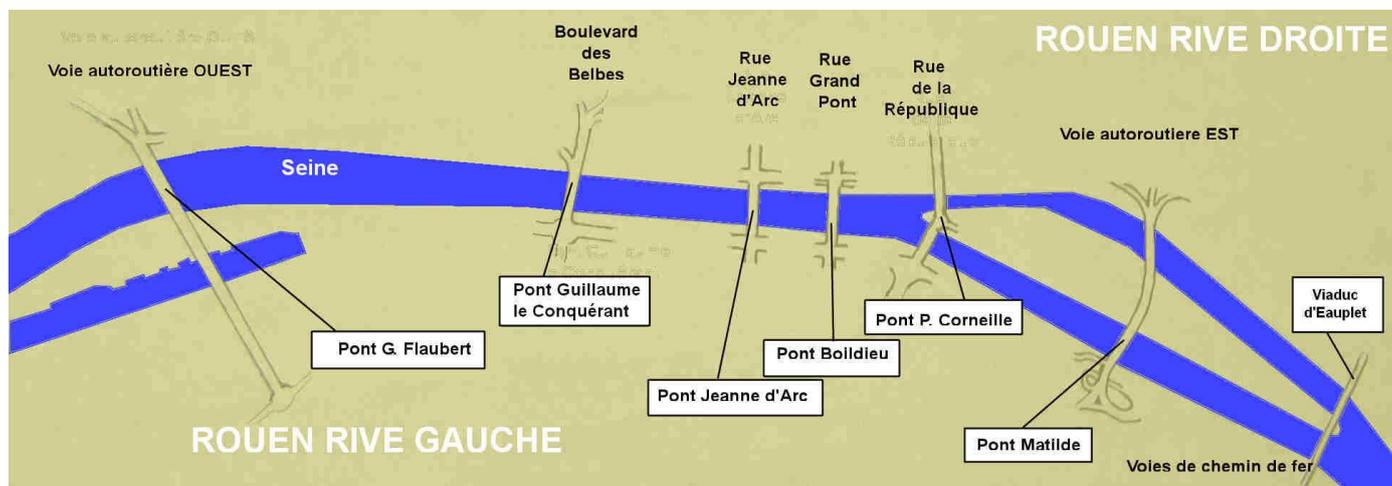


LES PONTS DE ROUEN, UN PEU D'HISTOIRE



Plan des ponts à ROUEN en 2012

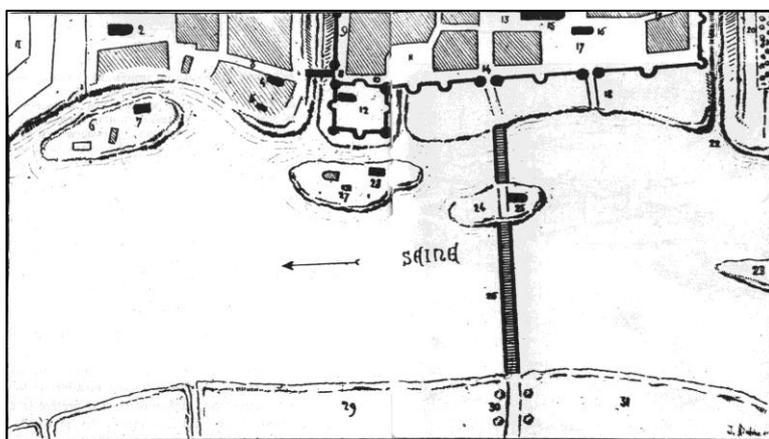


Fig.1

L'histoire des Ponts de Rouen est très ancienne. Dès le IX^{ème} siècle, il existait un pont de bois sur la Seine en face de la rue Grand Pont (Fig.1). Détruit en 1030, il fut probablement reconstruit rapidement et subsistera jusqu'à la construction du pont de pierre (Fig.2).

Le premier pont de pierre fut construit de 1151 à 1167 sur l'ordre de la duchesse Mathilde, petite fille de Guillaume le Conquérant. Cet ouvrage avait 13 arches dont 5 surélevées et était défendu sur la rive gauche par un petit château, la Barbacane. (Fig.2)

Visible sur un vitrail de l'église Ste Jeanne d'Arc de Rouen, réalisé vers 1520, (sauvé de la destruction de l'église Saint-Vincent de Rouen, en mai 1944). Fig.3.

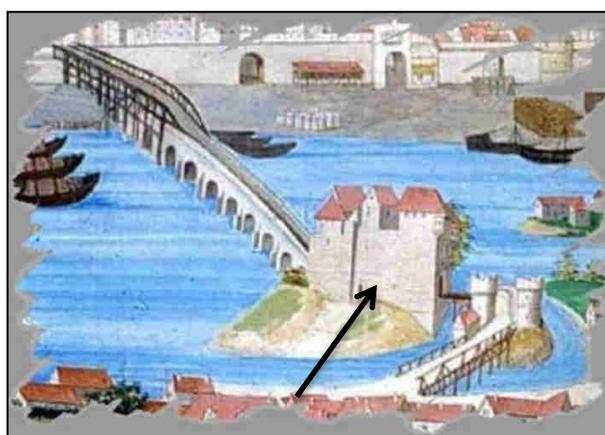
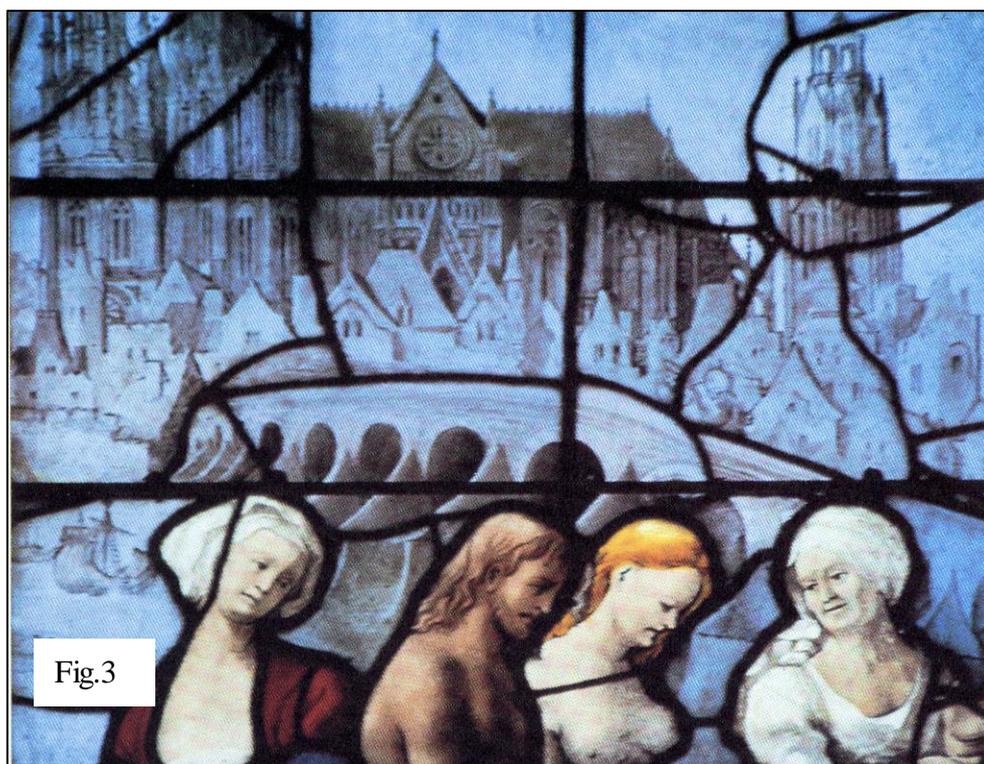


Fig.2



Ce Pont fut coupé en 1204 et en 1418 à l'occasion des sièges de la ville par Philippe Auguste et par les anglais. En partie effondré en 1502, puis réparé en 1533 (2 arches furent remplacées par des passerelles en bois), ce Pont fut démoli de 1659 à 1661. (Fig.4)

Ses pierres furent utilisées pour la construction de la voûte du passage de l'Hôtel de Ville, rue Gros Horloge.



Fig.4

Il fut remplacé en 1630 par un pont porté par 19 bateaux, montant ou descendant suivant les variations de hauteur de l'eau des marées et des crues. Il comportait un système d'ouverture permettant la navigation. Le passage des bateaux était payant, ainsi que le passage sur le pont, ceci pour rembourser les frais énormes d'entretien. (Fig.5 et 6) Les piles de l'ancien pont de pierre sont visibles sur le tableau.

En 1836 le pont se rompit et fut démoli.

