

PARCOURS LES CHEMINS DU FER À ROCHEFORT

NOUVELLE-AQUITAINE



VILLES
& PAYS
D'ART &
D'HISTOIRE
DIRE

SOMMAIRE

2 UN PATRIMOINE D'EXCEPTION

6 LE PONT TRANSBORDEUR

8 LE MAGASIN AUX COMBUSTIBLES

9 LE SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE

10 LES HALLES

11 L'ANCIEN MAGASIN SIGRAND

12 LES NOUVELLES GALERIES

13 LES ABEILLES ROCHEFORTAISES

14 LE MUSÉE DES COMMERCES D'AUTREFOIS

15 L'OLYMPIA

16 LE KIOSQUE À MUSIQUE

18 LE HANGAR PIKETTY

19 LE HANGAR ASTRA-TORRES

20 L'ANCIEN HÔPITAL DE LA MARINE

22 LA GARE SNCF

24 PLAN NUMÉROTÉ

UN PATRIMOINE D'EXCEPTION



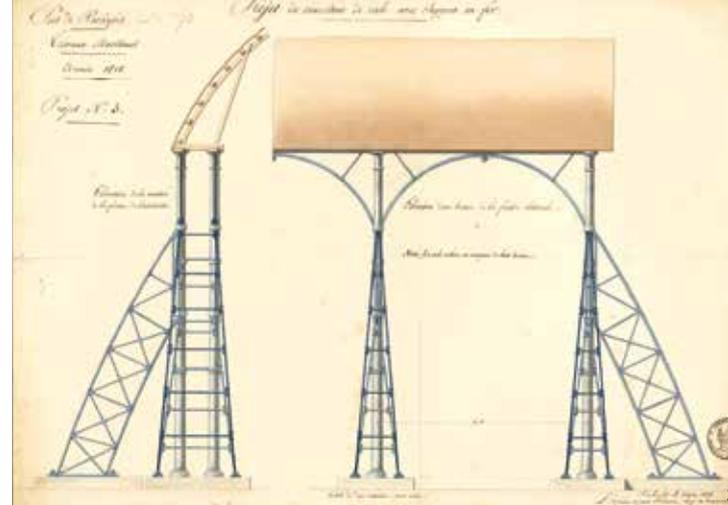
Depuis la fin du XVIII^e siècle, l'utilisation du métal dans l'architecture, qu'annonce la construction du pont d'Iron Bridge (Royaume-Uni), a bouleversé les habitudes de construction dans tous les domaines, mais également sur tous les continents. Une nouvelle esthétique, issue de l'imagination débordante d'ingénieurs visionnaires et des premières productions industrielles, voit alors le jour. Elle touche de très nombreux programmes de construction, des ponts et viaducs aux gares de chemins de fer en passant par les entrepôts, les hangars, les passages et les galeries, les grands magasins, les salles publiques, les kiosques, des immeubles d'habitation, voire certains lieux de culte. Par ailleurs, le métal envahit de façon plus discrète les bâtiments plus traditionnels, où il peut être utilisé au niveau des charpentes, mais également sur les façades pour produire des balcons filants ou d'élégantes marquises.

Si la plupart des villes possèdent des éléments épars d'architecture métallique, Rochefort -ville des ingénieurs par excellence- affiche une histoire de l'architecture métallique peu commune qui l'a dotée, à partir du Premier Empire, de presque tous les exemples du

l'ancienne ville-arsenal de Louis XIV et de Colbert conserve un patrimoine de fer aussi méconnu qu'exceptionnel, aujourd'hui symbolisé par le célèbre pont transbordeur du Martrou, dont le rayonnement dépasse les frontières de la France.

DES RÊVES À LA RÉALITÉ

Si la première architecture à structure métallique voit le jour dès 1812 à Rochefort (voir p.8), l'utilisation du fer ne va s'imposer qu'au fil du temps, lorsque l'industrialisation permettra de produire des éléments faciles à mettre en œuvre et quand la voie ferrée facilitera leur transport. Ces difficultés n'empêcheront cependant pas les ingénieurs locaux de proposer des projets audacieux. Même si leur hiérarchie reconnaît dès 1818 que le fer présente de réels avantages face aux risques d'incendie et aux dégâts que provoquent les termites dans l'arsenal, son coût contraint quelques mois plus tard les autorités à renoncer aux plans novateurs proposés par l'ingénieur Antoine Mathieu pour protéger les cales de construction des navires par des structures métalliques.



1. Premier projet de construction de l'église Notre-Dame, à partir d'une structure métallique, Louis-Auguste Boileau, architecte, vers 1856. (©Yves Blomme)

2. Projet de couverture à structure métallique pour protéger les cales de construction des navires de l'arsenal, Antoine Mathieu, 1818. (©SHD Vincennes)

3. Projet de pont métallique tournant à construire sur la Charente, Hildevert Hersent et Conrad Zschokke, 1876. (©A.D.17)

À ces projets qui feront parfois l'objet de débats internes assez vifs au sein de l'administration de la Marine répondent ceux des ingénieurs des ponts et chaussées qui s'intéressent à la question du franchissement de la Charente. Dès 1837, Louis Masquelez présente l'esquisse d'un grand pont suspendu dont le tablier métallique de 120 m de long aurait dû enjamber la Charente au niveau de la Cabane Carrée. À la même époque, un dénommé Logeai imagine une autre solution de franchissement qui fait, elle aussi, la part belle aux structures métalliques. En avance sur leur temps, ces deux projets resteront au stade des ébauches. Cependant ils nourriront la longue liste des autres projets de franchissement de la Charente qui aboutira à la construction, entre 1898 et 1900, du pont transbordeur (voir p.6).

Les réticences qui se font d'abord jour du côté de l'arsenal atteignent également le monde civil. D'abord en 1847, quand le projet de reconstruction des halles, autour d'une structure métallique, signé par l'architecte Olympe Pollet, de Laon, est écarté au profit d'une solution plus traditionnelle. Puis vers 1856, quand le projet de construction de l'église Notre-Dame, présenté par l'architecte parisien Louis-Auguste Boileau, déclenche l'émotion au sein de la commission consultative des travaux publics. S'inspirant de l'église Sainte-Geneviève-Sainte-Cécile, qu'il vient juste d'élever à Paris, l'homme propose de doter le faubourg de Rochefort d'une étonnante église de style néo-gothique dont les piliers et les croisées d'ogives auraient été réalisés en fonte. Jugé beaucoup trop téméraire, son projet sera finalement retoqué, pour donner naissance à un édifice plus conventionnel, réalisé avec des matériaux conformes aux traditions.





