

FOCUS

PASSERELLE

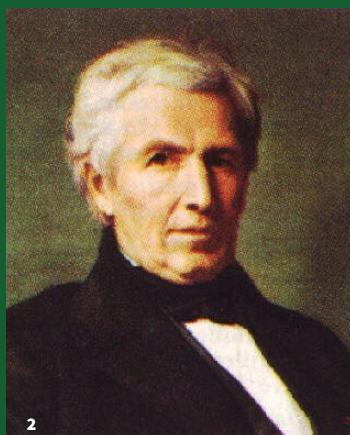
HIMALAYENNE

ROCHEMAÛRE

ARDÈCHE
VIVARAIS MÉRIDIONAL



VILLES
& PAYS
D'ART &
D'HISTOIRE
DIRE



**Page de couverture. Passerelle
himalayenne de Rochemaure**

**Photo 1. Vue de l'ancien pont,
avant travaux de la passerelle**

Photo 2. Portrait de Marc Seguin

**Photo 3. Carte postale. Pont de
1858, avec pile centrale d'origine**



LA PASSERELLE

AU FIL DES SIÈCLES

LE PONT DE ROCHEMAURE, ÉRIGÉ AU 19^E SIÈCLE SUR LE RHÔNE, A CONNU UNE HISTOIRE AGITÉE. C'EST UN PONT DE TYPE SEGUIN QUI DOIT SA SURVIE À UNE GRANDE MOBILISATION, DANS LES ANNÉES 1980, ET SURTOUT À SA TRANSFORMATION RÉCENTE EN PASSERELLE HIMALAYENNE DÉDIÉE À LA PROMENADE.

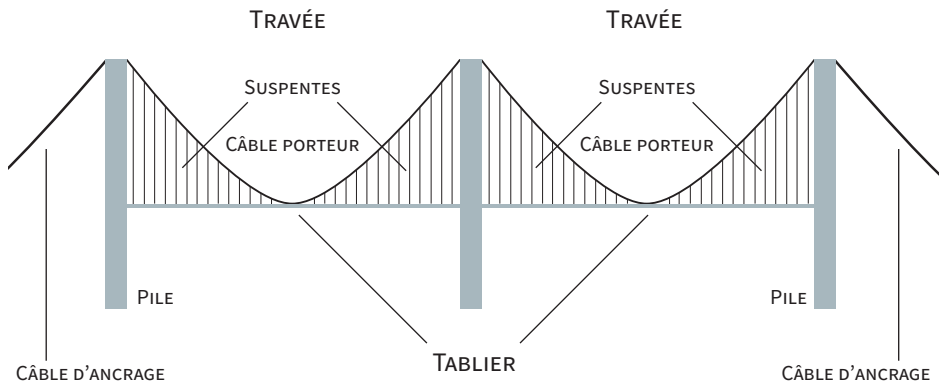
AVANT LE PONT

Le franchissement du Rhône, fleuve tumultueux, a longtemps été un problème. Depuis l'Antiquité, les hommes construisent des ponts en pierre, mais leur édification sur le Rhône, au lit large et irrégulier et aux courants rapides, s'avère laborieuse. Nombre d'entre eux n'ont pas résisté ; l'exemple le plus représentatif est le pont Saint-Bénézet d'Avignon, endommagé par de multiples crues du Rhône. Ainsi, pendant plusieurs siècles, il n'y a eu aucun pont entre Lyon Guillotière et Pont-Saint-Esprit. À Rochemaure, la traversée du fleuve se fait par barques et bacs à traîlle* jusqu'au 19^e siècle, pérennisant ainsi le lien qui existe depuis le Moyen Âge entre Rochemaure et Montélimar. Mais ce système, qui nécessite de multiples chargements et déchargements des marchandises de chaque côté du Rhône, est pénible et fastidieux.

MARC SEGUIN ET LES PONTS SUSPENDUS

Marc Seguin est né en Ardèche, à Annonay, dans une famille de négociants drapiers et d'industriels ; il est lié à la famille des Montgolfier (inventeurs de l'aérostat ou montgolfière). Il devient à son tour négociant, tout en se formant par lui-même au gré de ses recherches et de ses voyages. Il prend conscience de la difficulté du transport des marchandises, en particulier lors de la traversée des cours d'eau. Il réfléchit alors à une adaptation du pont suspendu à chaînes de fer forgé inventé par l'Américain James Finley. Avec ses frères, il imagine le remplacement des chaînes en fer forgé par des câbles en fils de fer ; l'utilisation du câble s'avère plus économique et résistante.

L'innovation est testée sur la rivière Cance, en Ardèche, avant d'être pleinement réalisée à partir de 1822 à Tournon-sur-Rhône*, avec l'aide d'un ingénieur des Ponts-et-Chaussées, M. Plagniol. Le succès du premier pont suspendu de type Seguin, notamment le jour de son inauguration en 1825, encourage la poursuite et l'intensification des constructions selon le procédé des frères Seguin, sans qu'ils en aient le monopole.