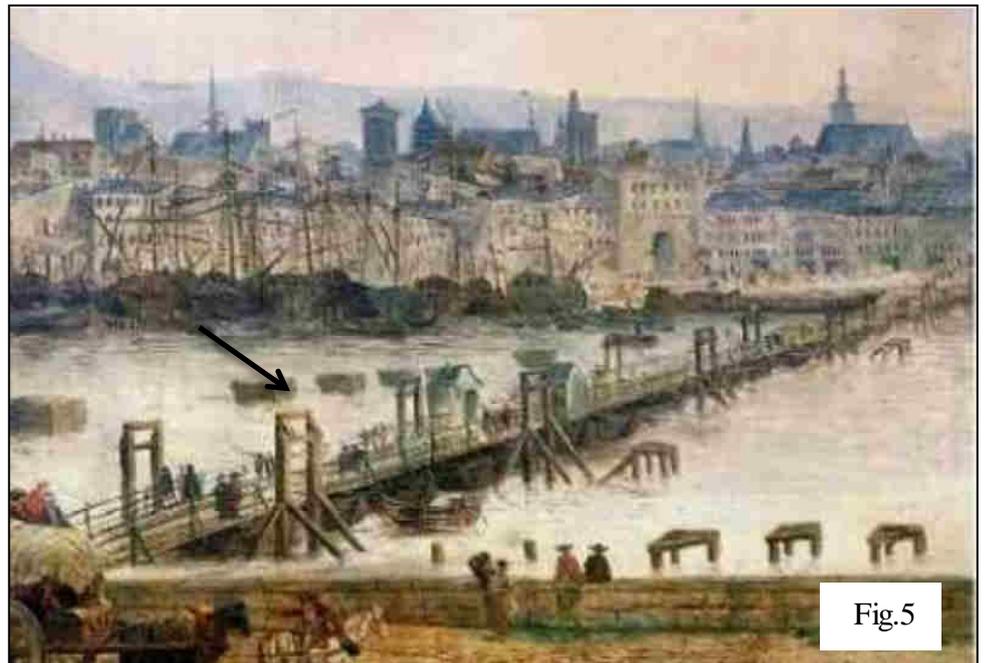


Fig.5

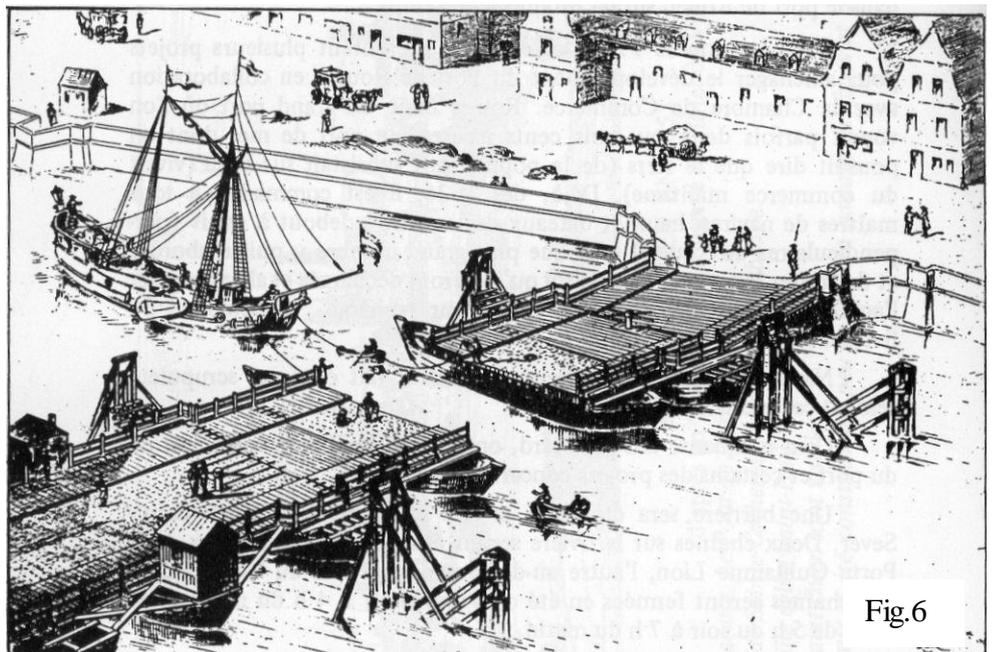


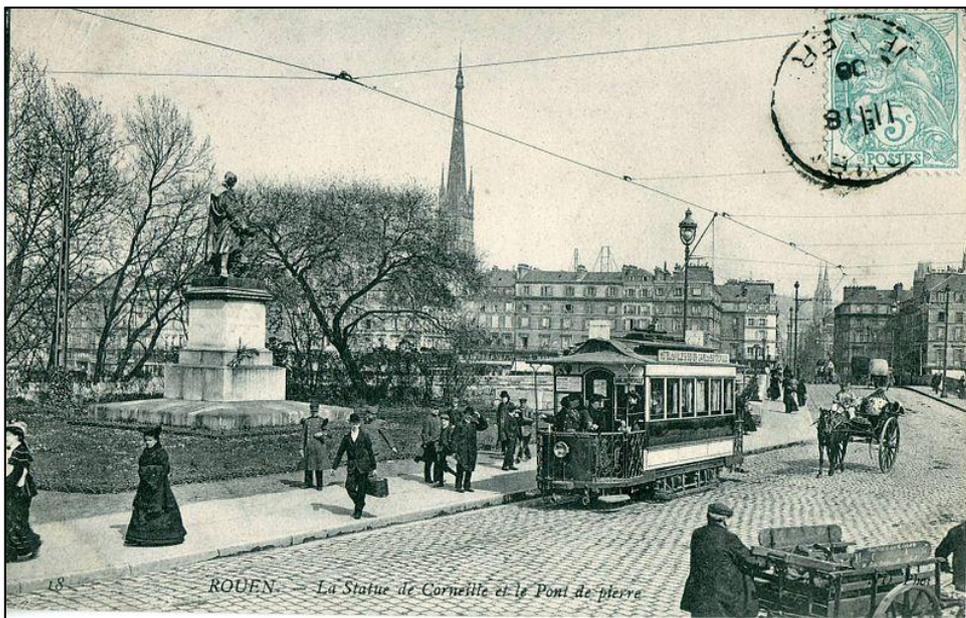
Fig.6

En 1789, un nouveau pont est projeté par les ingénieurs Lamandé et Drapier débouchant devant la rue de la République actuelle. Lors de la visite en 1810 de Napoléon Ier, il promit la création du pont de pierre. Il a été construit de 1813 à 1829. Le pont de bateaux fut détruit, ce qui agrandit la zone portuaire. Appelé Pont de Pierre lors de sa construction, il prit plusieurs nom au fil du temps : le Pont Circonflexe (du fait de sa forme), le Pont d'Angoulême, le Pont d'Orléans en 1830 avant de devenir le Pont Corneille en 1848. (Fig7 et 8).

Le pont était composé de deux volées de trois arcades qui permettaient d'enjamber le fleuve. A la pointe de l'île Lacroix, au milieu du pont, un terre-plein avait été aménagé. Un phare de 15m de haut y a été dans un premier temps envisagé, puis l'obélisque de Louxor, puis enfin une colonne commémorant la prise du Trocadéro. Enfin, en 1834 y fut installée une statue de Corneille.

Le 9 juin 1940, le Génie français le détruit lors de l'entrée de l'armée allemande dans la ville.

Pendant la seconde guerre mondiale, des ponts provisoires furent créés pour remplacer les ponts détruits.



Le Pont Corneille (27-4-1908) (Fig.7.)

Statue de Corneille étant aujourd'hui près du théâtre des Arts



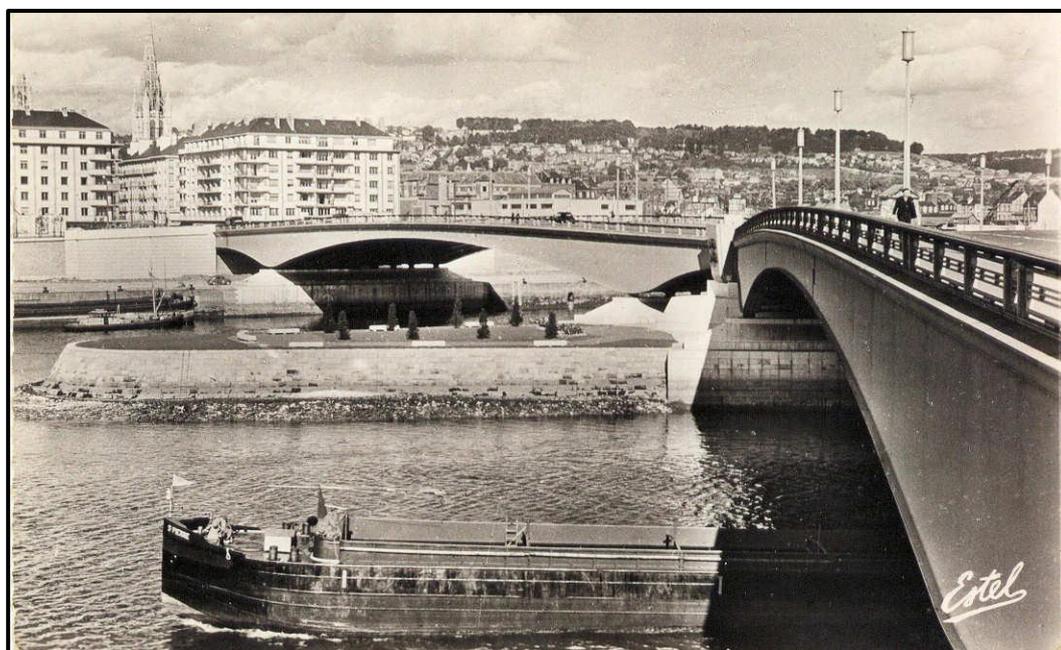
Le Pont Corneille et les Quais en 1908 (Fig.8.)

Le pont Corneille actuel en acier soudé fut reconstruit dès 1949 par l'entreprise rouennaise E.M.C. Il a la forme du vieux : le circonflexe (angle de 142 degrés), avec deux travées enjambant les deux bras de seine.

