

INTRODUCTION

L'Association pour la Sauvegarde du Pont de Coq (A.S.P.C.), créée en février 2010 a pour objectif de connaître, étudier, restaurer et mettre en valeur le Pont de Coq et ses abords. Ces premiers mois, au delà de la réalisation de chantiers, ont surtout été consacrés aux relevés, recherches archivistiques, études diverses afin d'appréhender le Pont de Coq en tant qu'ouvrage d'art dans son environnement.

Ce document ne constitue qu'une première approche au vu des documents et données rassemblés. Nombres de points sont encore en étude et des recherches scientifiques et techniques complémentaires, le suivi de la faune et de la flore ainsi que les chantiers, permettront d'affiner la connaissance sur cet ouvrage et ses abords, inscrits au titre des monuments historiques par arrêté du 23 novembre 2004.

Cette étude apporte une première réponse sur l'importance du Pont de Coq dans ses contextes local, national, politique, économique et environnemental. Un document final sera réalisé en fin de chantier (vers 2016) faisant la synthèse de la connaissance accumulée sur le Pont et ses abords en vue d'une publication.

Pour des raisons pratiques, cette étude se divise en trois cahiers. Le présent cahier comporte le corps du texte, le second les planches graphiques, photographiques et documents venant illustrer le cahier 1 accompagné de la revue de presse. Le troisième cahier comporte les rapports du CETE – NC. Ils se divisent comme suit :

- Cahier 1 :
 1. Étude du Pont de Coq et de ses abords présentant l'historique du pont, son chemin, ses abords et dispositions constructives,
 2. Étude environnementale (géologie, faune, flore) aux abords du pont, sur les haies environnantes,
 3. Présentation du projet, des différents chantiers à réaliser par l'A.S.P.C. sur le bâti et l'environnement.

- Cahier 2 :
 1. Planches photographiques et graphiques
 2. Registre des assises prélevées en octobre 2010,
 3. Revue de presse.

- Cahier 3 :
 1. Étude géophysique sur le Pont de Coq réalisée par le CETE-NC de Rouen,
 2. Avis sur l'état de l'ouvrage du Pont de Coq.

Le bureau de l'association tient à remercier tous les membres, bénévoles, chercheurs, scientifiques, qui ont participé de près ou de loin aux réflexions et recherches menées sur le Pont de Coq entre 2010 et 2011 et à la rédaction ou à la relecture de ce document, à savoir par ordre alphabétique :

Bruno Beaucamp (chercheur – CETE NC), Patrick Brianchon (Maire de Ménerval – comité de relecture), Anne-Laure Brothier (Architecte – Relevés et dessins), Elise et Steeve Chapuis (Nourrice et commerçant - comité de relecture et recherches en archives), Myriam Bouquerel (professeur de lettres - comité de relecture), Delphine Desjours (archiviste - recherches en archives), Lionel Dumarche (chargé d'études documentaires – comité de relecture), Jean Durco (employé – photographies aériennes), Cyrille Fauchard (chercheur – CETE NC), Elisa Fiquel (archiviste - recherches en archives), Vincent Guilbert (chercheur – CETE NC), Cyril Ledun (chercheur – CETE NC), Bruno Lepeuple (archéologue – relevés micro-topographie), Adrienne Sauvage (architecte, relevés et dessins), Sandrine et Paul-Franck Thérain (professeur de SVT et ingénieur du patrimoine – rédacteurs de l'étude), Serge Thuillier (entrepreneur – photographies aériennes), Jean-Baptiste Vincent (archéologue - relevés micro-topographie).



Fig.1 : Vue générale du Pont de Coq depuis le Sud-Est – Cliché ASPC – PFT 04/04/2011

Table des matières

INTRODUCTION.....	1
I. LE PONT DE COQ.....	5
I.1. PRESENTATION GENERALE.....	5
I.1.1. Implantation (géologie, géographie).....	5
I.1.2. Historique.....	9
a) État des sources.....	9
b) Des origines au début du XVIIème siècle : un gué puis un pont de bois ?	10
c) Début du XVIIème siècle – 1738 : d'un tracé médiéval à une route structurant le territoire	17
d) 1738 - 1870 : de la Route Royale à la ligne de chemin de fer, une route principale devenue secondaire.....	35
e) 1870 – 2011 : de la ligne de chemin de fer au chemin vicinal, l'abandon du chemin et du Pont de Coq (1870 – 2011).....	41
I.1.3. Le chemin du Pont de Coq, un axe militaire, politique, économique ?.....	47
a) Introduction.....	47
b) Les Chasse-Marée, définition et importance sur le territoire normand.....	49
c) Les routes normandes du Chasse-Marée depuis Dieppe et le Tréport, un passage par le Pont de Coq ?.....	53
d) Les relais du Chasse-Marée.....	56
I.1.4. Une appellation liée à une légende. Le Pont de Coq, une construction diabolique ?.....	57
Conclusion.....	61
I.2. LE PONT DE COQ, DISPOSITIONS CONSTRUCTIVES.....	63
I.2.1. Le Pont de Coq, une architecture savante et maîtrisée.....	63
a) Les fondations.....	63
b) La voûte	65
c) Les parties supérieures de la voûte.....	68
d) Les ailes.....	69
e) Les structures non visibles.....	70
f) Fiche signalétique du Pont de Coq	71
g) Analogie avec d'autres ouvrages et essai de datation.....	72
I.2.2. Étude sanitaire.....	79
b) La voûte.....	82
c) Les parties supérieures de la voûte.....	86
d) Les ailes.....	88
e) Les structures non visibles	89
f) Bilan sanitaire.....	90
I.2.3. Analyse et diagnostic.....	91
I.2.4. Projet et proposition de travaux	93
a) Discussions architecturales.....	93
b) Protocole de travaux.....	94
II. LES ABORDS DU PONT DE COQ, LA FAUNE ET LA FLORE	97
Introduction	97
II.1. PRÉSENTATION GÉOLOGIQUE.....	98
II.1.1. Présentation de la géologie du Pays de Bray.....	98
II.1.2. Présentation de la géologie au niveau du Pont de Coq.....	101
II.2. L'EPTÉ.....	103
II.2.1. Débit et crues.....	103
a) Caractéristiques hydrauliques de l'Epte.....	103
b) Historique des crues de l'Epte.....	105
II.2.2. La vie dans L'Epte au Pont du Coq.....	107
II.2.3. La faune.....	107
II.2.4. La flore aquatique.....	110
II.2.5. L'indice biologique global.....	110
II.3. LES BERGES.....	111

II.3.1. Les berges de Méneval.....	112
II.3.2. Les berges de Saumont-la-Poterie.....	113
II.4. LES HAIES BOCAGÈRES AUX ABORDS DU PONT.....	114
Quelques mots sur la flore herbacée des chemins.....	114
II.5. PROPOSITIONS D'ACTION EN FAVEUR DE CES DIFFÉRENTS MILIEUX.....	115
II.5.1. Construction d'un abreuvoir sur la berge amont de Saumont.....	115
II.5.2. Fascinage des berges.....	115
II.5.3. Reconstitution de la ripisylve de la berge amont de Méneval.....	116
Remarque : Reconstitution d'habitats pour les écrevisses à pieds blancs.....	116
III. LES CHANTIERS.....	117
III.1. Bilan chronologique des chantiers (2010-2011).....	117
III.2. Les chantiers et activités pour 2012-2016	127
Glossaire des termes techniques lié au Pont de Coq.....	131
Glossaire des termes techniques lié aux abords du Pont de Coq.....	133
Bibliographie :	135



Fig. 2. : Vue aérienne générale du site du Pont de Coq depuis le Sud-Ouest - Cliché ASPC J. Durco et S. Thuillier - Juin 2011

I. LE PONT DE COQ

I.1. PRESENTATION GENERALE

I.1.1. Implantation (géologie, géographie)

Le Pont de Coq se situe dans le Pays de Bray, en bordure de la route départementale 41, sur les communes de Saumont-la-Poterie et de Ménerval. Il permet de franchir l'Epte qui prend sa source à 11 kms en amont à vol d'oiseau sur la commune du Thil-Riberpré.

Situé en fond de vallée, sur un sol alluvionnaire, à une altitude NGF de 128,50 m (niveau tablier), le Pont de Coq se trouve à la jonction de deux côteaux (**Fig. 3 et Annexes 1.1. à 1.4.**) :

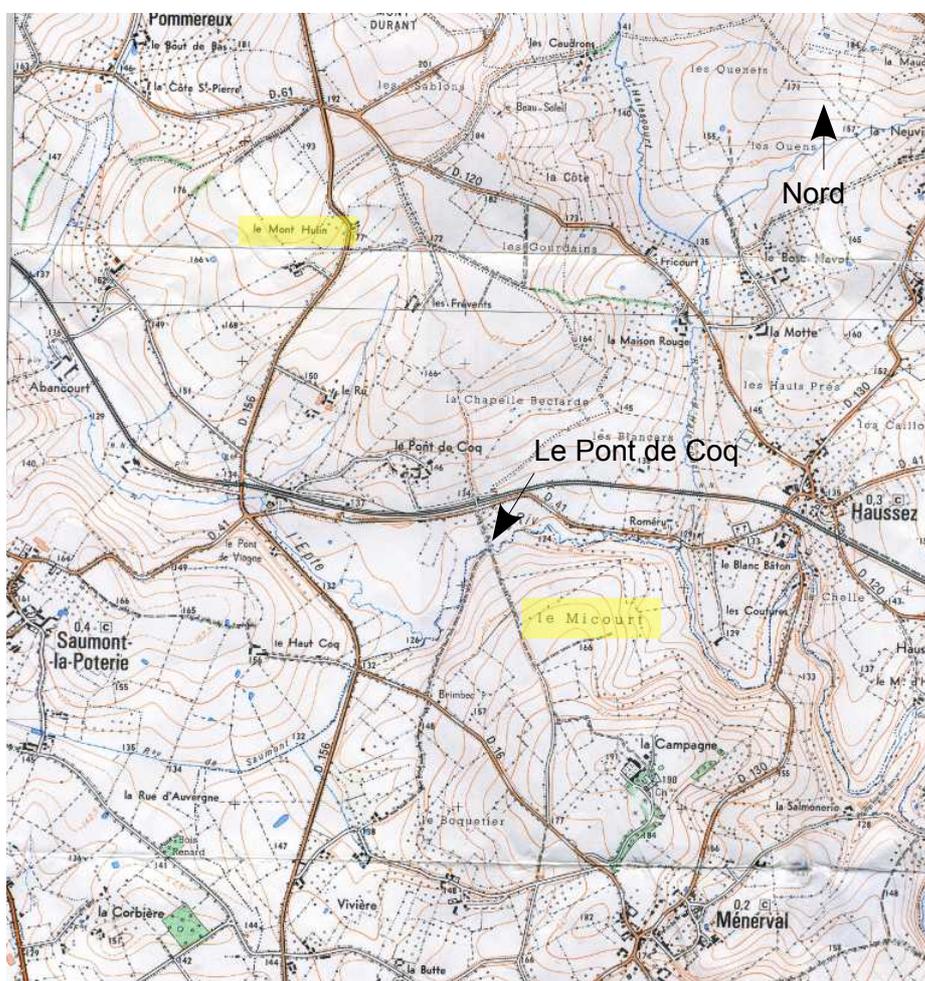


Fig 3: Carte au 1/25000

- Au Nord, côté Saumont-la-Poterie, un coteau dénommé « le Mont Hulin » se développe au delà de la ligne de chemin de fer en direction du Mont Durant culminant à 215 m.
- Au Sud, côté Ménerval, le coteau dénommé « le Micourt » se développe immédiatement pour culminer à près de 1,25 km à 191 m au lieu-dit du château. Le

Micourt génère dans la vallée de l'Epte, axée Ouest-Est, une chicane forçant la rivière à remonter vers le nord et à passer dans l'étroite vallée permettant d'accéder à Haussez.