1

Les ponts suspendus permettent une portée plus importante par rapport aux autres ouvrages et offrent une grande hauteur libre*. Leur principe est simple : le tablier* du pont est maintenu par des suspentes verticales, elles-mêmes attachées à un câble porteur. Ce dernier, composé de faisceaux de fils de fer, repose sur des piles ; ses extrémités sont reliées à des culées. Ils doivent pouvoir résister aux vents violents et aux brusques montées des eaux.

Les ponts suspendus sont le produit de la révolution industrielle du 19^e siècle : invention des câbles de fils de fer, utilisation du béton hydraulique pour les fondations et du béton armé pour les superstructures*.

LES PONTS SUSPENDUS DE ROCHEMAURE

C'est dans ce contexte que la construction d'un pont suspendu de type Seguin est autorisée en 1838 à Rochemaure par ordonnance royale (au même endroit que le pont actuel). En 1843, il est inauguré sur le lit du Rhône ; il est financé par une société de quatorze actionnaires* locaux qui ont obtenu sa concession pour 90 ans. C'est une réussite économique pour la ville qui voit ainsi se développer la circulation routière. Il est détruit par la violente crue du Rhône de 1856.

Un second pont de type Seguin est rapidement reconstruit puisque son inauguration a lieu en 1858. Est-il financé par les mêmes adjudicataires qui l'auraient transféré, en 1869, à une autre société ? Ce second édifice a une architecture singulière. Ses trois piles, d'inspiration néo-médiévale, rappellent l'aspect fortifié de Rochemaure : les deux tours des extrémités sont dotées d'un crénelage* et de mâchicoulis*. Pour protéger le pont et les passants, deux figures religieuses, aujourd'hui disparues, ont été placées dans des niches : une statue de sainte Marie réparatrice côté ardéchois et une statue de saint Joseph côté drômois.

Photo 1. Schéma ; principe du pont suspendu

Photo 2. Vue de l'ancien pont avant travaux de la passerelle

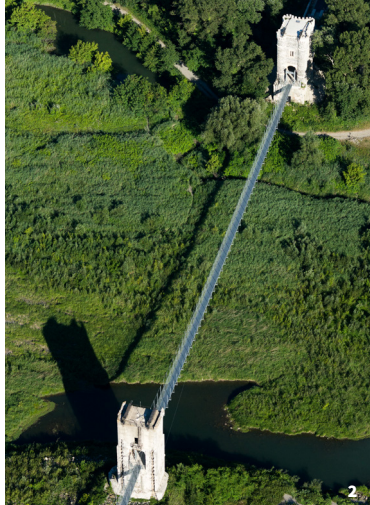
Photo 3. La passerelle himalayenne, véloroute ViaRhôna



Tout comme le premier pont, celui de 1858 a une histoire agitée, faite de destructions et d'accidents dont certains ont influencé son destin. En août 1944, les bombardements alliés entraînent la destruction de la pile centrale, remplacée après la guerre par la pile en béton encore présente de nos jours. En 1968, le pont, de moins en moins adapté à la circulation toujours plus importante, est endommagé par un camion chargé de 35 tonnes de ciment. Il abîme le tablier* et les câbles, obligeant la fermeture du pont aux voitures et camions ; les piétons et les deux-roues sont les seuls autorisés à traverser. Le point final est donné en 1982 quand, suite à deux incendies, le pont est définitivement fermé à toute circulation. La municipalité de Rocheмаure, soutenue par des citoyens rassemblés au sein d'une association, s'élève contre sa destruction programmée. Leur première réussite est de faire classer le pont au titre des Monuments historiques en 1985, mais pour le sauver définitivement, un projet viable doit être imaginé.

LA PASSERELLE HIMALAYENNE

En 1995, le projet de la ViaRhôna fait passer la piste cyclable sur le vieux pont qu'on envisage alors de restaurer à l'identique. Mais les travaux s'avèrent trop coûteux. En 2010, la municipalité de Rocheмаure découvre les passerelles himalayennes du lac de Monteynard (Isère) et propose ce type de structure pour remplacer l'ancien pont de la commune. Le projet est reconnu viable et est accepté pour un coût moindre. Les travaux de démolition de l'ancien tablier sont entrepris en janvier 2013 ; une partie est d'ailleurs exposée à côté de la pile de Rocheмаure à titre de témoin. S'ensuivent les travaux de construction de la passerelle et de restauration des deux piles de 1858 ainsi que de la pile centrale d'après-guerre, témoin de l'histoire agitée du vieux pont. En août 2013, la passerelle piétonne et cycliste est inaugurée. Elle fait aujourd'hui partie intégrante de la ViaRhôna et permet la contemplation du Rhône.



LEXIQUE

Actionnaire : Au 19^e siècle, la construction des ponts était d'initiative privée ; des sociétés d'actionnaires investissaient dans ce type d'ouvrage et récupéraient leurs fonds en instaurant un péage pour le franchissement. À la fin du 19^e siècle, les conseils généraux de l'Ardèche et de la Drôme, estimant que ces ouvrages relevaient du service public gratuit, ont racheté les concessions des ponts sur le Rhône.