Sa longueur totale est de 288 m. large de 18m et deux trottoirs de 5m. Inauguré le 19 juillet 1952 par MM. André Morice et André Marie. (Fig. 9)



Dessin du pont Corneille illustrant le souvenir philatélique du X^e CONGRÈS NATIONAL P.T.T. DES ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE le 3 juin 1969 (Fig.9)



Pont Corneille de 1952



LE PONT SUSPENDU

Un pont suspendu, débouchant face à la rue Grand Pont, (surnommé « le pont de fil de fer » en raison de sa fragilité), fut inauguré en 1836. Il avait 2 travées latérales de 90m de portée chacune et une travée centrale de 14m. (Œuvre des frères Jules et Marc Séguin, inventeurs des ponts suspendus par des câbles métalliques de "faisceaux de fil de fer fin"). Ils eurent une concession de 99 ans, péage deux sous par passage. Le tablier central fût utilisé très peu de fois ! Il fut démolé en 1884 ; mais sa durée de vie fut à peine de 50 ans ! (Fig.10)

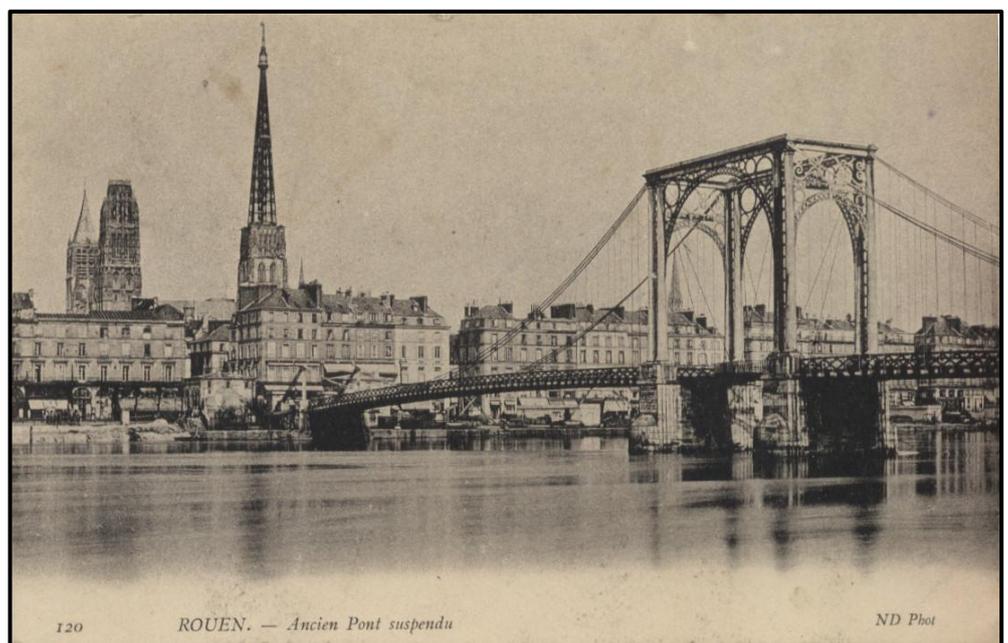
Fig.10a

Le Pont suspendu était plus utilisé que le pont Corneille, car plus central. Mais le tablier central supportait mal les charges.



Fig.10b.

Lors du retour des cendres de Napoléon, il fut transformé en une sorte d'arc de triomphe, drapé de tentures décorées de N couronnés et d'abeilles.



LE PONT TRANSBORDEUR

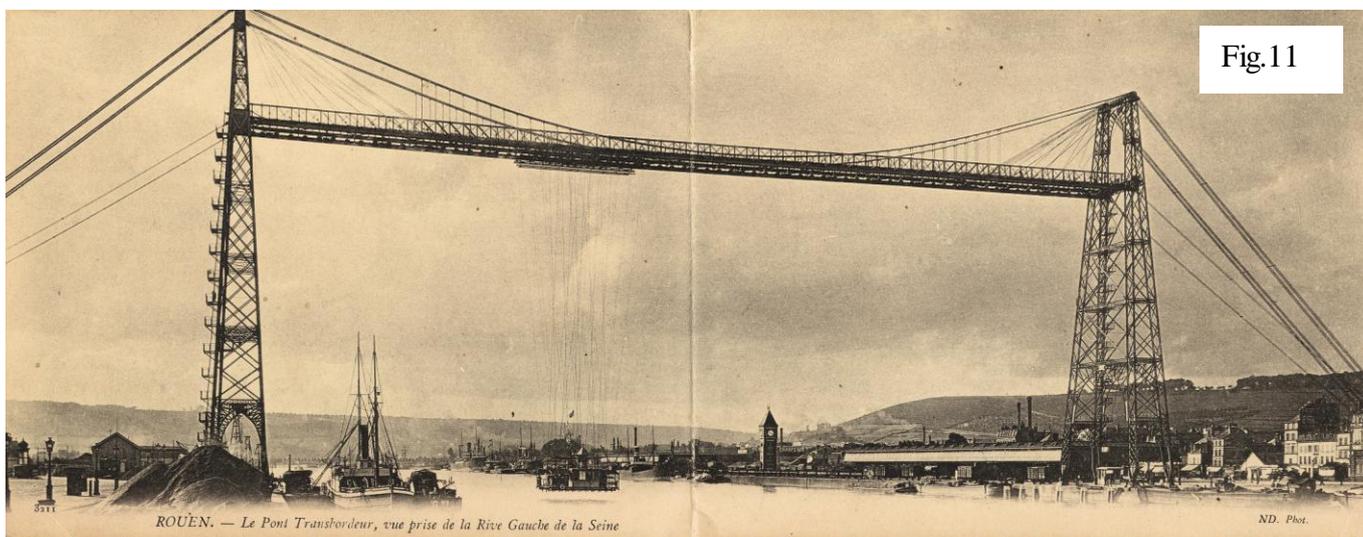


Fig.11

Carte panoramique en 2 volets du pont transbordeur, vue prise de la rive Gauche de la Seine

Le Pont transbordeur de Rouen, face au boulevard des Belges, œuvre de l'ingénieur Ferdinand Arnodin fut, jusqu'en 1940, le dernier ouvrage d'art à franchir la Seine avant son estuaire. Il permettait la traversée du fleuve au moyen d'une nacelle.

Le transbordeur de Rouen a un tablier de 143 m supporté par deux pylônes de 67 m laissant un passage pour les voiliers de 50m de haut. Très apprécié de la population, édifice vedette des fêtes maritimes.(Fig.11)
La municipalité rouennaise décida de sa construction le 23 septembre 1895.

L'exécution des travaux et la concession furent confiées à Ferdinand Arnodin. Il était à péage. Il commença le chantier à l'automne 1897. Son inauguration, eut lieu le 15 septembre 1899, Sa nacelle, (Fig.12a,b,c,d,e,f) était suspendue à un chariot roulant sur des rails et mue électriquement.

Quand la nacelle venait de partir pour l'autre rive, il fallait patienter...un certain temps. De chaque cotés latéraux un abri était prévu pour les piétons, dont un, vitré, pour la première classe.

Carte du 8-1-08

ROUEN

SEINE INF^{re}

Pont transbordeur. Perspective

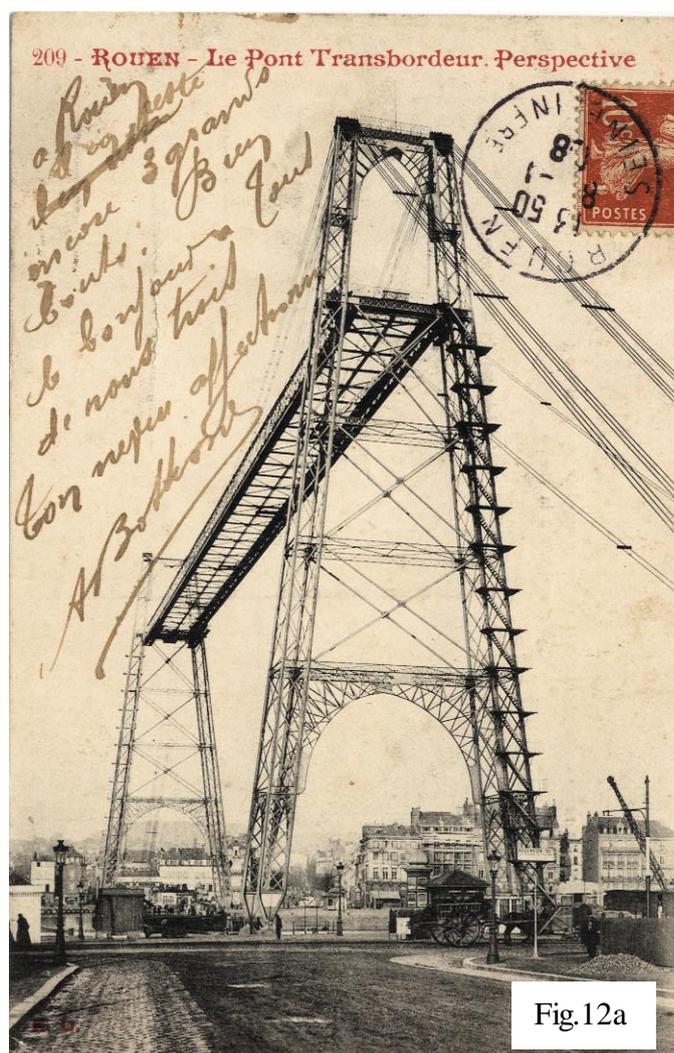
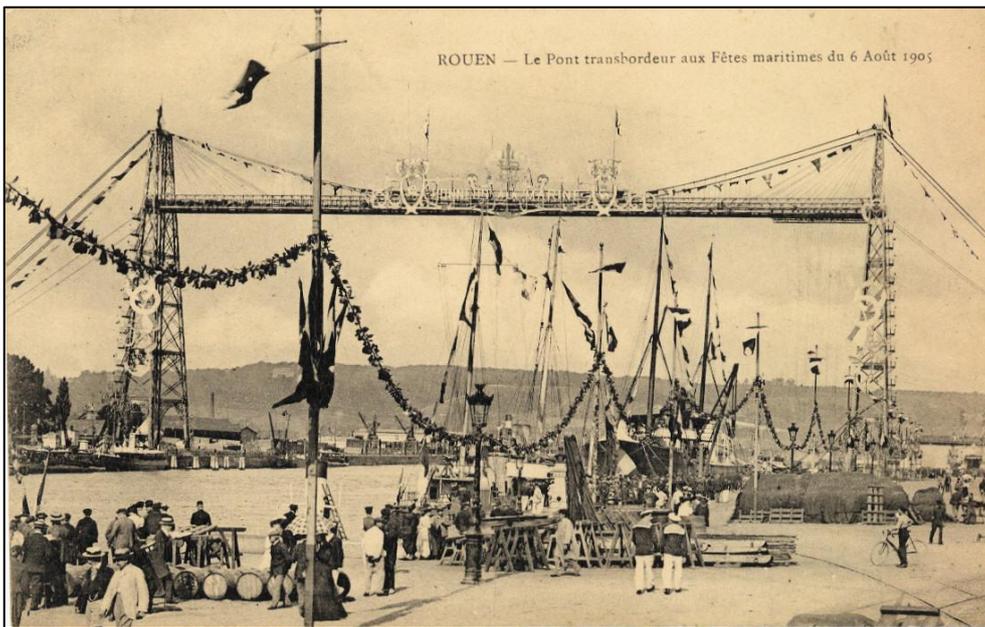