La vallée, à cet emplacement, est de très faible largeur (200 m), expliquant le choix de créer un franchissement de L'Epte. Elle concentre également les eaux venant des côteaux (rus, ruisseaux) et explique la présence, côté Saumont-la-Poterie, de simples pâturages à considérer en zone inondable. La mare située au Nord-Ouest est une expression de cette zone particulièrement humide, quasi marécageuse (**Fig. 4**).

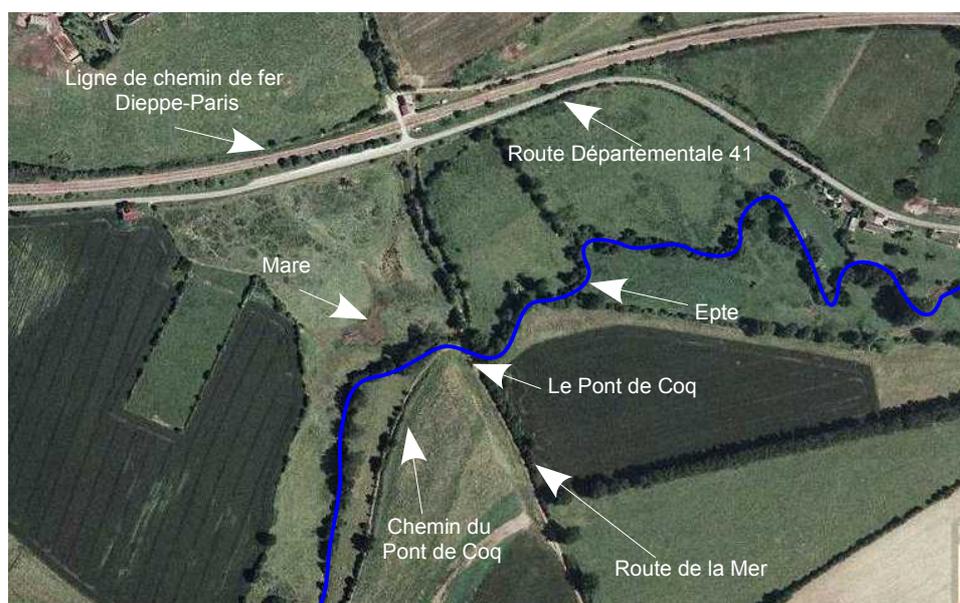


Fig 4: Photo aérienne de 2000 extraite de géoportail

Le franchissement de L'Epte (**Fig. 5**) se fait depuis le Nord par une rampe de terre venant mourir aux trois quarts de la vallée (**Annexes 2.2. à 2.5.**), au quasi niveau des sols alluvionnaires environnants. De là, repart une seconde rampe obliquant vers l'Est permettant l'accès au pont avec une pente plus douce. Au Sud du Pont de Coq, il est à noter un important dénivelé marquant le début du côteau du Micourt (2,50 m en moyenne). A l'Ouest, sur la rive Nord du pont, un ouvrage est aménagé sur la berge de la rivière, ayant fonction d'abreuvoir à ce jour. Dans son axe Nord, en parallèle du chemin actuel, un merlon de terre formant un dénivelé d'1 m de hauteur par rapport à l'abreuvoir sur près de 10 m de large s'étend jusqu'au chemin à une altitude moyenne de 127 m.

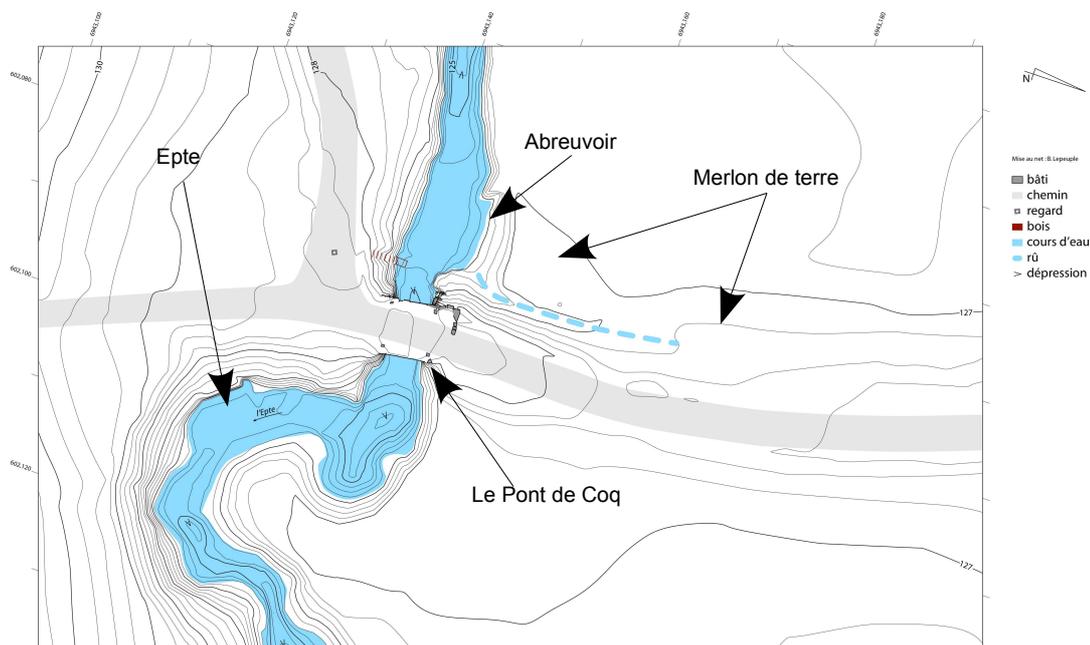


Fig 5: Relevé topographique – ASPC – Bruno Lepeuple – Sans échelle
Les relevés avec échelle sont visibles en annexe 1

L'Epte, formant un méandre, présente un cours particulièrement sinueux au niveau du Pont de Coq. Depuis l'Ouest, elle arrive dans un lit d'une largeur moyenne de 5 m pour 1,50 m de profondeur (**Annexes 11-1, 11-3 et 11-5**), pour s'élargir sur près de 7,50 m au niveau de l'abreuvoir avec une profondeur de près de 30 cm. Sous le pont, l'Epte revient à près de 3,80 m de large, pour ensuite partir dans une fosse de dissipation (15 m de long x 10 m de large x 1,75 m de profondeur au plus profond). De là, elle part plein Sud sur près de 15 m avec une largeur moyenne de 7 m et 20 cm de profondeur, pour ensuite repartir plein Est puis Nord-Est en reprenant sa largeur de lit initiale de 5 m en moyenne. Cette description attire l'attention sur plusieurs points :

1. la fluctuation de la largeur de l'Epte en amont et en aval du pont par rapport à son cours classique,
2. la brusque bifurcation plein Sud après le passage du pont et la fosse de dissipation, suggérant un aménagement artificiel lié à la construction de l'ouvrage d'art.

Cette présentation succincte montre une topographie riche et complexe tant en fond de rivière que sur les sols alluvionnaires, nécessitant étude et analyse pour leur compréhension.

D'un point de vue géologique (**Fig.6**), le pont se situe en limite de deux zones :

- Au Sud (Le Micourt), on observe le Portlandien moyen¹, j^{9b}, qui est un ensemble hétérogène constitué de marnes, de grès, de calcaires et sables.

1 Carte géologique et note explicative de Forges les eaux XXI-10 à 1/50000 BRGM

- Au Nord, le pont est assis sur des dépôts alluvionnaires et colluvionnaires.

Le Pont de Coq se situant en proximité immédiate du Micourt, il est possible d'envisager un sous-sol marno-calcaire sous l'ouvrage, au Sud. Ce constat reste important pour appréhender le type de fondation du pont (voir chapitre I.2.1.).

La géologie du site sera présentée dans la deuxième partie portant sur l'étude environnementale du Pont de Coq.

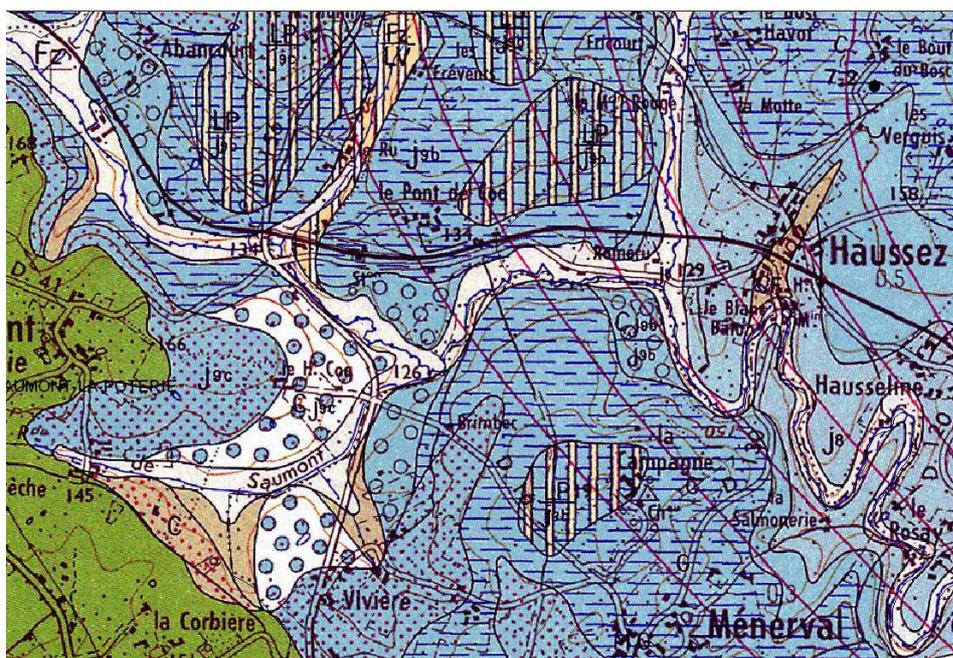


Fig 6 : Carte géologique – Source www.infoterre.brgm.fr

Cette situation géographique, géologique et topographique est privilégiée, ce qui explique certainement la concentration des voies de cheminements depuis plusieurs siècles (Fig. 4) :

- Selon un axe Est-Ouest : une voie de chemin de fer en parallèle de l'Epte créée en 1870,
- Selon un axe Est-Ouest : en parallèle de la voie de chemin de fer le CD 41 créée à la même époque,
- Selon un axe Nord-Sud : la route de la mer ou l'ancien chemin de Gaillefontaine à Gournay-en-Bray avec le Pont de Coq qui franchit L'Epte.

