



LES PONTS DU CANTON DE BRICQUEBEC AU FIL DE L'HISTOIRE

Par Aurélie BERTIN

Guide conférencière

L'ensemble des ponts du canton de Bricquebec a l'intérêt de présenter une variété de styles architecturaux, et d'usages, représentatifs de différentes époques depuis la période médiévale. Un inventaire mené en 2007 a permis de compter 112 ouvrages de franchissement, allant de la simple passerelle aux imposants ponts de chemin de fer édifés dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Cette étude a été menée sur 13 communes de l'ancien canton de Bricquebec : Breuville, Bricquebec, L'Étang-Bertrand, Magneville, Morville, Négreville, Les Perques, Quettetot, Rauville-la-Bigot, Saint-Martin-le-Hébert, Le Valdecie et Le Vrétot.



Carte de Mariette de la Pagerie, détail (1689)

L'hydrographie du canton

Le canton de Bricquebec est traversé par la Douve. D'une longueur de 79 km, elle prend sa source à Tollevast et parcourt ensuite une partie du Cotentin en passant par les communes de Sottevast, Brix, l'Étang-Bertrand, Négreville, Bricquebec et Magneville. Arrivée dans le Bauptois, elle traverse les marais en direction de l'est pour se jeter dans la baie des Veys. Parmi ses affluents on trouve la rivière La Scye, qui constitue sur cet espace le second bassin hydraulique.

Une partie du canton est également traversé par La Gloire ainsi que d'autres rivières de moins grandes envergures comme l'Aizy, l'Asseline... et de plus petits cours d'eau tels que le ruisseau des Montvasons, le ruisseau du Vaultot, le ruisseau de Grismarais...

C'est l'abondance de ce réseau hydraulique qui explique la présence d'un nombre considérable d'ouvrages de franchissement sur ce territoire. La présence de cours d'eau serait notamment à l'origine du nom de Bricquebec qui viendrait du scandinave *bekkr* (cours d'eau) précédé de *brekka* (colline) signifiant « le cours d'eau de la colline ».

Le pont : un élément aux multiples usages

Un pont n'est pas seulement un élément de voirie permettant la continuité d'une voie, il peut se trouver associé à d'autres fonctions. La meunerie par exemple, dans le système féodal, a été à l'origine de constructions de nombreux ponts. Chaque seigneur propriétaire du sol et des cours d'eau le traversant avait l'autorisation d'édifier un moulin, qu'un meunier prenait à bail pour l'exploiter. Pour cela, il aménageait la rivière et faisait creuser des canaux de dérivation. Ces installations ont engendré l'implantation de ponts nécessaires au bon fonctionnement de l'activité meunière. L'entretien de ces derniers revenait aux propriétaires des moulins. Sur quelques-uns de ces ponts on remarque la présence d'un système de vannage qui permettait d'augmenter le débit du canal d'amené du moulin mais aussi d'inonder les champs avoisinant.

Les ponts pouvaient aussi servir à d'autres usages, comme supporter des pêcheries ou devenir le lieu où s'exerçait la perception de taxes sur les transports de marchandises.

Le pont de Gonneville - Bricquebec :



Charles de Gerville situe auprès du pont de Gonneville, qui permet de franchir la Scye, le passage d'une ancienne voie romaine allant de Cherbourg à Coutances. Ce pont est associé à un moulin édifié suite à la concession d'une pièce de terre octroyée en 1246 par Robert Bertrand, baron de Bricquebec, au profit de Robert de Gonneville. Après avoir été vendu une première fois en 1813, le moulin cesse d'être la propriété de la famille de Beudrap anciens seigneurs de Gonneville. Il est acheté en 1818

par le grand-père de Guy de Maupassant, Paul Lepoittevin.

En juin 1944, lors des opérations alliées visant à assurer la coupure du Cotentin, un barrage défendu par une section américaine du 60^{ème} Régiment d'Infanterie est établi au moulin de Gonneville. Le 18 juin la 77^{ème} Division d'Infanterie allemande y tente une percée, suite à cette tentative les américains essaient de détruire le pont à l'explosif et le ponceau du bief situé à proximité.

