

Comité de quartier Saint-Nicolas, la Gare, le Gabut

Comité de Quartier de Tasdon - CADIT

Par courriel et recommandé avec AR à :

Madame Fabienne BUCCIO, préfète hors-classe
Préfecture de Nouvelle-Aquitaine,
Esplanade Charles-de-Gaulle
33077 Bordeaux Cedex

La Rochelle, le 28 mars 2022

<p>Demande d'inscription aux Monuments historiques du Pont de Tasdon à La Rochelle</p>

Madame la Préfète,

Devant les risques de disparition pure et simple du Pont de Tasdon de La Rochelle, les Requérants ci-dessus dénommés, - avec le soutien du Comité du quartier de Saint-Eloi (La Rochelle) et celui de l'association Capres-Aunis (Dompierre/Mer) et des personnes physiques, au nombre de 114, dont la liste est fournie séparément et exclusivement à M. le Conservateur-adjoint aux Monuments-Historiques à Poitiers, - ont pris l'initiative de déposer entre vos mains une demande d'inscription aux Monuments historiques, ainsi qu'auprès des autorités compétentes¹ou parties prenantes.

« Une visite effectuée le 29 avril 2010 par les services techniques de Réseau Ferré de France, devenu SNCF Réseau au 1er janvier 2015, a notamment permis de constater que des blocs de béton se détachaient du pont de Tasdon, lequel ouvrage supporte la route départementale 937 et enjambe la voie ferrée à proximité de la gare de La Rochelle (Charente-Maritime). SNCF Réseau a alors pris des mesures conservatoires afin de sécuriser l'ouvrage, pour un montant de 48 469,15 euros, comportant purge de la sous-face du tablier et passivation des poutrelles [Cour d'appel administrative de Bordeaux, 1^{er} mars 2018] ».

¹Envois également à Mme Bachelot, ministre de la Culture, rue de Valois, 75001-Paris / Préfecture de Charente-Maritime, par courriel /DRAC – Nouvelle-Aquitaine site de Poitiers, Hôtel de Rochefort,102, Grand 'Rue CS 20553 86020 Poitiers-cedex/Conservateur régional des Monuments historiques adjoint : M. Bourel Le Guilloux : christophe.bourel-leguilloux@culture.gouv.fr
M. Lionel MOTTIN lionel.mottin@culture.gouv.fr/ Conseil départemental, Mme Sylvie Marcilly /Mairie de La Rochelle, M. Jean-François Fontaine, par courriel.

Le rapporteur public dans sa très courte note² présentée aux magistrats du Conseil d'Etat a lui-même qualifié le Pont de Tasdon d'**ouvrage d'art**.

N° 420302 Commune de La Rochelle 8^{ème} chambre jugeant seule
Séance du 12 décembre 2019 Lecture du 27 décembre 2019

CONCLUSIONS M. Romain VICTOR, rapporteur public 1.- Le pont routier de Tasdon est un ouvrage métallique construit au début des années 1910 par les frères Boyer, surplombant les voies ferrées desservant la gare de La Rochelle (Charente-Maritime). **Cet ouvrage d'art**, représenté par de nombreuses cartes postales de la première moitié du XX^{ème} siècle, et qui supporte aujourd'hui la route départementale n° 937, a beaucoup vieilli. Cent ans exactement après la construction, la SNCF a constaté que des blocs de béton se détachaient de la structure. Des travaux de sécurisation, entrepris par les services techniques de la SNCF, ont ainsi été engagés au cours de l'année 2010, pour un coût de 48 469,15 €. Le 7 mai 2012, l'établissement public a présenté la note à la commune qui a refusé de payer, en faisant valoir qu'elle n'était pas propriétaire de la voie portée

A noter également que le Pont de Tasdon est compris dans la complexité du futur plan d'aménagement des terrains de la SNCF autour de la Gare [PLUI de la CDA de La Rochelle, OAP LR 07], lesquels finiront bien par être achetés par la Ville pour être revendus immédiatement à des promoteurs, puisque telle est la logique d'une ZAC.

C'est par le biais de ce projet que se profile une opération de construction de 1 200 logements avec création au milieu de la ZAC d'une nouvelle voie : rue de la Gare en adjacence et incidence de l'actuelle montée ouest du boulevard Joffre, laquelle rue de La Gare passera sous le Pont de Tasdon. On mesure le manque de cohérence d'une telle ambition, car cette nouvelle voie qui constituerait un axe majeur pour rejoindre les Minimes ne répondrait sans doute pas aux nécessités du trafic routier, ni aux normes de hauteur sécuritaires pour faire passer des véhicules exceptionnels sous le Pont.

Elle pourrait impliquer la disparition pure et simple du Pont de Tasdon.

Pourtant sa conservation est impérieuse.

Elle a été demandée par la mairie de La Rochelle. Mais elle se trouve entravée par l'instance en cours pendant devant la Cour d'appel de Bordeaux, désignée comme cour de renvoi par le Conseil d'Etat.

² Obtenue en formulant une demande de communication auprès du Conseil d'Etat. Facturée 7 €. Un record, compte tenu de la brièveté de cette contribution protégée par des droits d'auteur. Envoyée à M. Borel Leguilloux seulement pour respecter le principe de non-dissémination d'une telle information décrété par le Conseil d'Etat

Ci-après photos montrant l'état de dégradation du Pont de Tasdon



Sud Ouest : En 2014, le maire et son équipe avaient déployé une banderole pour demander à RFF de réparer le pont. © Crédit photo : Archives Pascal Couillaud

X : Monsieur Jean-François Fountaine,
maire de La Rochelle



Prévus pour 2019 et 2020, la municipalité n'a pas entrepris les travaux annoncés, déduisant à juste titre de l'arrêt du Conseil d'Etat que ceux-ci ne lui incombent pas.



Si cette mise à l'inventaire aux Monuments historiques aboutit, la Ville de la Rochelle ne pourra qu'en être satisfaite, tant du point de vue esthétique que sécuritaire.

Capacité à agir

Par assemblée générale de ses membres du 2 mars 2022, le « Comité de quartier Saint-Nicolas, La Gare, Le Gabut », à La Rochelle a approuvé la décision de son Conseil d'administration du 15 février 2022, votée à l'unanimité, afin d'introduire auprès de la Préfecture de Région et de la DRAC une demande d'inscription aux Monuments historiques du Pont de Tasdon.