L'ancienneté de ce franchissement peut remonter au début du Moyen Age, cette zone, sous l'Antiquité, étant impropre à tout usage (marécages). La nature de ces franchissements n'a laissé aucune trace connue dans les archives et seules des hypothèses liées aux observations topographiques et géophysiques pourront être émises à ce stade de la réflexion.

I.1.2. Historique

a) État des sources

De nombreuses archives ont été compulsées pour mener à bien cette étude :

- Aux archives départementales de la Seine-Maritime, les séries suivantes ont été étudiées :
 - C : administrations provinciales et établissements d'enseignement (archives anciennes, antérieures à 1790)
 - O : administration et comptabilité des communes (1800-1940),
 - M : administration générale et économie du département (1800-1940)
 - S : travaux publics, transports, affaires maritimes (1800-1940)
- Aux archives nationales, les séries F14 (série des ponts et chaussées) et N (plans anciens)

Les documents conservés aux archives départementales ont apporté des informations importantes mais lacunaires, complétées partiellement par les Archives Nationales (plans anciens) et à l'École Nationale des Ponts et Chaussées (archives non encore étudiées).

En complément et afin d'appréhender au mieux le Pont de Coq, son chemin dans ses contextes local, économique, commercial et politique, l'association a mené des études relevant :

- de l'archéologie aérienne,
- de la lecture du paysage, de la topographie, des cartes au 1:25 000, sur les chemins, routes ou limites de prairies,
- de la reconnaissance des sols par sondages ponctuels manuels et par une étude de mesures géophysiques. L'ERA 23 du Laboratoire Régional de Rouen (LRR) – Centre d'Études Techniques de l'Équipement Normandie-Centre (CETE-NC) a ainsi réalisé des mesures de tomographie de résistivité électrique des sols (TRE) et au radar géologique (GPR) le 12 juillet 2011 dont le rapport des relevés et synthèse d'octobre 2011 est joint dans le cahier 3.

L'étude historique qui suit présente une première synthèse de l'ensemble de ces données et permet de connaître le Pont de Coq en tant qu'ouvrage d'art, mais également en tant qu'édifice en rapport au chemin le desservant.

Un certain nombre d'incertitudes existent encore dans la connaissance du pont. Des études complémentaires permettront d'apporter un bon nombre de réponses à ces questions (sondages archéologiques, étude de dendrochronologie.....).

b) Des origines au début du XVII^{ème} siècle : un gué puis un pont de bois ?

Dans l'état actuel des recherches, peu de sources écrites ou plans médiévaux nous renseignent sur le mode de franchissement de l'Epte à cet emplacement. Seul le croisement des données techniques², l'archéologie aérienne, les lectures topographique et du paysage nous permettent de penser qu'il existait un passage anciennement, un gué.

La photographie aérienne (**Fig.7**) réalisée en juin 2011 permet de voir au sud du Pont de Coq une chaussée disparue dans le champ de blé en parallèle de l'actuelle route de la mer.

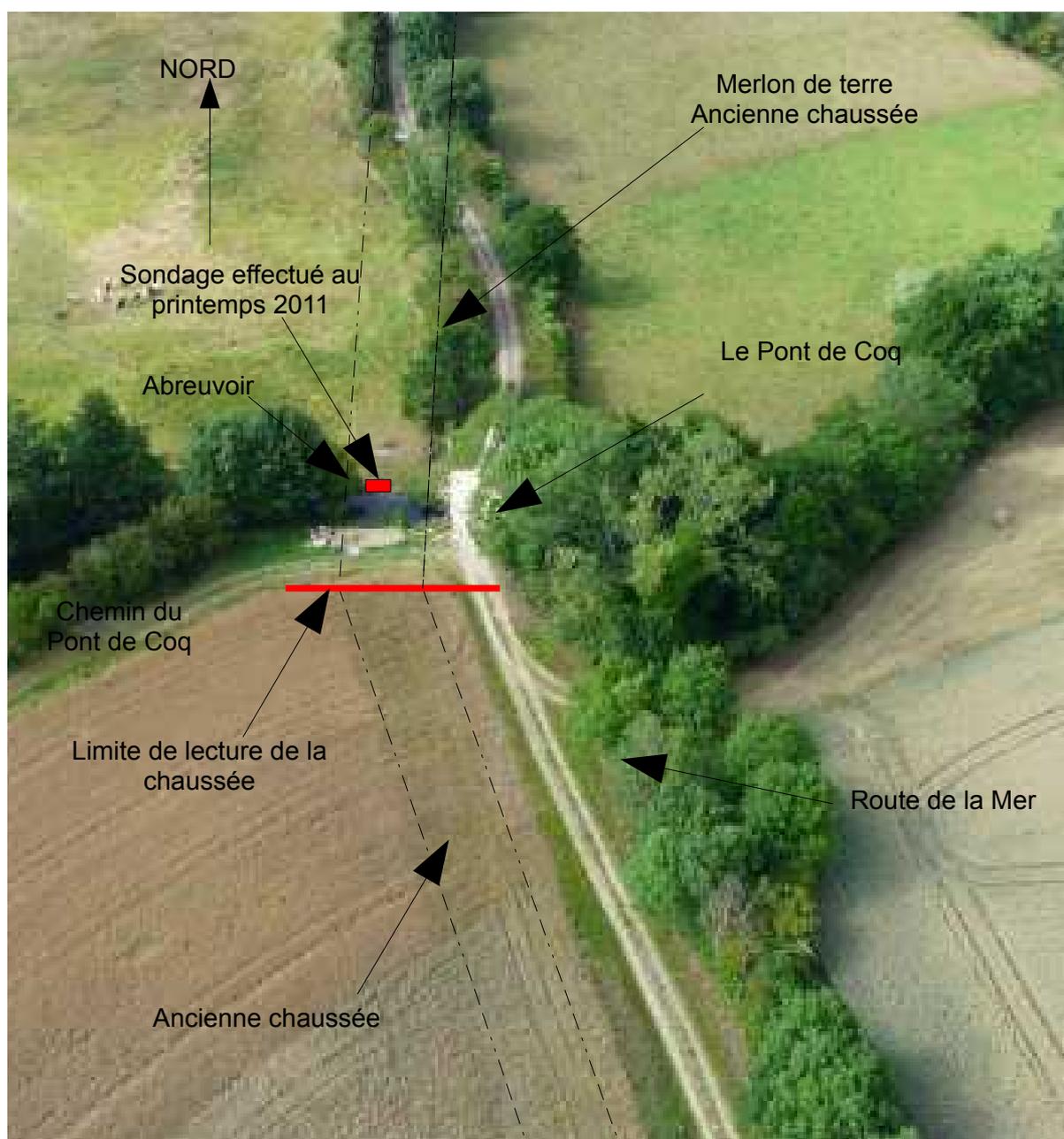


Fig. 7 : Photo aérienne du Pont de Coq depuis le Sud réalisée en juin 2011 – Cliché Jean Durco - ASPC

2 Le rapport du CETE-NC de Rouen portant sur les mesures géophysiques du Pont de Coq (76) est joint dans le cahier 3

Cette route s'interrompt nettement à une quinzaine de mètres de l'actuel lit de l'Epte situé à 2,50 m en deçà du niveau du sol. Cette interruption nette peut s'expliquer par les hypothèses suivantes :

- Limite parcellaire du champs,
- Présence du chemin du Pont de Coq en perpendiculaire,
- Travaux de terrassement récents (travaux de passage d'une fibre optique) dont on ne connaît pas l'importance,
- Apport de remblais importants sur le chemin interdisant toute lecture aérienne.

Dans l'alignement de ce chemin disparu, le fond de rivière offre une largeur inhabituelle et une très faible profondeur. De plus, un fond plat a été aménagé par des dalles de pierres calcaires. Lors de la campagne de prélèvement des assises en fond de rivière en octobre 2010, les échantillons repérés sur la zone Alpha (18 assises récupérées)³ présentent des sections importantes de l'ordre de 50 à 60 cm de longueur x 30 à 40 cm de profondeur et 8 à 10 cm d'épaisseur. Il s'agit de dalles taillées irrégulièrement qui semblent avoir été disposées dans le fond de rivière sans scellement. Ces sections permettaient d'offrir un poids suffisant pour résister à l'Epte et à ses crues.

Au Nord, vers Saumont-la-Poterie, un empierrement situé au niveau de l'Epte a été retrouvé lors d'un sondage réalisé au printemps 2011 au niveau de l'abreuvoir. De 100 x 70 cm, il est constitué de cailloutis. Après destruction d'une surface de 30 x 60 cm, il a été constaté la stratigraphie suivante :

- Glaise grise servant de support de l'empierrement (**Fig. 9**)
- Empierrement de 15 cm constitué (**Fig. 8**):
 - d'une couche de gros silex sur près de 10 cm d'épaisseur,
 - de silex de plus faibles sections bouchant les interstices des premiers silex posés et formant la finition de l'empierrement. Le tout est compacté et lié à un mortier maigre de chaux. L'épaisseur totale est de 5 cm.



Fig 8 : Empierrement de 15 cm d'épaisseur (10 cm de gros silex et 5 cm de petits silex jointoyés au mortier de chaux maigre)



Fig 9 : Empierrement reposant sur de la glaise grise

3 Cahier 2 – Tableaux récapitulatifs des assises prélevées en octobre 2010

Les dimensions totales de cet aménagement ne sont pas connues, mais il est facile d'imaginer qu'il recouvre l'ensemble de la surface actuelle de l'abreuvoir voire au-delà en passant sous le merlon de terre se situant plus au Nord. Ce dispositif serait donc à assimiler à une chaussée.

Les données techniques du CETE - NC montrent que « le sol sous le pont est conducteur et très probablement composé de dépôts alluvionnaires et colluvionnaires (Fig. 10 et 11) associés à la morphodynamique de l'Epte »⁴.

