

La destruction du pilier sud, 1^{er} septembre 1945. © Musée d'Histoire de Marseille - MHM 2004_6_64_39



LA FIN DU PONT- À-TRANSBORDEUR...

Par Patrick Boulanger,
de l'Académie de Marseille

Le « Pont-Transs », comme on l'appelait familièrement avec l'accent du côté de Saint-Jean, le Pont-à-transbordeur de l'ingénieur Ferdinand Arnodin, déclaré d'utilité publique en 1902, inauguré en 1905, avait transporté des millions de piétons et de véhicules d'une rive à l'autre du Vieux-Port. À sa façon, cet ouvrage d'art exceptionnel participa de manière dramatique à la bataille de Marseille.

Des visées destructrices

À la suite d'un ordre d'Adolph Hitler transmis par Himmler stigmatisant le Vieux-Port comme un « *repaire de bandits internationaux* » où l'on redoutait une « *révolte de sous-hommes* », les troupes d'occupation avaient dynamité une partie du quartier proche de l'hôtel de ville en février 1943 [1]. À proximité des ruines, se dressait une étonnante construction métallique avec des pylônes hauts de 86 mètres, un tablier à 52 m au-dessus des flots et une nacelle commandée électriquement [2].

Lors de la destruction des maisons longeant le quai de la Mairie, rebaptisé Maréchal-Pétain, le pont trouva un défenseur en la personne de l'écrivain allemand Walther Lehna, alors correspondant de guerre sous le pseudonyme de Kiaulehn pour *Signal*, le magazine de propagande de la *Wehrmacht*. Celui-ci n'hésita pas à écrire : « *Si on le démolit, on s'en repentira bientôt. Il est un témoin de l'esprit créateur de l'homme, un monument du XIX^e siècle. Quiconque aujourd'hui le trouve laid comprendra un jour que ce squelette d'acier est animé du souffle divin qui entraîne les hommes dans les meilleurs instants. Dans trente ans, on trouvera le transbordeur beau, car nos yeux auront appris à saisir la beauté de l'époque des pionniers de la technique* » [3].

Des menaces sérieuses pesaient sur ce pont de type « à contre-poids et articulations ». En application de la loi sur la mobilisation des métaux, un arrêté de réquisition fut pris le 24 décembre 1943 par le ministère français de la Production industrielle désireux de s'emparer de ses mille tonnes de ferrailles, avant que le service de la nacelle ne soit interrompu le 20 mars 1944. Désormais, tout s'accéléra pour la construction abandonnée.

Durant les journées insurrectionnelles

Sans attendre l'arrivée des forces alliées de l'Opération *Dragoon* débarquées à la mi-août à Saint-Tropez et Cavalaire, les travailleurs marseillais lancèrent à l'instigation de la CGT clandestine une grève générale le 18.

Le lendemain, le Comité départemental de la Libération déclencha l'insurrection armée contre les troupes d'occupation placées sous le commandement du général Schaefer. Alors que la ville se hérissait de barricades et que les accrochages avec les FFI et FTP se multiplièrent, le commandement allemand décida de rendre inutilisables les installations du plus grand port français.

Seuls les quais du Lacydon échappèrent au minage systématique grâce aux interventions du président de la Chambre de Commerce Émile Régis auprès du grand amiral et du consul d'Allemagne. Le 20 août, les habitants des quartiers en bord de mer reçurent l'ordre d'évacuer leurs logements ; dans la nuit, deux remorqueurs amènent le paquebot « Cap-Corse » de la Compagnie Fraissinet à l'entrée du Vieux-Port. La *Kriegsmarine* comptait sur ce bâtiment de 82 m de long pour boucher la passe. Sabordé le lendemain, le navire se renversa sur le côté et lentement dériva... sans remplir la mission attendue. Aussi, pour combler définitivement le goulot, les Allemands décidèrent d'y précipiter l'imposante masse du pont qui le surplombait !