Par assemblée générale de ses membres du 27 mars 2022, " le Comité de Quartier de Tasdon CADIT", à La Rochelle a validé la décision de son Conseil d'administration du 14 mars 2022, votée à l'unanimité, afin d'introduire auprès de la Préfecture de Région et de la DRAC une demande d'inscription aux Monuments historiques du Pont de Tasdon.

Lors de la tenue de ces deux assemblées respectives, un certain nombre de personnes physiques se sont déclarées personnellement favorables à l'introduction d'une demande d'inscription aux Monuments historiques du Pont de Tasdon : 69 lors de l'assemblée du Comité de la Gare, 42 lors de l'assemblée du CADIT, soit 111 personnes.

Nous ne vous autorisons aucunement à divulguer à des tiers, même ceux qui recevront copie de la présente, l'identité des personnes physiques et leur identification numérique. Aussi cette liste n'est-elle envoyée qu'à M. le Conservateur régional des Monuments historiques adjoint à la DRAC, à Poitiers.

Ainsi, tant les Comités de quartier énoncés ci-dessus que les personnes physiques dont l'identification vous est fournie en annexe séparée, ont qualifié leur capacité à agir.

Intérêt à agir

L'intérêt à agir des Requérants découle de l'application de l'article R*621-53 du Code du patrimoine : « La demande d'inscription d'un immeuble est présentée par le propriétaire ou par toute personne y ayant intérêt ».

L'intérêt à agir est encore démontré par le fait que la situation de décrépitude dans laquelle se trouve cet « immeuble » - une annexe se rapporte au classement du Pont des Pêcheurs de Dieppe³, preuve qu'un pont ferroviaire peut tomber dans la catégorie des immeubles visés par la loi- consubstantiel à la gare de voyageurs de La Rochelle elle-même inscrite Monuments historiques, témoin de son glorieux passé ferroviaire⁴, nécessitant sa protection par le fait du conflit persistant entre différentes parties prenantes : Etat, Conseil départemental, mairie, pour porter la charge de son entretien et assurer sa pérennité .

En effet la municipalité de La Rochelle peu satisfaite de l'arrêt de la Cour administrative de Bordeaux du 1^{er} mars 2018 déclarant Réseau Ferré de France dans son bon droit vis-à-vis de la municipalité de La Rochelle, la CAA de Bordeaux affirmait : - *Les ponts ne constituent pas des éléments accessoires des cours d'eau ou des voies ferrées qu'ils traversent mais sont au nombre des éléments constitutifs des voies dont ils relient les parties séparées de façon à assurer la continuité du passage. Par suite, un pont supportant une route communale appartient à la voirie communale. Or, comme indiqué précédemment, il résulte de l'instruction que le président du conseil général de la Charente- Maritime a, par un arrêté du 17 juillet 2003, prononcé le déclassement du tronçon routier en cause du domaine public routier départemental pour incorporation dans la voirie communale de La Rochelle. Dès lors, il résulte de l'article L. 141-8 du code de la voirie routière que l'entretien de ce tronçon de route, et donc de l'ouvrage qui le supporte, en l'occurrence le pont de Tasdon, constitue une dépense obligatoire de la commune quand bien même elle n'en serait pas le propriétaire. Par ailleurs, il résulte de ce qui est énoncé au point précédent que pour s'exonérer de cette obligation d'entretien, la commune de La Rochelle ne peut utilement se prévaloir, eu égard à sa qualité de tiers au contrat, de l'accord passé en 1990 entre la SNCF et le conseil général de la Charente-Maritime dès lors que ne sont pas invoquées de clauses réglementaires.*- s'est pourvue avec succès en cassation devant le Conseil d'Etat qui a jugé que la Cour d'appel administrative avait commis une erreur de droit en donnant satisfaction

³ En 2020, le pont Colbert de Dieppe, datant de 1889, promis à la ferraille a été classé monument historique [voir annexe].

⁴ En 1899, la gare de La Rochelle se classait première du réseau de l'Etat par un trafic de 424 000 tonnes (marchandises de grande vitesse comprises). La même année. Le trafic de la Pallice se chiffrait par 168 000 tonnes contre 135 000 tonnes en 1895.

à Réseau Ferré des France pour se faire rembourser de travaux de confortation et d'entretien effectués sur le pont de Tasdon.

L'arrêt de cassation du Conseil d'Etat 420302, ECLI FR CECHS 2019 420302 20191227, n'a fait qu'ajouter à la confusion existante en ignorant l'urgence avec laquelle ce litige devait être résolu, puisque le Pont de Tasdon ne peut subsister sans que les travaux nécessaires soient faits.

Le Conseil d'Etat a jugé :

4. Après avoir relevé que le tronçon routier que supportait le pont de Tasdon avait été déclassé du domaine public routier départemental par un arrêté du 27 juillet 2003 du président du conseil général de Charente-Maritime " pour incorporation dans la voirie communale de La Rochelle ", la cour administrative d'appel de Bordeaux a jugé que les dépenses d'entretien litigieuses constituaient des dépenses obligatoires de la commune de La Rochelle en vertu de l'article L. 141-8 du code de la voirie routière, quand bien même celle-ci n'en serait pas propriétaire. En faisant ainsi application de dispositions applicables à la voirie communale alors même que le tronçon routier en cause était la propriété du département de Charente-Maritime et ne pouvait pas, de ce fait, appartenir au domaine public routier communal, la cour a commis une erreur de droit.

Et pourtant ce même Rapporteur relevait que les juges d'appel en s'appuyant sur la jurisprudence selon laquelle « *les ponts ne constituent pas des éléments accessoires des cours d'eau ou des voies ferrées qu'ils traversent mais sont au nombre des éléments constitutifs des voies dont ils relient les parties séparées de façon à assurer la continuité du passage* » (27 mai 1964, Chervet, n° 59923 et 59924, rec. p. 300 ; 8ème et 3ème ssr, 26 sept. 2001, Département de la Somme, n° 219338, rec. p. 426), **ce dont ils ont déduit, sans erreur, qu'un pont supportant une route communale appartenait à la voirie communale** ».

