

LE PONT A TRANSBORDEUR DE MARSEILLE  
=====

AVANT PROPOS

Plus tard, lorsque nos petits-enfants trouveront les cartes postales du Vieux-Port barré par le Pont à transbordeur, ils en seront intrigués, ne l'ayant jamais vu en réalité.

J'imagine que quelques-uns d'entr'eux chercheront à savoir. Ils trouveront bien quelques renseignements éparpillés, mais ceux-ci sont relatifs à la période pendant laquelle le Pont fut en construction ou en service. Condamné, il n'en est plus question ensuite.

C'est pour combler cette lacune que je me suis mis en quête de renseignements. C'est aussi pour sauver de l'oubli la personnalité de son inventeur-constructeur Monsieur ARNODIN. Car ce Monsieur se révèle comme étant à la fois un mécène et un fameux constructeur: un homme de grande valeur. Pour lui aussi le silence, l'oubli. Et cependant, quel magnifique exemple de vie créatrice!

Avec gratitude, je remercie toutes les personnes bienveillantes qui ont si aimablement orienté mes recherches, m'ont fourni des renseignements et notamment le Personnel des Bibliothèques de notre Ville (Municipale, Archives de la Chambre de Commerce, de la Préfecture, Archives Municipales).

OUVRAGES CONSULTÉS

MARSEILLE au temps du Transbordeur (Tourette) - Evocation du Vieux MARSEILLE (Bouyala d'ARNAUD) - Le Vieux-Port de Marseille (Baile) - La Belle Histoire de Marseille (Gabrielle Castellari) - Le Génie Civil - La fin du Vieux-Port (Gérard Guicheteau) - Les quotidiens, Provincia - Paul Masson - G. Rambert - Busquet et Roberty.

LA GESTATION DU PONT

Dans cette ambiance créatrice, un homme - demeuré obscur aujourd'hui encore - s'attache au problème de relier par un ouvrage métallique à l'air libre deux points séparés par une nappe d'eau, réduisant ainsi le trajet pour les joindre. Cet homme est Monsieur ARNODIN, constructeur en charpentes métalliques, établi à CHATEAUNEUF-sur-LOIRE, émule de l'ingénieur Eiffel, de Marc SEGUIN.

Monsieur Arnodin a édifié sept ouvrages d'un type de son invention avant de construire celui de Marseille (1905).

Il consiste schématiquement en un long tablier suspendu par des câbles à deux portiques métalliques, au-dessus du plan d'eau. Sur ce tablier, roule un chariot auquel est suspendue (par des câbles) une nacelle recevant les voitures et les passants désirant se rendre sur la rive opposée. Pour effectuer son mouvement de va-et-vient le chariot est commandé par un câble s'enroulant sur un treuil électrique. Chacun des deux bords du long tablier se compose de trois éléments: deux poutres droites égales, équilibrées chacune sur un pylone et maintenues par des câbles partant de la tête de celui-ci; entre elles est fixée une travée parabolique articulée à ses extrémités aux points de liaison. Enfin, des câbles métalliques relient les extrémités du long tablier à des massifs fondés sur le sol des rives (ceci pour contrebalancer le poids de la travée centrale et celui de la nacelle mobile).

SON INTERET

En 1850, le projet de la création d'un port au Sud de la Ville est <sup>définitivement</sup> abandonnée: le Port se développe vers le Nord.

Cependant, à partir du Bassin de la Joliette - ou depuis la Tourette (dans la vieille ville) - pour atteindre la zone Pharo-Endoume il fallait contourner le Vieux-Port (soit un trajet de 2Km). Et pour ce faire la circulation des chars à chevaux était malaisée sur des quais toujours encombrés de marchandises diverses.

Un ouvrage métallique, semblable à ceux déjà en service à Bilbao, Rouen ou Bizerte, qui enjamberait le Vieux-Port à son entrée économiserait fatigue et temps.

Le Journal Officiel du 12 Mars 1902 informe que le Président de la République (Monsieur Emile Loubet, sur le rapport du Ministre des Travaux Publics, Monsieur Pierre BAUDIN) accepte la demande présentée le 27 Juin 1899 par Monsieur ARNODIN et l'autorise à établir et exploiter un pont à transbordeur pour la traversée du Port-Vieux, entre le quai de la Tourette et le Boulevard du Pharo (la largeur du plan d'eau à franchir étant de 165m). Il est spécifié qu'aucun concurrent éventuel du passage d'eau ne pourra s'établir à moins de 300m, en aval, ou en amont.