1

LES GRANDS DISPARUS

Si dresser une synthèse de l'histoire de l'architecture métallique de Rochefort sans tenir compte des projets non réalisés n'aurait aucun sens, le faire sans évoquer les grandes réalisations disparues peut également fausser l'approche qu'on peut en proposer. Il faut par conséquent évoquer quelques structures métalliques qui, bien que jugées très modernes au XIX^e siècle, n'ont pas résisté à l'épreuve du temps. C'est le cas de la première gare de Rochefort. Inaugurée en 1857, elle avait été bâtie sur le même modèle que la première gare de La Rochelle et présentait une vaste verrière métallique jetée au-dessus des quais et ensermée entre deux corps de bâtiment administratifs où le fer et les briques dessinaient un pittoresque décor géométrique coloré. Implantée entre l'actuel bassin de Bougainville et le port de commerce, elle fut désaffectée à la fin du XIX^e siècle au profit de la gare de chemins de fer de l'État, puis fut progressivement démolie par la suite.

Ce jalon essentiel de l'architecture métallique de Rochefort n'est pas le seul à avoir connu une vie éphémère. Ce fut également le cas, par exemple, de l'imposant palais d'exposition réalisé en 1883 sur le cours Roy-Bry, selon les plans de l'architecte de la ville, Fernand Michaud, par l'entreprise Ducret, de Lyon. Prenant la forme d'une vaste verrière s'articulant sur un pavillon central, l'édifice avait été imaginé comme une monumentale structure métallique provisoire ayant pour vocation d'impressionner le public l'espace de quelques mois, avant d'être démontée.

1. La première gare de La Rochelle, bâtie en 1857 sur le même modèle que la première gare de Rochefort. (@Collection particulière)

2. Marquise protégeant le perron d'entrée de l'hôtel de la Marine (1895), rue Toufaire

3. Détail d'un balcon filant de la rue de la République

4. Balcon filant d'un immeuble de la rue Toufaire

5. Détail d'un pilier métallique des dépendances des anciennes fonderies, rue Pujos

6. Marquise protégeant un magasin, à l'angle de la rue de la République et de l'avenue de Gaulle

7. Les serres de fer et de verre de la zone horticole, au pied du pont transbordeur (XX^e siècle)



2



3



4



5

LES FERS AILLEURS

A Rochefort, l'impact de l'utilisation du fer dans l'architecture ne se lit pas que sur les grands programmes. Si l'usage de ce matériau s'est peu à peu imposé, grâce au savoir-faire des ingénieurs, il a également touché, à des degrés différents, l'architecture civile. Ville portuaire qui a souffert très tôt de la prolifération de parasites s'attaquant au bois, au XIX^e siècle, l'ancienne cité de Louis XIV et de Colbert a opéré une importante mue qui lui a permis de se moderniser. C'est dans ce contexte que certains immeubles privés ont adopté des matériaux nouveaux comme le fer de manière plus ou moins visible. Dans certains cas, il a permis de réaliser des charpentes métalliques insoupçonnables depuis l'extérieur. Dans d'autres cas, ce sont d'élégants balcons filants qui sont venus

agrémenter le premier étage de certaines façades de style néoclassique. Dans d'autres encore, il a contribué à créer de majestueuses marquises destinées à abriter ici ou là la porte d'entrée d'un édifice de marque mais également les vitrines des magasins les plus en vue du centre ville, jusque dans les années 1930. Ainsi, en à peine un siècle, de l'arsenal au centre ville en passant par les faubourgs, le fer est parvenu à s'imposer en bien des endroits, parfois de façon discrète mais d'autres fois de manière beaucoup plus significative, donnant ainsi naissance à un patrimoine singulier à l'échelle d'une ville de la taille de Rochefort. Et c'est à cette histoire que sont venues répondre les vastes serres de fer et de verre de la zone horticole, aménagées dans les années 1980 au pied de l'illustre représentant de l'architecture métallique qu'est le pont transbordeur du Martrou !



6



7

LE PONT

TRANSBORDEUR

AVENUE JACQUES DEMY

1898-1900

FERDINAND ARNODIN, INGÉNIEUR

MH 1976



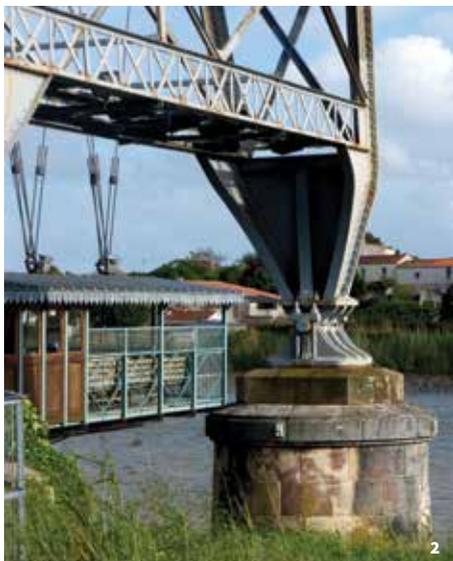
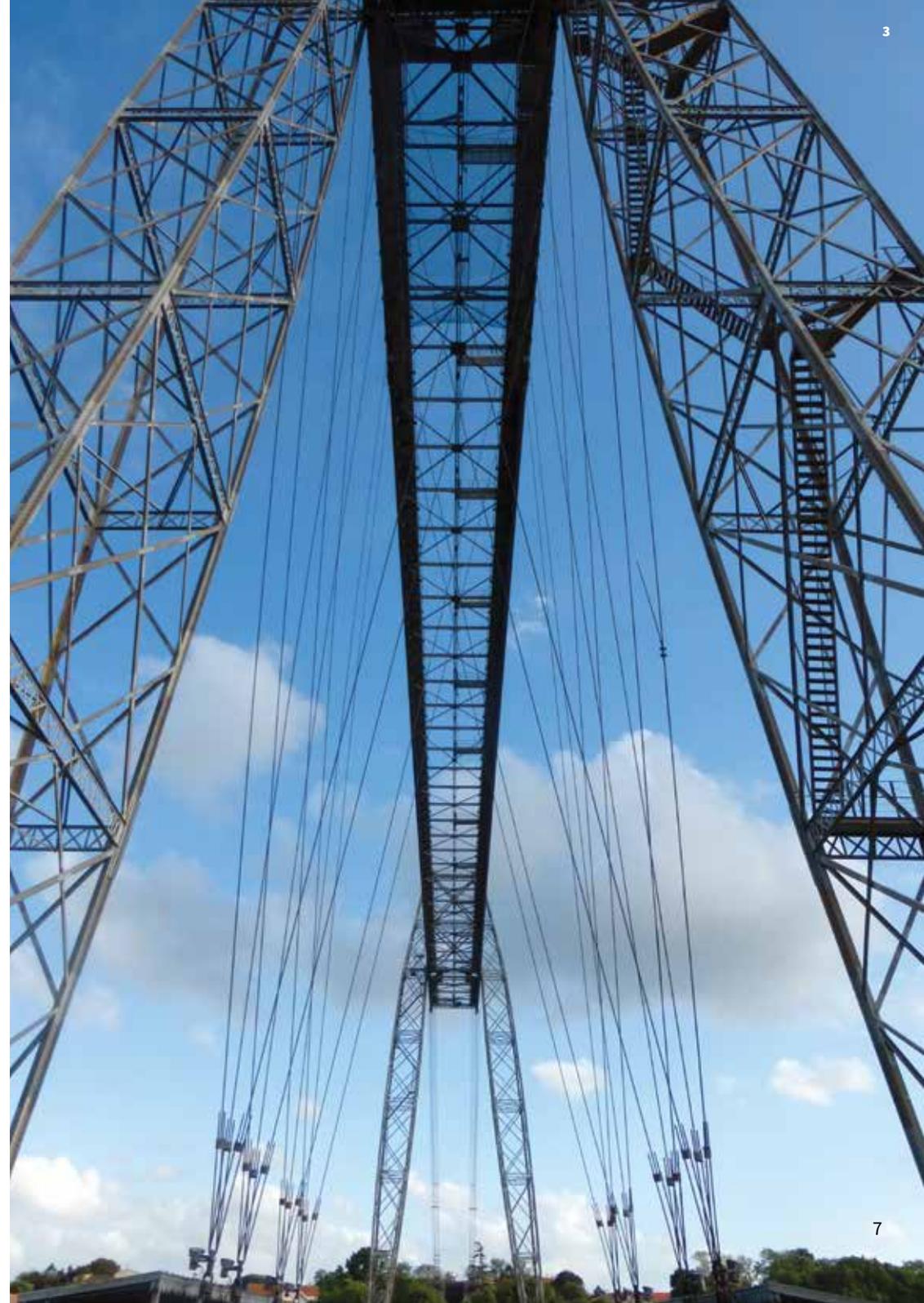
Point de franchissement de la Charente depuis l'Ancien Régime, le site du Martrou a longtemps vu des bacs accoster sur les rives de la Charente. L'idée d'établir un moyen de passage pérenne sur la Charente à Rochefort et à Tonnay-Charente est lancée dès la fin des années 1830. Si le projet de Tonnay-Charente donne naissance dès 1841-1842 à un majestueux pont suspendu à tablier métallique, celui de Rochefort traîne, notamment en raison de l'opposition de la Marine