Cette décision de la Haute-cour n'a pas même les mérites de la clarté, selon les rares commentateurs qui s'y sont intéressés [Cabinet Landot, avocats] « *Sa formulation sibylline pourrait donner lieu à débats. Ou alors le Conseil d'Etat estime que le classement en voirie communale impose un transfert de propriété, et alors c'est toute la distinction ultra classique entre propriété et affectation qui s'en trouve changée juste via un arrêt qui n'aurait même pas les honneurs des tables du recueil Lebon. On en doute.* »

Contenu de la demande

En effet, « Les monuments historiques, en raison de leur intérêt historique, artistique ou architectural, font l'objet de dispositions particulières pour leur conservation afin que toutes les interventions d'entretien, de réparation, de restauration ».

Conformément à l'article R*621-55 du Code du patrimoine, la présente demande est adressée à Madame la préfète de la région Nouvelle-Aquitaine. Elle est accompagnée de la description de l'immeuble (**Première partie**), d'éléments relatifs à son histoire (**Deuxième partie**), à son architecture (**Troisième partie**). Diverses photos ou plans sont incorporés directement dans le texte.

Bien entendu, la présente demande ne vise qu'une inscription aux Monuments Historiques. Aux termes de l'article R*621-2 du Code du patrimoine, les Requérants ne voient aucun inconvénient à ce que leur demande soit appuyée, s'agissant d'un immeuble appartenant à l'Etat par le préfet après consultation de l'affectataire domanial ou encore par le ministre chargé de la culture ou par le préfet de région pour classer ledit immeuble.

PREMIERE PARTIE : « DESCRIPTION DE L'IMMEUBLE »

Cet ouvrage dont les travaux débutèrent simultanément à ceux de la construction de la nouvelle gare de voyageurs rétablissait le trait d'union naturel existant depuis des siècles entre les communes du sud avec la ville de La Rochelle, un temps menacé par la pose de plusieurs voies ferrées en faisceau.

Ce fut même par cette seule voie passant par Aytré que l'on se rendait de La Rochelle à Rochefort et Surgères depuis plusieurs siècles.

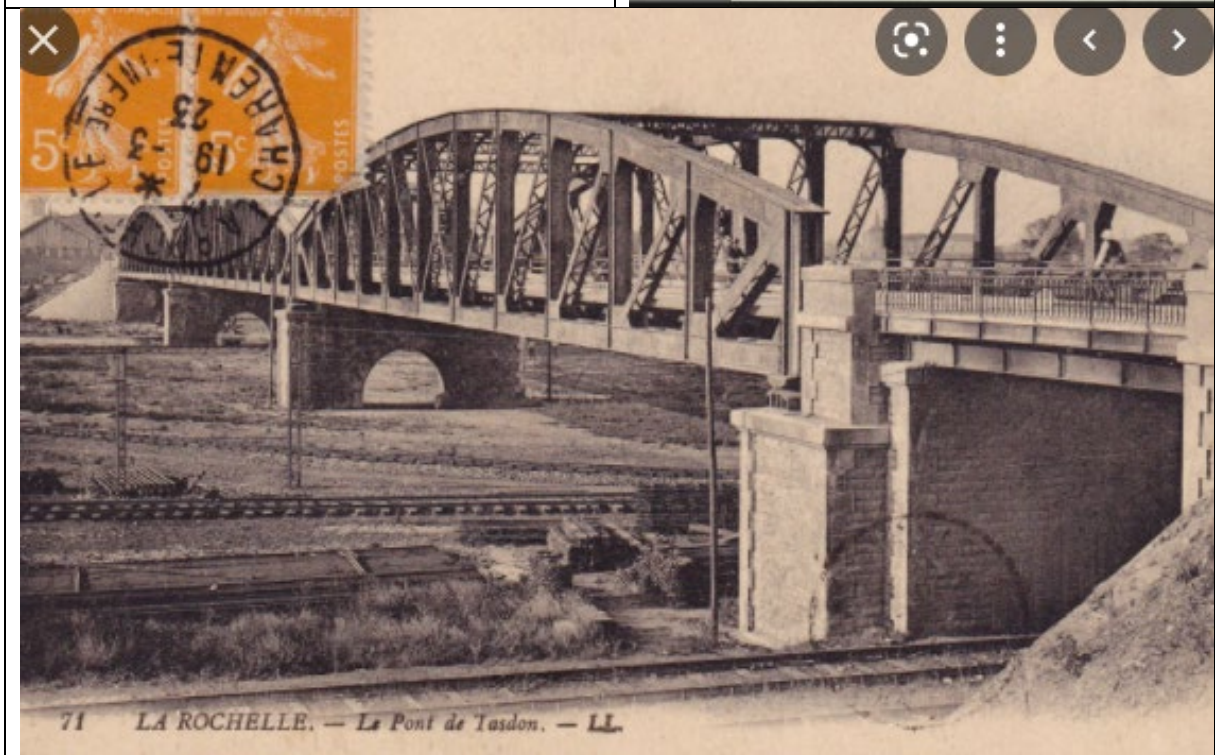
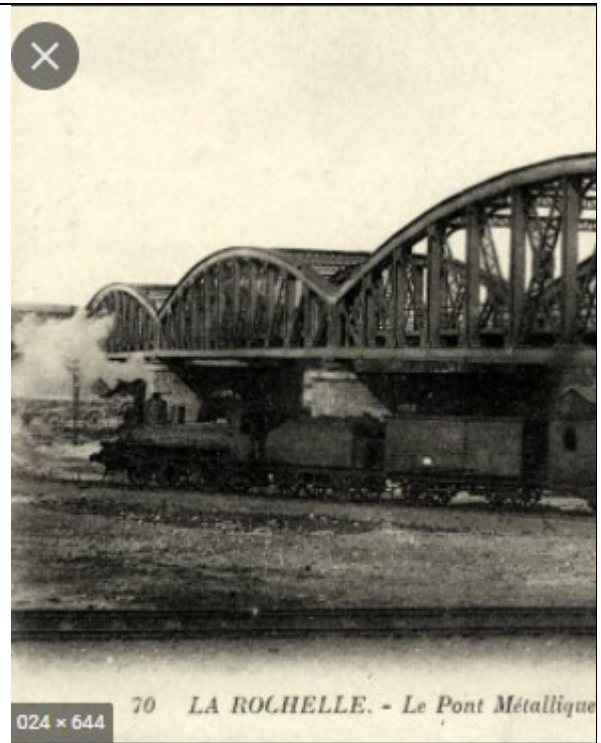


Carte générale des routes royales et départementales du département de la Charente-Inférieure 1829 AD/ 17 5
Fi Collection de cartes et plans

Ce pont a été édifié en 1912 après le déplacement de la gare pour assurer l'entrée dans la ville par la route d'Aytré.