Suite à ces destructions de juin 1944, le pont de Gonneville a été en parti reconstruit conformément à un marché signé en décembre 1949. Il a conservé son aspect initial et présente deux arches en plein cintre séparées par une pile à becs triangulaires. Les dessins dressés pour la reconstruction montrent que seule l'arche de la rive gauche avait été rompue. Elle a depuis sa restauration un arc à bandeau extradossé en pierre de taille de grès. L'arc de la rive droite, maintenu dans son état d'origine, est appareillé en simple moellon équarri. Les parapets ont été remplacés par des gardes corps en métal. Dans son état antérieur aux travaux du milieu du XX^e siècle, le pont de Gonneville offrait un aspect assez caractéristique des constructions du XVI^e ou du XVII^e siècle.

Les ponts de Darnétal à Négreville



Le moulin de Darnétal à Négreville est attesté depuis l'époque médiévale. Son existence est mentionnée dans un acte de vente d'octobre 1278, par lequel Dreux de Méautis cède à Robert Bertran, seigneur de Bricquebec, les droits dont il bénéficie sur ce moulin. En 1427, l'édifice est fieffé par Guillaume de la Pole, entré en possession du château de Bricquebec par don du roi d'Angleterre, à Jean de Hennot, seigneur de Colomby. Le moulin de Darnétal est de nouveau cité dans un aveu de la baronnie de Bricquebec daté de 1456.

Le ponceau qui permet le franchissement du canal d'amené du moulin, alimenté par la Douve et le ruisseau de Saint-Martin le Hébert, pourrait être contemporain de la reconstruction du moulin, datable selon des critères stylistiques, de la seconde moitié du XV^e siècle. Il a été en partie remanié, mais il subsiste l'arche segmentaire maçonnée en plaquettes irrégulières de calcaire, visible côté amont.



Le moulin est relié au bourg de Négreville grâce au «Vieux Pont de Négreville» qui assure le franchissement de la Douve. Ce pont est représenté sur la carte de Mariette de la Pagerie en 1689. Sur le cadastre napoléonien de 1825 il porte la dénomination de « Haut Pont ». Il figure en 1850 sur un plan de la police des cours d'eau, dont l'objet est le « règlement du moulin de Darnétal sis sur la rivière de Douve dans la commune de Négreville et appartenant au Seigneur Le Moine », en vue d'une demande de modification d'ordonnance royale du

21 octobre 1818. A cette période, un projet de modifications du système de vannage du pont était alors envisagé.

Le « Vieux Pont de Négreville » composé de six arches, présente un tablier en dos-d'âne. Les deux arches centrales ont des voûtes segmentaires, ouvrant par des arcs en plaquette calcaire. Les arches latérales sont de taille inférieure et dotées d'un linteau de granit côté amont uniquement. Les avant-becs triangulaires, formés d'un bloc monolithe avec couverture en calcaire, disposent de fentes pour introduire les vannes. La datation de ses parties les plus anciennes apparaît antérieure au XVIII^e siècle. Suite à des problèmes d'inondations, le pont a été prolongé en 2002 par trois buses rectangulaires.

La chaussée de L'Etang-Bertrand

Cette chaussée constitue l'un des principaux franchissements de la Douve dans ce secteur et s'inscrit sur le tracé de la « Carrière Bertran » ancienne route seigneuriale conduisant du château de Bricquebec jusqu'à la « Baie des Veys ». Déjà mentionnée dans un aveu de 1396, cette voie seigneuriale mesurait environ 4 mètres 50 de large, dimensions permettant à deux charrettes de se croiser. La chaussée est étroitement liée au développement du bourg de l'Etang-Bertrand, jadis compris dans le ressort de la paroisse de Bricquebec. Elle était associée à un important moulin seigneurial attesté depuis au moins le XIII^e siècle.

Les sources médiévales sont complétées par un plan aquarellé levé en 1785. On y apprend que la chaussée comprenait un pont central de huit arches dont trois dotées de vannes et cinq à usage de déversoir. A proximité de la rive donnant sur le bourg un pont de quatre arches servait à l'écoulement des eaux extradossées dans les prairies lors des grandes crues. Le bief alimentait les deux roues du moulin seigneurial, appartenant à la comtesse de Matignon, et la roue d'un moulin à tan appartenant aux nommés Davenel, Grisel de la Feuillade et Lecoquerre, grâce à autant d'arches distinctes. Une dernière arche, avec vanne, se situait à l'extrémité du bief. L'ensemble de la chaussée se terminait par un ponceau implanté au contact de la rive gauche, du côté de la paroisse de Magneville.