qui argue de la gêne qu'une telle construction pourrait occasionner pour les bateaux de guerre. Pendant une soixantaine d'années, les avant-projets d'ouvrages d'art les plus audacieux se succèdent en vain, allant du tunnel passant sous le fleuve au pont mobile traversant la Charente. Cette difficulté est enfin surmontée quand, en 1891, l'ingénieur Ferdinand Arnodin propose de franchir le fleuve au Martrou grâce à une solution originale, celle du pont à transbordeur. Dernier édifice de ce type subsistant en France, il s'agit d'un puissant ouvrage métallique qui a été construit entre 1898 et 1900. S'adaptant parfaitement bien aux contraintes particulières du site, il est composé de deux doubles pylônes de plus de 66 m. de haut, supportant un tablier long de 175 m., auquel est suspendu la nacelle mobile qui permet d'aller d'une rive à l'autre sur demande, et qu'immortalisera le cinéaste Jacques Demy, dans son film « Les Demoiselles de Rochefort. »

1. Escalier d'accès par le pylône côté Rochefort

2. Vue du pylône et de la nacelle

3. Vue générale du pont transbordeur



2 LE MAGASIN AUX COMBUSTIBLES

RUE DE L'ARSENAL

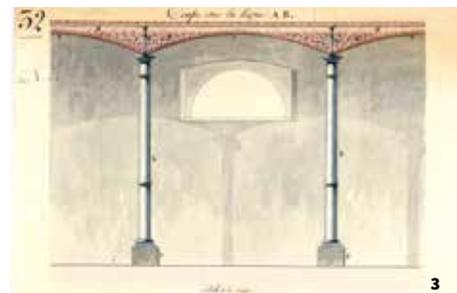
1812

ANTOINE MATHIEU, INGÉNIEUR



Partie intégrante des principaux magasins de l'Avant-Garde dont les bâtiments les plus spectaculaires ont été détruits après avoir été incendiés par l'occupant en 1944, le magasin aux combustibles figure au rang des grands ateliers qui ont marqué l'histoire de l'arsenal au XIX^e siècle. Il a été élevé en 1812, selon les plans de l'ingénieur des travaux maritimes Antoine Mathieu (1774-1850), l'homme qui a su imposer les premières structures métalliques à Rochefort. Marqué par un style dépouillé, hérité du Premier Empire, et des proportions monumentales, l'édifice renferme, entre ses murs en pierre et sa charpente en bois, une structure métallique précoce. Elle est constituée d'une succession de colonnes provenant de la fonderie de Ruelle, qui rythment les espaces du rez-de-chaussée et renforcent un plancher à armature de fer définissant une

succession de voûtains. Employée pour la première fois à Rochefort, cette structure se généralisera par la suite aussi bien à l'intérieur de l'arsenal qu'en ville. Elle annonce un pan d'une histoire architecturale singulière qui doit beaucoup à un univers particulier où les ingénieurs règnent en maître.



1. Façade principale
vue prise depuis
le sud-ouest.

**2. Détail de colonnes
intérieures en fonte**

**3. Coupe sur une portion
de la structure métallique
intérieure.**

Antoine Mathieu, 1816
(S.H.D. Vincennes)

3 LE SERVICE HISTORIQUE DE LA DÉFENSE

4 RUE DU PORT

1859-1865

ALPHONSE COURBEBASSE, INGÉNIEUR



Englobé dans l'enceinte de la caserne du Martrou, qui avait été édifée au XVII^e siècle pour recevoir les officiers de vaisseaux et ceux des compagnies de terre, le bâtiment a été construit entre 1859 et 1865. Il s'agit d'un ancien corps de casernement qui avait été conçu, à l'origine, pour recevoir 1 500 hommes. Affecté à différents régiments jusqu'en 1938, l'édifice servit à loger un temps l'école des Fourriers puis l'école de l'Aéronautique Navale, avant d'abriter, jusqu'en 1983, l'école des Mécaniciens Électriciens d'équipement puis, plus récemment les archives de l'antenne rochefortaise du Service historique de la Défense. Très sobre, l'architecture extérieure du bâtiment ne laisse rien deviner de la modernité de ses structures internes. Selon un principe inauguré en 1812 au magasin aux combustibles, elles sont composées d'une

série de colonnes et de poutrelles métalliques, aujourd'hui masquées dans les parties inférieures, mais parfaitement visibles dans les combles, où elles conjuguent leurs effets avec d'impressionnants tirants en fer associés à une charpente en bois.



1. Façade principale
vue prise depuis le nord-est.

**2. Détail d'un tirant
métallique**

**3. Charpente en bois et
métal.**

4 LES HALLES

AVENUE CHARLES DE GAULLE

1853-1869

FELIX GARDE ET ALPHONSE BOURGEAT,
ARCHITECTES



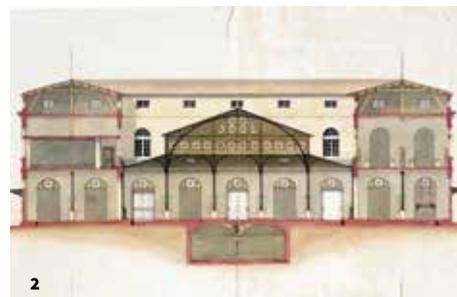
1. Façade est
rue Touffaire

2. **Projet non réalisé**
d'Olympe Pollet, incluant
une halle métallique (Arch.
mun. Rochefort).