Sa longueur est de 169 mètres d'ouverture avec trois travées de 54 mètres qui franchit le faisceau de voies de la gare de La Rochelle. Il comporte trois travées

enjambant les voies qui sont dédoublées. Des arches de fer riveté portant sur d'épaisses piles de pierre soutiennent le tablier.



DEUXIEME PARTIE : ÉLÉMENTS RELATIFS A SON HISTOIRE

a) La première gare

Le 8 mai 1837, un projet de loi fut déposé pour la concession d'un chemin de fer de Paris à Orléans.

Le projet d'établissement de la gare de La Rochelle pour le chemin de fer de Poitiers à La Rochelle et à Rochefort fit par la suite l'objet d'une enquête d'utilité publique ordonnée par le préfet Briand le 15 juillet 1854. L'emplacement fut proposé à la compagnie de chemin de fer d'Orléans P.O créée en 1838⁵.

La gare fut placée à l'ouest de l'ouvrage à cornes et à l'est du bassin des Chalutiers.

Cette première gare de La Rochelle construite par les ingénieurs Compaing et Morandin, fut inaugurée en 1857 et ouverte au public le 7 septembre de la même année. C'était une gare terminus construite en briques rouges sur une structure en bois. Une grande dalle de métal et de verre couvrait les quais et les voies.

Devenue obsolète rapidement, elle fut transformée en gare de marchandises dès 1922. La verrière vint à être détruite. Le 24 novembre 1980 elle fut même entièrement arasée pour laisser place à l'espace sur lequel sont l'Aquarium, l'esplanade et l'hôtel Mercure.

b) La nouvelle gare de voyageurs de La Rochelle

Le projet de construction d'une nouvelle gare à La Rochelle remontait à 1867. Aucune suite n'avait pu être donnée aux projets successifs qui avaient été élaborés, faute de crédits nécessaires.

Le 24 février 1896 Une commission technique sans doute missionnée par le ministère des Travaux-Publics se déplaça à La Rochelle pour procéder à l'étude de l'emplacement de la nouvelle gare.

Une somme de 450 000 francs fut inscrite au budget de 1897 des chemins de fer de l'Etat pour amorcer les travaux de cette reconstruction devenue indispensable.

'Quoique, au point de vue de l'intérêt de la ville, la reconstruction sur l'emplacement actuel eût été préférable, il a été constaté que cette solution était inadmissible, sans parler du coût des travaux, qui eût été doublé, et de la défectuosité des terrains, qui sont meubles, l'emplacement actuel ne répond en aucune manière aux améliorations et aux développements de l'avenir'. On s'est donc rabattu sur les terrains avoisinant le pont de Bonnemort, à l'endroit même où se trouvait, au début de l'exploitation du réseau, la gare en bois des Charentes. Là, l'espace ne fait pas défaut pour l'établissement des lignes : celles de la Vendée et de La Pallice n'ont pas été touchées. Quant au raccordement des trains de Paris et de Bordeaux, il s'y effectuera par le tracé le plus court, sans traverser l'ancienne gare, qui restera une simple gare de marchandises'.

⁵ La loi du [7 juillet 1838](#) concède la ligne de [Paris](#) à [Orléans](#) et embranchements à [Casimir Leconte](#) et compagnie.

Un accord intervient entre le ministre de la Guerre et le ministre des Travaux publics pour permettre le déclassement de la zone de l'ouvrage à cornes qui composait les fortifications de la ville à son extrémité méridionale.

Le 16 février 1898, le projet d'installation de la gare au pont Bonnemort fut accepté à la condition qu'il soit créé par la ville de La Rochelle une avenue directe de 50 mètres de largeur au travers de l'ouvrage à cornes. La porte Saint-Nicolas fut abattue, car elle se révélait trop étroite.

La nouvelle gare fit l'objet d'un concours. Il fut remporté par Pierre Joseph Esquié (Toulouse 24 mai 1853, † 16 janvier 1933) grand-prix de Rome en 1882, professeur à l'école Nationale des Beaux-Arts. Il en établit les plans en 1909.

Un pont de 169 mètres de long en trois travées (voir ci-après) fut construit en 1912 par Boyer, ingénieur des Arts et Métiers d'Angers, constructeur à Bordeaux pour permettre de franchir les nouvelles voies de chemin de fer et relier plus facilement Tasdon à La Rochelle.

27 février 1908, *Le Temps*

L'agrandissement de la gare de la Rochelle : A cet effet, la direction des chemins de fer de l'Etat a établi un projet de travaux dont la dépense est évaluée à 3,400,000 francs. Les crédits normaux ne permettant pas de faire face à cette dépense, la ville de la Rochelle a offert à l'Etat une avance de 2,600,000 francs remboursable sans intérêts en six ans, et en outre une subvention de 800,000 francs.

Pour subvenir tant aux charges d'intérêts et d'amortissement de l'avance qu'à celles de remboursement en capital et en intérêts de la subvention de 800,000 francs, le conseil municipal de la Rochelle a demandé que des surtaxes locales temporaires fussent instituées au profit de la ville, sur les voyageurs et les marchandises en provenance ou à destination de la gare de la Rochelle.

Ces surtaxes, dont un projet déposé hier, elles seront fixées comme il suit etc..

La construction de la gare elle-même débute en 1910. Les travaux pour la construction du Pont de Tasdon la précèdent. La charpente métallique du bâtiment principal, du hall couvrant les voies et des marquises en façade est réalisée par l'entreprise Ménard et Gourdon de Nantes. Le décor sculpté de la gare s'inspire de la faune maritime. Le hall des voyageurs est orné de mosaïques exécutées par A. Biret sur des cartons du peintre G. Godefroy (actuellement malheureusement occultées).

Le bâtiment voyageurs aurait été achevé en 1914. La construction est interrompue par la guerre, car le 35^e régiment de génie l'armée américaine y installa une cantine, un dortoir et une chaîne de montage de wagons. Cette chaîne d'assemblage était pour toute l'Europe. En 1919, la nouvelle gare venait à être occupée par l'entreprise américaine Middletown Car de Pittsburg qui avait pris le relais des autorités militaires américaines. Cette société fut autorisée en avril 1919, pour une durée d'un an encore à occuper les ateliers de l'armée américaine

dans la gare, pour assurer, sous la direction du réseau de l'Etat, les opérations de remontage des wagons restant à importer. En 1920, l'activité de la Middletown Car Company fut transférée à Aytré, où elle devint une usine des Entreprises industrielles charentaises, société filiale de MTCC. C'est l'origine d'Alsthom (Alstom) à La Rochelle.