Plan local du moulin de l'Etang-Bertrand levé en 1785 (Cherbourg, Bbh. J. Prévert)

Entre 1862 et 1896, plusieurs plans successifs incluant la chaussée sont levés dans le cadre de projets de rectifications de la voirie, notamment suite à des plaintes de 1859 concernant le niveau de la retenue. Celui de 1862 prévoyait manifestement un élargissement général de la chaussée. Ce plan permet de constater que les ouvrages n'avaient pas fait depuis 1785 l'objet de transformations notoires. Seul le moulin seigneurial avait été modifié et les bacs des tanneurs supprimés. Le ponceau situé sur la commune de Magneville y figure sous l'appellation « Ponceau du gouffre » et traverse un bras de la rivière nommé « canal du gouffre ». D'importants travaux sont engagés en 1896. Outre la construction de murs de soutènement et d'un déversoir pour le moulin, les principales modifications ont concernées la construction d'un pont à structure métallique à chaque extrémité de la chaussée, à l'emplacement de l'ancien pont à quatre arches et du « Ponceau du Gouffre ». En 1937, les tabliers de ces deux ouvrages sont démolis pour être reconstruits en béton armé.



Chaussée de l'Etang-Bertran, carte postale ancienne, vers 1910

Le grand pont situé au centre de la chaussée est le seul du canton à présenter un total de huit arches. Chacune est formée d'une étroite voûte en plein cintre avec arc en pierre de taille calcaire. Les avant-becs triangulaires sont coiffés de chaperons maçonnés en escalier et les arrière-becs de glacis. Ce pont a aussi subi quelques modifications suite aux différents projets. En effet toutes les arches ont été dotées de vannes et le déversoir a été renforcé sur une sixième arche. La complexité de ce dispositif traduit la volonté d'adapter au mieux cet ouvrage de franchissement à la régulation des eaux.

Une correspondance adressée le 24 mai 1963 par André Grandguillotte, de la subdivision des Ponts et Chaussées de Valognes, à l'intention de l'ingénieur de l'arrondissement de Cherbourg apporte des précisions sur le rôle qu'exerçait encore cet ouvrage pour la régulation des eaux de la Douve. On peut y lire qu'à « l'Etang-Bertrand, un ancien moulin possède des vannes destinées à constituer une réserve sur la rivière. Ce moulin transformé en scierie ne fonctionne plus depuis 10 ans ; les propriétaires successifs semblent s'être désintéressés du fonctionnement des vannes. Il se passe donc ceci : lorsqu'une crue survient, les habitants de Négreville, commune située en amont, se précipitent pour ouvrir les vannes, ce qui a pour effet d'inonder les terrains de Magneville, situés en aval. D'un autre côté, si ces vannes sont levées l'été, les gens de Négreville reviennent les baisser, afin d'avoir, le long de leurs champs, une réserve d'eau ».



L'Etang-Bertrand, pont central de la chaussée, côté amont

La chaussée du moulin était jadis associée à une pêcherie à anguille. Encore au début du XX^e siècle on pratiquait la pêche à cet endroit. Cet ouvrage était donc plus qu'un lieu de passage, c'était aussi un cadre de vie.

Le pont de Malassis au Vrétot

Le pont de Malassis, qui permet de franchir la rivière La Scye, avait plusieurs fonctions. Dans un aveu de 1413 il est mentionné parmi les délimitations de la banlieue de Barneville. Son franchissement donnait lieu au paiement d'une taxe sur les marchandises, comme au pont Saint-Paul situé à la limite des communes des Perques et du Valdecie.

Il se situait non loin d'un moulin seigneurial, aujourd'hui disparu, compris parmi les dépendances du manoir de Malassis, dont l'existence est attestée depuis le XIII^e siècle, et sur un axe routier conduisant de Bricquebec à Saint-Paul-des-Sablons où se tenait, avant le XVI^e siècle, une foire importante sur la côte ouest. Il ne possède aujourd'hui plus qu'une fonction de desserte agricole pour l'accès aux prairies.

Ce pont est maçonné en moellon de grès et de calcaire. Il est doté deux arches en plein cintre séparées par une pile à avant-bec triangulaire. Son parapet avec bahut maçonné de plaquettes disposées à la verticale et son tablier présentent un léger dos-d'âne. L'ouvrage offre les caractéristiques stylistiques des ponts édifiés dans le courant du XVII^e siècle.