3. **Détail de la charpente**
métallique
ajoutée en 1869.

Lancé au milieu des années 1840, le projet de reconstruction des halles mobilise rapidement toutes les énergies de la municipalité. Il s'agit d'un chantier phare qui a pour objectif de faire disparaître les anciennes halles en bois, devenues vétustes et malsaines, pour les remplacer par un monument municipal dédié au commerce sous toutes ses formes puisqu'il doit également abriter la Bourse dans sa partie supérieure. Pour cette raison, un concours est organisé en 1845. Au final, le jury hésite entre le projet de Félix Garde, architecte de la Ville, qui opte pour des solutions traditionnelles, et celui d'Olympe Pollet, de Laon, qui imagine une halle centrale à structure métallique enserrée par quatre ailes néoclassiques serties par une marquise en fer et en verre. Si la solution traditionnelle l'emporte, la modernité ne tardera cependant pas

à s'imposer à l'intérieur de l'édifice, puisque la partie centrale présente rapidement quelques inconvénients, si bien que les eaux de pluies s'y infiltrent. C'est pour cette raison que dès 1868, la municipalité décide de faire disparaître l'ancienne charpente abritant les marchands établis dans l'espace central, pour la remplacer par une vaste verrière à structure métallique dont les rebords seront quelque peu modifiés en 1876 par Alphonse Bourgeat.

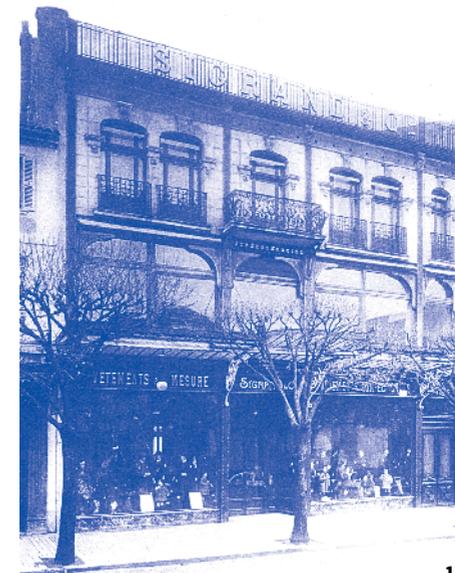


5 L'ANCIEN MAGASIN SIGRAND

27 AVENUE CHARLES DE GAULLE

VERS 1920

LÉON LAVOINE, ARCHITECTE



Synonyme d'une modernité qui s'affiche désormais sans complexe, l'ancien magasin de confection vestimentaire Sigrand a succédé dans les années 1920 à la maison Petit. Ancien apprenti tailleur, Paul Sigrand avait su franchir tous les échelons avant de créer, dans le dernier quart du XIX^e siècle, sa propre chaîne de grands magasins qui sera représentée, notamment, à Lille, Nice ou Monaco. Puis, à la suite d'une association naît, à la fin des années 1960, l'enseigne Armand Thiery et Sigrand dont est héritier l'actuel magasin. S'il a perdu son grand escalier ainsi que l'élégante marquise qui protégeait à l'origine ses vitrines, l'établissement à toit terrasse imaginé par l'architecte Léon Lavoine reste malgré tout un excellent exemple de diffusion provinciale

du concept de grand magasin. Développé sur deux niveaux, l'espace commercial est enchâssé dans une ossature métallique parfaitement identifiable qui permet d'établir d'immenses vitrines, excepté dans la partie supérieure, réservée au logement directorial, où la pierre joue désormais les seconds rôles. Une telle conception annonce les principes architecturaux ayant donné naissance, dans les années 1930, aux façades de verre de style international et qui se développeront par la suite partout dans le monde.



1. **Façade principale**
avec sa terrasse et sa
marquise, vers 1920 (Arch.
mun. Rochefort).

2. **Détail de la façade,**
état actuel.

3. **Le grand escalier,**
aujourd'hui disparu. (Arch.
mun. Rochefort).



6 LES NOUVELLES GALERIES

26 RUE COCHON-DUVIVIER
VERS 1907
LÉON LAVOINE, ARCHITECTE



1

Très caractéristique de l'architecture des grands magasins, la façade des Nouvelles Galeries cache une histoire plus complexe qu'il n'y paraît. Un premier établissement appelé les Nouvelles Galeries Parisiennes est fondé en 1899. Il occupe alors une vaste parcelle qui est située avenue Charles de Gaulle. C'est à la faveur d'un agrandissement que la façade de la rue Cochon-Duvivier est élevée, quand, en 1907, le magasin change d'enseigne, devient traversant et prend pour nom les Nouvelles Galeries. Si le noyau initial de l'avenue Charles de Gaulle est radicalement transformé peu après 1934, lorsque les Nouvelles Galeries deviennent Prisunic, la façade de la rue Cochon-Duvivier, bien qu'aujourd'hui secondaire, a conservé une grande partie de son caractère d'origine. Avec sa pittoresque marquise métallique (restaurée en 2014) et ses grandes baies sur

deux niveaux entrecoupées de colonnes en fonte, le tout enchâssé dans une structure en pierres sculptées, la façade dessinée par Léon Lavoine s'inspire manifestement de celles des Nouvelles Galeries de La Rochelle et de Niort, toutes deux également élevées au début du XX^e siècle. Seul le rang de balustres qui était posé sur la corniche a disparu.



2



3



4

1. Façade de la rue Cochon-Duvivier.

2. Ensemble de la marquise.

3. Détail de la marquise, avec chiffres de Nouvelles Galeries.

4. Détail d'une colonne en fonte de la façade

7 LES ABEILLES ROCHEFORTAISES

53 RUE TOUFAIRE
VERS 1910



1

C'est entre 1907 et 1914 que la Société les Abeilles Rochefortaises, qui se veut être « l'économat des ouvriers de la Marine du port de Rochefort », s'implante 53 rue Toufaire, où elle fait élever de nouveaux bâtiments, qui sont probablement une réponse à la loi du 25 mars 1910, visant à interdire les magasins de vente au détail créés par les employeurs à l'usage de leurs propres salariés. En 1926, au moment où l'arsenal s'appête à fermer ses portes, les locaux des Abeilles Rochefortaises sont repris par la Coopérative régionale des

Charentes et des Deux-Sèvres qui y installe une de ses succursales, avant de tomber, une trentaine d'années plus tard, aux mains d'un négociant puis d'accueillir le magasin de peinture Unidécors. Parfaitement visible en façade, la structure métallique des bâtiments se plie aux règles d'une architecture qui se veut pittoresque, où se mêlent pierres, briques, fer et tuiles mécaniques. Il en résulte une polychromie ainsi qu'un jeu de formes, d'ombres et de lumières venant mettre en scène une ruche sculptée, qui doit s'interpréter à la fois comme l'emblème de la Société les Abeilles Rochefortaises mais également le symbole d'une organisation sociale du monde ouvrier.