Les travaux de construction se poursuivirent en 1920. La gare ne fut achevée qu'en 1922.

On y note l'intervention continue de l'entreprise Boyer Frères, celle qui a réalisé la construction du Pont de Tasdon dix ans auparavant- (voir ci-après).

Courrier La Rochelle 25 février 1920

Nouvelle gare de voyageurs.

La Chambre de commerce de La Rochelle ayant appelé l'attention de l'administration des Chemins de Fer de l'Etat sur l'intérêt qui s'attache à la mise en service aussi rapide que possible de la nouvelle gare des voyageurs de La Rochelle-ville, a reçu de M. le directeur dudit réseau la lettre suivante en date du 19 février. :

« En réponse à votre lettre du 28 janvier relative aux travaux de la nouvelle gare des voyageurs de La Rochelle, j'ai l'honneur de vous informer que la compagnie Middletown n'a pas demandé à prolonger le délai pendant lequel elle était autorisée à occuper la plateforme de cette gare. Elle l'évacuera dès que sera terminé le marché qu'elle a passé avec le Réseau pour le remontage de 20 000 wagons, et l'exécution de ce marché se poursuit normalement.

Sans attendre que nous puissions disposer de la surface occupée actuellement par les ateliers de cette Société, nous nous sommes préoccupés des mesures à prendre pour poursuivre aussi activement que possible les travaux de construction de la gare.

A cet effet, le Réseau a commencé à démolir les installations que l'armée américaine avait réalisées dans l'intérieur du bâtiment et à réparer les dégradations qui y avaient été commises.

Il a été adjugé à M. Jacquart, entrepreneur, les travaux de reconstruction [..].

Il passera dans quelques jours un autre marché pour les travaux de maçonnerie, platerie et carrelages nécessaires à l'achèvement du R.V.

D'autre part, MM. Boyer frères constructeurs à Talence près Bordeaux s'occupent de la préparation à leurs ateliers des pièces nécessaires à la construction du hall des voyageurs [...].»

La création d'une nouvelle gare entraîna celle d'une nouvelle voie d'accès et celle d'un nouveau quartier à l'extrémité du canal Maubec.



Implantation de la gare après arasement de l'ouvrage à cornes

Du fait de la construction de la nouvelle gare, le Conseil municipal estima 'urgent de modifier et d'assainir ce quartier, car il servait de dépôt d'ordures et de débris de toutes sortes à certains de nos concitoyens qui se croient autorisés à enlaidir et empester une ville'.

Lors du Conseil municipal du 19 juin 1919, il fut décidé des conditions du lotissement des terrains provenant du lotissement de l'ouvrage à cornes en 36 parcelles. Ils furent vendus aux enchères publiques. L'ensemble des terrains 35 311 M² est vendu 305 368 francs, soit 8,58 le m², Les nouvelles rues auront une largeur de 15 mètres : 8 mètres de chaussée et 3,50 m de 'hauteur'.

Deux rues perpendiculaires à la RN 137 furent créées : une perpendiculaire à l'avenue de 30 mètres, (future avenue de Strasbourg), une derrière en bordure de la retenue de Bonnemort (boulevard Joffre). Les rues 1,2 et 3 auront 7,50 mètres de chaque côté de l'axe de l'avenue de 30 mètres. Cette grande avenue qui aboutit à la porte Saint-Nicolas traverse une partie de la douve qui fait communiquer le petit port du canal de Marans à La Rochelle au bassin à flot extérieur. Que faire pour surmonter la douve ? Un pont levant électrique : coût 400 000 francs, deux ponts tournants jumeaux 332 000 francs. Le conseil municipal demanda le 3 février 1914 de barrer la jonction du canal de Marans à La Rochelle par un pont fixe. La Chambre de commerce s'opposa au pont fixe le 19 février 1920.

c) La construction du Pont de Tasdon

Le Pont de Tasdon-La Rochelle construit semble-t-il en deux ou trois ans, a été achevé en 1912⁶. Compte tenu de l'augmentation du trafic ferroviaire, il avait été décidé de supprimer toute confrontation d'usage entre la circulation des véhicules

⁶ *Le Courrier de La Rochelle*, 11 novembre 1911 : Accidents. M. Ulysse Rousset, ouvrier frappeur chez MM. Boyer frères, constructeurs à Bordeaux-Talence, travaillant au chantier du pont métallique de Tasdon-La Rochelle a reçu un gros morceau de fer sur un œil.

et celle des trains. Aussi, en raison de la disparition des passages à niveau a surgi la nécessité de construire un pont routier enjambant le faisceau de voies ferrées.

Ce fut la société Boyer frères ayant pour objet les constructions métalliques dont le siège social et les ateliers se situaient à Talence (33), 80, avenue Paul Bert qui le réalisa. Elle fut créée en 1893 à Bordeaux par Georges Boyer, Quadzar (Angers 1882)⁷, Léon et Henri Boyer (Quadzar Angers 1884). En 1914, 2 000 tonnes d'aciers ouvrés sortirent des ateliers. En 1918, la société fusionna avec l'usine de la Médoquine, située de l'autre côté de la voie ferrée, pour former la Société Générale de Construction Métallique laquelle intégra les Etablissements Thévenot, dirigés par le Bordelais François Thévenot puis la société Saint-Quentinoise.

En 1951, un accord fut passé avec la Société Saint-Quentinoise (08). Les bâtiments furent alors rénovés. La production doubla : le fer en barres provint de Moselle et leur manutention dans l'usine fut facilitée par des ponts roulants, un palan de 10 tonnes, des voies ferrées particulières et des voies Decauville.

En 1959, cette dernière société absorba totalement la société Boyer Frères. L'activité s'y maintint jusqu'en 1975. Désaffectée, l'usine fut rachetée en 1988 par les Etablissements Létoile qui exerçaient la même activité.