Bac : embarcation large et plate utilisée pour traverser les cours d'eau. Elle peut être à rames ou à traîlle (câble ou chaîne tendue entre deux rives qui, fixée à l'embarcation, l'empêche de dériver avec le courant).

Crénelage : Composé d'une alternance de merlons (en saillie) et créneaux (en retrait), ces éléments architecturaux coiffent les enceintes ou les tours. Ayant à l'origine une fonction défensive, ils ont ensuite été utilisés à des fins décoratives.

Hauteur libre : distance libre verticale sous un ouvrage permettant la circulation (par exemple, entre la surface de l'eau et la voûte d'un pont).

Mâchicoulis : galerie en encorbellement dont le plancher ajouré permet des projections défensives diverses.

Pile : Appui intermédiaire supportant le tablier d'un pont.

Pont suspendu de Tournon-sur-Rhône : Le premier pont suspendu (1825) a été transformé en passerelle en 1847 car inadapté au passage des bateaux à vapeur et au trafic routier, puis détruit en 1965. Il avait été remplacé en 1847-1849 par un second (le pont actuel), également construit par les frères Seguin.

Superstructure : Ensemble des éléments situés au-dessus du sol ou de l'eau et composant un ouvrage.

Tablier : Plate-forme du pont.



Photo 1. Vue aérienne de la passerelle sur le Rhône

Photo 2. Vue aérienne d'une travée de la passerelle himalayenne

Photo 3. Vue de la passerelle himalayenne depuis la pile d'Ancône. La pile centrale d'après-guerre porte les stigmates des bombardements et de sa reconstruction à la hâte en 1944

Photo 4. Vue de la passerelle himalayenne depuis la pile de Rochemaure

Photo 5. Pile restaurée du pont de 1858

« IL SERAIT CONDAMNÉ À MORT ? DYNAMITÉ SERAIT SON SORT ? (...) SERRONS LES RANGS ET SAUVONS- LE ! ! »

Paul Nègre, *Le pont des amoureux*, 1984

La passerelle prolonge l'allée du Vieux Pont de Rochemaure. Elle constitue une partie de la ViaRhôna, piste cyclable entre le lac Léman et la Méditerranée.

L'Office de tourisme propose aux groupes, sur réservation, des balades contées sur la ViaRhôna passant sur la passerelle.

Renseignements

Office de tourisme Sud Ardèche
Rhône et Villages

Agence de Cruas
1 Place de la Liberté
07350 CRUAS
Tél. : 04 75 49 59 20
contact@sudardechetourisme.com

Le Pays d'art et d'histoire du Vivarais méridional - Ardèche appartient au réseau national des Villes et Pays d'art et d'histoire depuis 2011. Il compte 37 communes réparties sur trois communautés de communes (Berg et Coiron, Ardèche Rhône Coiron et du Rhône aux gorges de l'Ardèche). C'est un service mutualisé du patrimoine qui assure plusieurs missions patrimoniales :

- connaissance et valorisation du patrimoine sur l'ensemble du territoire,
- promotion de la qualité architecturale, urbaine et paysagère
- sensibilisation de tous à ce patrimoine et à ce paysage
- mise en place d'un tourisme patrimonial et culturel

Le ministère de la Culture attribue le label aux collectivités engagées dans une politique globale de protection et de valorisation du patrimoine auprès du public. Il garantit la compétence du service Pays d'art et d'histoire et la qualité de ses actions.

www.vpah.culture.fr
www.vpah-rhone-alpes.fr

Ce document a été produit par le Pays d'art et d'histoire du Vivarais méridional.

Bureaux : 32 Boulevard Stalingrad
07400 Le Teil
Courrier : SMVM – Mairie – BP 51
07 402 Le Teil Cedex

04 75 91 45 09
contact@vivaraismeridional.fr

Retrouvez la programmation du Pays d'art et d'histoire :
www.vivaraismeridional.fr
www.facebook.com/vivaraismeridional

Directeur de la publication
Paul Savatier, Président du SMVM

Rédaction
Pays d'art et d'histoire du Vivarais méridional
Maquette

Pays d'art et d'histoire du Vivarais méridional ;
Guillaume Pénelon

D'après DES SIGNES studio Muchir Desclouds

Comité de concertation
Municipalité ; office de tourisme



Photographies

Tristan Zilberman

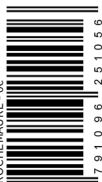
Images d'archives

Association AREPO

Impression

Fombon, Aubenas  

ROCHEMAURE-06



VILLES
& PAYS
D'ART &
D'HISTOIRE



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes
ardèche
LE DÉPARTEMENT



Ardèche
Rhône
Coiron

Berg & Coiron



Reproduction totale ou partielle interdite, © Tous droits réservés