Fig.12a

Carte du pont transbordeur
ROUEN

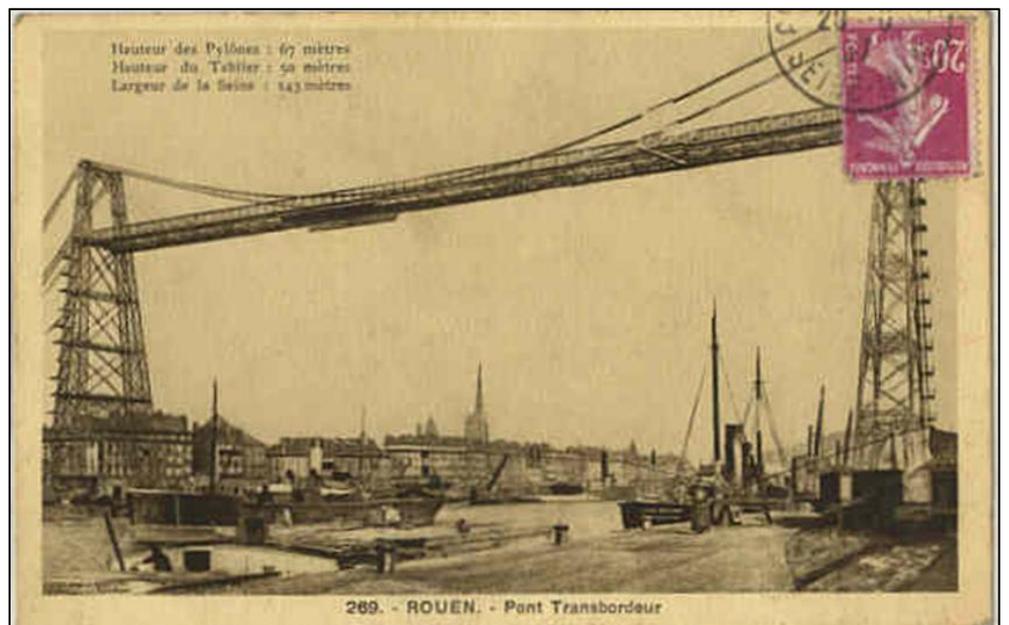
SEINE
INFERIEURE
du 25 aout 1918
Fig.12b

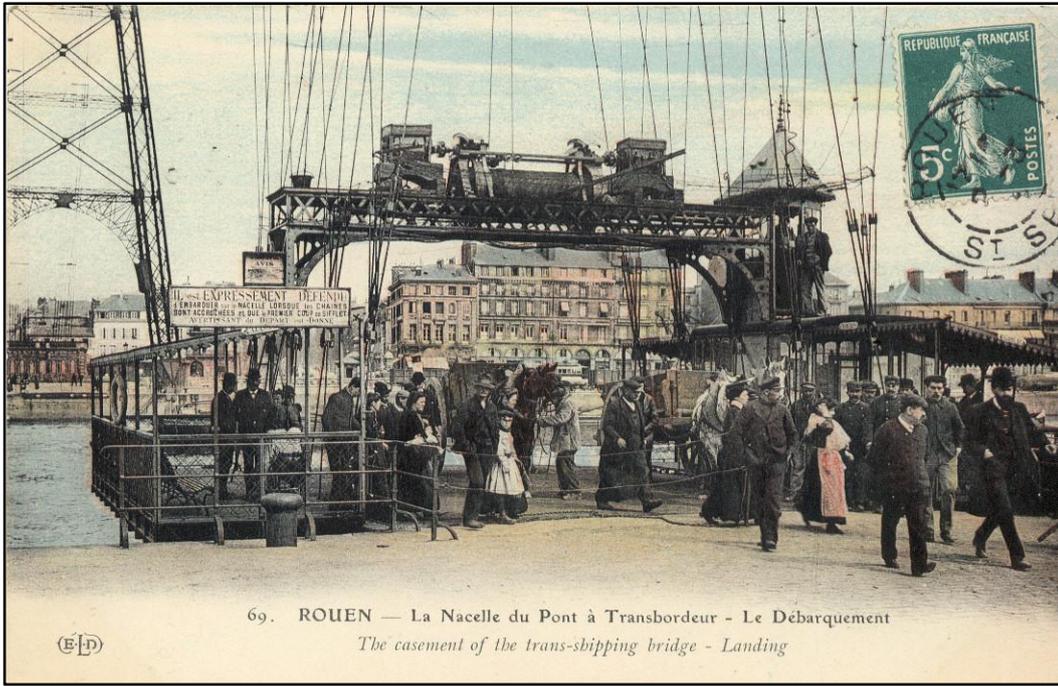


Carte du pont
transbordeur aux Fêtes
Maritimes
du 6 aout 1905
Fig.12c

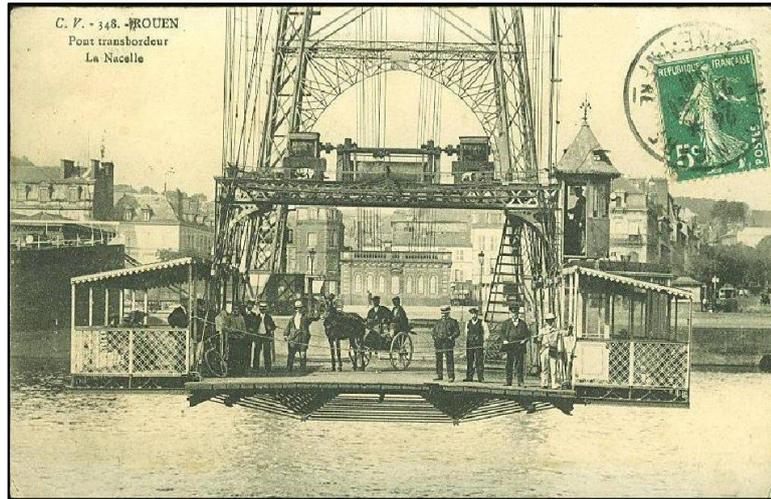
Carte du pont transbordeur
ROUEN

SEINE INF^{RE}
du 20-10-07
Hauteur pylônes 67m
Hauteur tablier 50m
Longeur 143m
Fig.12d

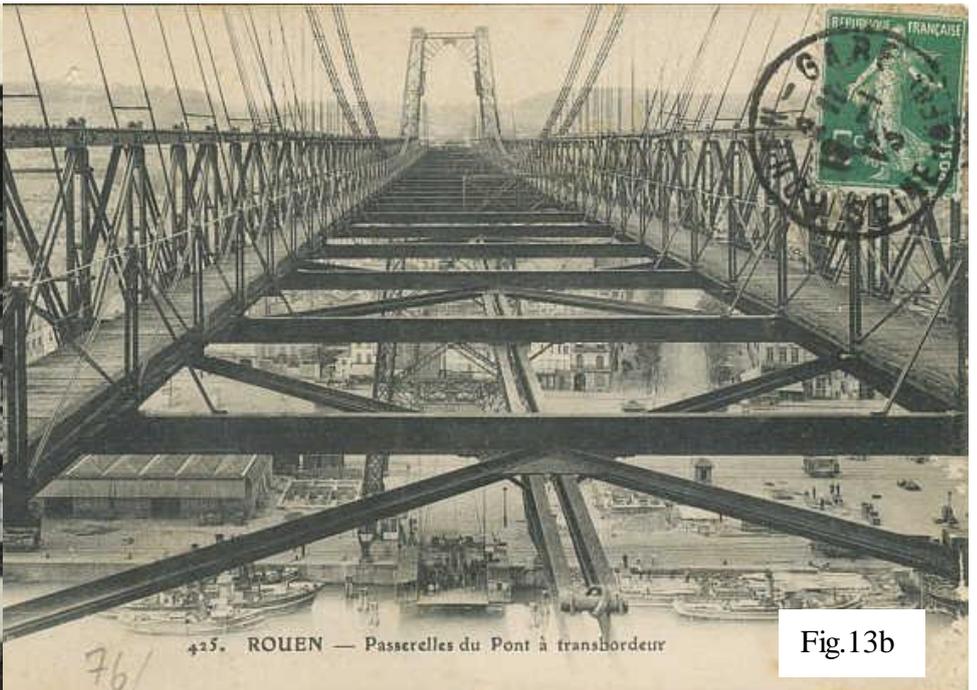
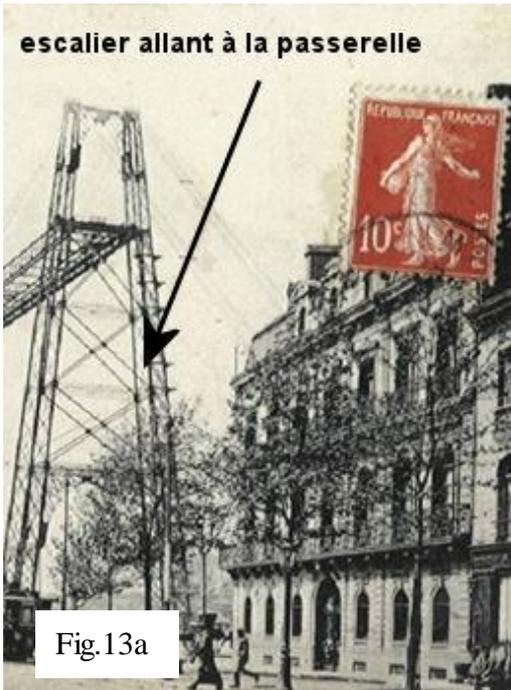




