

# Strasbourg

## Le pont tournant ferroviaire de l'écluse nord mis en lumière

L'ouvrage métallique construit en 1925 à l'écluse nord, visible depuis la berge du quai Jacoutot et le pont Pierre-Brousse, entre les quartiers du Conseil des XV et de la Robertsau, est une curiosité méconnue du port autonome de Strasbourg.

Par **Gi.M.** - 01 mars 2021 à 12:24 | mis à jour à 13:39



01/05

Le pont tournant, en position ouverte, laisse le passage à la navigation fluviale. À l'arrière-plan le pont Pierre-Brousse et l'église orthodoxe. Photo DNA / Gi.M



02/05

En position fermée, le pont dessert le port aux pétroles en permettant le passage des trains de fret chargés en hydrocarbures. Photo DNA / Gi.M



03/05

La nuit, le pont tournant se reflète dans les eaux du canal. Un spectacle souligné par la mise en lumière de l'ouvrage. Photo DNA / Gi.M



04/05

L'éclusier Thomas Woog manœuvre aussi bien le pont tournant que l'écluse. Photo DNA / Gi.M



05/05

Une péniche rejoint le Rhin via l'écluse nord. Photo DNA / Gi.M

Tout comme les grandes grues métalliques aux abords de la médiathèque Malraux, le pont tournant de l'écluse nord fait partie de l'histoire fascinante de la zone portuaire de Strasbourg.

## « L'un des rares ouvrages de ce type encore en fonction en France »

Si les grues de la presqu'île Malraux (démontées et restaurées en 2008) ne sont plus aujourd'hui que le témoignage d'une époque où l'activité portuaire du bassin d'Austerlitz battait son plein, le pont tournant ferroviaire est lui toujours opérationnel. Il fait même l'objet de toutes les attentions. En 2018, un investissement de près de 900 000 € HT a permis de donner un coup de jeune à l'ouvrage en renforçant la structure, en remplaçant la voie ferrée et le platelage, puis, pour finir, en repeignant l'ensemble aux couleurs du port de Strasbourg.

Enfin, pas tout à fait pour finir. « Il nous restait à mettre en valeur le pont qui fait partie intégrante du patrimoine portuaire. C'est l'un des rares ouvrages de ce type encore en fonction en France », explique Pauline Jacquet, responsable de la promotion portuaire du PAS (Port autonome de Strasbourg).

**A lire aussi**

[\[Vidéo\] Le pont tournant de l'écluse nord de Strasbourg en pleine lumière](#)

Pour ce faire, le PAS a équipé le pont avec un éclairage de sécurité et d'agrément en octobre 2020. La mise en lumière a été confiée à une équipe formée du « concepteur lumière » Jean-Yves Soëtinck, gérant de l'entreprise Acte Lumière, et de Samuel Lollier, gérant du bureau d'études Lollier Ingénierie à Mittelschaeffolsheim. Ce sont eux qui ont réalisé l'illumination pérenne de la cathédrale de Strasbourg, en service depuis le 29 octobre 2016.

L'entreprise sélestadienne Atout Lumière a accompagné les intervenants tout au long du projet. « Mon rôle était de définir avec le PAS, le concepteur lumière et le bureau d'ingénierie le produit qui allait répondre le mieux aux exigences et contraintes de la maîtrise d'œuvre lumière en matière de performances photométriques et de contraintes énergétiques », expose Fabrice Barbier, dirigeant d'Atout Lumière. Ce jeudi 18 février au crépuscule, il était présent sur le site pour s'assurer de la qualité du « son et lumière », puisque l'éclusier de service ce soir-là Thomas Woog a bien voulu actionner le pont même en l'absence de train.



Une rare photo de la zone portuaire en 1925. Document remis /Archives PAS

## 220 000 voyageurs rhénans par an

L'écluse nord a été construite en 1900, 25 ans avant le pont, pour relier le Rhin aux bassins du Port autonome de Strasbourg ainsi qu'au canal de la Marne-au-Rhin, à celui du Rhône-au-Rhin et à l'Ill dans le centre-ville de Strasbourg. En position ouverte, le pont pivote pour laisser les bateaux emprunter l'écluse. « L'écluse fonctionne 24 h sur 24, nous faisons les trois fois huit », relate Thomas Woog « Les bateaux peuvent mesurer 115 m de long au maximum. Nous privilégions toujours le trafic fluvial au trafic ferroviaire. Actuellement, ce sont surtout des péniches qui utilisent l'écluse. En raison de la crise sanitaire, il y a peu de bateaux de plaisance et encore moins de bateaux de croisière ».

En position fermée, le pont dessert quasi quotidiennement le port aux pétroles grâce au passage des trains de fret chargés en hydrocarbures. Batorama, à travers une visite commentée de deux heures en bateau-promenade, retrace la riche histoire portuaire de ce qui est encore aujourd'hui le deuxième port fluvial de France. Le troisième est constitué du trio formé par les ports de Mulhouse-Rhin (PMR), soit les ports d'Ottmarsheim, de Huningue et d'île Napoléon.

Le port de Strasbourg, bien que relativement méconnu des Strasbourgeois, voit transiter 220 000 voyageurs rhénans chaque année... Hors Covid-19, bien sûr !

Source : Gi.M « Le pont tournant ferroviaire de l'écluse nord mis en lumière », DNA, 01.03.2021  
<https://www.dna.fr/culture-loisirs/2021/03/01/le-pont-tournant-ferroviaire-de-l-ecluse-nord-mis-en-lumiere>