Boyer Frères, entreprise, de réputation nationale, a exécuté entre autres, les charpentes métalliques des gares de Bordeaux et de la Rochelle, ainsi que de nombreux ponts dans les pays d'Outre-Mer. Boyer frères a été adjudicataire d'une fourniture de tabliers métalliques destinés au chemin de fer de la Guinée. Elle a construit les halls des gares de Thouars, 37 viaducs à Paris, le marché couvert de Perpignan, quatre viaducs métalliques pour la Gare de Versailles-Chantiers, sur une mise à prix de 536 000 francs : « A été déclarée adjudicataire provisoire la Maison Boyer Frères (Gironde) avec un rabais de 10% (26 mai 1913) ».

Certes, il ne s'agit pas d'une entreprise possédant un renom aussi prestigieux que celle de Gustave Eiffel, mais sa mémoire mérite d'être respectée et conservée.

⁷ BOYER (Henri), frère de Léon. Né à Bordeaux en 1869, diplômé des Arts et Métiers (Angers, promotion 1884), Henri Boyer débute comme ouvrier puis dessinateur dans divers ateliers. En 1894, il est ingénieur à la maison Théron. Il entre, en 1896, à la Société anonyme des Aciéries de France comme ingénieur chef d'entretien des mines d'Aubin, poste qu'il quitte en 1899 pour aller prendre celui de chef d'entretien et des constructions neuves à l'usine d'Isbergues (Pas-de-Calais) de cette même Société. En 1905, il est appelé comme ingénieur à la Société générale des hauts fourneaux, forges et aciéries en Russie, puis il devient ingénieur en chef aux usines de Makievka de cette société. En 1910, la Société générale des hauts fourneaux, forges et aciéries en Russie se transforme et devient l'Union minière et métallurgique de Russie. En février 1912, il est nommé directeur des usines de Makievka. Décédé le 17 août 1912 en Russie/ Ukraine. Directeur des usines de la Société Union minière et métallurgique de Russie. [Conseil d'Administration : de 5 à 16 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 25 actions. MM. L. Leblanc, A. Mamontoff, J. Bernard, Aulagnon, A. Slaboszevicz, G. Selig, A. Weresczynski, E. Hibon, H.-E. Boyer].

Plusieurs extraits de presse témoignent de cette activité :

Courrier de La Rochelle 26 novembre 1909 : La nouvelle gare.

La sage lenteur avec laquelle l'administration des chemins de fer de l'Etat entreprend les travaux de la nouvelle gare fait couler beaucoup d'encre.

Donnons aujourd'hui un fait précis. Nos lecteurs savent que la route nationale qui traverse le faubourg de Tasdon sera déviée et que le passage à niveau sera supprimé.

La route passera au-dessus des voies sur un pont de 160 mètres en trois travées de 55 mètres et une travée indépendante de 14 m 50.

Courrier de La Rochelle 26 décembre 1909

Ces travaux s'élevant à 485 000 francs seront exécutés par MM. Boyer frères de Bordeaux, déclarés adjudicataires avec un rabais de 18%, et seront commencés très probablement en janvier prochain... à moins qu'un gratte-papier quelconque n'enfouisse dans quelque carton vert l'ordre destiné aux entrepreneurs.

Nous sommes certains que MM. le docteur Roy et Decout agiront auprès de M. le ministre des Travaux-publics pour que cette dernière éventualité ne se produise pas.

Ce serait de bonnes étrennes données à nos concitoyens, si nos élus pouvaient nous faire connaître la date exacte et proche à laquelle le premier coup de pioche sera donné.

TROISIEME PARTIE : DESCRIPTION ARCHITECTURALE (D. C)

Pont de Tasdon : Caractéristiques :

Ouvrage métallique en treillis construit par les ingénieurs Boyer Frères : société créée en 1893 à Bordeaux.

Cette société, de réputation nationale, a exécuté en autres les charpentes métalliques des gares de Bordeaux et La Rochelle.

L'usine de construction des Frères Boyer à Talence a été classée à l'inventaire des monuments historiques, région Nouvelle Aquitaine.

Le pont métallique de Tasdon est un ouvrage de 169 mètre de long avec trois travées, pont métallique en treillis à base de cornières, profilés, goussets assemblés par rivetage.

Le type d'acier utilisé mériterait une recherche plus approfondie.

C'est le seul pont de cette envergure et de ce type en Charente-Maritime franchissant les voies ferrées.

Il est en harmonie complète avec la gare et forme un ensemble historique et patrimonial cohérent.

o

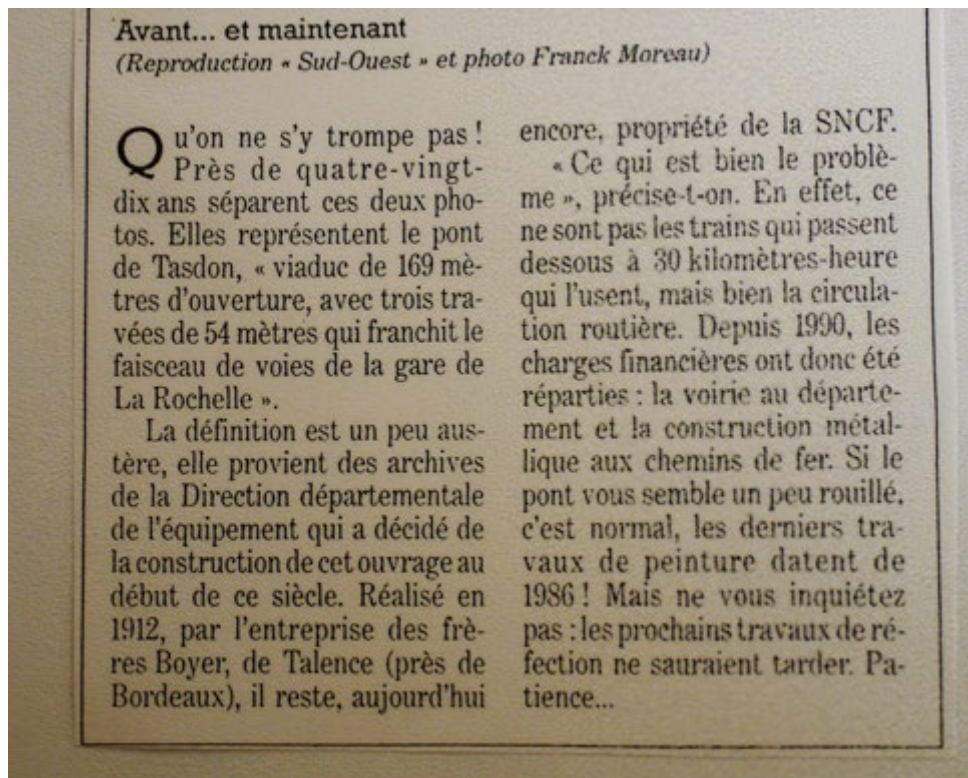
En conséquence de ce qui précède, les Requérants pensant avoir satisfait à toutes les conditions légales requises pour qu'un « immeuble » puisse être inscrit aux Monuments historiques, prient Mme la préfète de Nouvelle-Aquitaine de donner une suite favorable à leur demande.