La Nacelle du pont à Transbordeur
 Le Débarquement. ↑ Fig.12e



Pour les passagers de la première
 classe une cabine vitrée est prévue.
 Fig.12f



Le tablier était accessible par un escalier métallique. (Fig.13a, vue depuis le boulevard des Belges), où se trouvait deux passerelles, pour les curieux admirant le point de vue et les environs. Fig.13b (CP-19-1-13)

Carte du 14-2-10

ROUEN-GARE

SEINE-INF^{RE}

30 janvier 1910.

La crue de la Seine,
la Nacelle dans l'eau du
transbordeur

Fig.13c



Ticket d'embarquement sur la nacelle, surchargé à 0.35 centimes du transbordeur de Rouen. (Fig.14)

Le pont fut détruit pour ralentir l'avance des troupes allemandes en juin 1940.

Fig.14



LE PONT BOIELDIEU

Le premier pont Boieldieu inauguré le 23 juin 1888, remplaçait un pont suspendu .

C'était un pont métallique à trois arches en acier, conduisant de la rue Grand Pont, à la place Carnot et au faubourg Saint-Sever, construit par la société Fives-Lille longueur de 240m et 20m de large (ingénieurs Lavoine et Juncker). Il était décoré de figures de femmes casquées formant clé d'arcs en fonte.

Camille Pissaro fit de nombreuses peintures de ce pont, la figure 15a date de 1896.

Le 9 juin 1940, il sautera pour ralentir les troupes allemandes.

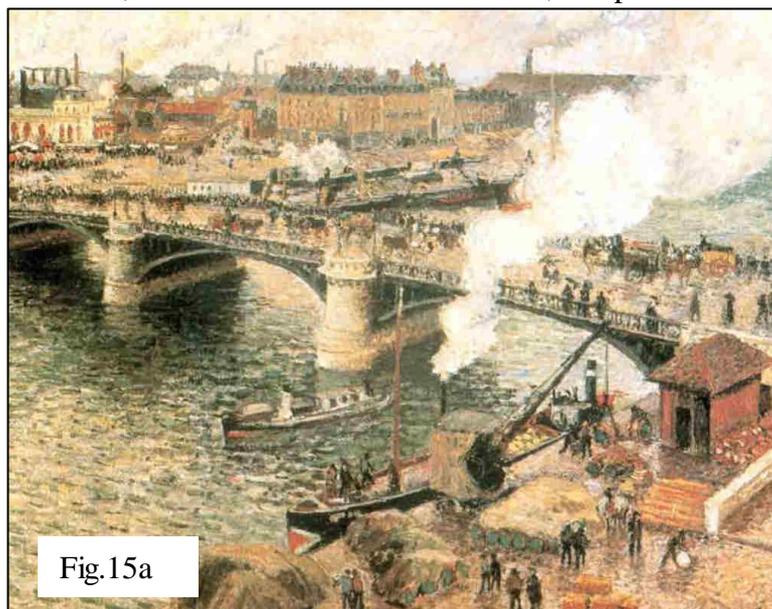
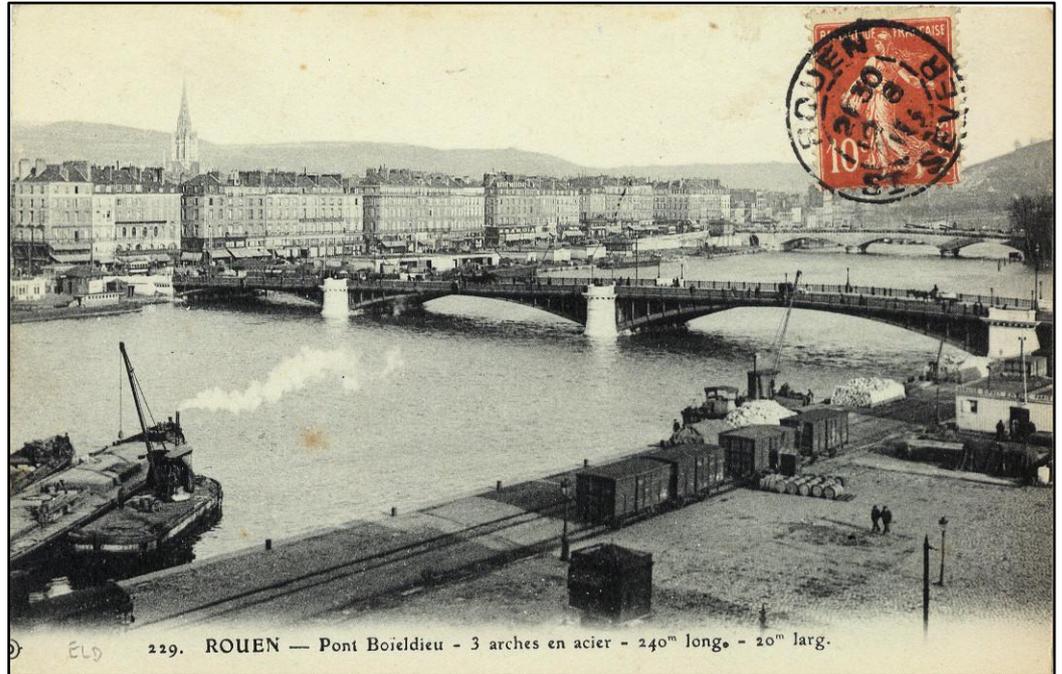


Fig.15a

Carte du 12-8-15
ROUEN ST-SEVER

Pont Boieldieu
3 arches en acier
240m long.
20m larg.

Fig15b →



Carte du 12-9-13
ROUEN SEINE INF^{re}

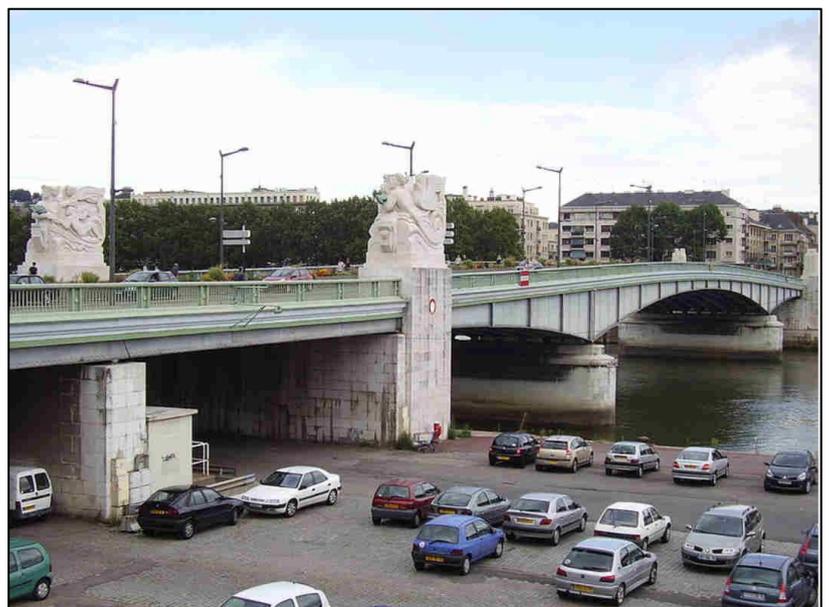
Pont Boieldieu
et la rue Grand Pont
Fig. 15c →



LE PONT BOIELDIEU (2)

Pont en acier riveté orné de quatre statues.(Fig.16) Deux statues massives en pierre se dressent à chacune des deux extrémités de l'ouvrage (construit de 1956à1957). Sur la rive gauche, il s'agit de deux œuvres du sculpteur Georges Saupiqué : vers l'aval, c'est une allégorie du fleuve et vers l'amont, de la mer. En effet, cet endroit marque la limite entre le port fluvial et le port maritime depuis le Moyen Âge.