Pont de Malassis, côté amont

Un symbole de prestige

Après la Guerre de Cent Ans la Normandie retrouve au XVI^e siècle une certaine prospérité. C'est la période de construction de nombreux manoirs. Le maintien d'une certaine insécurité accompagné d'un enjeu de représentation mobilière favorise la conservation d'attributs défensifs. Du XV^e au XVII^e siècle ces édifices offrent des aspects communs. Le corps de logis et les bâtiments annexes, des résidences les plus imposantes, sont entourées par de larges fossés remplis d'eau enjambés par un pont-levis ou pont-dormant associé à un ouvrage d'entrée. Un autre pont plus discret dessert un jardin, un verger ou des prairies. Parallèlement à sa fonction de franchissement le pont devient un symbole de prestige et fait partie des attributs des vastes ensembles des logis seigneuriaux. Au XVIII^e siècle on fait place à l'ornementation, les ponts y participent dans les grands jardins à la française qui agrémentent les propriétés.

Les ponts de la cour de Magneville

La Cour de Magneville a connu deux phases d'aménagements importants : aux XVI^e et XVIII^e siècles. Le logis accompagné de communs est entourés de douves. Elles sont franchissables par un pont-dormant qui mène à un passage charretier traversant une des bâtisses. Sur cette rive, les hauts murets qui prolongent le pont sont chacun dotés d'une ouverture de porte, donnant de nos jours sur le talus. Les deux voûtes du pont (dont une condamnée) ouvrent par des arcs formés de plaquettes calcaires appareillées en tas de charge.

C'est en 1512, que le chevalier Jean de Magneville, obtient au terme d'un procès l'ayant opposé aux barons de Bricquebec le droit d'édifier un pont-levis à l'entrée de son manoir, ainsi que celui de se procurer le bois nécessaire à cet ouvrage dans les forêts coutumières de Bricquebec. Intervenue au terme d'un long procès, cette autorisation fut accompagnée d'une condition indiquant que le seigneur de Magneville ne pouvait prétendre assujettir les hommes et tenants de sa seigneurie au devoir de guet.



La Cour est pourvue d'un second accès, franchissant les douves, constitué d'une longue passerelle reliant le logis au jardin et au verger.

Les ponts de la Cour de Saint-Martin-le-Hébert

La construction des bâtiments de la Cour de Saint-Martin-le-Hébert s'est étendue du XV^e siècle au XVIII^e siècle. L'ensemble organisé autour d'une vaste cour fermée, est bordé de douves (de nos jours sur trois côtés). On accédait initialement à cette demeure par un pont-levis adossé à un ouvrage d'entrée édifiée à la fin du XVI^e siècle par Antoine d'Orglandes seigneur de Saint-Martin. Ce pont fut remplacé par un pont dormant doté d'une arche unique. Un cordon non saillant, en pierre de taille calcaire, marque la base du parapet s'évasant vers l'extérieur.

L'ouvrage d'entrée est percé d'un passage charretier en son centre. La fenêtre à meneaux, qui éclaire l'étage, est encadrée par les rainures verticales qui permettaient d'actionner l'ancien pont-levis à flèche. A ce niveau-là porterie expose deux consoles circulaires, probablement destinées à supporter des échauguettes qui n'ont pas été érigées ou détruites.



Pont-dormant

Un second pont enjambant également les douves du manoir, permet l'accès aux jardins depuis l'aile ouest du logis. Il semble contemporain de la campagne de construction réalisée vers 1632 par Guillaume Plessard, procureur du roi à Valognes. Ces trois grandes arches en plein-cintre, ouvrent par des arcs constitués de plaquettes en pierre calcaire. Le parapet est interrompu à l'abord du logis par une passerelle en bois escamotable pour en protéger l'accès. Cet ouvrage à l'allure imposante contribue à la qualité architecturale de cette demeure.

C'est un passage que les habitants empruntaient certainement pour se rendre à l'église située non loin, comme l'évoque l'écrivain bricquebétais, Aristide Frémine dans son roman *Un Bénédictin* : « un pont à trois arches basses, jeté sur la douve, faisait communiquer avec les jardins étagés en terrasses, enveloppés de grands murs, qui couvraient tout le coteau jusqu'à l'avenue de chênes et l'église ».