Suivent les délibérations de la Chambre de Commerce (20 Novembre 1900), du Conseil Général (18 Décembre 1900), du Conseil Municipal présidé par le Maire Flaissières, des Ponts-et-Chaussées (22 Février 1900, 22 Juillet et 14 Octobre 1901). Enfin, l'ouvrage est décrété d'utilité publique. Il est placé sous la surveillance de l'Ingénieur du Port. Un cahier des charges précise les taux limite de travail des matériaux et le délai d'exécution. Les essais sont placés sous le contrôle des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, l'autorisation de la mise en exploitation sera délivrée par le Préfet, suivant leur résultat.

La concession est accordée pour une durée de 75ans à partir de la date du décret.

Enfin, il est stipulé que les gênes et les sujétions qui pourraient résulter du mouvement des bateaux



et navires dans le Port devront être supportées par le Concessionnaire sans indemnité.

De plus, il est stipulé qu'à la fin de la concession, ou par décret prononçant le retrait de celle-ci, l'Etat se substituera au Concessionnaire et se trouvera subrogé à tous les droits de celui-ci. Alors, l'Etat entrera en possession de tous les appareils et accessoires, de tous les ouvrages mobiliers en bon état d'entretien.

Il est même précisé que, dans le cas où le Gouvernement déciderait que le Pont et ses dépendances devraient être supprimés, les constructions et engins seront enlevés, les lieux remis en leur état primitif aux frais du Concessionnaire, sans aucune indemnité.

Est prévu le rachat de la concession par l'Etat: dans les 15 premières années, l'indemnité de rachat consistera dans le remboursement de toutes les dépenses de premier établissement; ensuite, l'indemnité sera calculée d'après les produits nets annuels.

Enfin, un cautionnement de 25.000Fs sera versé à la Caisse des Dépôts et Consignations, avant tout commencement d'exécution des travaux.

Assurément, il fallait avoir le caractère d'un mécène et la foi en la réussite pour souscrire à d'aussi sévères conditions.

Bref, en vertu d'un décret du 8 Mars 1902, Monsieur ARNODIN obtient la Concession.

Le Directeur des Travaux est Monsieur BAUDIN du Génie Maritime. Le Chef-Monteur Monsieur Paul BEAUDOU (âgé de 26ans seulement) est muté du siège de CHATEAUNEUF-sur-LOIRE; il vient avec appréhension car, avoue t-il, Marseille avait, dans le Nord, la fâcheuse réputation d'être une ville de nervis. Et pourtant, l'ensoleillement, la jovialité des Marseillais amèneront cet homme actif, insensible au vertige, à se fixer définitivement dans la banlieue marseillaise son chantier terminé.

## L'OEUVRE

Le 15 Novembre 1904 débute le montage du portique côté de la Tourette; pour une hauteur de 86,62m, il pèse 240 tonnes.

Le portique opposé, côté du Pharo, qui lui est semblable, sera terminé fin Avril 1905.

Puis le 6 Septembre, la partie centrale du tablier (d'un poids de 46 tonnes est hissée à 53m au dessus du plan d'eau, en moins de 4 heures et raccordée au deux parties droites supportées par les portiques.

La nacelle pouvant recevoir 30 tonnes pour 130m<sup>2</sup> est éprouvée le 16 Décembre avec 97 tonnes.

Les éléments arrivaient tout montés de CHATEAUNEUF; mais néanmoins, il fallait une sérieuse organisation pour réussir sans dommage, avec les moyens rudimentaires de l'époque, ce montage dans les délais.

Enfin, le 24 Décembre 1905 a lieu l'inauguration officielle. Et la navette de la nacelle ne sera interrompue que de rares fois du fait d'un mistral par trop violent.

La traversée de 165m dure 3 minutes, la fréquence est de 6 minutes environ. Les prix (soumis à l'approbation du Conseil Municipal) sont de 5 centimes par voyageur avec 20Kg de bagages et de 25 centimes par voiture quelqu'en soit le poids; les militaires, les employés municipaux sont transbordés gratuitement.

Notons au passage qu'en Octobre 1929 par raison de salubrité, le Docteur Ribot, Adjoint au Maire Flaissières, fait voter une motion, approuvée par le Préfet, tendant à interdire le mouvement des marchandises sur les quais du Vieux-Port, celui-ci étant réservé à la plaisance (avec toutefois une tolérance pour le poisson), ce qui réduit en conséquence les va et vient des bateaux sous le Pont.