Fig.16



Sur la rive droite, la statuaire est par contre du sculpteur Jean-Marie Baumel : l'une représente les Vikings voguant sur une esnèke (drakkar)² et l'autre le navigateur et explorateur rouennais Cavelier de la Salle navigant sur une nef vers l'Amérique ; les équipages sont reconnaissables à leurs perruques. Récemment, des bustes de dix des plus célèbres navigateurs mondiaux (Jean de Béthencourt, Jacques Cartier, Cavelier de la Salle, Christophe Colomb, James Cook, Vasco de Gama, Fernand de Magellan, Jean-François de la Pérouse, Marco Polo et Amerigo Vespucci), dus au sculpteur Jean-Marc de Pas, ont été posés le long de la piste cyclable qui traverse le pont. Ils ont été érigées à l'initiative de l'association Rouen Conquérant, de la ville de Rouen et de quelques mécènes.

Pendant l'été 2010 l'artiste flamand **Arne Quinze** orna le pont d'une sculpture éphémère fait de poutres de bois imbriquées les unes dans les autres, supportés par des piliers de bois encastrés dans des socles de béton. Appelé « Camille » en hommage de Camille Pissaro (Fig 17a et 17b).



LE PONT JEANNE D'ARC.

Construit en 1953, livré le 28 avril 1956, baptisé Jeanne d'Arc, en souvenir des cendres dispersées dans le fleuve à partir de l'ancien pont Mathilde. En prolongement de la rue Jeanne d'Arc, (Fig. 18, 19 et 20).



Fig.18

Long de 220m, chaussée de 14,60m à deux trottoirs de 2,60m, son ossature en acier soudé, est composée quatorzse consoles de 18m entièrement soudés en atelier raccordés par des joints de montage soudés en tenant compte de la dilatation. En 1990, il fut renforcé pour le passage du métro, ajoutant deux voies ferrées rétrécissant les voies routières.

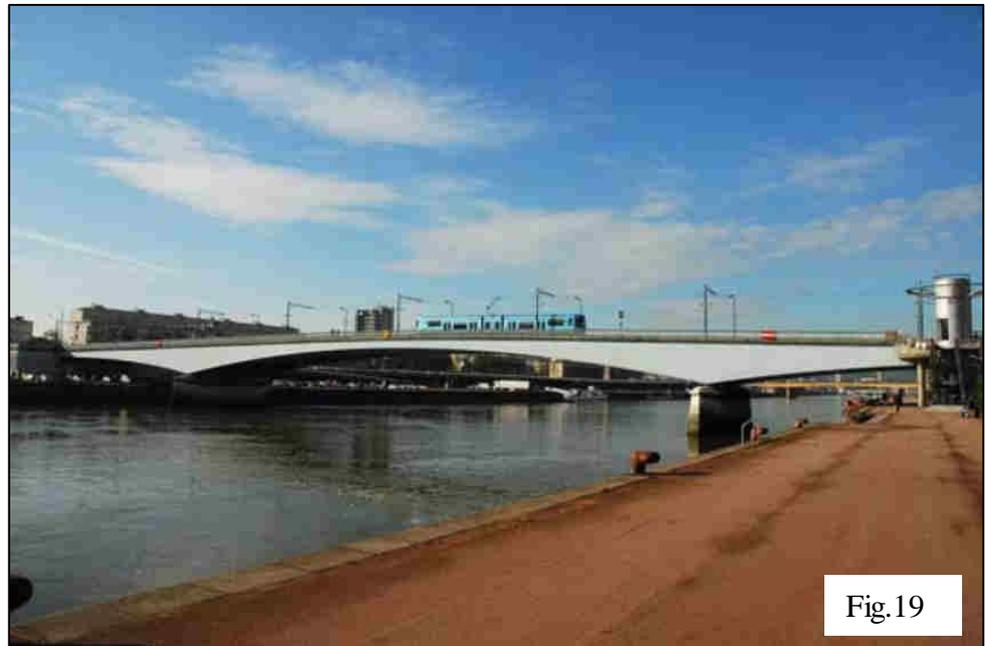


Fig.19



Fig.20

LE PONT GUILLAUME LE CONQUERANT.

Il remplace le pont transbordeur détruit en 1940. Il est construit un peu en aval du boulevard des Belges.

En 1967, le marché est approuvé par M. Richard, ingénieur des Pont et Chaussées. Quatre entreprises sont chargées des travaux :

Compagnie Française d'Entreprises Métalliques (CFEM).

Entreprise de Construction Astaldi, spécialiste des caissons à air comprimé.

Entreprise Courbet et Morillon-Corvol.

C'est un pont en acier soudé à poutres continues multiples sous chaussée et à couverture en béton armé. D'une longueur totale de 200,20m entre appuis extrêmes, inauguré en 1969 et mis en service en 1970. (Fig.21)



Fig.21

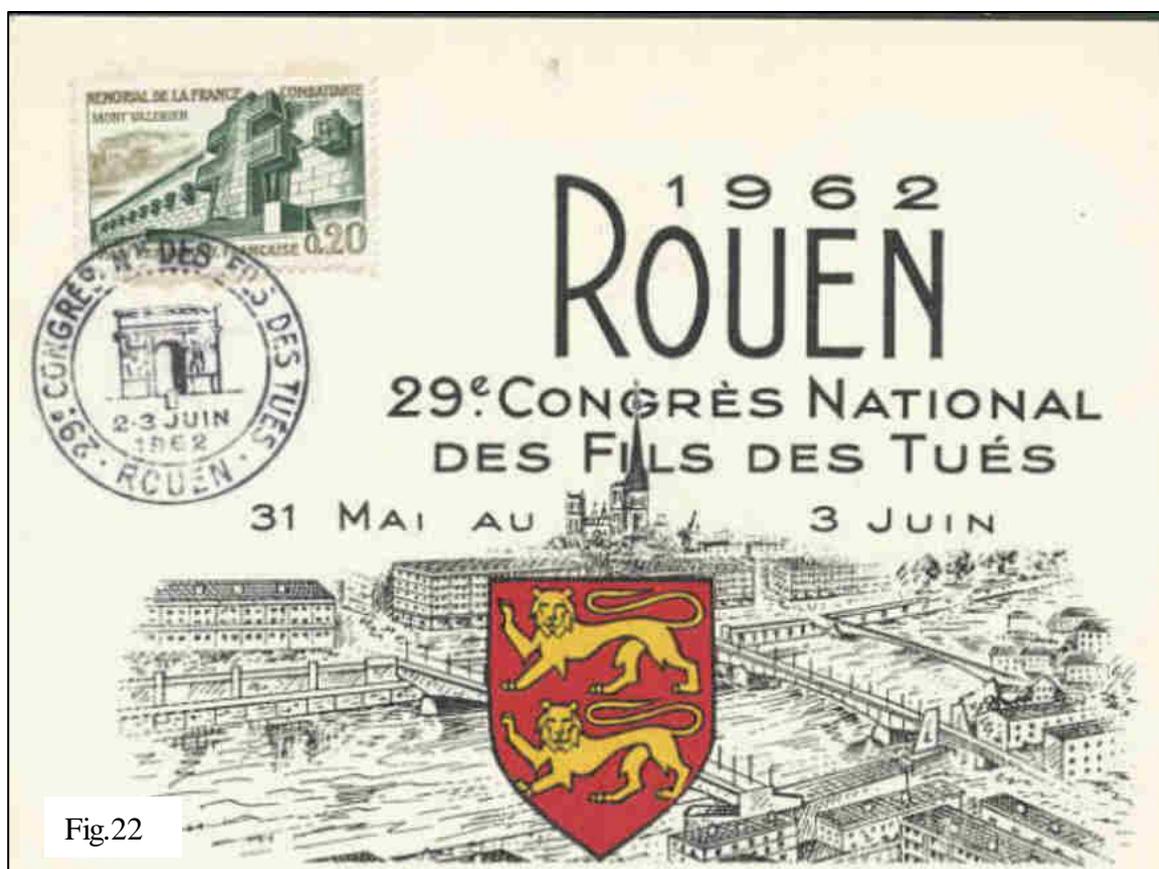


Fig.22

Souvenirs du 23 juin 1962 du 29^{ème} Congrès National des Fils des Tués, présentant les ponts de Rouen existant à cette époque.

LE PONT MATHIDE (2)

Pont routier de la zone est. (Fig.23)

C'est en 1974 que débutèrent les travaux du pont Mathilde. Le nouveau plan de circulation prévoyait la création d'axes rapides (tunnel sous la Grand-Mare, Boulevard de l'Europe). Il fallait traverser la Seine. Au grand désappointement des habitants de l'île Lacroix qui subissent les nuisances, il fut décidé de ne pas faire de bretelle leur permettant de l'utiliser.

La partie centrale du pont et les culées sont en béton alors que les tabliers sont en acier. (Fig.23).