Second pont

Les ponts du château de Pont-Rilly - Négreville

Le domaine occupe le site d'un manoir attesté depuis le XVI^e siècle. En 1765 le propriétaire Hyacinthe de la Houssaye, marquis d'Ourville, charge l'architecte Raphael de Lozon de transformer le château et le parc hérités de son père. L'achèvement des travaux, de 1769 à 1774, est confié à l'architecte Durand. La dénomination du domaine de Pont-Rilly provient de la rivière anciennement dénommée la « Rille » qui traverse les terres du château. Il s'agit de l'actuelle rivière de Gloire.

Le pont de l'allée d'honneur, tracée vers 1765, permet d'accéder à la cour d'honneur du château en traversant un plan d'eau alimenté par la Gloire. Il est appareillé en pierre de taille calcaire et doté de deux arches plein-cintre séparées par une pile à bec chaperonné. Son tablier, allégé par l'absence de parapet, est revêtu des pavés qui recouvrent l'allée. Il est précédé d'un élégant portail en fer forgé, avec des piliers coiffés de pots à feu sculptés en calcaire. L'ensemble est complété de chasses-routes. Le niveau du plan d'eau est régulé par un système de déversoir incluant deux vannes, situé à l'ouest de la propriété. En contrebas de ce dispositif, on trouve un pont muni de deux arches en plein-cintre. Il se prolonge par des ailes courbes ouvrant vers le déversoir.



Pont de l'allée d'honneur

L'allée d'honneur est aussi pourvue d'un second pont en amont du moulin établi suite à l'autorisation qui en fut accordée au propriétaire des lieux en 1556 de détourner la rivière de Gloire. Il s'agit d'un pont avec une voûte légèrement brisée maçonné en moellon de grès. Des bornes chasse-roues se dressent sur les bordures de son tablier.

La propriété dispose de trois autres ponceaux, dont l'un donnant accès au verger.



Ponceau du bief du moulin

La mutation des voies de communications

Au XVI^e siècle le pouvoir royal étend son autorité et augmente son emprise administrative. En vue d'une amélioration des voies de communication l'édit de mai 1599 a pour objet la création d'un **Office de Grand Voyer de France**. Cette fonction est attribuée par Henri IV au duc de Sully. C'est à cette période qu'apparaissent les premiers textes relatifs à **l'administration de la voirie**.

Sous Louis XIV Colbert souhaite développer un bon réseau de voies de communications afin de favoriser le commerce. En 1716 est créé le corps des Ponts et Chaussées. C'est à la fin du XVIII^e siècle que l'Etat s'engage dans de grands travaux d'aménagements routiers et la construction de nombreux ouvrages le long des itinéraires royaux. Cependant au début du XIX^e siècle l'état des routes et encore très médiocre. Avec l'impulsion du préfet ou des municipalités concernées d'importants efforts sont alors effectués pour l'amélioration de la voirie, l'élargissement de certaines chaussées et la modernisation des ponts routiers.

Pont du moulin de Bas - Bricquebec

Ce pont se trouve en aval de l'ancien « Moulin de Bas » attesté depuis 1456 parmi les dépendances de la baronnie de Bricquebec. Il permet de franchir la rivière l'Aisy, en empruntant la route départementale 902. Il a dû être édifié lorsque cet axe routier, ancienne R.D. 1, a été prolongé du bourg de Bricquebec vers Carteret à partir de 1839. Une cartographie de 1848 permet de constater que ce prolongement été achevé à cette date.

Bien que son édification date donc certainement du 2nd quart du XIX^e siècle, il offre les spécificités architecturales des ponts routiers du XVIII^e siècle. Cet ouvrage, maçonné en pierre calcaire, ouvre par une voûte en plein cintre avec arc en escalier. Un bandeau saillant à profil segmentaire souligne un haut parapet. On peut supposer qu'il a été édifié selon un modèle de pont envisagé en 1782, dans le cadre d'un projet prévoyant déjà à cet endroit un prolongement de la route depuis le bourg de Bricquebec.



Pont sur la RD 902

En aval de ce pont on trouve un autre ouvrage avec des caractéristiques similaires. Il franchi aussi l'Aisy en empruntant l'ancienne route de Portbail, actuelle « rue du Pont d'Aisy ». Le tracé de cette route était également projeté en 1782, mais sur un axe légèrement différent qui devait la faire passer par le pont d'Aisy situé à quelques mètres. L'observation du cadastre napoléonien permet de constater qu'en 1824 cet axe routier n'avait toujours pas été réalisé, le pont est donc postérieur à cette date mais a pu aussi être édifié selon des croquis prévus au XVIII^e siècle pour un pont devant se substituer au pont d'Aisy dans le cadre du projet de 1782.



