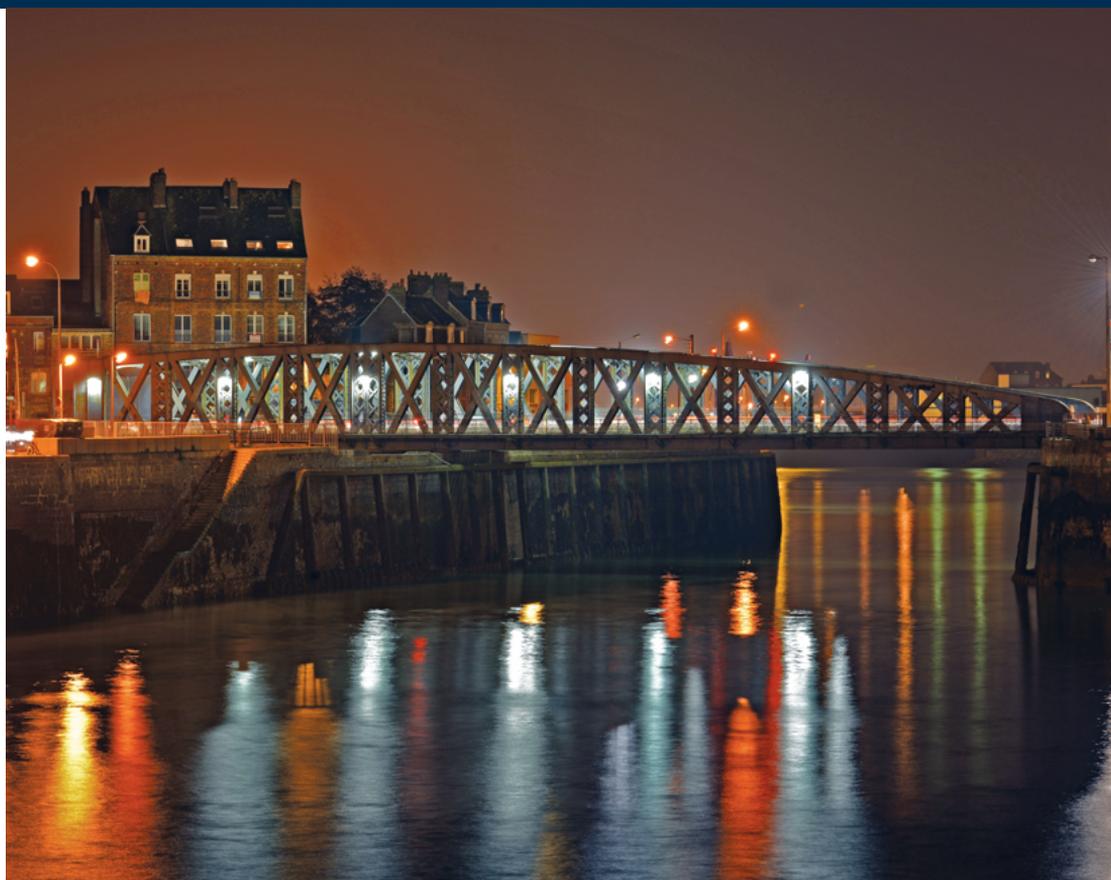


FOCUS

LE PONT COLBERT À DIEPPE



**CIRCUIT
DÉCOUVERTE**

**VILLES
& PAYS
D'ART &
D'HISTOIRE**

« Sur ce grand pont Colbert, situé aux courants d'air, n'faut pas rester à y faire un'causette [...] car sans ça non de non, vous risquez d'avoir un rhume de cerveau et d'aller à l'hostot. »

Léon Herbland, refrain de la chanson « le grand Pont », jouée à Dieppe dans les années 1930