2



3

1. Façade principale.

2. Détail des structures en fer.

3. Détail de l'ancienne enseigne des Abeilles Rochefortaises.

8 LE MUSÉE DES COMMERCES D'AUTREFOIS

12 RUE LESSON
VERS 1910
LÉON LAVOINE, ARCHITECTE



L'histoire de l'ancien établissement qui abrite aujourd'hui le musée des Commerces d'autrefois remonte à 1906-1910, quand le quincaillier Ferdinand Bert achète un bâtiment de la rue Lesson qu'il fait aussitôt remplacer par un vaste entrepôt à structure métallique. Il y propose un grand assortiment de poêles en fonte, de fourneaux économiques, de métaux de fer blanc, de zinc, de plomb, d'étain et de châssis vitrés, avant que les locaux ne soient occupés dans les années 1920, par la coopérative d'approvisionnement du Sud-Ouest puis, à partir de 1927, par le Comptoir Sanitaire Charentais.



Après une dizaine d'années d'abandon, le bâtiment est repris en 1989 par Christine et Jean-François Bourbigot qui décident d'y exposer la plus importante collection d'objets publicitaires de France, en reconstituant

dans les différents niveaux de l'entrepôt une série de boutiques d'antan. Terminée par un rang de balustres, l'étroite façade de la rue Lesson fait encore la part belle à la pierre taillée et sculptée. Elle ne laisse presque rien deviner de l'ossature métallique interne, structurée à partir d'une ancienne verrière qui a été obturée après la tempête de 1999. L'intérieur, très peu modifié, a conservé intact son monte-charge en métal de la célèbre maison parisienne Dufrêne Jacquemet et Mesnet (1860-1997).



1. **Façade principale.**
©Archives municipales de Rochefort

2. **Structures intérieures.**
©Musée des commerces d'autrefois

3. **Détail du monte-charge.**

4. **Plaque de la maison Jacquemet et Mesnet.**

9 L'OLYMPIA

99 RUE DE LA RÉPUBLIQUE
FIN XIX^e SIÈCLE ET 1924

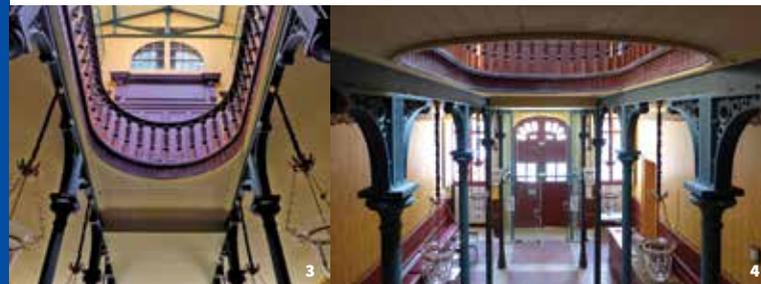


Depuis la rue, rien ne laisse deviner que se cache, derrière l'aimable façade sculptée du n° 99 de la rue de la République, l'un des meilleurs exemples d'architecture métallique civile de Rochefort. À la fin du XIX^e siècle, l'immeuble, qui abritait la distillerie des Deux-Charentes, propriété de la famille Blanchard, est détruit par un violent incendie auquel échappe miraculeusement le théâtre mitoyen. Malgré l'opposition du maire de l'époque, Ernest Braud, l'entrepôt de la famille Blanchard est reconstruit au début des années 1890. C'est vraisemblablement à cette occasion qu'est conçue la charpente métallique abritant l'édifice. Par la suite, en 1921, Marie-Antoinette Blanchard cède, en vertu d'un bail à loyer de dix huit ans, l'ensemble des bâtiments dont il est précisé qu'ils sont à «usage industriel», à Adolphe Weil. En 1924, quand il

en prend possession, ce dernier y fait installer une salle de cinéma qui présente les films de la maison Gaumont et une salle de bal. C'est à ce moment là que semble avoir été aménagé le majestueux vestibule à piliers métalliques



que l'on peut encore admirer aujourd'hui, dont la cage d'escalier a été déplacée récemment, à la faveur des travaux de restauration du théâtre de la Coupe d'Or, auquel l'ancien Olympia est désormais annexé.



1. **Façade principale.**

2. **Vue de l'ancienne salle de bal.**

3 et 4. **Vue du hall d'entrée, prise depuis le grand escalier.**

10 LE KIOSQUE À MUSIQUE

SQUARE PARAT

1894-1895

FERNAND MICHAUD, ARCHITECTE

Contrairement à une idée reçue, le kiosque à musique du square Parat n'a pas vu le jour en 1883, mais une douzaine d'années plus tard. Comme il était situé non loin du rempart ceinturant le centre-ville, la municipalité avait dû solliciter, avant de l'édifier, l'autorisation du Ministre de la Guerre et s'était engagée à le démolir à la première réquisition de l'autorité militaire. C'est à la fin de l'année 1894 que le marchand de fer Gustave Monnereau accepte de fournir toutes les pièces métalliques nécessaires pour qu'un édicule destiné aux musiciens soit érigé sur un podium rustique, sous la surveillance de l'architecte Fernand Michaud. Couronné par un épi de faîtage en forme de lyre, il possède de nombreux points communs avec les kiosques à musique

que vend vers 1900 sur catalogue la maison Guillot-Pelletier, d'Orléans. Il faisait écho à celui de la place Colbert, qui avait été élevé en même temps. Si ce dernier a disparu, le kiosque à musique du square Parat, qui reste une œuvre très caractéristique des années 1880-1900, a été remis en état en 2008.



1. Détail du faîtage.

2. Détail d'un élément de support.

3. Détail des garde-corps protégeant le podium.

4. Vue d'ensemble du kiosque, prise depuis le cours Roy-Bry.



5. Vue d'ensemble du kiosque de la place Colbert (disparu), carte postale. (Collection particulière.)



Témoin de toutes les cérémonies officielles, qu'elles soient civiles ou militaires, le kiosque de la place Colbert a longtemps vibré au son des musiques militaires. Il a disparu au début des années 1960, à la faveur d'un réaménagement global de la place qui privilégiait alors des formes et des matériaux modernes destinés à redynamiser un lieu essentiel de la ville de Rochefort. Si sa base, plus adaptée à un espace urbain, différait de celle du kiosque du square Parat, l'édicule possédait en revanche les mêmes garde-corps, les mêmes colonnes en fonte dessinées par l'architecte de la Ville, le même plafond en sapin rouge et la même couverture « en zinc estampé, formant écailles ». Espace récréatif par excellence, il symbolisait autant un mode de sociabilité aujourd'hui révolu qu'un pan de l'évolution des arts et techniques architecturales, lié à l'emploi du fer.