Pont en amont du pont d'Aisy

Le pont du Vrétot

Ce pont situé auprès du lieu-dit « la Boissellerie », permet de franchir la rivière La Scye en empruntant la route départementale 902. Il a été reconstruit en 1851, suite à un écroulement survenu lors d'une inondation trois ans plus tôt. Cet événement est mentionné dans l'Annuaire de la Manche de 1849 : « Au Vrétot, sur la route départementale n°1, entre Bricquebec et Barneville, le pont sur la Scie, de cinq mètres d'ouverture et d'une longueur totale de dix mètres, s'est écroulé sur plus de la moitié de sa longueur, du côté amont ». L'Annuaire de la Manche de 1851, rapporte que « le Pont du Vrétot, avait été tellement endommagé, par l'inondation de 1848, que sa reconstruction était devenue nécessaire ».

Le pont offre un bel effet de contraste entre ses parements en petit appareil régulier de grès rouge et l'arc de la vaste voûte en pierre de taille calcaire. Cet arc disposé en escalier et arasé par une plinthe en saillie marquant la base du parapet. Les parties basses du pont sont intégralement maçonnées en moyen appareil de pierres de taille calcaires.

La carte du canton de Bricquebec dressée en 1831 par Bitouzé Dauxmesnil, permet de constater qu'à cette date il n'y avait pas encore de voie de communication d'établie à l'emplacement du pont. L'ouvrage primitif avait dû être construit en même temps que l'implantation de la route départementale dont les travaux avaient débutés en 1839.



Pont du Vrétot côté amont

Le pont-aux-Bouchers – Bricquebec

C'est un bel exemple de **pont routier** du milieu du XIX^e siècle, maçonné en pierre de taille calcaire. Il présente deux monumentales arches en plein cintre, de chacune 5 mètres d'ouverture, dotées d'arcs appareillés en escalier. L'*intrados* de ces voûtes est constitué de pierres de taille calcaires de dimensions variables mais disposées avec une remarquable régularité. Ces voûtes sont séparées par une pile à bec circulaire chaperonné, spécificité des ponts routiers du XIX^e siècle.

Au début du XX^e siècle ce pont a fait l'objet d'une réparation. Un rapport de l'agent-voyer cantonal, monsieur Vallée, de 1926, précise que ses maçonneries sont fissurées en plusieurs endroits. Un projet de réfection a alors été mis en place pour donner à ses murs l'épaisseur nécessaire pour résister aux poussées qu'ils supportent. Presque 20 ans plus tard, le 18 juin 1944, les Allemands tentent de percer les lignes américaines par la route de Bricquebec à Barneville. Ils franchissent la Scye en passant par le Pont-aux-Bouchers, où le barrage prescrit par le commandement américain n'a pas été établi, avant d'être repoussés à Saint-Jacques-de-Néhou.



Pont-aux-Bouchers, côté amont

Son nom « Pont-aux-Bouchers » provient du pont dont les vestiges subsistent à une dizaine de mètres en amont. Cet ancien pont était étroitement associé à un moulin dont le droit d'établissement est évoqué dans un acte de peu antérieur à 1204, dans lequel Robert Bertrand, seigneur de Bricquebec, portait concession de terrains à Pierre Boschier avec le droit d'y établir un moulin à tan. Il permettait d'enjamber le cours naturel de la Scye avant qu'elle ne soit détournée au milieu XIX^e siècle, à hauteur du moulin, pour être franchit par le pont aux Bouchers de la nouvelle route départementale venue remplacer le « chemin de Bricquebec à Saint-Sauveur-le-Vicomte ».

Le pont de Négreville

Différentes occurrences, dont la plus ancienne datant de 1457, attestent de l'importance de ce pont. Il constituait au niveau local un élément routier majeur, à mi-chemin entre les villes de Valognes et Bricquebec. Il permettait en venant de Bricquebec d'accéder au bourg de Négreville qui se développe sur l'une de ses rives et au chemin menant au « moulin de la Ville » situé non loin, avant que ne soit tracée la route départementale.