Veuillez agréer, Madame la préfète, l'expression de nos salutations distinguées

Pour le Comité de Quartier de Tasdon CADIT 38, rue des Frênes La Rochelle Par délégation statutaire du Bureau Le Responsable de la Commission Urbanisme Philippe BOYER 06.23.12.71.32	Pour le Comité de Quartier de Saint-Nicolas, La Gare, Le Gabut 8, quai Georges Simenon La Rochelle Par délégation statutaire Jean HESBERT 06.89.64.31.89
---	--

Toute citation ou même reproduction partielle de ce texte de cette lettre devra mentionner ses auteurs.





Le Patrimoine des communes de la Charente-Maritime. Tome II. (Paris 2002)

Flohic-éditions

page 739 - Pont Paul Doumer

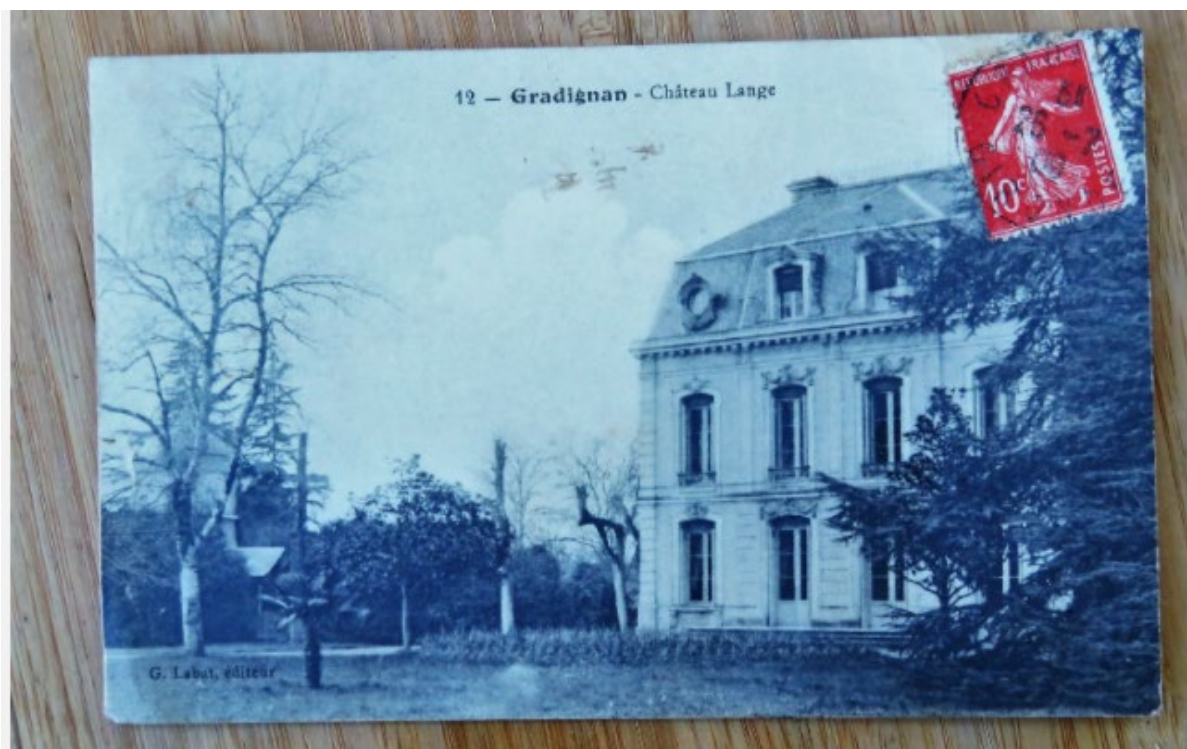
1912

172309W9

Ce pont est défilé en 1912, après le déplacement de la gare, pour assurer l'entrée de la ville par la route d'Aytré. Les chantiers de construction métallique Boyer Frères de Talence en assurent la réalisation.

Il comporte trois travées enjambant les voies qui sont dédoublées. Des arches de fer riveté, portant sur d'épaisses piles de pierre, soutiennent le tablier.

Boyer (Léon), Q 1., I. Boyer frères, constructions métalliques et appareils de levage, avenue Paul-Bert, Talence. Tél. 25-55; dom., château Longe, Gracignan (Gironde). B. 1889.



Claire Coiffard, mère de François Mauriac emmène ses enfants en vacances au château Lange à Gradignan (Sud-Ouest 5 août 2016).

Père Bernard Coutant (1920–2008) , Le quartier Saint Nicolas, La Rochelle, cahier n° 8, pages 138 et suivantes.

En 1840, pour procurer du travail aux gens désœuvrés, on réalisa le projet de la jonction de la digue de 1772 à la pointe de Coureilles. On créait ainsi un vaste bassin destiné à dévasser le chenal par un système de chasse et aussi à recevoir les navires. Cette digue est terminée en 1848. Elle faisait 1 050 mètres. Alors naquirent les projets du chemin de fer. Ils firent songer à transformer cette réserve d'eau, extérieure aux tours et prise sur l'anse de Coureilles en un bassin à flot.

Que de projets ne fit-on pas pour ce bassin ? Il suffit de jeter un coup d'œil au plan conservé au Génie militaire à Vincennes pour s'en rendre compte.

Déjà un atterrissement s'était formé en dehors de la tour Saint-Nicolas, derrière la digue de 1772. On le remarque sur le plan de 1835. On y avait construit des baraques. Elles remplaçaient la fosse aux mâts disparue sous la Révolution et pendant l'Empire, à cause de la création du bassin de carénage inauguré, rappelons-le en 1808, très discrètement. La Ville-en-Bois était née.