Le 29 octobre 2012 deux camions dont un, citerne transportant de l'hydrocarbure, brûlent sur le pont, le rendant inutilisable peut être pendant deux ans

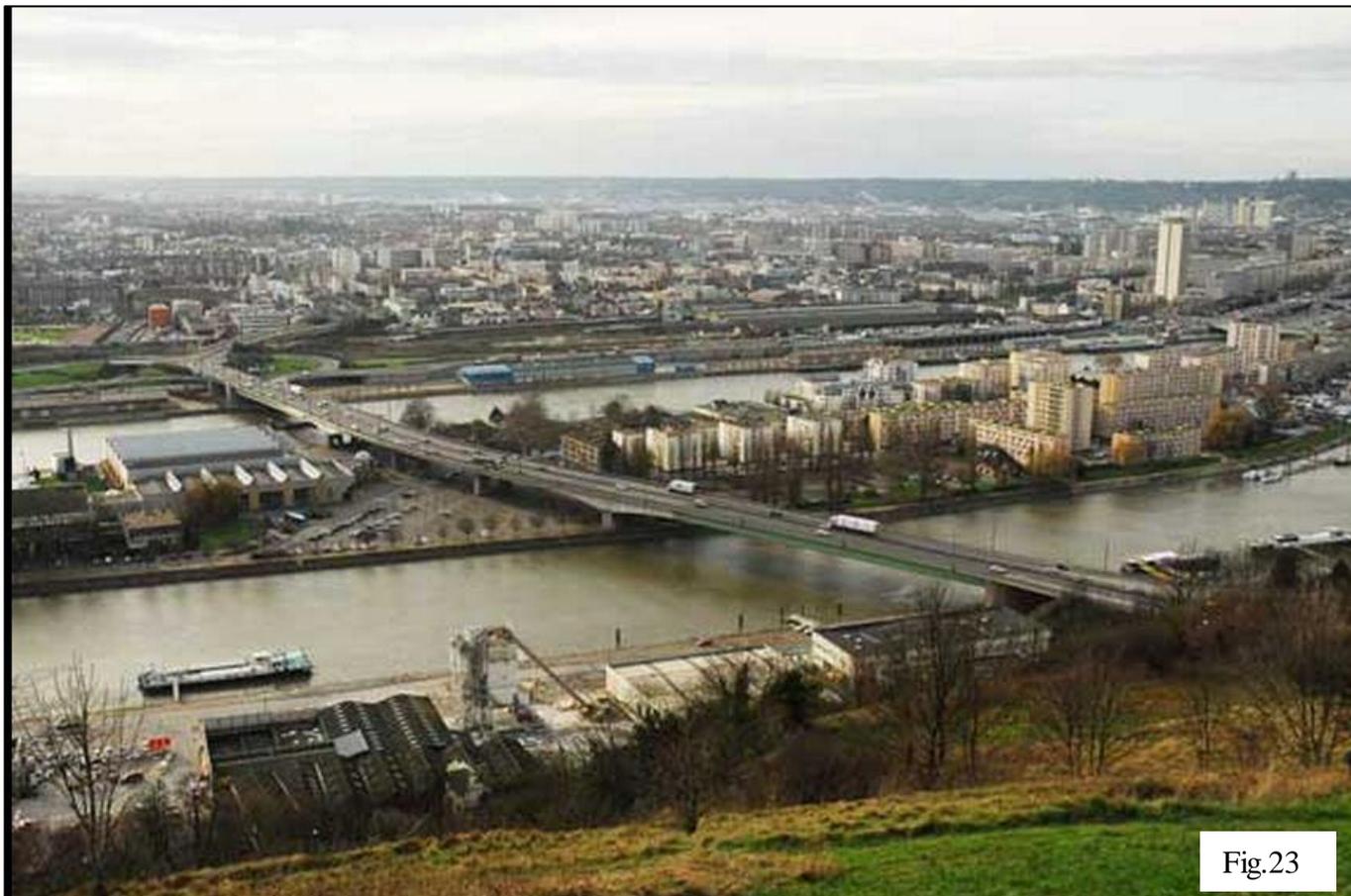


Fig.23



LE PONT GUSTAVE FLAUBERT

Pont routier de la zone ouest. (Fig.24a et 24b)

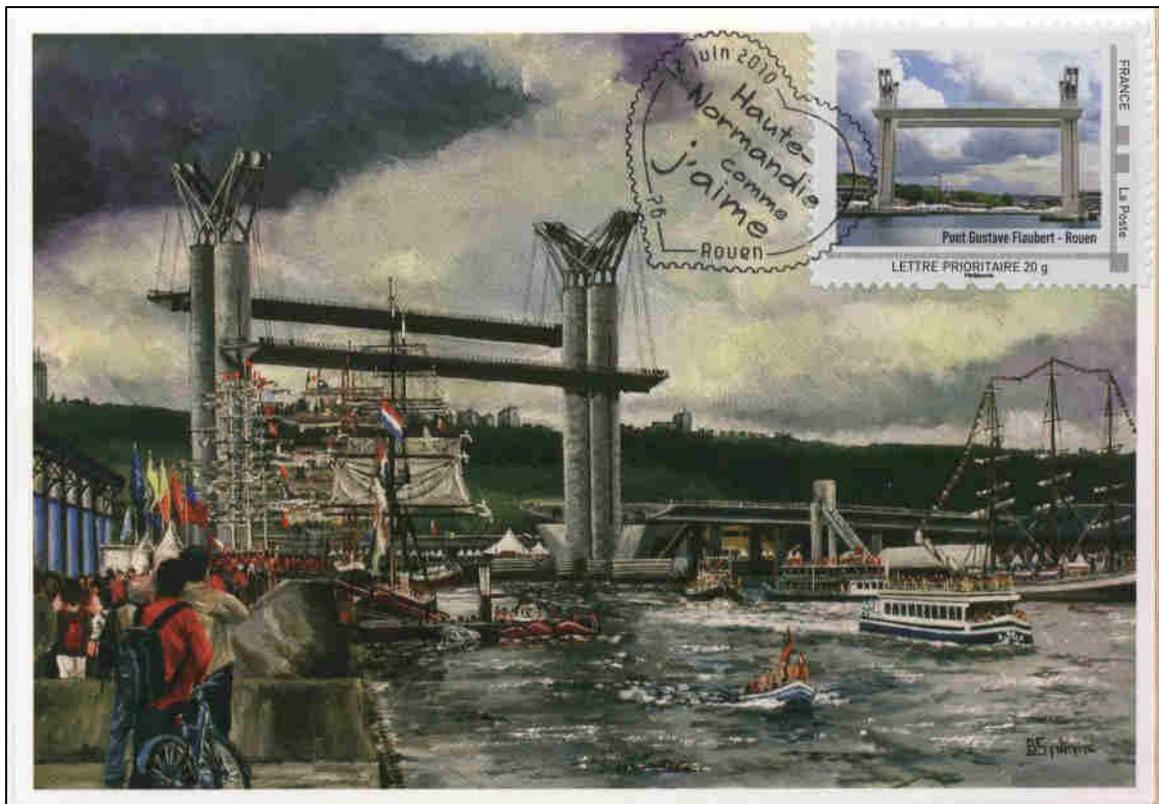
Le dernier pont sur la Seine à Rouen est situé en aval des autres ponts, au milieu de ce qui fut il y a un demi-siècle la zone portuaire. Un vaste débat fut organisé pour savoir ce qui devait être construit. Certains préféraient un tunnel, d'autres un pont conventionnel. Ce fut un pont levant qui fut choisi. Il fallait concilier les nécessités du maintien d'un bassin portuaire jusqu'au pont Guillaume le Conquérant (ne serait-ce que pour les *Armada*), la possibilité de transit pour les matières dangereuses (ce que ne permet pas un tunnel). Il faut penser aussi qu'un pont, surtout aussi nouveau que celui choisi, est plus valorisant pour l'image de la ville et des décideurs. Il s'agit d'un pont levant d'une portée de 120 mètres et d'une hauteur totale de 86 mètres.

Le pont Gustave Flaubert a été inauguré officiellement le 28 septembre 2008 à Rouen. Ouvert au public dès le 3 juillet, lors de l'Armada de Rouen, il soulève une portion de 100 m de voies jusqu'à 55 m au-dessus de l'eau, pour laisser passer les navires. L'ouvrage de franchissement de la Seine a un caractère exceptionnel par ses dimensions et ses caractéristiques techniques. Ce sera un pont-levant par translation verticale.

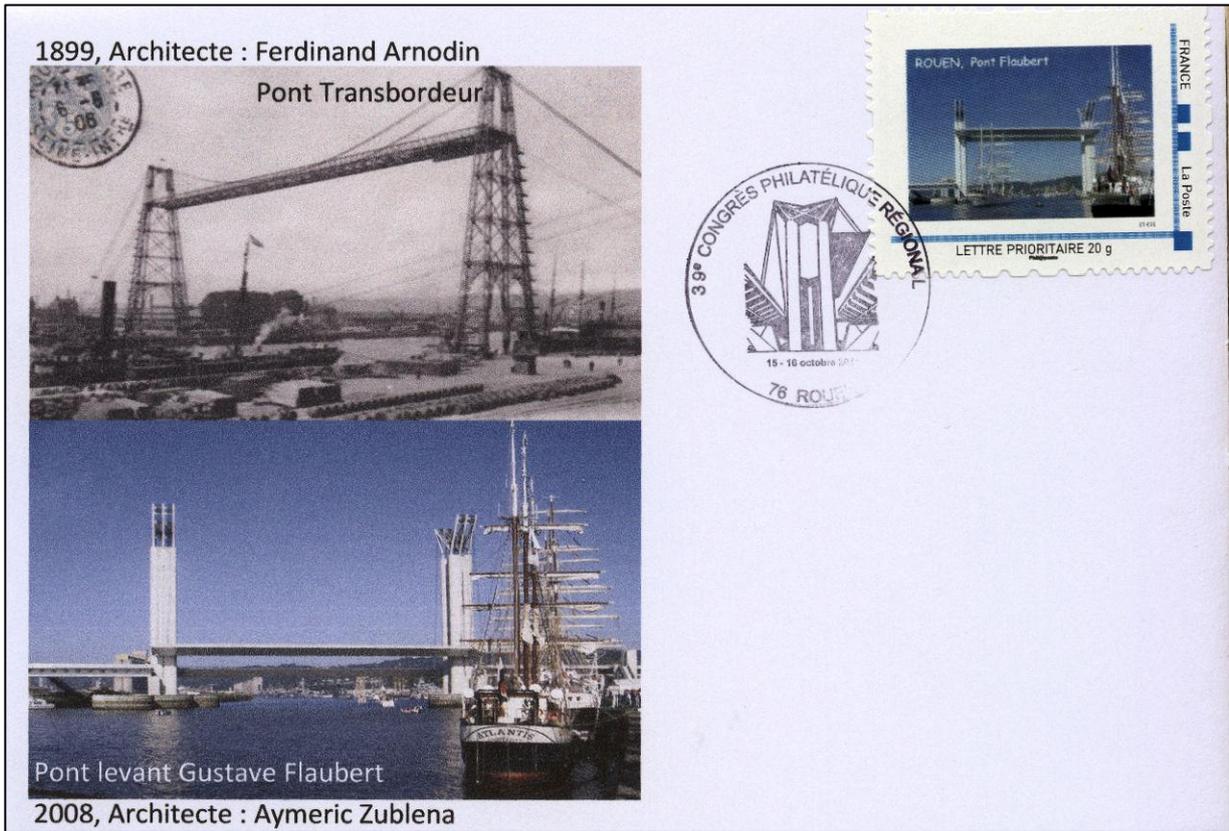
La longueur totale de l'ouvrage avec ses viaducs d'accès sur les deux rives est de 670 m.
L'ouverture du pont sera peu fréquente, uniquement de nuit entre 1 heure et 4 heures du matin.