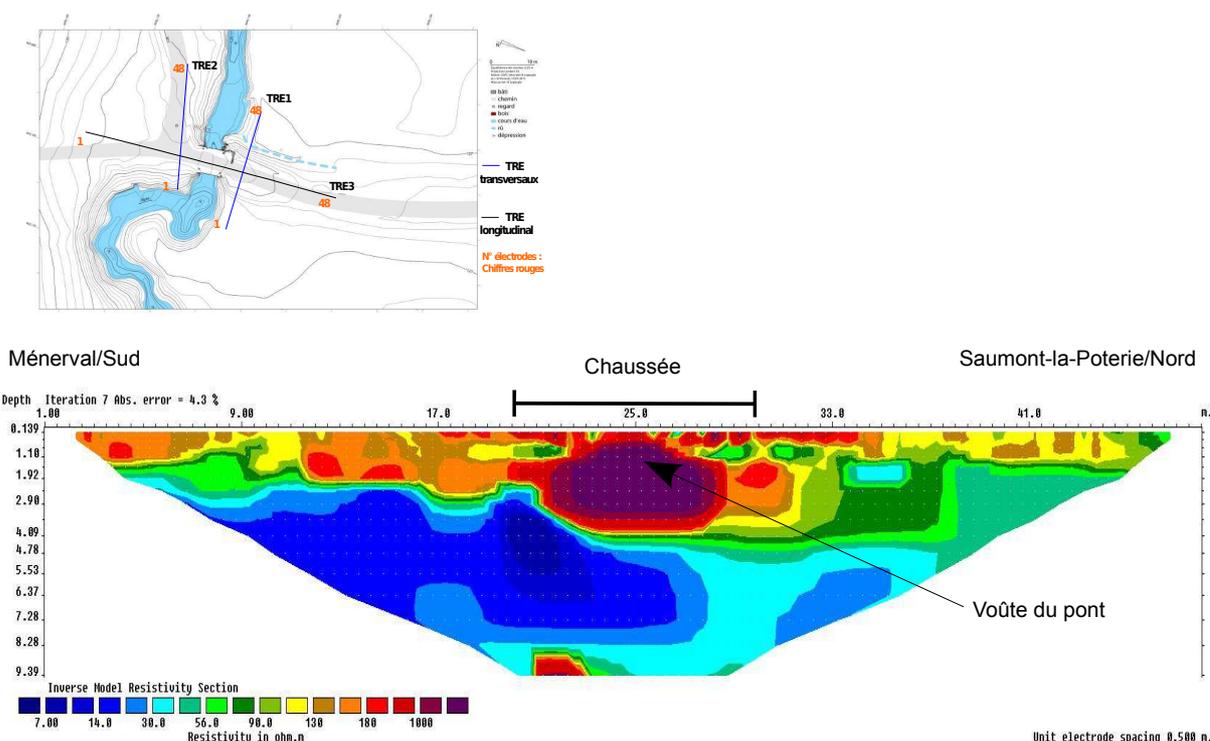


Fig. 10 : coupe TRE 3 Nord-Sud – Extrait du rapport CETE NC p. 32/33

Les zones indiquées en bleu (du foncé au clair) sont de faibles résistance (de 7 à 30 ohm.m) ce qui exclue toute roche résistante et donc un sol alluvionnaire et/ou colluvionnaire

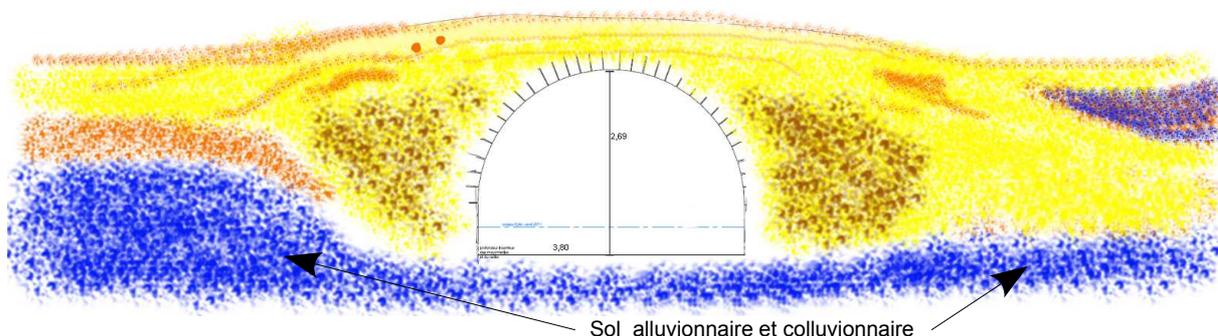


Fig. 11 : Coupe extraite du rapport CETE NC p. 32/33
Interprétation possible du sous-sol

4 CETE-NC – Rouen Mesures géophysiques du Pont de Coq p.15/33, 31/33 et 32/33. Les relevés TRE et radargramme n'ont pas été exécutés au droit de la chaussée disparue car inconnue au moment des relevés. Les conclusions émises notamment pour les « sous-couche conductrices » restent par contre valables.

Au vu de ces informations, nous pouvons émettre l'hypothèse d'évolution du site du Pont de Coq suivante :

1. Période 1 : Le lit originel de l'Epte pouvait se situer davantage au Sud (**Fig. 12**), côté Ménerval, plus au pied du Micourt dont le socle rocheux n'a pu être identifié par les relevés du CETE-NC. La présence de dépôts alluvionnaires et colluvionnaires (en bleu sur les graphiques) confirmerait cette hypothèse. La morphodynamique de l'Epte forme également un méandre à cet emplacement suggérant une érosion naturelle du coteau avec un déplacement du cours d'eau vers la vallée.



Fig 12 : Hypothèse d'évolution du site de Pont de Coq - Période 1

2. Période 2 (**Fig. 13**): Avec l'érosion surfacique du Micourt, le ruissellement des eaux de surface chargées en limons venant du coteau, la mécanique des fluides dans un méandre, le lit s'est déplacé vers le Nord. On peut donc poser comme hypothèse de travail que l'Epte s'est élargie (sur 10 à 15 m) sur la vallée, avec un fond très faible.



Fig 13 : Hypothèse d'évolution du site de Pont de Coq - Période 2

3. Début Moyen Age (?) (Fig. 14): Du fait des dispositions topographiques naturelles en place, de la faible largeur de la vallée de l'Epte, un axe de circulation est créé avec un passage à gué, dont les vestiges de dalles en fond de rivière ont été repérés ainsi qu'un empierrement de chaussée au niveau de la berge Nord.

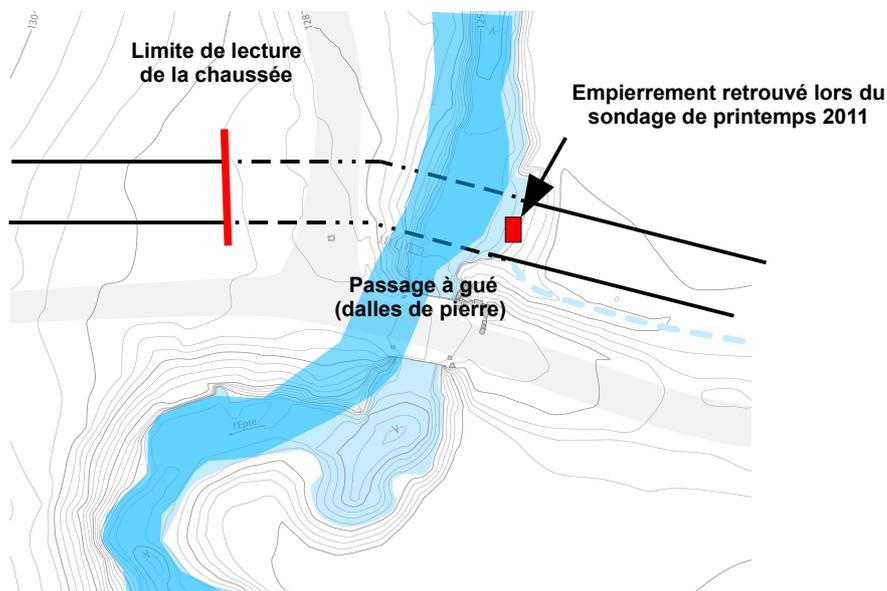


Fig 14 : Hypothèse d'évolution du site de Pont de Coq - Début du Moyen Age ?

4. L'étude de la microtopographie (**Annexe 11-1**) montre au Nord-Ouest du pont un merlon de terre axé Nord-Sud d'une dizaine de mètres de large en moyenne filant en contrebas de l'actuelle chaussée. Cet ouvrage, décrit plus haut, présente un fort dénivelé de près d'1 m ouvrant sur l'empierrement du gué. Cette disposition topographique éloignée de près de 5 m de l'Epte suggère une ancienne chaussée sur-élevée par rapport à celle du passage à gué. La rupture nette visible indique qu'elle devait desservir un ouvrage construit, un ouvrage d'art permettant de passer à sec l'Epte et retrouver le coteau du Micourt 1 m au dessus du niveau de l'eau (**Fig. 15 et Annexe 2.1.**).

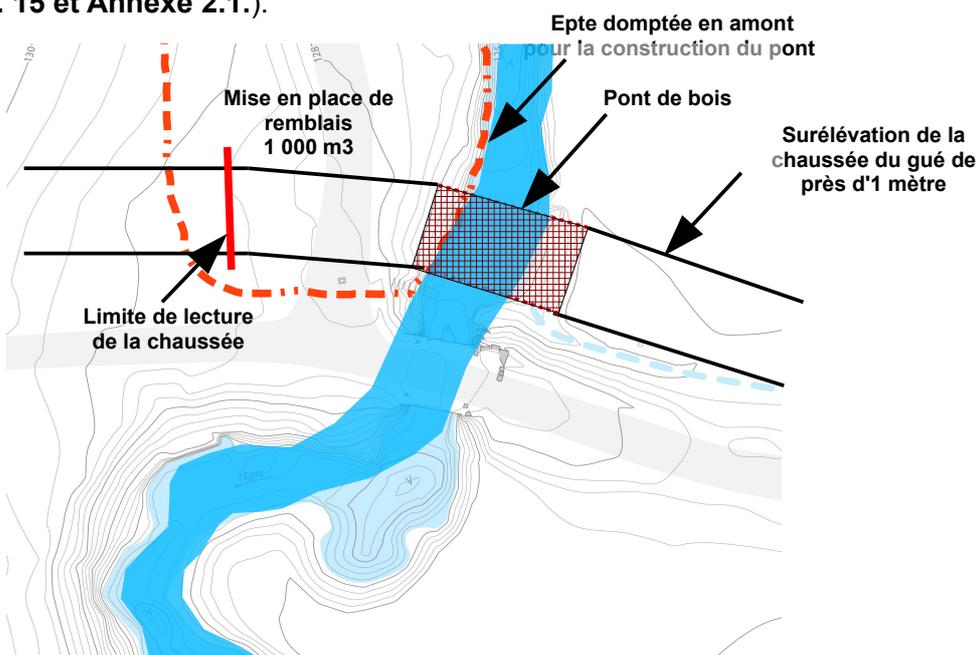


Fig 15 : Hypothèse d'évolution du site de Pont de Coq - Construction d'un pont de bois

Cette dernière hypothèse est soutenue par une source écrite qui nous précise qu'en 1548 à l'occasion d'une contestation de dîmes d'Abancourt⁵, un acte du notaire apostolique de Beauvais cite comme limite du territoire d'Abancourt « la rive de l'Epte jusqu'au Pont de Coq » (« *riparium d'Epte usque ad pontem galli...* »).⁶

Dès le milieu du XVIème siècle, et peut-être avant, un pont existait donc à cet emplacement. Cette mention n'apporte malheureusement aucun autre élément sur cet ouvrage et plus particulièrement ses matériaux. Il est par contre tout à fait concevable d'envisager un ouvrage de bois posé à même la terre dont les seuls vestiges subsistants pourraient se situer sur les berges (trous de poteaux situés dans l'alignement du merlon de terre aménagé sur l'ancienne chaussée du gué). Cet ouvrage a par contre nécessité l'apport de remblais côté Sud pour permettre d'accéder à l'ancienne chaussée du gué, d'où peut-être sa disparition sur la photo aérienne (**Fig. 7**). La terre amassée représente près de 1 000 m³ car il convenait également de reprendre en amont le relief afin d'interdire définitivement à l'Epte de venir ronger les pieds du pont de bois et le nouveau raccord de chaussée.

