



*Musées de Marseille*

## **UN REGARD ANONYME**

*Photographies de Marseille dans les années 30*

Promenade sur la passerelle du pont.  
 On voit nettement l'escalier en colimaçon qui permet  
 d'accéder à la deuxième passerelle transversale.  
 Les planches sont disjointes et l'on comprend  
 la frayeur des petits Marseillais en excursion  
 familiale sur le pont.

## LE PONT A TRANSBORDEUR

« Un pont à transbordeur  
 a été établi près de l'entrée  
 du Vieux-Port, en vertu d'un  
*décret du 8 mars 1902*, qui en a accordé la  
 concession, pour une période de quatre-  
 vingt-dix-neuf ans, à M. F. Arnodin, auteur  
 du projet et constructeur de l'ouvrage.

Ce pont, dont l'une des têtes  
 est située à l'extrémité du quai du Port,  
 immédiatement à l'est du canal de  
 communication, et l'autre entre la passe  
 d'entrée du bassin de Carénage et le fort  
 Saint-Nicolas, est destiné à faciliter les  
 communications entre les quais et les  
 bassins nord et les quartiers situés au sud du  
 port. Il est du type suspendu, à contrepoids  
 et à articulations, inventé par  
 M. F. Arnodin ; il consiste essentiellement  
 dans un tablier supérieur supporté par deux  
 pylônes et servant de voie de roulement à  
 un chariot auquel est suspendue une nacelle  
 qui se déplace entre les deux rives et à leur  
 niveau ; le mouvement de va-et-vient



Le Transbordeur.  
Une vue sur le mécanisme  
de traction : à ce chariot  
électrique, 50 mètres plus bas,  
est suspendue la nacelle de 130  
mètres carrés. L'ensemble était  
prévu pour supporter  
et tracter 30 tonnes.



Vue du Transbordeur vers les  
quais. On constate que le canal  
de la Tourette est en partie  
comblé. La petite construction  
en forme de tour est le  
Marégraphe, qui a été déplacé  
sur la Corniche à hauteur de la  
Villa Valmer.



Promenade dominicale.  
Vue du Transbordeur côté Saint-Nicolas.  
On note le système d'ancrage des câbles de tension du pont.

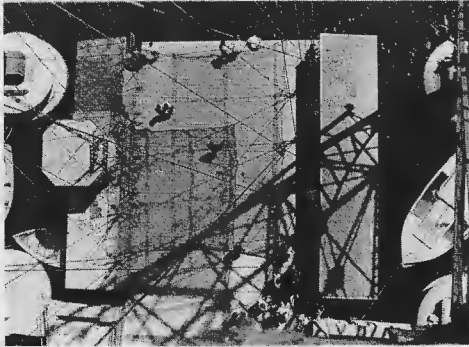
est obtenu au moyen d'un câble sans fin agissant sur le chariot et actionné par un treuil électrique placé à l'extrémité sud du tablier. Le tablier est formé de trois parties ; à chaque pylône est suspendu un tronçon de tablier, qui est pourvu de poutres raidissantes et dont l'extrémité arrière est retenue par des câbles verticaux ancrés dans le sol à un massif de maçonnerie, tandis que sur l'autre extrémité s'appuie avec articulation une travée à poutres rigides qui franchit le vide entre les deux premiers tronçons. Le montage des pylônes a été opéré en construisant en porte à faux, de part et d'autre des pylônes, les tronçons de rive, puis en soulevant la travée centrale préalablement assemblée sur des chalands.

Les dimensions principales du tablier sont les suivantes : portée d'axe en axe des pylônes, 165 mètres ; longueur du tronçon de rive, 99,925 m (côté nord) et 104,005 m (côté sud) ; longueur de la travée centrale d'axe en axe des articulations, 35,15 m ; longueur totale du tablier, 239,08 m. La hauteur libre entre le dessous du tablier et le niveau de la basse mer est de 50,08 m, suffisante pour le passage des plus hautes mâtures des navires qui fréquentent le Port-Vieux. Les pylônes, dont le sommet atteint la cote de + (86,65 m), reposent chacun, par l'intermédiaire d'axes transversaux d'articulation, sur quatre piliers en maçonnerie qui ont été fondés à l'air comprimé, sur l'argile dure ou le poudingue, à une cote variable entre - (9,00 m) et - (11,75 m).

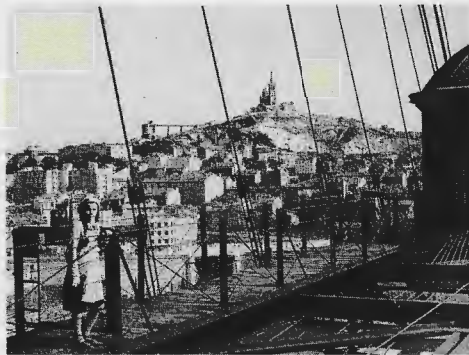
La nacelle est suspendue au chariot au moyen de câbles obliques ; elle a une largeur de



Vue plongeante  
sur la nacelle  
du Transbordeur.



Jeune fille sur la passerelle.  
Vue sur Notre-Dame de  
la Garde, son ascenseur  
hydraulique.  
Sur la droite, un des  
deux pavillons du pont.



Voiliers sous  
le Transbordeur.  
A droite, les services  
du Contrôle Sanitaire.



Vue sur le pavillon « chinois »  
de la passerelle, côté Saint-Jean,  
et le superbe arrondi du canal de la Tourette.

12 mètres, comprenant une voie charretière de 8 mètres et deux trottoirs de 2 mètres, et une longueur de 10 mètres ; elle peut supporter les plus lourdes charges qui circulent sur les quais et a été éprouvée, lors des essais de réception, avec une surcharge totale de 97 tonnes. Les organes de commande du mouvement sont placés dans une cabine qui domine la nacelle et où se tient le conducteur. La nacelle accoste de part et d'autre entre les 4 piliers en maçonnerie situés à la base des pylônes ; on y accède de chaque rive au moyen d'une chaussée en pavés d'asphalte supportée par un tablier en béton armé, qui repose lui-même sur de petits piliers fondés à l'air comprimé.

Les travaux de construction du pont à transbordeur, commencés en février 1904, ont été terminés en septembre 1905 et la nacelle a été mise en service le 24 décembre suivant. Depuis cette époque, le fonctionnement de l'ouvrage n'a rien laissé à désirer et n'a été interrompu par la violence du vent qu'à de très rares intervalles (...). Pour les voyageurs, la taxe est de 0,05 F par tête ; pour les véhicules, la taxe varie suivant leur nature et l'importance de leur chargement. Au cours de l'année 1912, la fréquentation a atteint les chiffres suivants : nombre de voyageurs payants, 1.090.267 ; nombre de véhicules de toutes sortes, 51.449 ; nombre d'ascensions sur le tablier, 3.381 à pied, 12.196 au moyen d'un ascenseur électrique. »

In *Encyclopédie des Bouches-du-Rhône, Le Commerce*, tome IX. Paul Masson, 1922.