11 LE HANGAR PIKETTY

**ZONE MILITAIRE
ACCÈS NON AUTORISÉ
1917-1920**



Situé à proximité immédiate du hangar en béton armé Dodin, qui abrite aujourd'hui les étonnantes collections du musée de l'aéronautique navale, le hangar Piketty constitue un émouvant témoin de la Première Guerre mondiale. Fruit de l'effort de guerre, sa construction est décidée en 1917, un an seulement après la création du centre d'aérostation de Rochefort. L'édifice doit son nom à Paul Piketty (1868-1938), ingénieur polytechnicien et constructeur installé à Paris, qui est avant tout reconnu comme l'un des spécialistes français des structures en béton armé des

premières années du XX^e siècle. Destiné à abriter les ballons dirigeables, le hangar qui a été conçu selon les plans de ce dernier, mesure 150 mètres de long sur 24 mètres de large. Une série de poteaux en ciment armé, réunis par des parois formées d'un remplissage de briques, porte une spectaculaire toiture à charpente métallique équipée, à son faitage, d'une passerelle d'où l'on inspectait, autrefois, les ballons. L'utilisation des structures métalliques a également permis de réaliser d'immenses portes coulissantes à l'extrémité du hangar, autrefois précédées d'avant-ports.



1. Le hangar et ses avant-ports,
état initial.
(Arch. mun. Rochefort)

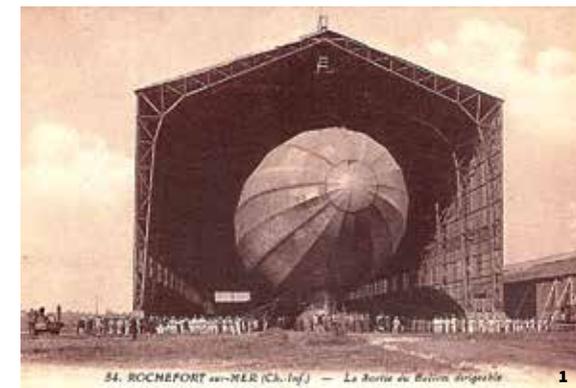
2. Détail d'une porte coulissante.

3. Vue intérieure,
état actuel.



12 LE HANGAR ASTRA-TONNES

**ZONE MILITAIRE
ACCÈS NON AUTORISÉ
1919**



Les tôles d'apparence banale, qui recouvrent ce vaste hangar désaffecté de 155 m. de long sur 24 m. de large et mis à mal par la tempête du 27 décembre 1999, cachent une histoire assez singulière. En effet, il s'agit d'un hangar à ossature métallique qui avait été initialement construit sur les terrains du centre de ballons d'Issy-les-Moulineaux, en région parisienne, pour la Compagnie Générale Transaérienne. À l'origine, il était destiné à abriter des dirigeables utilisés pour des baptêmes de l'air ou des promenades d'agrément dans les airs, mais il devient inutile lorsque la Première Guerre mondiale éclate. À la fin du conflit, il est acheté par la Marine qui décide de démonter la charpente en pièces de métal

rivetées pour la transporter et la remonter, en 1919, sur les terrains de l'aérostation de Rochefort, où le bâtiment abritera d'abord des ballons libres d'instruction et des ballons captifs, puis le dirigeable *Méditerranée* ainsi que l'ex-zeppelin allemand *Nordstern*, après sa cession à la France au titre des dommages de la Première Guerre mondiale. Une vingtaine d'années plus tard, suite à l'abandon des dirigeables, des changements d'usage entraînent la modification du hangar, qui était haut, à l'origine, de 30 m. et qui est abaissé de 16,75 m., en 1953.



1. Etat initial,
du côté de l'entrée.
(Arch. mun. Rochefort)

2. Etat actuel,
du côté de l'entrée.

3. Etat actuel,
vue intérieure.

13 L'ANCIEN HÔPITAL DE LA MARINE

COURS D'ABLOIS

1783-1788

PIERRE TOUFAIRE, INGÉNIEUR

1. Vue générale de l'ancien hôpital de la Marine

2. Charpente de la chapelle extérieure de l'ancien hôpital



Formant un ensemble monumental exceptionnel établi dans la perspective du cours d'Ablois, l'ancien hôpital de la Marine a été élevé entre 1783 et 1788 sous la conduite de l'ingénieur Pierre Toufaire, qui signe là le premier établissement hospitalier à structure pavillonnaire en France. Si l'édifice répond à une organisation rationnelle qui puise ses rythmes et ses références dans l'architecture classique, la modernité n'y est cependant pas exclue. La plus belle preuve en est le lanterneau métallique couronnant le dôme central, qui était destiné à faciliter la circulation de l'air à l'intérieur des bâtiments.

cure, puis en 1884 quand elle se voit obligée de reconstruire un pavillon, qui avait été ravagé trois ans plus tôt par un violent incendie. Dès lors, le métal apparaît dans la plupart des charpentes de l'édifice, aussi bien dans les nouveaux corps de bâtiment que dans les

anciens, lorsqu'ils font l'objet de campagnes de restauration. Mis en œuvre de façon exceptionnelle par Pierre Toufaire à la fin du XVIII^e siècle, le fer s'impose dès lors comme un matériau usuel couramment utilisé par la Marine.

Considéré comme un établissement modèle, l'hôpital de la Marine ne va cesser, jusqu'à la Première Guerre mondiale, de symboliser une certaine conception de la modernité. Pour cette raison, les structures métalliques vont s'imposer discrètement à l'intérieur de ses murs, à partir de 1860, quand l'administration entreprend la construction de la galerie de



3. Charpente métallique du bâtiment principal
(©Cabinet AUP)



4. Lanterneau couronnant le bâtiment principal



1. Vue générale de la Galerie de cure

2. Verrière et toit terrasse

3. Vue de la verrière octogonale

LA GALERIE DE CURE DE L'HÔPITAL DE LA MARINE

C'est en 1856, après une analyse des améliorations qu'il serait souhaitable d'apporter au fonctionnement de l'hôpital de la Marine, que l'on propose de créer un promenoir couvert destiné à faciliter la rémission des patients. Un premier projet dû à l'ingénieur Cadot prévoit, en 1857, la création de deux promenoirs identiques lovés dans l'hémicycle de chacune des extrémités est et ouest du corps de bâtiment principal. Ces deux promenoirs devaient être prolongés par un couloir menant à des