Seuls des sondages archéologiques permettraient d'appréhender les origines du Pont de Coq et le franchissement de l'Epte à cet endroit mais également d'apprécier le processus constructif du pont actuel. En effet, il est tout à fait possible que le pont de bois ait pu servir à l'acheminement des matériaux pour l'édification du pont actuel. L'édicule de terre situé à l'Ouest de l'aile Nord-Ouest reste assez incompréhensible d'un point de vue topographique et même d'un point de vue de la mécanique des fluides. Il pourrait être mis en relation avec un aménagement d'engin, une grue par exemple, permettant de desservir la future construction.

Les emplacements des sondages archéologiques les plus opportuns seraient les suivants (**Annexe 12**) :

- Au Sud, côté Ménerval, dans le champ un sondage en profondeur axé Est-Ouest de 2 x 15 m permettant d'appréhender les deux chaussées, à savoir la route de la mer et le chemin disparu (SP 1).
- Au Sud, côté Ménerval, sur le chemin du Pont de Coq, un sondage de surface de 2 x 5 m axé Est-Ouest afin d'appréhender la zone de disparition du chemin (SS 1).
- Au Nord, côté Saumont la Poterie, au niveau de l'abreuvoir, un sondage en profondeur axé Est-Ouest de 5 x 10 m sur l'ancienne chaussée du gué jusqu'au pied du merlon en vue de retrouver les éventuelles traces de trous de poteaux de l'ouvrage d'art en bois (SP 2).
- Au Nord, côté Saumont la Poterie, au niveau du merlon, un sondage de surface axé Est-Ouest de 2 x 5 m en vue d'apprécier l'ancienneté et l'importance de la chaussée liée à l'ouvrage d'art en bois (SS 2).

5 La paroisse d'Abancourt a été rattachée en 1848 à la commune de Saumont -la-Poterie. Originellement le Pont de Coq se situait sur cette paroisse.

6 ADSM : G 7905

c) Début du XVIIème siècle – 1738 : d'un tracé médiéval à une route structurant le territoire

c-1 Contexte politique

En reprenant les écrits de Jean Mesqui⁷, le contexte politique et administratif concernant l'aménagement du territoire peut être retracé succinctement de la manière suivante :

- **XVIème siècle** : Les ouvrages d'art sont considérés comme « œuvres du roi ». Une administration spécifique se met en place, les trésoriers de France, seuls compétents pour manier les deniers royaux et ordonner par le pouvoir législatif l'entretien et la construction d'ouvrages d'art.

- **1599 – 1616** : Sully, grand voyer d'Henri IV – Première phase d'organisation du territoire par la création de routes et ouvrages d'art.

- **1616 – 1665** : Période de troubles pour les Ponts et Chaussées, où les trésoriers généraux gèrent les deniers dans des conditions des plus dramatiques. On voit alors à ce moment se développer le système par concession de péages.

- **1665 - 1683** : Colbert, contrôleur des Finances, reprend l'institution des ponts et chaussées en main et modifie profondément le système en créant le corps des commissaires des ponts et chaussées, uniformise la politique de construction des ouvrages d'art en créant l'Ingénierie du Roi chargée des Ponts et Chaussées. Ce corps rassemble des architectes et ingénieurs.

- **28 octobre et 29 novembre 1713** : Le service des ponts et chaussées devient un corps de fonctionnaires, répartis localement dans des généralités. La gestion et la construction des ouvrages d'art prennent une dimension d'utilité publique.

La normalisation de ce corps, son organisation à l'échelle des États, engendre ainsi une standardisation, une évolution de la forme, des dessins communs, des ouvrages stéréotypés qui seront ainsi reproduits à l'échelle du territoire national.

Pendant tout le XVIIIème siècle, ce corps pensera et aura une politique d'aménagement du territoire raisonnée.

Ainsi, les XVII et XVIIIème siècles constituent un moment essentiel dans l'organisation routière du territoire et le franchissement des fleuves et rivières. Ces routes créées sont pour la plupart encore existantes de nos jours et ont successivement pris les noms de Routes Royales, Routes Impériales, Routes Nationales selon les régimes et les époques.

7 Jean Mesqui - Le Pont en France avant le temps des ingénieurs - 1986 – Ed. Picard

c-2 Étude de la cartographie de 1620 à 1759

Pour les XVII et XVIIIème siècles, aucune source écrite n'a pu être retrouvée concernant le Pont de Coq. La production de cartes géographiques, topographiques est par contre importante. Elles répondent aux besoins manifestes de l'époque, que sont la gestion plus efficace du royaume, la répartition des impôts, la rectification de tracés d'anciennes routes ou la création de nouvelles.

Les cartes du début du XVIIème siècle ont apporté peu d'éléments. Ce sont des représentations très sommaires localisant seulement les paroisses, parfois entachées d'erreurs, nous incitant à penser que cette zone du Pays de Bray était au milieu du XVIIème siècle peu connue, mal appréhendée. Quant au réseau hydrographique, il semble seulement mesuré à partir de la seconde moitié du XVIIème siècle.

En 1620, les paroisses de Ménerval et de Saumont la Poterie n'apparaissent pas sur la « Description du pays de Normandie »⁸ (**Fig. 16**). La paroisse d'« *Habencourt* » y figure au dessus d'une zone dénommée « *Forest* ». A noter de très fortes imprécisions, comme Gaillefontaine situé à l'Est de Pommereux alors que cette paroisse est au Nord.



Fig. 16 : Archives Nationales NN 21/49



Fig. 17 : Archives Nationales NN 21/15,4

Vers 1635, nous observons sur la « Carte de Normandie » de Tassin⁹ (**Fig. 17**) que les deux paroisses de Ménerval et « *PSalmon* » (Saumont-la-Poterie) sont localisées. Les paroisses limitrophes comme Dampierre-en-Bray et Haussez n'y figurent pas. La source de l'Epte est indiquée juste au Nord de Saumont-le-Poterie et non près de Forges-les-Eaux, au Thil-Riberpré.

Sur une carte censée être plus précise, celle du « Duché d'Aumale, comté et Vidamie d'Amiens et Comté d'Eu »¹⁰ qui date également de 1635, attribuée à Tassin (**Fig. 18**), nous notons de nombreuses erreurs. Sous « *Hebencourt* », nous retrouvons « *Monerville* » qui pourrait être assimilé à Ménerval. Un Ménerval apparaît également au niveau du blason. « *Saumon la poterie* » est visible à l'Est d'« *Hebencourt* », de l'autre côté de l'Epte. La source de l'Epte remonte un peu plus vers Forges-les-Eaux. A noter, la présence de la forêt clairement dessinée entre Gournay-en-Bray et Forges-les-Eaux.

8 Archives nationales NN 21/49 « Description du pays de Normandie » - 1620

9 Archives Nationales NN 21/15, 44 « Carte de Normandie » - Tassin, vers 1635.

10 Archives Nationales NN/21/50 « Duché d'Aumale, Comté et Vidamie d'Amiens et Comté d'Eu » - Tassin, vers 1635.

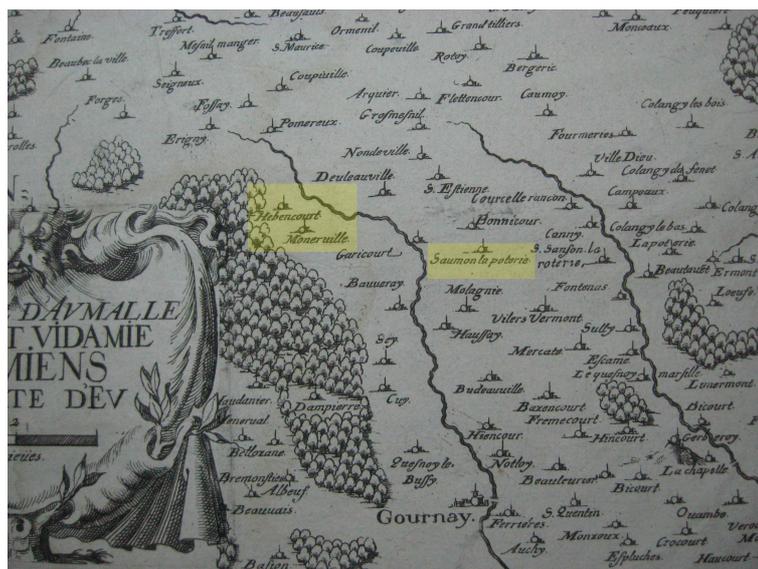


Fig. 18 : Archives Nationales NN 21/50

En 1667, la « Carte générale de Normandie »¹¹ réalisée par Guillaume le Vasseur, Sieur de Beauplan (**Fig. 19**) représente l'hydrographie, forêts, localités, châteaux, hameaux, marchés, greniers à sel, ponts. Nous sommes face à l'une des premières cartes précises de la région. Les paroisses sont bien localisées et l'Epte prend bien sa source au Thil Riberpré. Une zone à l'Ouest est définie comme « Brière » qu'il faut comprendre comme bruyère, à savoir une lande particulièrement humide. Elle reprend l'emplacement de la zone forestière visible sur les cartes antérieures. Saumont-la-Poterie se nomme « *Sauon* », Houssez, « *Hause* » et Abancourt, « *Brancourt* ». Aucun pont ne figure sur l'Epte.

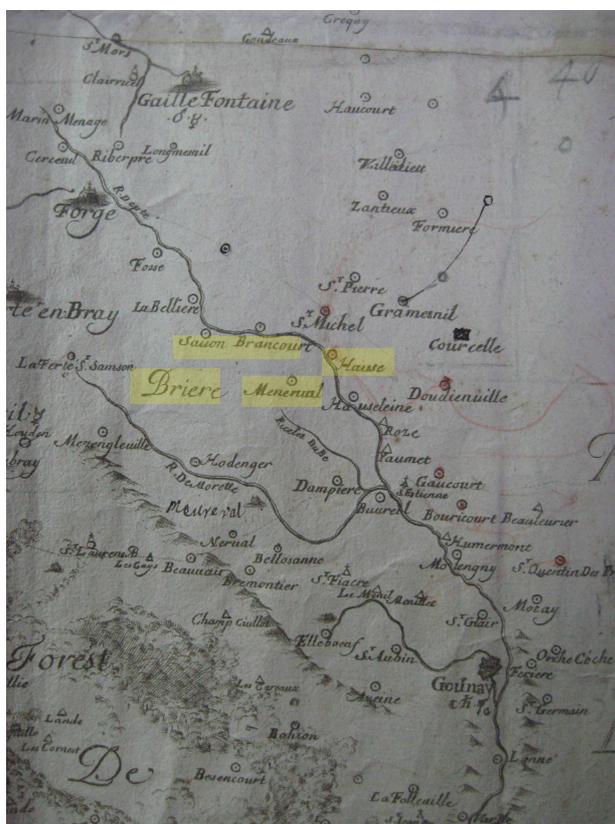


Fig. 19 : Archives Nationales NN 21/75

11 Archives Nationales NN 21/75 « Carte générale de Normandie par Guillaume Le Vasseur, Sieur de Beauplan, Ingénieur ordinaire du Roy ». A Rouen, chez Pierre Caillou, dans la cour du Palais, 1667.