**Celui ci** n'a jamais servi de support à la publicité lumineuse comme l'avait sollicitée en 1929 Madame Veuve ARNODIN, mais il fut quelques fois utilisé pour l'épanouis-

sement du feu d'artifice le 14 Juillet.

Cependant, le Pont n'a jamais connu une grande affluence. On relève par exemple en 1912: 1.090.267 voyageurs payants et 51.449 véhicules. De plus, du haut du tablier 3.381 promeneurs y ayant accédé par l'escalier et 12.196 visiteurs ayant utilisé l'ascenseur ont respiré l'air du large et jouï du magnifique panorama (coût: 25 centimes par l'escalier 50 centimes par l'ascenseur). Un restaurant se trouvait là-haut. Le total de ces recettes constituait toute la rémunération du concessionnaire (intérêts du capital engagé, amortissement de l'ensemble, salaire du personnel d'exploitation, frais d'entretien élevés). Dans son édition du 16 Décembre 1905, le Soleil du Midi déclare que l'ouvrage a coûté à Monsieur ARNODIN 1.500.000 Francs or.

Le Pont transbordeur entre cependant au patrimoine National sans que l'Etat, ni le Département, ni la Commune l'aient subventionné.

Mais tandis que les frais d'entretien augmentaient, le nombre des " Passagers " était en régression. Par voie de conséquence, le Concessionnaire n'était plus à même d'assurer la sécurité de l'ouvrage. Et afin de ne pas suspendre le fonctionnement du Pont " Service Public," les Ponts-et-Chaussées Maritimes ont accepté de participer aux frais d'entretien; en contrepartie, le Concessionnaire leur versait 10 centimes par voyageur transbordé.

#### INGRATITUDE

Les marseillais n'ont jamais montré de l'orgueil pour le Pont à transbordeur; il n'a jamais rivalisé dans leur esprit avec la Tour Eiffel, construite à la même époque, également en poutres-treilli.

Sa silhouette, bien que d'une élégance certaine, barrait fâcheusement le magnifique horizon au Soleil couchant. Aussi, en 1944, dans le chambardement de l'Occupation Allemande, la décision de sa démolition ne fut-elle pas remarquée.

Déjà, par la Loi du 29 Septembre 1942, le Maréchal PÉTAIN, Chef de l'Etat, avait décidé que l'Office Central de Répartition des produits Industriels prononcerait la réquisition des biens inutiles à l'Economie Nationale. Puis, en application de la Loi ci-dessus, une décision du 9 Avril 1943 expose que le Pont à transbordeur est susceptible de fournir les vieilles fontes et les ferrailles qui manquent si cruellement.

C'est sa condamnation sans discussion.

Sur ces entrefaites, en Octobre 1942, le Canal St-Jean, inemployé, encombré d'épaves, est comblé.

#### TRAGÉDIE

Mais les évènements se précipitent: la grosse affaire est bien évidemment la destruction du Vieux-Marseille, c'est-à-dire la première tranche du Plan de Rénovation de la ville, le plan BAUDOIN (affaire politico-financière). Paris-Hambourg.

Déjà en 1906, des quartiers vétustes entre la Bourse et l'actuelle rue Colbert avaient été rasés par la Municipalité.

Mais en 1944 le climat est bien différent: nous sommes en guerre, tout le pays est occupé par l'ennemi, tout est rare, et bien des familles sont endeuillées.

Néanmoins (vraisemblablement sous la pression des affairistes), le 15 Mai 1942, la Revue municipale affirme: " Marseille sera demain une ville moderne;" et le Ministère de l'Intérieur est d'avis qu'il faut faire évacuer les Vieux Quartiers pour réaliser leur Rénovation.



Pour " couvrir " l'opération, la presse (en l'espèce Signal) " noircit " les habitants des Vieux Quartiers. Il y avait bien, il faut le reconnaître, de nombreux immeubles qui menaçaient ruine, des ruelles étroites, insalubres... (voir les photos d'archives de la C.C.).

Cependant, on reste confondu par le procédé: de simple opération de police tout d'abord, l'évacuation fut conduite sans aucun ménagement pour ces personnes de conditions modestes. Dans une période où tout était rare, on leur a imposé de tout abandonner sur le champ, leur avoir et leurs souvenirs.