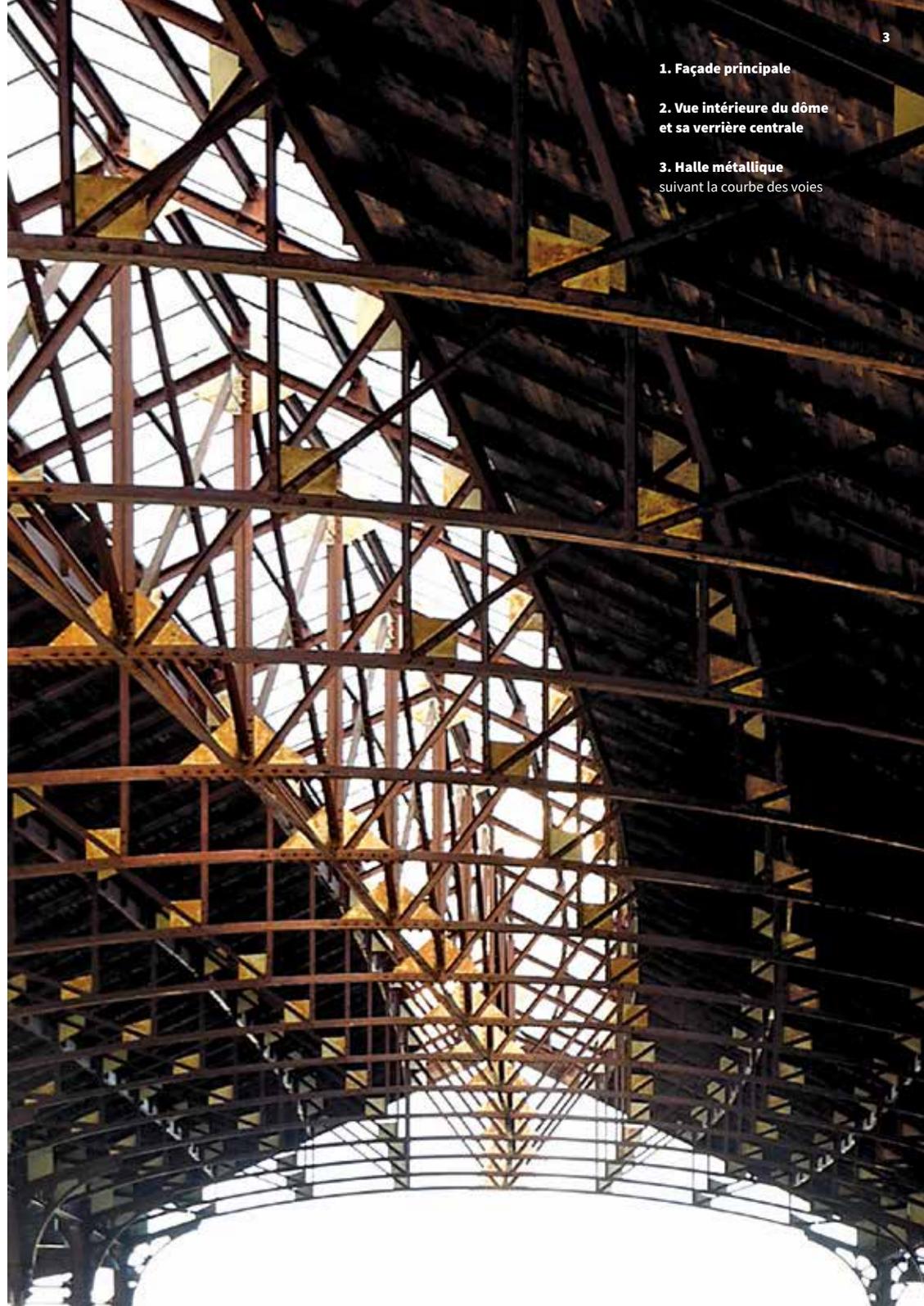
bains. Finalement, faute de moyens, seul le promenoir ouest, sans son couloir ni ses bains est réalisé, selon des plans dressés en 1860 par l'ingénieur Angiboust. Peu après son achèvement, des infiltrations d'eau de pluie obligent la Marine à revoir la couverture, que l'on projette de remanier en 1874 puis en 1916. Prenant la forme d'une spectaculaire rotonde, le promenoir ou galerie de cure est aménagé à l'intérieur d'une structure maçonnée ovale. Sa couverture est supportée par une forêt de piliers métalliques couronnés par une vaste serre octogonale autour de laquelle s'enroule un étonnant toit terrasse.

PLACE FRANÇOISE DORLÉAC
1880, 1912-1917 ET 1923
IMH 1984



La façade monumentale de la gare de chemin de fer de Rochefort, qui se développe sur près de 100 mètres, cache une histoire plus complexe qu'il ne paraît. En effet, c'est en 1858 qu'une première gare est inaugurée. Construite pour la Compagnie Paris-Orléans, elle était située entre l'actuel bassin de plaisance de Bougainville et le port de commerce. Il s'agissait d'une production caractéristique de l'œuvre des ingénieurs

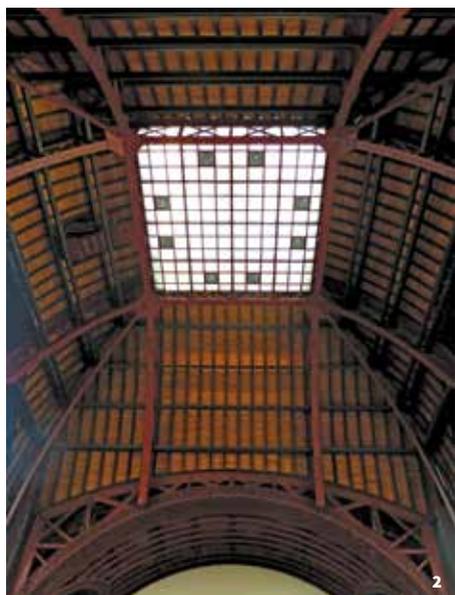
puisqu'elle était composée de deux bâtiments jumeaux à ossature métallique avec remplissage de briques polychromes formant des motifs décoratifs losangés en façade. La concurrence entre les compagnies privées entraîne, l'inauguration d'un second édifice en 1873. Due à la Compagnie des Charentes, cette nouvelle gare était un édifice plus modeste, en briques et en bois. Située à l'emplacement de la gare actuelle, elle avait été complétée, en 1880, par une vaste halle métallique courbe conçue par l'entreprise de l'ingénieur belge Isidore de Schryver (1845-1926), avant d'être cédée à la Compagnie des Chemins de fer de l'Etat, en 1883. Devenue l'unique gare de Rochefort, cette dernière est reconstruite, entre 1912 et 1917, sous la forme d'un bâtiment monumental à structure métallique réalisé par les établissements Baudet-Donon et compagnie, d'Argenteuil, le long de la halle de 1880 qui sera remaniée à plusieurs reprises. La Première Guerre mondiale interrompt le chantier, si bien que la décoration de mosaïques est réalisée plus tard, en 1923, sous la direction de l'architecte des chemins de fer Thouzard.