La « Carte du duché de Normandie »¹² réalisée en 1669 (**Fig. 20**) est peu précise. A noter, la source de l'Epte est bien localisée. La paroisse de « *Haufsez* » est positionnée au Nord-Est de Gournay-en-Bray.



Fig. 20 : Archives Nationales NN 21/18

La « Carte de la généralité de Rouen »¹³ réalisée par De La Motte en 1684 (**Fig. 21**) est le premier plan fiable. On y voit hydrographie, forêts, villes, villages, hameaux, châteaux, abbayes, prieurés, chapelles, ports et moulins. Ainsi, les paroisses de « *Saumont-la-Poterie* » et de « *Ménerval* », y figurent bien placées. On observe, pour la première fois, des chemins dessinés, un chemin venant de Gournay-en-Bray, au Sud, se divisant en deux au niveau de Cuy-Saint-Fiacre pour rejoindre un axe Est-Ouest placé sur les paroisses de « *Dampierre* » (Dampierre-en-Bray) et « *Beuvreil* » (Beuvreuil, actuellement sur la commune de Dampierre-en-Bray). De là, partent deux chemins bien distincts :

- un à l'Ouest en direction de Neufchâtel-en-Bray en passant par Saumont-la-Poterie et Forges-les-Eaux.
- un à l'Est en direction de Neufchâtel-en-Bray en passant par Ménerval, Abancourt, Pommereux et Gaillefontaine.

Ces chemins, au niveau des communes qui nous intéressent, sont sinueux et semblent suivre les dénivelés les plus propices, les plus faciles à utiliser, à savoir les fonds de vallée secs ou humides dont celui de l'Epte, avant de la franchir, à l'endroit que l'on peut supposer être le Pont de Coq repéré dans le texte de 1548.

Sur le chemin Est, celui qui s'apparente au tracé passant par le Pont de Coq, est apporté un commentaire écrit au fil de la route qui constitue un renseignement de premier

12 Archives nationales NN 21/18 « La carte du duché de Normandie » - 1669

13 Archives Nationales NN 21/1 « Carte de la généralité de Rouen divisée en ses élections, où l'on voit le fort et le faible des parroisses, avec plusieurs remarques curieuses et utiles soit pour les lieux où il y a quelque dignité, les charges de judicature, les bénéfices, et plusieurs observations qui n'avoient encore paru jusqu'à présent, par De la Motte, un des Echevins de la ville de Honfleur, 1684 ». Dim. 0,900 x 0,715. Ech. 1/250.000.

ordre qui sera analysé plus loin :

« Tres mauvois chemin sur ceste route ».



Fig. 21 : Archives Nationales NN 21/1

Au début du XVIIIème siècle, la « Carte de Normandie »¹⁴ réalisée par G. De l'Isle de l'Académie Royale de Sciences (**Fig. 22**) nous renseigne sur l'hydrographie, forêts, relief, localités mais reste très sommaire. A noter, pour la première fois, à l'Ouest de la « For de Bray », au niveau de Dampierre en Bray, une zone marécageuse aux emplacements de la petite et grande chaussée.



Fig. 22 : Archives Nationales NN 21/59

En 1715, la « Carte du diocèse de Rouen »¹⁵ réalisée par M. Frémont (**Fig. 23**), constitue une source des plus fiables. Dédiée aux doyens, chanoines et chapitres de l'Église métropolitaine de Rouen, la carte représente de manière très fidèle les reliefs, cours d'eau,

14 Archives Nationales NN 21/59 « Carte de Normandie où sont marqué exactement les pays ou contrées enfermée dans cette province aussi bien que les villes, bourgs, paroisses et autres lieux par G. de l'Isle, de l'Académie Royale des Sciences ». A Amsterdam, chez J. Covens et Mortier - Début du XVIIIème siècle.

15 Archives Nationales NN 370/1-27 et NN 342/5 « Carte particulière du diocèse de Rouen dressée sur les lieux par Mr Frémont de Dieppe, sous les yeux et par les ordres de feu Mre Jacques Nicolas Colbert, Archevesque de Rouen ». A Paris, chez Jaillot, 1715. Coul. Lég. 7 exemplaires. Dim. 1,60 × 1,45. Éch. 1/96.000. 185 mm pour 4 lieues.

forêts, routes, marais, villes, villages, abbayes, châteaux, moulins, cabarets, justice. On y observe pour la première fois dénommé le « Pont de Coq ».



Fig. 23 : Archives Nationales NN 370/1-27 et NN 342/5

A contrario de la carte de 1684 de De la Motte, il n'y a plus deux chemins sinueux allant jusqu'à Neufchâtel-en-Bray mais un seul, un axe Nord-Sud rectiligne rejoignant Gaillefontaine depuis Gournay-en-Bray qui semble avoir été tracé à la règle. En lieu et place du chemin Ouest, se remarque une zone définie comme « *étang de Bray desséché* » limité au Sud par la petite et la grande chaussée, axée Ouest-Est. La route visible en 1684 à cet emplacement n'existe plus.

En 1718-1719, sur la carte de la « Province de Normandie »¹⁶ réalisée par N. de Fer (Fig. 24), on observe une très bonne localisation des deux paroisses et étrangement le Pont de Coq n'apparaît pas pour franchir l'Epte alors que les ponts de Beuvreuil et du Thil Riberpré sont signalés par deux traits parallèles. Apparaît à l'Ouest de Méneval un pont figurant la route de l'Ouest de 1684. L'étang de bray est devenu « *marais desseché* », ce qui sous-entend une campagne de mise en valeur importante de ce territoire (assèchement en vue de créer une route ?).



Fig. 24 : Archives Nationales NN 21/65

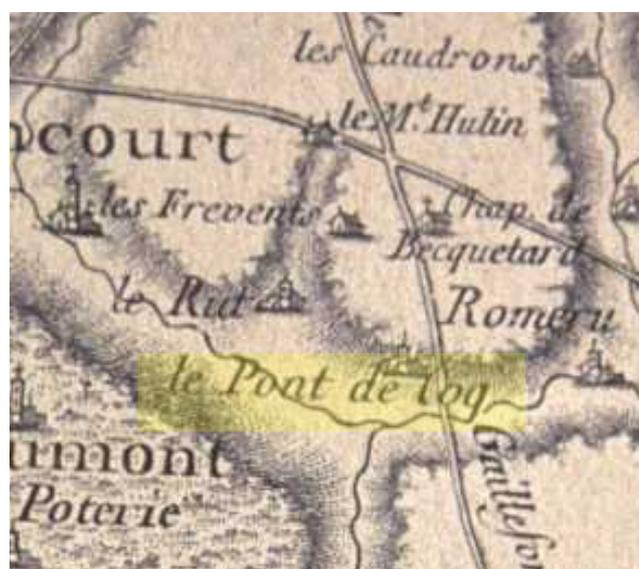
16 Archives Nationales NN 21/65 « Le gouvernement général de la province de Normandie divisée en sept diocèses..., cette province se divise aussi en trois généralitez.... et en quinze pais.... ». N. de Fer, géographe du Roi d'Espagne, 1718-1719.

La carte de Cassini en 1759 (**Fig. 25**), nomme précisément le Pont de Coq. Il se situe sur le « *chemin de Gaillefontaine à Gournay-en-Bray* ». Plusieurs axes nouveaux apparaissent par rapport aux plans antérieurs :

- Au Nord du pont un nouvel axe Ouest-Est, allant d'Abancourt vers Haussez.
- A l'Ouest, un nouvel axe longe la « *Forest de Bray* » reliant Forges-les-Eaux à Gournay-en-Bray.



Fig. 25 : Carte de Cassini 1759 – Extrait du site Géoportail



c-3 Interprétation de la cartographie

L'ensemble des cartes citées ci-dessus ont été commanditées soit par les États provinciaux, des intendants, ou évêques. Ils entretiennent tous au cours du XVIIème siècle avec les équipes d'ingénieurs et d'architectes une collaboration étroite. Nous voyons apparaître des cartes de plus en plus précises. Arrêtons-nous quelques instants sur les cartes jugées fiables tant d'un point géographique que sur le tracé des voies et cheminements :

- la carte de la généralité de Rouen de 1684 réalisée par les échevins d'Harfleur (**Fig. 21**),
- la carte particulière du diocèse de Rouen de 1715 réalisée à la demande de Nicolas Colbert, archevêque de Rouen (**Fig. 23**).
- la carte de Cassini en 1759 (**Fig. 25**).

et croisons les avec ce qui nous reste comme vestiges dans le paysage brayon en reportant ces chemins sur une carte au 1 : 25 000 et l'étude de la microtopographie. L'**ANNEXE 13** propose une lecture historique de ces routes et chaussées entre Gournay-en-Bray et Gaillefontaine. Les éléments restitués reprennent systématiquement les routes, chemins et limites de parcelles actuels.

On voit alors apparaître un tracé à la règle. Les seules chicanes sont constituées par des monts et/ou collines importantes qu'il était plus simple d'éviter en restant sur une même courbe de niveau. Au bout du chemin, la route reprend l'axe initialement tracé. Les changements de direction se font au niveau des rivières, qui constituent des barrières naturelles difficiles à passer. A noter, vers Gournay-en-Bray, deux axes au départ de Ménerval permettant de passer la Mésangueville soit au Beuvreuil soit à Vieuville.

Nous sommes donc face à un chemin réfléchi, dessiné, dressé sur une carte.

La comparaison de cette restitution avec les plans anciens apportent les éléments suivants :

- Le plan de 1684 (**Fig. 21**), du moins le chemin Est, reprend le tracé du Pont de Coq. Ce qui est dessiné sinueux correspond aux chicanes permettant de rester sur une même courbe de niveau. Ce plan semble donc avoir fait l'objet d'une véritable levée sur site.
La division en deux routes à partir de Cuy-Saint-Fiacre ne correspond pas à nos deux tracés restitués se rejoignant à Ménerval mais plutôt à l'actuelle route départementale 915 passant par la grande et petite chaussée.
En 1684, le chemin Est est considéré en « *très mauvais chemin sur ceste route* » certainement afin qu'il soit refait pour permettre son utilisation dans de bonnes conditions ou pour identifier des travaux futurs à réaliser (nouvel axe à créer). N'oublions pas que nous sommes dans la période post-colbertienne, époque où l'administration des Ponts et Chaussées a été profondément réformée, époque où l'on n'a jamais autant cartographié, répertorié, en vue d'arrêter des programmes de travaux raisonnés.
- Le plan de 1715 (**Fig. 23**) reprend le tracé rectiligne, théorique du chemin du Pont de Coq ce qui peut suggérer une cartographie réalisée sans levée précise sur le terrain mais depuis des plans anciens sur lesquels on aurait retravaillé.
La route de l'Ouest est interrompue au niveau de la grande et petite chaussée. L'« *Etang de Bray desseché* » se développe ensuite selon un axe Sud-Est/Nord-Ouest.

- La carte de Cassini (**Fig. 25**) reprend de nouveau les deux axes Ouest et Est visibles en 1684. Le tracé est cette fois-ci très précis. La route du Beuvreuil n'existe plus et c'est celle du Vieuville qui est utilisée. L'axe Ouest passe en limite de la « *Forest de Bray* » à l'emplacement du marais ou de l'étang asséché de Bray. Cet axe va au-delà de la petite et grande chaussée et rejoint Forges-les-Eaux.