C'est donc entre ces bâtiments, au bord de ce marais perdu et le fameux ouvrage à cornes que s'établit le chemin-de-fer. Mais on avait eu soin de revoir les limites des communes afin de ne pas donner à

autrui les bénéfices fiscaux du commerce des Rochelais. Ainsi, Aytré perdit toute une superficie, du Gabut à La Courbe.

Les armateurs rochelais financèrent et le 6 septembre 1857 eut lieu l'inauguration de la Gare, au bout d'un bassin dont l'adjudication des travaux eut lieu le 23 juin 1853 qui fut terminé en 1862. Le journal « Charente-Maritime » annonce ; « L'inauguration du nouveau bassin à flot de La Rochelle est fixée au lundi 21 avril 1862. Elle se fera sans pompe sic) et sans solennité. Les portes seront ouvertes seulement au premier navire venu du large. En fait, elle n'eut pas lieu ce jour-là.

Mais l'inauguration de la gare P.O fut plus solennelle. Le journal L'Illustration fit un article. De nombreux discours furent prononcés.

[...] La gare devait durer 124 ans.

A 200 mètres des fortifications, au sud de la ville, sur un terrain conquis sur la mer, elle était construite sur pilotis, les murs en brique soutenus par des colonnes de fonte, et couverte d'ardoises.

Analogue à toutes les gares voisines des places de guerre et identique à celle de Rochefort.

La gare principale se composait de deux ailes parallèles d'une longueur de 100 mètres, séparées par un espace de 25 mètres où se trouvent les voies d'arrivée et de départ. Un vitrage reliant les deux ailes recouvrait [page 140] [...].

La gare resta en service jusqu'en 1924 pour le voyageurs.

Une autre société se fonda pour l'exploitation d'une ligne ferrée Rochefort-La Rochelle – La Roche-sur-Yon. Aucune entente ne fut possible entre cette société et celle du P.O, si bien qu'il se construisit une deuxième gare séparée de la première, au nord de celle-ci. La route nationale 137 devait être déplacée pour traverser l'ouvrage à cornes et rentrer en ville derrière l'église Saint-Nicolas par le moyen d'un passage à niveau sur la ligne des Charentes et d'une passerelle pour les piétons, la route, dans sa partie extérieure de Tason à Saint-Eloi, devait subir une déviation contournant le bassin situé au bas du canal de Rompsay. Une entrée en ville pour les piétons, les bestiaux et les brouettes, serait établie au bas de la fortification venant s'arrêter au pont de Bonnemort. Ces transformations et déplacements furent approuvés par le Conseil municipal. La gare des Charentes fut construite à La Sole et fut mise en service en 1869 [page 141].

En 1878, le 18 mai, l'Etat achète divers réseaux, parmi lesquels celui des Charentes. En 1883, une convention est faite pour unir le P.O à l'Etat.

La gare devien unique pour le trafic qui, « plus il augmente, plus il devient malcommode ». Elle [la gare] ne se suffit bientôt plus aux trafics, si bien qu'en 1886, un nouveau projet de gare naît : « une gare de passage ».

Soit on prolongera à l'Est la cour de départs de la gare en exploitation et l'emplacement du service de la grande vitesse avec retour vers la route de Tasdon (qui devait entrer par l'Ouvrage à cornes) et aboutir au point de l'écluse de Marans pour rentrer près Saint-Nicolas), soit construire une gare, la troisième près du pont de Bonnemort.

En 1897, la municipalité demande le déclassement de la place et la Chambre de commerce donne un accord pour le deuxième projet de 1886 : construire une gare au pont de Bonnemort ([AD/17] 4 J 3109).

En 1900, le Conseil supérieur de la guerre donne un avis favorable au déclassement de la ville. Les démolitions des fortifications et le comblement des douves commencèrent.

Pour réaliser les projets acceptés de la nouvelle gare qui prévoyaient la construction à [l'] emplacement des glacis de l'ouvrage à cornes, ce qui entraînait la disparition du bastion sud et de l'ouvrage avancé de la place, des travaux furent engagés fin 1909, le 2 décembre, par l'établissement du pont dit de Tasdon, ouvrage de 169 mètres, destiné au passage de la nationale 137. Il fut terminé en 1912. Les plaques sur chaque travée portent : « Boyer 1912 ».

Fin 1910, on commença les travaux du pont de 30 mètres dit « des Minimés » et du pont biais de 48 mètres sur les voies de la gare, pour le raccordement de la gare de triage avec les lignes de Nantes et de La Pallice. Ces ouvrages furent achevés en 1913.

Les plans du nouveau bâtiment qui était prévu, d'un caractère architectural s'harmonisant avec les monuments de La Rochelle, furent arrêtés par M. Esquié, architecte du gouvernement, Grand-prix de Rome. Cette construction [fut] approuvée par la ville qui versa une subvention de 800 000 francs [etc., page 143].

De grandes difficultés furent à vaincre pour l'exécution des fouilles par suite de la nature du terrain. On dut procéder à des épuisements continuels et à l'enlèvement des grandes quantités de vases liquides. Les sondages nécessaires furent exécutés en septembre 1909.

Suite au décret du 7 juin 1906, le plan parcellaire des terrains et édifices dont l'occupation était nécessaire par l'établissement d'une déviation du chemin-de-fer sur les communes d'Aytré et La Rochelle sont déposées à la mairie. La déviation était prévue pour 2 725 mètres.

On apporte, en 1908, les déblais pour les nivellements à la cote 4 mètres 34 des bastions 3 et 4 de l'ouvrage à cornes Saint-Nicolas et des remblais pour compléter le nivellement des douves, la démolition des murs de fortifications et la demi-lune jusqu'à 3 mètres 34 [...].

La gare n'était pas terminée quand survint la guerre mondiale en 1914. Elle fut couverte pendant les hostilités. Mais le bel Ouvrage à cornes, lui, est [avait déjà été] rasé, ses fossés comblés, 256 arbres, ormeaux

et acacias sont vendus au comptant pour bois de feu, bois de charronage et construction, le 28 juin 1908 [page 144, ...].

En 1922, l'administration des chemins de-fer de l'Etat informait le public que l'inauguration de la nouvelle gare de l'Etat devait avoir lieu le dimanche 19 novembre par M. le ministre des Travaux-publics [M. Le Troquer] .