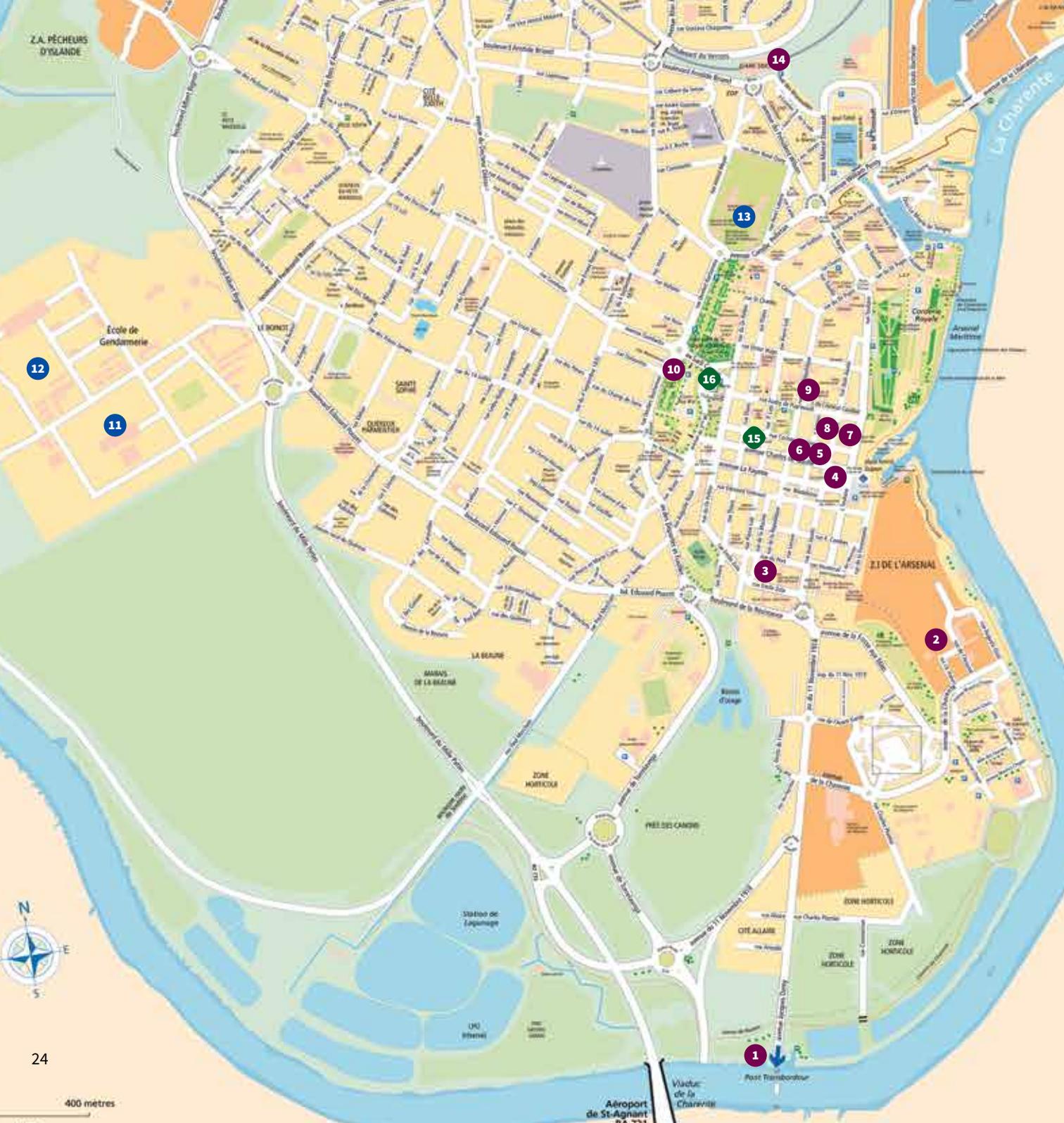


1. Façade principale

2. Vue intérieure du dôme et sa verrière centrale

3. Halle métallique suivant la courbe des voies





LES CHEMINS DU FER

- 1 Le pont transbordeur (p.6-7)
- 2 Le magasin aux combustibles (p.8)
- 3 Le Service historique de la Défense (p.9)
- 4 Les halles (p.10)
- 5 L'ancien magasin Sigrand (p.11)
- 6 Les Nouvelles Galeries (p.12)
- 7 Les Abeilles Rochefortaises (p.13)
- 8 Le musée des commerces d'autrefois (p.14)
- 9 L'Olympia (p.15)
- 10 Le kiosque à musique (p.16-17)
- 11* Le hangar Piketty (p.18)
- 12* Le hangar Astra-Torres (p.19)
- 13* L'ancien hôpital de la marine (p.20-21)
- 14 La gare SNCF (p.22-23)

* Site fermé au public

RENSEIGNEMENTS / RÉSERVATIONS

- 15 Musée Hèbre
- 16 Office de Tourisme de Rochefort Océan

Dans le cadre du label Ville d'art et d'histoire, des visites vous sont proposées de mars à novembre accompagnées par les guides-conférenciers agréés par le ministère de la Culture.

Renseignements sur la programmation :
www.ville-rochefort.fr

Crédits photographiques : Frédéric Chasseboëuf, sauf mention contraire
 Conception : Service du Patrimoine de la Ville de Rochefort. 2017
 Textes : Frédéric Chasseboëuf
 Carte : Jean Monfort
 Maquette : Hélène Monfort
 d'après DES SIGNES studio Muchir Desclouds 2015
 Impression : IRO

« C'EST SUR LES MANCHES BALAYÉES PAR LE VENT DE LA TOUR EIFFEL OU, MIEUX ENCORE, SUR LES JAMBES D'ACIER D'UN PONT TRANSBORDEUR, QU'ON RENCONTRE L'ESTHÉTIQUE FONDAMENTALE DE LA CONSTRUCTION D'AUJOURD'HUI »

in *Bauen in Frankreich*, Sigfried Giedion, Leipzig-Berlin, 1928

Laissez-vous conter Rochefort, ville d'art et d'histoire...

...en compagnie d'un guide-conférencier agréé par le ministère de la Culture ; il connaît toutes les facettes de Rochefort et vous donne les clés de lecture pour comprendre l'échelle d'une place, la trame d'un quartier ou les métamorphoses successives d'un paysage. Le guide est à votre écoute ; n'hésitez pas à lui poser toutes vos questions.

Le service du Patrimoine

coordonne les initiatives de Rochefort, Ville d'art et d'histoire. Il propose toute l'année des animations pour les touristes, la population locale et les scolaires. Il se tient à votre disposition pour tout projet.

Renseignements, réservations

Musée Hèbre
Service du Patrimoine
63 avenue de Gaulle
17300 ROCHEFORT
Tel. 05 46 82 91 60 / 74
patrimoine@ville-rochefort.fr

www.ville-rochefort.fr

Rochefort appartient au réseau national des Villes et Pays d'art et d'histoire.

Le ministère de la Culture, direction de l'architecture et du patrimoine, attribue le label Villes et Pays d'art et d'histoire aux collectivités locales qui animent leur patrimoine. Il garantit la compétence des guides-conférenciers et des animateurs du patrimoine et la qualité de leurs actions. Des vestiges antiques à l'architecture d'aujourd'hui, les Villes et Pays d'art et d'histoire mettent en scène le patrimoine dans toute sa diversité.

Aujourd'hui un réseau de 186 villes et pays vous offre son savoir-faire sur toute la France.

À proximité

L'Angoumois, le Pays Châtelleraudais, Cognac, le Pays Confolentais, Le Pays de l'île de Ré, le Pays Mellois, le Pays Montmorillonnais, Parthenay, Grand Poitiers, Royan, Saintes, Thouars.

En couverture

Hall de l'Olympia, façade de l'ancien magasin Sigrand.