La cabine de manœuvre
des Ateliers Jean Prouvé

UN PONT RENFERMANT DE NOMBREUSES HISTOIRES

LE PORT

À la fin du XIX^e siècle, le port de Dieppe fait l'objet de grands travaux réalisés dans le cadre du plan Freycinet de 1880. Le port, qui comptait auparavant trois bassins (avant-port, Duquesne et Bérigny), s'étend désormais sur l'ancien bassin de la Retenue qui longe la vallée de l'Arques. Quatre nouveaux bassins sont aménagés (darse de pêche, arrière-port, bassins du Canada et de Paris). Ils sont adaptés aux exigences spécifiques de la pêche, du commerce et du trafic transmanche. L'ouverture d'une passe entre l'avant-port et l'arrière-port crée une brèche de 40 mètres de large qui entraîne la destruction de 173 immeubles et coupe en deux le quartier du Pollet, désormais divisé entre l'île et le quartier Est. L'extension du port se fait également au détriment de la circulation routière, puisque que le port coupe désormais la route nationale 25. La question de la coupure entre le Pollet et la ville s'était d'ailleurs posée dès 1830, lors de la démolition du pont médiéval obsolète, remplacé un temps par un bac, puis par une passerelle flottante (en 1835) et, en 1848, par le pont de la Poissonnerie.

LES PONTS

Les grands travaux de 1880 sont également l'occasion de doter la ville d'un ensemble de ponts fonctionnels. Si les liaisons terrestres sont subordonnées à la desserte du port, les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées mettent en place sept ponts, dont trois ferroviaires pour franchir les différents bassins. Il s'agit de ponts

tournants métalliques, qui comme les écluses, sont mus par l'énergie hydraulique. La plupart de ces ponts a aujourd'hui disparu. Les uns ont été modernisés, parfois à la suite des destructions de la Seconde Guerre mondiale; ainsi, le pont Jehan-Ango, remplacé en 1950 par un pont levant. D'autres sont devenus inutiles, comme le pont Amiral-Courbet, qui permettait de franchir l'écluse du bassin Bérigny, et qui disparaît lors du comblement du dit bassin en 1932.

Notons que dans un souci d'esthétique, le dessin du poste de commande du pont Jehan-Ango a été confié à l'architecte dieppois Féray, qui a aussi réalisé sur le port de Dieppe l'immeuble des Ponts-et-Chaussées, quai du Tonkin, et nombres d'autres édifices de la ville.

1 LE PONT COLBERT

Il mérite une mention à part, puisque c'est tout à la fois le plus important et le plus ancien des ponts dieppois encore en place. C'est un pont tournant à deux voies et à une volée. Ouvert à la circulation en 1889, il ne sera baptisé qu'en 1925 et officiellement inauguré en 1946, lors de sa réouverture après son sabotage par l'occupant en août 1944. En position ouverte, la volée repose sur le quai de la Cale. Elle mesure 47 m, soit le double de la culasse. Le tablier de 70,50 m pour 7 m de large pèse 499,5 tonnes. Avec le lest de la culasse, le poids total porté par le pivot est de 810 tonnes. Les pièces métalliques en fer puddlé (préféré à la fonte plus fragile) ont été fabriquées par la Société des ponts et travaux en fer (Oise) et assemblées par rivetage. Son emplacement est stratégique.



Estuaire de la Seine

plage

pelouses du front de mer

bd. Maréchal Foch

bd. Maréchal Foch

bd. de Verdun

bd. de Verdun

quai du Hâble

quai Henri IV

quai Henri IV

port de plaisance et ancien avant-port

11 Musée de Dieppe

église Saint-Rémy

8

place Nationale

Grande Rue

7 église Saint-Jacques

rue St-Jacques

DVAH

6

presqu'île du Pollet

4 quai du Carénage

1

2

3

9

Notre-Dame des grèves

Pourville

rue Claude Groulard

rue d'Écosse

quai Duquesne

bassin Duquesne

5

arrière port (ancien bassin de la retenue)