C'est avec l'assentiment du Préfet délégué CHOPIN - mais non celui de la Municipalité tenue à l'écart - que le dimanche 24 Janvier 1943, sans préavis, le Général SS OBERG et ses hommes - qui étaient entrés à Marseille sans combattre le 11 Novembre 1942 - firent (avec quelques gendarmes) évacuer toute la population des Vieux Quartiers, entre 7h et midi. Chacun étant autorisé à n'emporter que 15 Kg de bagages seulement.

La destination première est Fréjus, puis après triage, Compiègne et l'Allemagne...

Et le 16 Janvier 1943, Berlin donne son accord à la destruction des immeubles. Le 1er Février 1943, les pionniers Allemands, dans ces rues désertes, s'occupent de poser les charges explosives sous les maisons, puis les relient avec des cordons à feu; cela dure pendant 17 jours.

Le 23 Février 1943 vers midi le clairon sonne la mise à feu et 1.494 immeubles furent détruits sur une superficie de 14 hectares!



CONDAMNATION

Trois mois après seulement, le 22 Mai 1943, les Marseillais sont informés (uniquement par le Bulletin Officiel N° 2.117) que le Répartiteur, chef de la section " Fers, Fontes et Aciers " de l'Office Central de Répartition des Produits Industriels a prescrit le " ferrailage " du Pont à transbordeur de Marseille dont les Concessionnaires sont les consorts ARNODIN-CHIBRAC.

Mais les destructions ne se localisent pas seulement à cette zone: Dès Avril 1944, les Allemands creusent des trous dans les murs des quais pour y déposer des mines. Le Président de la Chambre de Commerce, le Préfet, Monsieur Gaston DEFFERRE, le Consul Général d'Espagne tentent de faire fléchir le Commandement Allemand, vainement.

JOURNEES DE FEU

Cependant, l'insurrection prend corps.  
Le 19 Août 1944, la grève est générale.

Le dimanche 20 les premiers soldats libérateurs sont parachutés sur les collines d'Allauch avec du matériel. Alors, les occupants se pressent. Dans la nuit du 21 Août, l'amiral VOYER fait sauter les quais: sur 23Km de quais, il n'en reste seulement que 300m. intacts; de plus, 170 bateaux furent coulés, le matériel portuaire mis hors d'usage. C'en est une désolation!

SA SUITE

Dans la même nuit, deux remorqueurs amenaient sous le Pont à transbordeur le " Cap Corse," surchargé de matériaux

lourds. Le navire se renversa, sa chute le déporta assez loin de la passe qu'il obtura cependant avec l'Iméréthie II et quelques autres bateaux de moindre jaugeage - ainsi que l'avait fait jadis " la Sardine."

Alors, le 22 Août 1944 au matin on fit sauter le Pont... Mais seuls ne s'écroulèrent que l'ensemble portique-tablier côté Tourette et la partie centrale du tablier.

Les évènements se précipitent. Dans la ville, les sections Allemandes harcelées, démoralisées, étaient neutralisées une à une par nos Résistants.

Enfin, le 25 Août à 7h, les troupes Françaises arrivent au carrefour des Réformés. Depuis le fort St-Nicolas, l'artillerie Allemande leur ajuste un tir nourri. Au centre de la ville la fusillade fait rage.

Le vendredi 25 à 6h,45 l'assaut est donné par les tirailleurs marocains à la position de Notre Dame de la Garde. A 16h,30 notre drapeau flotte aux pieds de la statue, 10 officiers et une quarantaine de soldats sont faits prisonniers. Le 26, les Allemands du Parc Borély capitulent. Le dimanche 27, la caserne Audéoud se rend à 13h. Le fort St-Nicolas, la batterie du Pharo, les postes d'Endoume cessent leurs tirs. Le 27 Août, la batterie du Racati, fortement organisée, fait encore des ravages du Bd d'Athènes aux Réformés. Le fort St-Nicolas qui bombardait la ville a été réduit, comme les batteries de Malmousque.

Le fort St-Jean a été pris d'assaut: la garnison qui refusait de se rendre, anéantie.

Seuls restent quelques isolés.

Enfin, le lundi 28 Août 1944 à 7h,30, le général en chef SCHEFFER offre sa reddition au général de MONTSABERT: Marseille était libérée.

Le lundi 25 Septembre les quotidiens reparaissent, mais sur un format réduit. La vie s'organise malgré les destructions; des camions militaires assurent quelques transports en commun et en Août 1945, les trolleybus commencent à circuler.