Dans un vacarme assourdissant

Des bâtons de cheddite furent reliés par des détonateurs au pied des pylônes. Les explosions s'enchaînèrent, mais soit par l'insuffisance des explosifs, soit par la précipitation des artificiers, seul le côté à proximité de la tour du roi René cèda, entraînant dans sa chute une grande partie du tablier et son restaurant d'altitude. Les pylônes au Sud avaient résisté ! Pour la soldatesque restée à Saint-Jean, dans une Marseille insurgée, il n'était plus question de contourner le plan d'eau pour s'en revenir parachever leur besogne, même sous le couvert des batteries du fort Saint-Nicolas. Avec l'épave du « Cap-Corse », les poutrelles tordues et les câbles enchevêtrés du pont constituaient une gêne évidente à l'accès au centre-ville par cette voie. Les destructions portuaires se poursuivirent en d'autres lieux jusqu'au 28 août, date de la capitulation du général Schaefer.

En attendant le dégagement des bassins aux quais et hangars écroulés, obstrués par plus d'une centaine de navires coulés, des unités amphibies établirent une noria entre la flotte américaine en rade et la terre ferme à proximité du chantier naval du Pharo. Le service *Salvage* de la Marine britannique entreprit de dégager la coque du « Cap-Corse », tandis que divers éléments immergés du portique étaient tronçonnés. Ceci fait, les chalands de type LCT purent emprunter la passe du Vieux-Port pour débarquer hommes et matériels au quai des Belges.

[1] Renée Dray-Bensouan, « Les rafles et destructions de janvier 1943 », revue *Marseille*, n° 275, avril 2023, pp. 61-68. [2] Patrick Langer, *Le Pont-à-transbordeur*, Actes Sud, 2006. [3] Article « Marseille », *Signal*, 1^{er} numéro d'avril 1943, pp. 34-38.

Au fil des jours, Marseille devint la base essentielle d'approvisionnement des armées dans leur poursuite de la libération du territoire français via la vallée du Rhône. Le 15 décembre, le général de Gaulle se rendit à Marseille pour un rapide passage avant de visiter Toulon. Sur la Canebière, l'occasion lui fut donnée d'apercevoir la silhouette du grand pont plus qu'à moitié détruit. Dans sa réponse à Gaston Defferre nommé depuis peu président de la Délégation municipale, le chef du gouvernement répéta qu'il savait combien Marseille a reçu de graves blessures, mais assura-t-il : « *Ce sera le devoir de tous de travailler à les réparer. Nous devons en sortir quelque chose de nouveau et de grand.* »

Encore debout

La Reconstruction devint une tâche primordiale. Pourtant la question de réparer le pont dit « à transbordeur » ne se posa plus. Tout au contraire, il fallait s'attacher à faire disparaître ses parties métalliques, qui pouvaient se montrer dangereuses en cas de chute par fort mistral. Insolite, sa silhouette semblait désormais condamner au quotidien la folie d'un monde encore en guerre en d'autres régions.

L'Office national des Fontes, fers et aciers lança alors un appel d'offres pour la démolition et le ferrailage du pont, ses concessionnaires (la famille de l'ingénieur Arnodin) ayant accepté les indemnités proposées.

La population marseillaise avertie par voie de presse, des artificiers du Génie français se chargèrent, le 1^{er} septembre 1945, de « pétarder » avec 400 kg d'explosifs la partie sud. À 7h55 du matin, après la sonnerie d'un clairon, des déflagrations retentirent. Coupés en trois morceaux, les éléments de la structure élançée se vrillèrent et s'affaissèrent... jusqu'à heurter l'enceinte du fort Saint-Nicolas. Les restes séjournant tant à terre que dans les eaux furent systématiquement récupérés et pesés. Démantelé, sectionné, le pont s'en alla ainsi pitoyablement par tronçons.

Quelques blocs de pierre taillées formant cercle à la base des piliers furent remisés en leur temps sur l'île du Frioul... Ils s'y trouvent encore, détournés de leur fonction première pour servir de bancs à proximité du Centre Léo-Lagrange, sans que les personnes qui les utilisent se doutent qu'ils se reposent sur les derniers vestiges d'une construction que l'on se plut à appeler, en la voyant du large, « *la Porte de France* ».



Entre le fort Saint-Jean et le pont d'Arnodin déjà mutilés, l'épave du « Cap-Corse » plus encore mise à mal. © Musée d'Histoire de Marseille - MHM 2004_6_64_13