Sa construction, en pierre calcaire, semble dater du XVII^e ou du XVIII^e siècle. Le côté aval est maçonné en moellon. Trois arches en plein-cintre ouvrent par arc formé de claveaux en pierre de taille doublé d'un arc de décharge en petites plaquettes. La quatrième arche jouxtant la rive gauche, avec arc en pierre de taille à voussoirs passants, pourrait dater d'un remaniement du XVIII^e siècle. Cet ouvrage a été touché par des travaux achevés en 1859. L'intégralité du parapet des deux côtés et l'ensemble du côté amont ont été repris en pierre de taille. Les modifications engendrées visaient à élargir le tablier de ce pont, devenu trop étroit pour les nouveaux besoins du trafic routier.



Le « Grand Pont » de Négreville

Vers une nouvelle expansion

La construction de ponts a aussi été engendrée par la création de voies ferrées au XIX^e siècle. L'implantation de la ligne Paris-Cherbourg, décidée en 1852, émane d'un objectif de croissance commercial mais aussi d'une motivation d'ordre militaire de l'Etat. Le projet de cette ligne destine en effet à relier la capitale à quelques heures d'un des plus grands arsenaux maritimes. De sa mise en chantier en 1853 à son inauguration par Napoléon III cinq ans plus tard, les aménagements ont compris l'édification d'un certain nombre de ponts rail notamment sur les communes de Breuville, Négreville et Rocheville. En 1970 la mise en place du turbo-train a nécessité l'agrandissement de certains ponts routiers qui franchissent la voie ferrée.

La seconde ligne Sottevast-Coutances, passent par les communes de Bricquebec et Rocheville. Elle a ouvert au trafic des voyageurs en 1884. Les habitants de Bricquebec et des communes desservies pouvaient ainsi se rendre à Cherbourg plus aisément. De nombreux trains spéciaux ont été programmés dans le cadre de pèlerinages, des fêtes de la Sainte Anne, des marchés de Cherbourg... Le 30 mai 1970 le dernier train part de Coutances pour Cherbourg. En 1972 la gare de Bricquebec ferme. Les marchandises circulent jusqu'en 1984. Cette voie ferrée devient en 2001, la « Voie Verte du Cotentin de Cambernon à Rocheville », les ponts qu'elle intègre perdent leur fonction de pont rail et parfois leur aspect d'origine.

Pont-rail – Rocheville

Cet ancien pont rail franchit la route départementale n°167 auprès du lieu-dit « La Cage ». Il est associé à l'ancienne voie ferrée Sottevast-Coutances.

Le talus de cette ligne au niveau du bourg de Rocheville aurait été formé par la terre retirée pour implanter la voie ferrée au niveau du pont Millet situé sur la même commune. Lors de la mise en place de la voie verte en 2001, le choix de la conservation ou de la destruction de ce pont a été laissé par le conseil général à la commune de Rocheville. Le conseil municipal de celle-ci avait opté pour le remplacer par un ouvrage moderne. Des habitants se sont opposés à cette décision, en signant une pétition, le pont ainsi a été épargné. Seul son tablier, traversé par la voie verte, a dû être modifié.

C'est un modèle spécifique des ponts de chemin de fer édifiés à la fin du XIX^e siècle. Il présente un parement en plaquage d'*opus incertum* de grès. Son unique arche en plein cintre ouvre par un arc extradossé de grès à bossage rustique comme les maçonneries de l'intrados de la voûte. L'ouvrage

est doté de contreforts obliques qui ont pour fonction de maintenir le grand talus de l'ancienne voie ferrée.



Pont-rail de Rocheville

Pont-rail du Bois de la Vente – Breuville

Ce pont a été édifié dans le cadre de la construction de la ligne Paris-Cherbourg. Son style architectural diffère des autres ponts de chemin de fer du canton, datant également du milieu du XIX^e siècle. Cet ouvrage présente une large arche en plein cintre, dont l'*intrados* est appareillé en briques. Le pont est épaulé par d'imposants contreforts, deux obliques et deux autres qui s'évasent en ellipse. L'arase supérieure de chaque contrefort est agrémentée d'un appareil ornemental de briques disposées en dents de scie, qui participe à l'originalité indéniable de l'édifice.