Pont Gustave Flaubert en construction (Fig.24a)



Souvenirs de « Haute-Normandie comme j'aime » du 12 juin 2010
« Timbre à moi » présentant le pont Gustave Flaubert.(Fig.24b)



Autre « Timbre à moi » présentant le pont Gustave Flaubert(Fig.25)



Fig.26

Souvenir de l'Armada du 7 juin 2008 avec le cachet du voilier Etoile passant sous le pont Flaubert (Fig.26).



LES PONTS AUX ANGLAIS.

Leurs histoire se rattache à la création de la ligne de chemin de fer Paris – Le Havre (non Paris – Rouen qui arrivait déjà à Saint-Sever en 1843) qui avec passage sur un pont enjambant la Seine et l'île Brouilly et depuis la fin de la guerre de 1940, à l'île Lacroix.

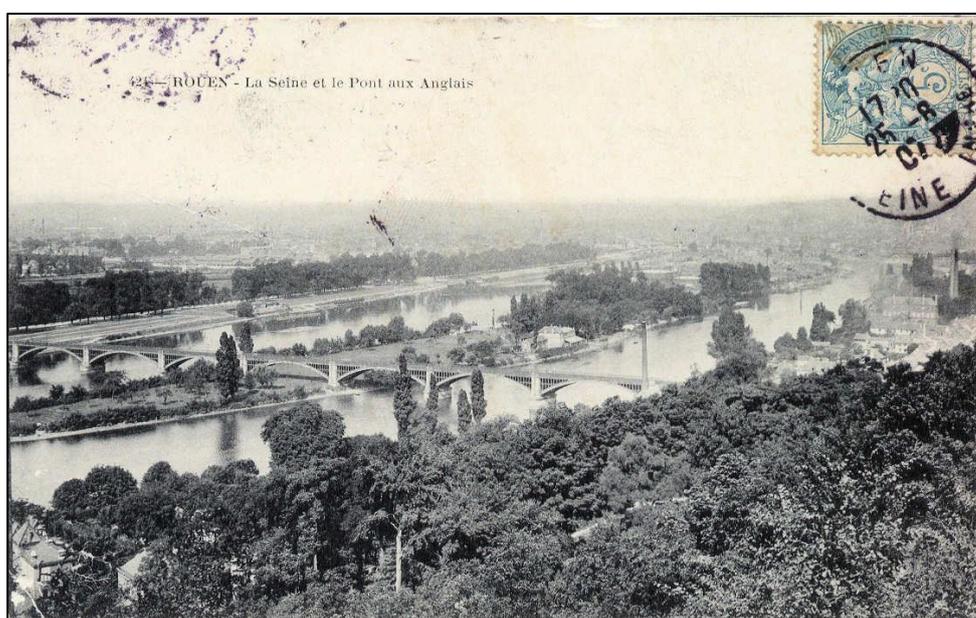
Leurs noms vient qu'ils furent construits par les anglais, spécialistes et constructeurs de la ligne de chemin de fer qui passait sur le pont.

Il y eu un premier projet de pont fait en 1843, suivant les plans de l'ingénieur anglais Locke et des entreprises anglaises Brassey et Mackensie. Il fut refusé à cause de la hauteur insuffisante des arches pour la navigation.

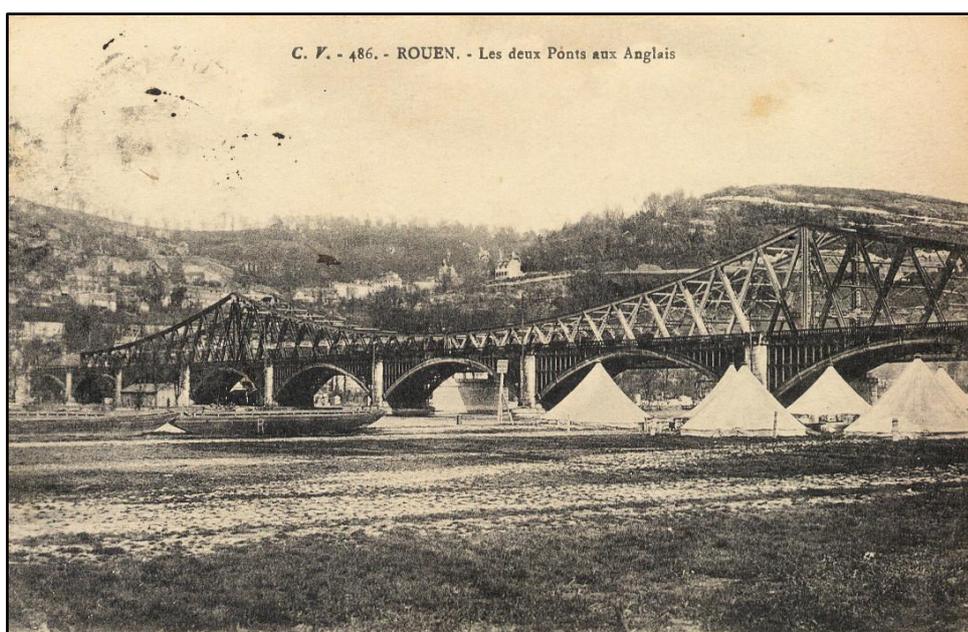
Le 18 avril 1844, on obtenait de construire un pont en bois avec piliers en pierre, qui fut incendié durant la révolution de 1848. Ensuite réparé de l'incendie et consolidation des piliers.(Fig.27)

En 1856, les arches sont remplacés par des arches métalliques.

En 1912 la compagnie Fives-Lille construit un nouveau ouvrage qui conservera le nom de Pont aux Anglais. Il fut achevé en 1920, coupé par les français en 1940 et bombardé en 1944 ; il fut qu'endommagé (Fig28)



Pont aux Anglais en 1907 construit par les anglais (Fig.27)



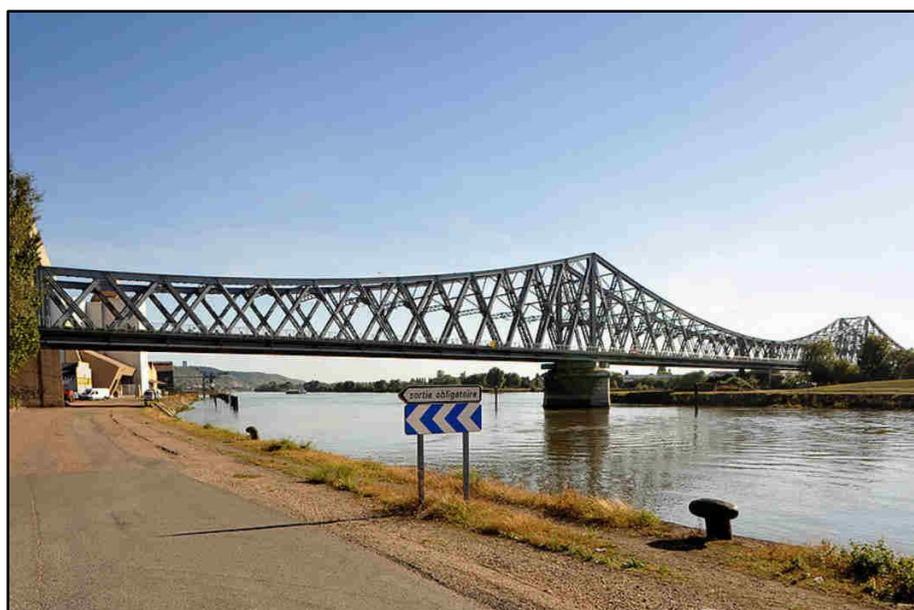
Carte du 17-7-17
 ROUEN- SEINE INF^{RE}
 Les deux ponts aux Anglais
 (Construction du pont inauguré en
 1920 à côté du vieux pont)
 Fig.28



Carte du 12-10-04
 ROUEN- SEINE INF^{RE}
 Une Course de Canots
 Automobiles au Pont des
 Anglais
 Fig.29



Carte du 4-6-06
 ROUEN- SEINE INF^{RE}
 La Seine prise par la glace au pont
 aux Anglais
 Fig.30



Pont aux Anglais aujourd'hui,
 (Construction de base 1920) Fig.31

Sources :

- Histoire des ponts de Rouen par Yves Fache
- Site internet www.timbresponts.fr de Michel Wagner

Merci pour la participation collective du prêt des cartes postales.