Nous pouvons donc en tirer les conclusions suivantes :

- Le chemin Est (celui du Pont de Coq) constitue l'axe médiéval Nord-Sud du Pays de Bray entre Gournay-en-Bray et Gaillefontaine. De là, on rejoignait Forges-les-eaux par un axe Est-Ouest).
- Le chemin Est visible sur la carte de 1684 n'est pas un chemin créé à l'avenant en fonction des bourgs et villages environnants mais bel et bien un chemin réfléchi, pensé, dessiné par des architectes, ingénieurs, géographes. Le tracé n'a pas pris en considération le relief (cartes inexistantes à l'époque), les architectes et ingénieurs ayant dû s'adapter sur le site (chicanes de niveau). Dans tous les cas, ce chemin va au plus court entre deux points : Gournay-en-Bray et Gaillefontaine. Les passages des rivières (Epte, Mésangueville) ont été particulièrement étudiés, choisis en fonction des franchissements existants (gué, pont de bois ?) mais également de la topographie environnante.
Reprenant l'emplacement d'un franchissement ancien et certainement une partie de son tracé, le chemin du Pont de Coq a fait l'objet d'une importante campagne de travaux, d'un aménagement raisonné selon une volonté royale que l'on pourrait placer dans le premier quart du XVIIème siècle, sous Sully, grand voyer.
- A la fin du XVIIème siècle, près de 70 ans après sa création, il est considéré en mauvais état (plan de 1684). On étudie alors un nouveau tracé sur une zone moins tourmentée topographiquement permettant de relier définitivement Forges-les-Eaux à Gournay-en-Bray sans passer par Gaillefontaine. Le Marais de Bray, l'étang de Bray, non loin de la forêt de Bray s'impose naturellement. Des travaux d'assèchement auront lieu au début du XVIIIème siècle permettant la création d'une voie pavée, fiable, et qui prendra le nom à partir de 1738, de Route Royale.

c-4 Les abords du Pont de Coq

L'étude des abords du Pont de Coq et de la micro-topographie apporte également de nombreuses informations. Rappelons que le milieu est particulièrement contraignant. L'eau est constamment présente, en surface (l'Epte et différents rus venant des côteaux), dans le sous-sol (sol alluvionnaire). Architectes et ingénieurs ont alors apporté une réponse permettant d'utiliser la chaussée et le Pont de Coq même dans des conditions difficiles, y compris lors des crues de l'Epte.

Pour passer la vallée située au Nord du Pont de Coq et rejoindre la chaussée grimpant sur le coteau du Micourt, plusieurs solutions étaient envisageables :

- construire un ou des ponts de crues avec une chaussée surélevée positionnée sur un talus de terre. Cette solution est la plus fiable mais également la plus coûteuse car elle sous-entend la construction d'un second ouvrage d'art. Elle est réservée aux grandes chaussées,
- construire des rampes aménagées, régulièrement espacées et pentées conciliant le passage des charrettes et de l'eau en cas de débordement. Cette solution est la moins coûteuse mais nécessite une observation minutieuse du territoire, une étude des courbes de niveaux afin d'apprécier au mieux la topographie et ainsi proposer dans les points bas des rampes, les positionnements les plus adaptés.

C'est cette deuxième solution qui a été retenue pour le Pont de Coq. On voit ainsi se développer un aménagement qui a été accompagné d'importants apports de remblais. Il se développe de la manière suivante depuis le Nord vers le Sud :

- Rampe Nord : sur 120 m sur une pente de 5°. La partie haute de la rampe présente un dénivelé de 4 m par rapport à la vallée. Une large chaussée se développe depuis la tête de la rampe sur près de 10 m de large pour arriver à près de 7,30 m. A ces dimensions, il convient d'ajouter le talus permettant de retenir les terres (**Fig. 26 et 27 - Annexes 2.2. à 2.4.**).

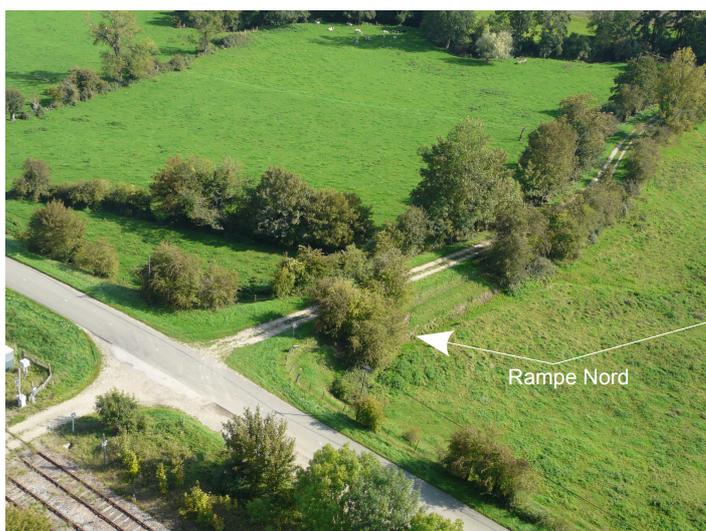
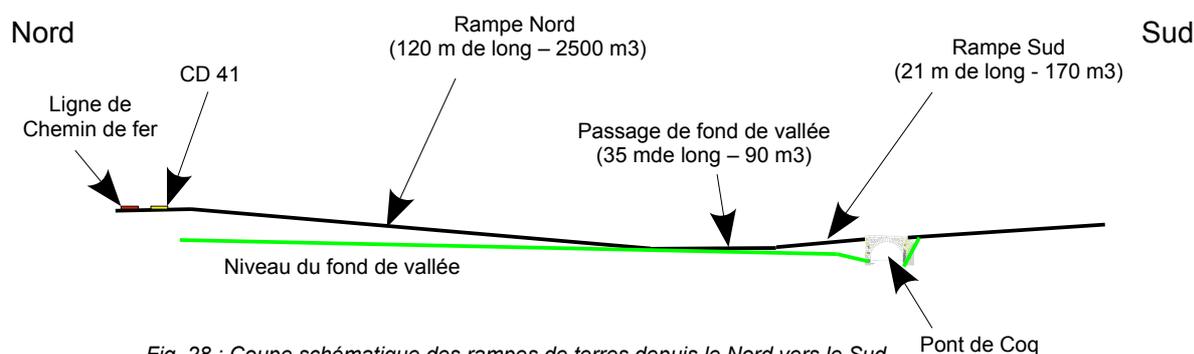


Fig. 26 : Rampe Nord depuis le CD 41 – Cliché ASPC J. Durco 24/09/2011



Fig. 27 : Rampe Nord - Dénivelé depuis la prairie – Cliché ASPC P-F Thérain 4/04/2011

- Passage du fond de vallée : il se développe sur 35 m. Les trois entrées des deux prairies limitrophes se font à ce niveau. La chaussée est légèrement surélevée de près de 25 cm par rapport aux prairies. La chaussée présente une largeur moyenne de 10 m.
- Rampe Sud (celle menant au Pont de Coq) : elle mesure 21 m et présente un dénivelé de près d'1,80 m par rapport aux prairies. La largeur de la chaussée se réduit à 6,50 m, largeur effective du pont (**Annexe 2.5.**)



Cet aménagement semble être d'origine même s'il a été en partie repris par la création de la ligne du chemin de fer au nord. Ces travaux ont nécessité le mouvement de plusieurs centaines de mètres cubes de terres et cailloutis pour permettre sa réalisation (**Fig. 28**) :

- Rampe Nord : 2 500 m³ estimé,
- Passage de fond de vallée : 90 m³ estimé,
- Rampe Sud du Pont de Coq : 170 m³ estimé.

Ces rampes ne sont pas pourvues de murets ou d'éléments maçonnés permettant de maintenir les terres. Par contre, nous observons la plantation systématique de haies tout au long du chemin. Outre l'intérêt d'absorber une partie de l'humidité, elles ont pour finalité de maintenir les terres.

N'oublions pas qu'historiquement la plantation de haies et d'arbres en bordure de chemin est connue et ceci dès 1552. Henri II par lettres patentes ordonne « à tous les seigneurs hauts justiciers et tous manants et habitants des villes, villages et paroisses, de planter et de faire planter le long des voiries et des grands chemins publics si bonne et si grande quantité desdits ormes que, avec le temps, notre royaume s'en puisse avoir bien et suffisamment peuplé ». Le 3 mai 1710, cette ordonnance est reprise et l'on exige cette fois de planter des deux côtés de la route des essences différentes de type ormes, hêtres châtaigniers et autres arbres fruitiers « à la distance de 30 piés l'un de l'autre et à une toise au moins du bord extérieur des fossés et de les armer d'épines »¹⁷.

Le fait de planter des arbres ou des haies a plusieurs finalités :

- Améliorer le confort des voyageurs en offrant de l'ombre,
- Protéger la route elle-même des dégradations éoliennes, hydrauliques,

¹⁷ Claude Rogère, p.43

- Servir de brise-vent pour les champs adjacents,
- Lutter contre la pénurie de bois d'œuvre et de bois de feu. Les arbres plantés le long des routes sont souvent considérés comme faisant partie de la route et sont inclus dans les corvées à exécuter. Ces arbres peuvent produire des fruits comestibles, des gousses pour l'alimentation des bêtes, des aliments et un abri pour les oiseaux ou, lorsqu'ils sont en fleurs, permettre l'apiculture. Ils deviennent donc un atout et permettent un entretien régulier de la chaussée

C'est certainement la protection hydraulique qui a été recherchée sur ce chemin. L'implantation des deux haies bordant le chemin du Pont de Coq est ancienne, voire même d'origine et reste intimement liée à la conception du franchissement de l'Epte.

L'inventaire végétal effectué le 30 avril 2011 montre l'existence d'essences courantes et classiques dans la région (aubépines, pruneliers, érables, frênes, sureaux, noisetiers, églantiers, aulnes, ormes) peu en relation avec les textes historiques mais plutôt en relation avec des plantations du remembrement.

Certains sujets présentent toutefois des périmètres importants (4,20 m pour un peuplier soit près d'1,30 m de diamètre, 3,70 m pour un frêne soit près d'1,20 m de diamètre, 2,45 m pour un chêne soit près de 80 cm de diamètre).

Au Sud du Pont de Coq, sur le coteau du Micourt, il a fallu également remblayer de manière très importante pour construire la future chaussée de la route de la mer et la mettre de niveau avec la chaussée du pont. Il est fort à penser que le Pont de Coq ait donc été construit en eau et non pas à sec. Le lit de l'Epte aménagé en amont suite à la construction du pont de bois laisse penser que des batardeaux ont été réalisés pour mettre à sec les deux rives et ainsi construire l'ouvrage. Le cours de l'Epte n'était donc pas celui en place et devait certainement obliquer vers le sud après l'ouvrage de bois. Construire un nouvel ouvrage en aval sous-entendait d'étendre le lit vers l'Est, vers la fosse de dissipation qui s'est formée compte tenue de l'angle droit que l'Epte devait prendre au Sud pour rejoindre son lit originel (**Fig. 29**).