Pont-rail de Breuville

Le pont Millet – Rocheville

Ce pont routier implanté sur la route départementale 418 garantit le franchissement de l'ancienne ligne de chemin de fer Coutances-Sottevast. Il a été édifié à la fin du XIX^e siècle. C'est le seul exemple de pont du canton qui traverse une voie ferrée. Cette ligne de chemin de fer ayant cessé d'être en activité juste avant l'arrivée du turbo-train, il n'a pas été utile de le remanier comme ce fut le cas pour les ponts routiers franchissant la ligne Paris-Cherbourg. Il a donc conservé sa vaste arche segmentaire ouvrant par un arc à double rouleau extradossé appareillé en décrochement. Son parement est en *opus incertum* de grès. L'ouvrage est surmonté d'une rangée en béton formant trottoir sur la chaussée et doté d'un garde-corps. C'est en 1949 que cette partie du pont avait fait l'objet d'un marché prévoyant la réfection de son parapet et de ses trottoirs. Le pont est accompagné de hauts perrés inclinés pour supporter les talus.



Pont Millet

Un patrimoine à sauvegarder

Lorsqu'un pont n'est plus adapté aux besoins contemporains il est détruit ou bien remanié sans que l'on porte une grande préoccupation à la conservation de son allure d'origine. Lorsqu'il n'est plus utilisé, il est parfois désaffecté par manque d'entretien. Si de simples opérations de rejointoiement suffisent parfois à mettre en valeur un pont, il est malheureusement trop fréquent de constater des interventions dommageables à leur architecture. Le cimentage des maçonneries, l'insertion des buses en ciment, le bétonnage des tabliers ou l'ajout de garde-corps métalliques, tiennent rarement compte de la qualité de ce type de patrimoine.

Cette étude, conduite sous dans le cadre d'un stage au sein du Pays d'art et d'histoire du Clos du Cotentin, a fait l'objet d'un article paru dans La Voix du Donjon, mars 2008, n° 56, pp. 10-28

Bibliographie

Ouvrages

- Jean Barros, *Le canton de Barneville-Carteret dans l'Histoire*, Valognes, éditions de la Côte des Isles, 1991, p. 217, 298
- Léopold Delisle, *Les Cartulaires de la baronnie de Bricquebec*, Saint-Lô, imprimerie F. Le Tual, p. 5, 7, 8, 10
- Aristide Frémine, *Un Bénédictin*, Saint-Lô, Les Cahiers Culturels de la Manche, 2002, p. 21
- Charles de Gerville, « Villes et Voies romaines du Cotentin », in *Mémoires de la Société des Antiquaires de Normandie*, vol. V, 1829-1830, p. 39
- Pierre Hamel, *La vallée de la Gloire au temps des moulins*, Bricquebec, Imprimerie Saint-Roch, 1995, p. 50, 93
- Jean-Ange Quellien, *Le Cotentin Histoire des populations*, Editeur Gérard Monfort, 1983, p. 127
- Rémy Villand, « Les Le Poittevin, ancêtres de Maupassant », Saint-Lô, publications multigraphiées de la S.A.H.M., fasc. 25, 1975, pp. 9-10
- *Annuaire du département de la Manche*, volume 21, 1849, p. 51 ; volume 23, 1851, p. 76 ; volume 25, 1853, p. 201 ; volume 31, 1859, p. 20

Sources archivistiques

- Archives départementales de la Manche : 280 J 1 / 280 J 16
- Archives Départementales de La Manche : 2 S bricquebec 24 / 2 S bricquebec 25 / 2 S bricquebec 50 / 2 S bricquebec 51
- Archives de la D.D.A.F.
- Bibliothèque Municipale de Cherbourg : Album K1 manuscrit 78 folio 8
- carte de Mariette de la Pagerie de 1689
- cadastre napoléonien

Notices et documents divers

- Document de Jean Barros, « Tentatives de percée allemandes : 18 juin 1844 » et Rapport d'opérations 9th Division. Historiques 60th et 39th Regiments. Capt. Joseph B. Mittlmann, « Eight Stars to Victory », 1948 (9th D. I.). Cartes US Army.
- « Le Pont Rilly » : notice rédigée par Louis Dorléans d'après les travaux d'Yves Nédélec
- « La cour de Saint-Martin-le-Hébert » : notice rédigée par Nicolas Lecervoisier membre titulaire de la Société des Antiquaires de Normandie
- Document du Pays d'Art et d'Histoire du Clos du Cotentin : compilation de sources sur les moulins de Bricquebec par J. Deshayes

Sources orales

- M. Jean Barros
- M. Julien Deshayes
- M. Albert Postel