hôtel de Ville

ancien bassin Berigny, comblé en 1932

bd G. Clémenceau

gare SNCF

quai du Tonkin

bassins du Canada et de Paris

route de Bonne nouvelle

Rouen

av. Léon Gambetta

rue Thiérs

av. Pasteur

SITUATION DU PORT DE DIEPPE

avant-port
ferries

chapelle de
Bonsecours 10

Pollet

- 1 le pont Colbert
- 2 la cabine de manœuvre
- 3 la machinerie hydraulique
- 4 le pont Ango
- 5 le pont Amiral-Courbet, démonté en 1932
- 6 l'espace Dieppe Ville d'art et d'histoire (DVAH), place Louis-Vitet
- 7 l'église Saint-Jacques
- 8 l'église Saint-Rémy
- 9 l'église Notre-Dame des Grèves
- 10 la chapelle Notre-Dame de Bonsecours
- 11 le Musée de Dieppe château, rue de Chastes

 Office du Tourisme

BIBLIOGRAPHIE

Paul Alexandre (1891)
Note sur le pont tournant du Pollet,
Annales des Ponts-et-chaussées.

Bernard Marrey (1990)
Les ponts modernes,
XIX^e et XX^e siècles.

Dominique Mas (2005)
Le pont tournant de Dieppe,
collection, Cahiers du Temps.

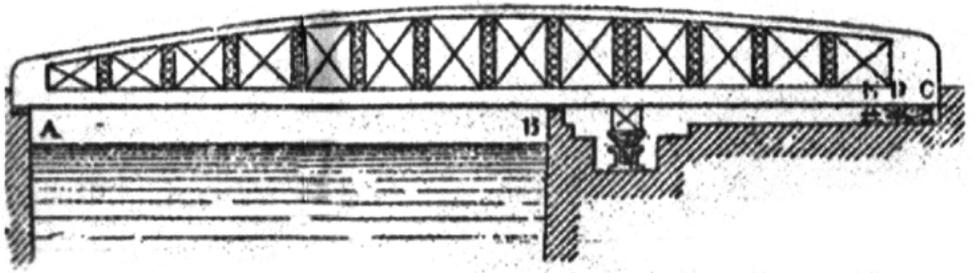
La documentation de l'Inventaire général est consultable au Centre de documentation du Patrimoine, 29, rue Verte, 76 000 Rouen.



volée

pivot

culasse



Quai de la Cale

chenal

Pollet

1

En position ouverte, il commande l'accès du port de commerce, tandis que fermé, il relie le quartier de Neuville et le Pollet.

2 LA TRANSMISSION HYDRAULIQUE

Le mouvement est obtenu par emploi d'eau sous pression. Ce système conçu au milieu du XIX^e siècle par l'ingénieur Armstrong de Newcastle tire parti de l'incompressibilité de l'eau pour transmettre la force produite par une machine à vapeur.

La machinerie centrale, située à 150 mètres du pont, quai de la Somme, commandait à l'origine le pont tournant et les écluses.

Les pompes actionnées par deux machines (initialement de 40 chevaux) permettent d'emmagasiner l'eau dans le réservoir de 726 litres de l'accumulateur. Une gueuse de 80 tonnes maintient la pression, rendant ainsi la réserve d'énergie disponible à tout moment.

La manœuvre du pont se fait en deux temps : il faut d'abord libérer la culasse en soulevant le pont pour permettre son pivotement. La manœuvre prend 2 à 3 minutes. La machinerie des pompes, d'abord à vapeur, a été remplacée par des pompes électriques.

Ce système de transmission de l'énergie a été utilisé dans une grande partie de l'Europe du Nord, dans la plupart des ports de commerce et dans les gares pour les grues, les cabestans ou les portes d'écluses. Efficace et robuste, il a perduré jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Aujourd'hui, de rares installations témoignent encore de cette technologie en France comme en

Europe: les tours hydrauliques du port de Rouen, l'ascenseur à bateaux des Fontinettes, près d'Arques, dans le Pas-de-Calais, ou l'écluse du Pellerin, sur le canal maritime de Nantes à la mer. Mais le « cousin » le plus célèbre du pont Colbert se trouve à Londres. Il s'agit du Tower Bridge, pont levant construit en 1894. Son équipement hydraulique est intégralement conservé et a fonctionné jusqu'en 1970.