Comme un membre d'un corps amputé, la partie du Pont côté Pharo se dressait encore, inutile, dans le ciel. Elle fut dynamitée par les Français le 1er Septembre 1945. Dès lors, le Pont n'existait plus...

Ce furent les Américains, dès les premiers jours de Septembre 1944, qui découpèrent le " Cap Corse " et dégagèrent la passe. L'Entreprise REBOUL récupéra le Pont réduit à l'état de ferraille informe.

Néanmoins, l'on peut dire à présent qu'il est tout de même regrettable qu'aucune voix ne se soit élevée pour reconnaître les services peu coûteux rendus silencieusement et journallement pendant 38ans par ce géant silencieux.

#### MODERNISME

De nos jours, il est bien évident que le Pont à transbordeur ne correspondrait plus du tout à notre circulation rapide et dense.

Il fallait trouver une autre voie.

Le Directeur des Services Techniques de la ville Monsieur Charles TREDE eut en 1947 l'idée d'établir un tunnel routier à deux voies sous l'entrée du Vieux-Port. Son projet fut appuyé énergiquement à Paris par le député-Maire Gaston DEFFERRE.

Sa construction commencée en 1964 fut terminée en 1967. Réalisé remarquablement, le tunnel routier paraît être la solution convenable pour longtemps (mis à part l'évincement des piétons condamnés à traverser avec le bateau-mouche " Marie - Place aux Huiles "). Ce tunnel ventilé, bien éclairé, sans péage, constitue une belle voie routière qui reçoit une pleine justification avec le projet du contournement par l'Ouest du Centre de la



Ville: ainsi, le centre Ville sera dégagé par des voies rapides.

En service depuis 1967, ce tunnel est astucieusement complété, au Sud, par l'échangeur du Carénage.

Plus tard, cet ensemble sera prolongé par le tunnel Centre Ville aboutissant à l'échangeur Cantini. Ce dernier desservira tous les quartiers Nord-Est, Est et Sud. Alors il sera possible de se rendre en voiture de la Joliette à la Capelette en moins de 3 minutes (au lieu de 20 minutes en 1976).

En 1975 son trafic s'est chiffré au total à 14.707.760 véhicules; En 1976 à 15.365.900 environ.

Notes: En 1904, le chef monteur du chantier gagnait 60 centimes par heure et ses manoeuvres 45 centimes; ces ouvriers n'étaient pas syndiqués. La durée d'une journée de travail était de neuf heures l'hiver et de douze heures l'été. Généralement les dimanches n'étaient pas chomés et à cette époque la question préoccupante et couteuse des 'Loisirs' n'existait pas.

---

Monsieur ARNODIN a édifié sept ouvrages d'un type de son invention avant de construire celui de Marseille.

	1889	1897	1898	1899	1903	1903	1903	1905	1908
	Bilbao le Nervion	Rouen la Seine	Bizerte le Canal	Martron Roche-fort	New Port Angle-terre	Nantes la Loire	Marseille le Vieux Port	Brest Penfeld	
Longueur totale du tablier . m.	164	145,9	112	175,5	236	191	235	112	
Entr'axes des portiques . m.	160	143	109	139,7	196,5	147	165	109	
Hauteur du tablier au dessus des plus hautes eaux . m.	45	51	45	50	54	50	50	45	
Hauteur totale des pylones . m.	61,8	66,3	57,8	66,8	73,6	75,6	84,6	57	
Plateforme de la nacelle . m.	8x6	10x13	9x7,5	14x11,5	10x12	10x12	10x12	9x7,5	
Poids de la nacelle en épreuve T.	40	101	80	112	117,5	140	144	80	

Monsieur Ferdinand ARNODIN est né à Ste Foy les Lyon le 9 Octobre 1845 sous le signe zodiacal de la Balance qu'il illustra parfaitement sa vie durant.

Son père Thomas ARNODIN, contremaître à la Maison Seguin frères (célèbre pour l'invention de la chaudière tubulaire, tremplin de l'essor des chemins de fer), amena son jeune fils à Châteauneuf sur Loire où était le chantier et y fixa sa famille.

Le jeune homme fit ses classes à l'école de M. POUILLIN, puis il suivit les cours de l'Ecole professionnelle d'Orléans. C'est alors que le père, jugeant les aptitudes de son fils et son ardeur au travail voulut qu'il ajouta à ses connaissances livresques la pratique des travaux.

