. L'accident le plus marquant est sans conteste celui de l'acrobate polonais Willy Wolf qui, le 31 mai 1925, trouva la mort lors d'un plongeon effectué du haut d'un trapèze suspendu au tablier.

NANTES. - Le Pont Transbordeur
La nacelle au milieu du fleuve et le
chariot roulant sur le tablier.
Vue prise à mi-hauteur du pont
(8 Nov. 1903).



La nacelle s'est définitivement arrêtée le
31 décembre 1954. Malgré l'opposition d'une grande
majorité de Nantais, le pont sera démonté en 1958.

Nantes sans transbordeur, c'est Paris sans tour Eiffel.

L'élégante silhouette du pont devient très vite familière dans le paysage de la ville. Elle figure sur des milliers de cartes postales, des publicités, des affiches. Elle inspire les artistes. Pendant plus de cinquante ans, le Transbordeur sera indissociable de l'image de Nantes. En plus de rendre un service pratique, le pont d'Arnodin fait la fierté des Nantais, est un lieu de balade prisé, par la



Un magnifique exemple de l'architecture industrielle du début du siècle qui est resté fortement ancré dans la mémoire de la ville et l'imaginaire des Nantais.

Le tribunal administratif décide du sort du pont le 11 mai 1956 : il sera démolé. Malgré des levées de boucliers d'associations, clubs et d'une grande majorité des Nantais, malgré des tentatives de souscription, des pétitions... au printemps 1958 commence le démontage qui sera achevé en octobre. Trente wagons seront nécessaires pour évacuer vers la fonderie les 700 tonnes de métal qui composèrent cette figure du patrimoine nantais. "Imaginer Nantes sans transbordeur, c'est voir Paris sans Tour Eiffel", avait plaidé le Touring club de France. De la "tour Eiffel nantaise", il ne reste que le souvenir. Sur les cartes postales et dans la mémoire de ses amoureux nostalgiques.

PASCAL WESTER

Source : Jean-Paul Bouyer, *Vie et mort d'un transbordeur*, éditions Pierre Gauthier. Photos : Collections Archives municipales et Robert Dreno.

nacelle comme par la passerelle qui offre un panorama unique.

Mais, au début des années 50, la ville a considérablement changé : les bras de Loire autour de l'île Feydeau ont été comblés, le trafic des voyageurs à la gare de l'État s'est progressivement interrompu, la ligne de train emprunte un tracé souter-

rain, les bus ont remplacé les tramways. Les automobiles plus nombreuses préfèrent emprunter le pont Haudaudine. Le Transbordeur ne fait plus recette. Même, son déficit se creuse. Et l'ouvrage donne de sérieux signes de fatigue. Le trafic de la nacelle est arrêté définitivement le 31 décembre 1954. Les réparations sont jugées trop coûteuses.

Témoignage

Robert Dreno : "on l'a pleuré, le pont..."

Dans les années 50, Robert Dreno travaillait pour l'entreprise Joubert, spécialisée en menuiserie et charpente, adjudicataire des bâtiments communaux. À ce titre, il est l'un des derniers à avoir travaillé sur le pont à transbordeur, pour remplacer les lames de la passerelle, tout en haut : "On alternait trois essences de bois : chêne, châtaignier, sapin. On montait le bois avec une touline, par cinq lames, il fallait à chaque fois tirer 55 mètres de corde ! Je donnais deux coups sur la corde pour signaler au collègue en bas qu'il pouvait en renvoyer. J'étais à les poser quand on est venu me dire que c'était pas la peine de continuer, que le pont allait être démolé... Ça s'est fait l'année d'après, en 58." Grande émotion pour Robert, comme pour la plupart des Nantais : "La première fois que je suis monté sur le transbordeur, c'était en 34-35. Je suis né en 32, voyez, je n'étais pas grand. Mais je m'en souviens ! À chaque bout du pont, c'était comme pour les bus ou sur les bacs, il y avait un gardien qui vendait les tickets, qu'un contrôleur vérifiait à bord de la nacelle. On pouvait monter à pied, à vélo, et même en voiture. Le matin et le soir, à l'heure de l'embauche et de la débauche aux chantiers,



il y avait foule. Toute la journée, la nacelle faisait des allées et venues. On l'a vue à fleur d'eau pendant des inondations. Elle ne s'arrêtait que lorsqu'il gelait. Nous, on prenait le transbordeur chaque année pour aller à l'arbre de Noël à la Bourse du travail, rue Arsène-Leloup, car mon père était employé municipal. C'était une fête. On habitait à Saint-Jacques, on prenait le tram jusqu'à la gare de l'État, puis à pied jusqu'au pont, et encore à pied jusqu'à la Bourse du travail. Au retour, on était chargé de jouets... Mais ce n'était pas la seule occasion. Toute l'année, le dimanche, en famille, on faisait l'excursion par la passerelle. Quand on avait de la visite, on emmenait toujours les gens faire cette balade. C'était bien

moins cher que par la nacelle. Et on avait une vue ! Jusqu'aux clochers de Carquefou et pareil dans toutes les directions ! Une seule fois, j'ai eu le vertige, en 53. J'étais en train de travailler en haut, ils ont lancé trois bateaux, le Lillois, le Brestois et le Dunkerquois. J'étais tellement fasciné par le spectacle que j'ai senti que j'allais me trouver mal... Pour voir les lancements de bateaux, c'était un endroit formidable..."

De chaque côté du pont, pour accéder à la nacelle, il fallait grimper l'escalier. Un endroit prisé par les coureurs cyclistes comme Robert Dreno qui s'en servait pour se "faire les jambes", en grim pant et redescendant trois ou quatre paliers, bicyclette sur l'épaule : "Les gens qui nous voyaient devaient nous croire fous !"

Dreno se souvient du pont avec nostalgie. Ce collectionneur de cartes postales en a des quantités qui représentent l'œuvre d'Armodin : "J'ai assisté au démontage, qui a duré quelques semaines. Chaque jour, je l'ai vu partir, par petits bouts, à la ferraille. Quelques morceaux sont encore à Nantes, ils ont servi aux travaux de reconstruction... On l'a pleuré, le pont..."