Différence notable, à Dieppe, le système hydraulique est non seulement toujours en place, mais aussi en fonction.

À ces différents titres, pont métallique, pont « hydraulique », le pont Colbert est un élément majeur et bien que mal connu du patrimoine technique issu de la révolution industrielle. Comme tel, cet ouvrage d'art unique mérite d'être conservé.

Jérôme Decoux

Ingénieur d'études Service régional de l'Inventaire général

LE PONT COLBERT EST L'ŒUVRE CONJOINTE DE SIX INGÉNIEURS

Réalisé sous la direction de l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées Paul Alexandre et de Colmet-Daage, ingénieur ordinaire, il est conçu par l'ingénieur Louis Baret. Les études sont menées par l'ingénieur Girardin. Le mécanisme est dû à l'ingénieur Baudet, assisté de l'ingénieur des Docks de Marseille, Barnet et de l'ingénieur en chef de la compagnie Fives-Lille, Basseres



1. Élévation du pont Colbert

2. La volée en porte-à-faux lors de la rotation

3. le mécanisme du pont à découvert lors de la rotation



Crédits photo
Erwan Lesné

Maquette
Félix Roger et Ludwig Malbranque,
service Communication
de la Ville de Dieppe
d'après DES SIGNES
studio Muchir Desclouds 2015

Impression
Imprimerie Gabel

« L'ÉTÉ, LA NUIT, LA PORTE OUVERTE... ON ENTEND LE CRAQUEMENT DES CHÂÎNES... »

Paroles de pontier, "Le pont tournant de Dieppe", étude de Dominique Mas, 2005

Actualité au 15 décembre 2015

Le 1^{er} octobre 2015, le Conseil Municipal de Dieppe a voté à l'unanimité une motion proposée par le Comité de sauvegarde du Pont Colbert. Celle-ci demande l'arrêt de la procédure de destruction/remplacement de l'ouvrage, et la démarche d'inscription à l'Inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques. Le dossier est en cours d'instruction.

Dieppe appartient au réseau national des Villes et Pays d'art et d'histoire depuis 1985

Le ministère de la Culture et de la Communication, attribue l'appellation Villes et Pays d'art et d'histoire aux collectivités locales qui animent leur patrimoine. Il garantit la compétence des guides-conférenciers, celle des animateurs de l'architecture et du patrimoine ainsi que la qualité des actions menées. Des vestiges archéologiques à l'architecture contemporaine, les Villes et Pays mettent en scène le patrimoine dans sa diversité. Aujourd'hui, un réseau de 184 Villes et Pays d'art et d'histoire vous offre son savoir-faire sur toute la France.

À proximité

Amiens, Rouen Métropole, Fécamp, Le Havre, le Pays d'Auge, le Pays de Coutances et le Pays du Clos du Cotentin bénéficient de l'appellation Ville ou pays d'art et d'histoire.

Le service Ville d'art et d'histoire

propose et coordonne le programme de visites. Il s'adresse à tous les publics et il est toute l'année à l'initiative d'animations pour les Dieppois, les publics touristiques, les scolaires. Il se tient à votre disposition pour tout projet.

Pour tout renseignement

service d'Animation de l'architecture et du patrimoine
place Louis-Vitet - 76200 Dieppe
02 35 06 62 79 - www.dieppe.fr
dvah@mairie-dieppe.fr
Dieppe ville d'art et d'histoire
Horaires d'ouverture :
du lundi après-midi au vendredi
de 9 heures à 12 heures
et de 14 heures à 17 h 30

Si vous êtes en groupe

Dieppe Ville d'art et d'histoire vous propose des visites toute l'année sur réservation.
Des brochures conçues à votre attention peuvent vous être envoyées sur demande.