A cette fin, le fils fut placé à Paris dans diverses Maisons (charpentes bois et métalliques, pierres taillées) et, le soir, il devait encore apprendre la technique. Il fut assidu aux cours du soir du Conservatoire National des Arts et Métiers.

Lorsque la Maison des frères Seguin devint la Sté Générale des Ponts à péage, M. Ferdinand ARNODIN est embauché avec la charge d'inspecter les ouvrages. Il s'ingénia constamment à les améliorer, en rendant l'entretien moins onéreux par des assemblages démontables amovibles. Il réussit à remettre en valeur le pont suspendu-alors discrédité - après l'effondrement du pont de la Basse Chaîne à Angers provoqué par le martèlement du pas cadencé d'une troupe qui le traversait.

On lui doit notamment le câble métallique à torsion alternative, les assemblages amovibles sur les ponts, la suppression du bois sur ceux-ci, leur chaussée pavée sur dalles en ciment armé.

De perfectionnement en perfectionnement, M. ARNODIN est arrivé à concevoir le système de Pont à transbordeur à poutres-treilli, articulé, dont il construisit de 1888 à 1905 huit exemplaires avec le régime des Ponts à péage alors en vigueur.



Dans le domaine des voies ferrées, nous lui devons les ponts système Gisdard de Lapleau, la Cassagne, Bourret, Très Casses; les ponts routes de Sidi M'Cid à Constantine, de l'Oued Ykem, de l'Oued Cherrat au Maroc, le pont suspendu à chaussée pavée des Andelys en remplacement d'un pont en maçonnerie.

La réputation de M. ARNODIN s'étendait dans le monde entier, beaucoup de sommités étrangères sollicitaient ses conseils. Il affirmait que " La première qualité d'un ingénieur est d'être observateur."

La guerre de 14-18 interrompit ses travaux. Avec un personnel réduit et peu de matières M. ARNODIN produisit des ponts-route pour l'Armée type Gisdard-Pigeau des hangars à toiture suspendue de grande portée pour l'aviation (dont il fut l'inventeur).

En sus de son activité de Constructeur, M. ARNODIN fut pendant vingt ans membre-conseiller de la Chambre de Commerce d'Orléans. Il étudia à fond toutes les questions économiques, financières à lui confiées; il s'est élevé notamment contre le morcellement excessif des propriétés.

Marié à l'âge de 23ans, il eut cinq enfants: Ferdinand, <sup>12</sup> Georges, Maxime, Aline, et ~~Félix mort en combat-~~<sup>Ferdinand 25</sup> tant.

Monsieur Ferdinand ARNODIN est décédé à chateauneuf sur Loire le 14 Avril 1924, âgé de 79ans, Officier de la Légion d'Honneur, Chevalier de l'Ordre d'Isabelle la Catholique, Commandeur du Nicham Iftikar, sauveteur médaillé du Loiret.

Ses ateliers ont maintenant disparu.

Cependant il n'est point complètement oublié puisqu'une rue de Chateauneuf porte son nom.

Avec une foi personnelle et profonde en Dieu il est resté modeste malgré ses nombreux succès.

Dans ses relations avec les ouvriers comme avec les Pouvoirs Publics, Monsieur ARNODIN fit toujours preuve de bonté, de justice et de conscience scrupuleuse.

Il a assuré un métier, maintenu dans la région tant de marinières évincés par le développement du Chemin de Fer, tant de vigneronnés ruinés par le phylloxéra.

Il est réconfortant de repenser la vie de ce chef d'Industrie, grand inventeur, homme de bien qui sut rester modeste.

LE MONDE VIT GRACE A UNE ELITE

T A B L E

- 0 -

	Pages
Avant-propos .....	0
Historique de Rive Neuve .....	1
Description du Pont, son intérêt .....	21
L'oeuvre .....	24
L'ingratitude .....	25
Tragédie .....	26
Condamnation .....	28
Journées de feu .....	28
Sa chute .....	28
Modernisme .....	30
Caractéristiques des huit ouvrages .....	32
Personnalité de Monsieur ARNODIN .....	Annexe

-0-0-0-0-



10-8-77

Enfin  
j'ai le plaisir  
de vous offrir le  
résultat de mon travail  
- et vous savez, combien il m'a  
fallu de ténacité.  
Ma joie sera complète  
lorsque vous m'aurez confié  
votre satisfaction.

Steuilly recevoir  
chère Madame  
mes hommages

J. Davin