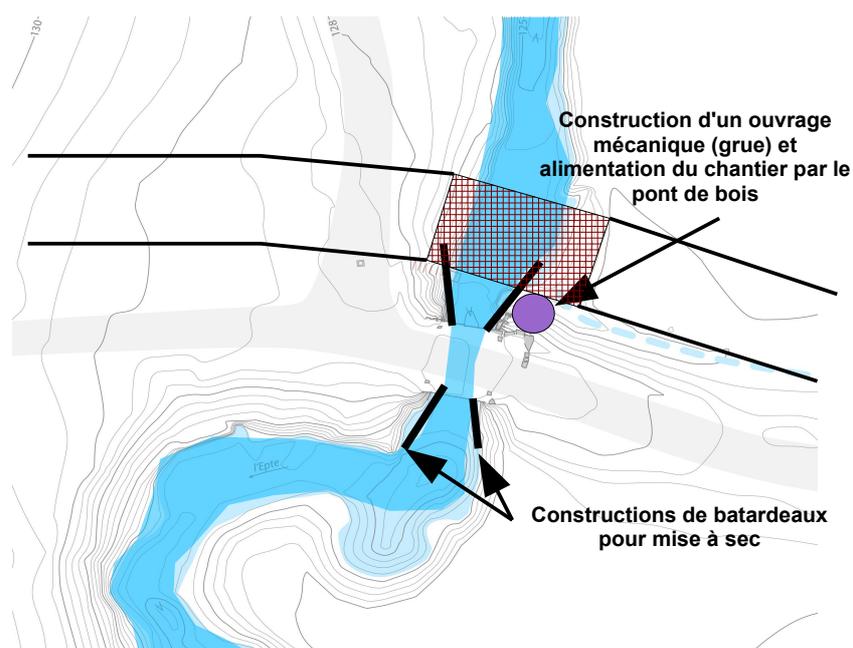


Fig. 29 : Hypothèse d'évolution du site de Pont de Coq – Début XVIIIème (1620 – 1640) – Construction en aval du pont de bois du Pont de Coq

Cet aménagement a impliqué l'apport de remblais considérable qui représente un volume de près de 1 500 m³ (**Fig. 30**).

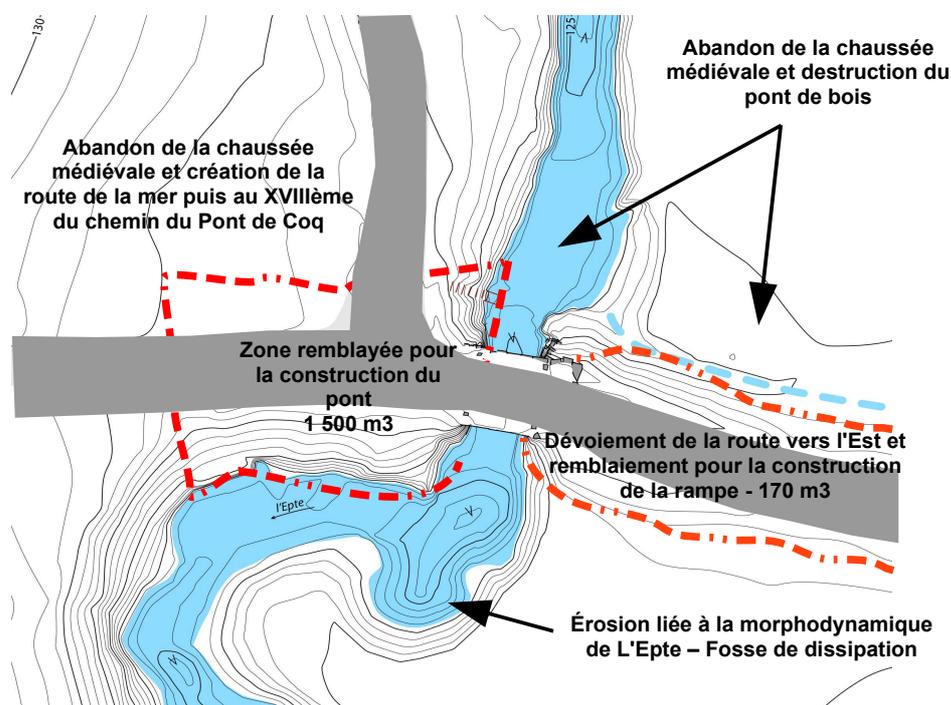


Fig. 30 : Hypothèse d'évolution du site de Pont de Coq – XVIIème siècle – Abandon de la chaussée médiévale, création de la route de la mer au Sud

Ce remblais positionné devait également répondre à des contraintes importantes :

- Résister à l'Epte déviée, à ses crues,
- Résister au ruissellement venant du coteau depuis la nouvelle chaussée.

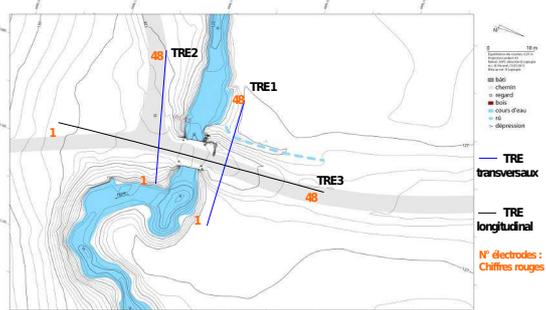
Un simple apport de remblais déposé ne pouvait donc pas résister longtemps. Ainsi il est tout à fait envisageable qu'une structure interne ait été mise en œuvre permettant de constituer une ossature porteuse permettant de maintenir les terres. Celle-ci a pu prendre la forme de :

- Massifs maçonnés rapportés,
- Enrochements,
- Structures charpentées assemblées à l'horizontale couplées avec une base verticale dans le talus ou plus simplement de pieux bois simplement posés verticalement à l'identique des fondations du Pont de Coq.

Les coupes TRE et radargramme du CETE-NC¹⁸ (**Fig. 31**) montrent de nombreux matériaux résistants au Sud du pont (couleur orangée et rouge) dont la nature n'a pu être définie. Selon le bureau d'études, cette structure d'environ 1,50 m d'épaisseur se situe directement sur des dépôts alluvionnaires et constitue donc un fond de forme capable de

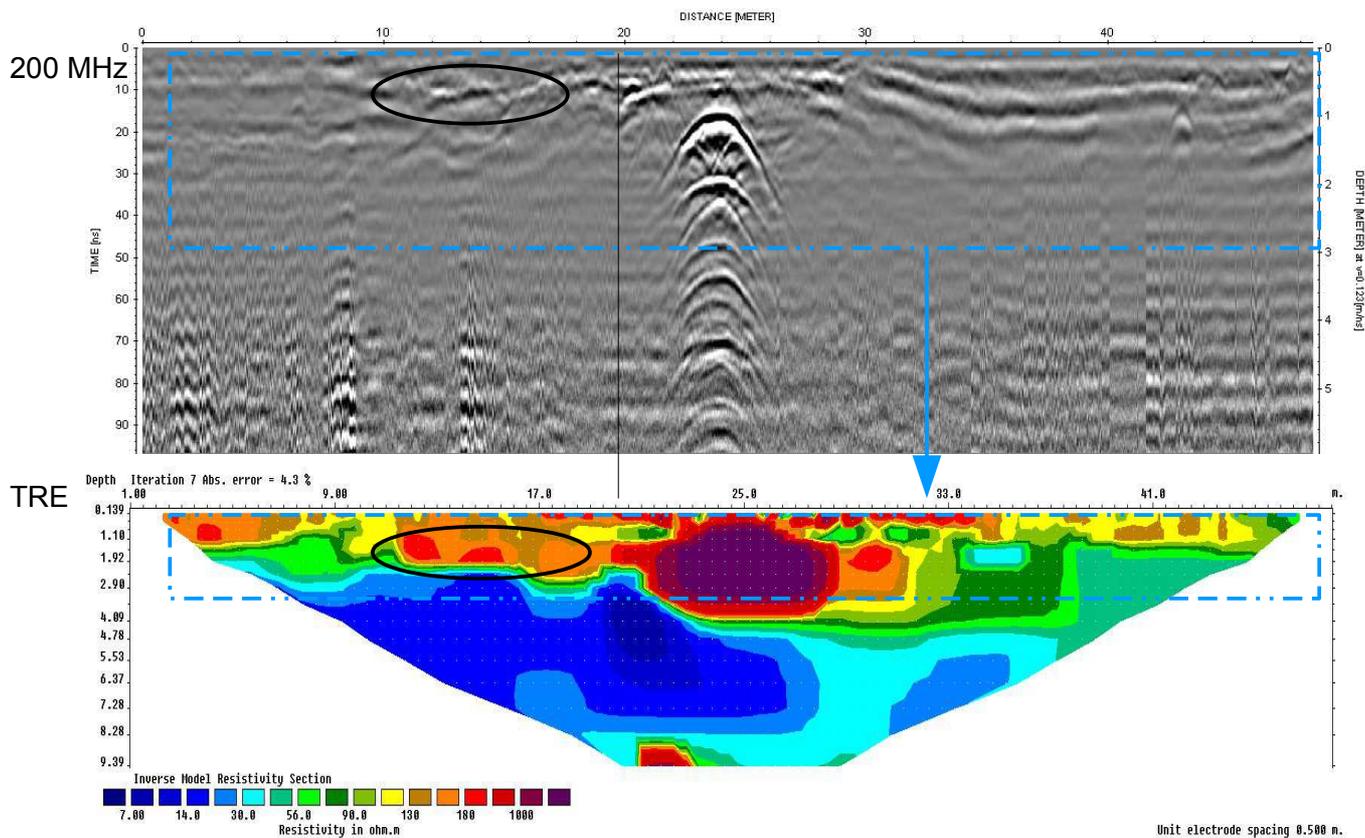
18 CETE-NC – Rouen p.31.

retenir les terres et de résister à l'érosion naturelle et artificielle.

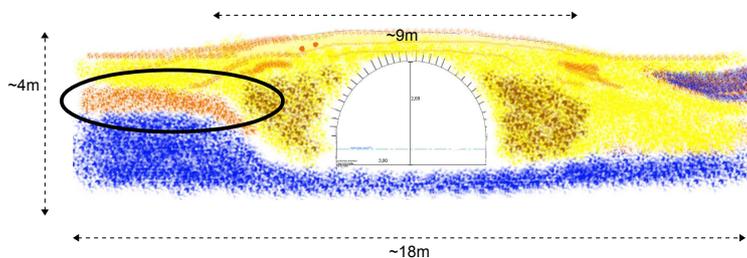


Ménéval/Sud

Saumont-la-poterie/Nord



Interprétation possible



Légende :



Zones résistantes 150 – 180 ohm.m. et échos radars très marqués.
 HYPOTHESE : Forme aménagée pour le maintien des remblais rapportés à - 2 mètres

Fig. 31 : CETE – NC Mesures géophysiques du Pont de Coq. Coupes radargramme 200 Mhz Sud-Nord, TRE 3 et interprétation extraites du rapport

Ainsi, l'étude des plans, de l'histoire et de l'évolution des chemins, des données techniques géophysiques et topographiques permet de proposer les hypothèses suivantes :

- x une origine médiévale du chemin du Pont de Coq avec dans un premier temps un passage à gué, puis au même lieu et place, un ouvrage de bois qui lui succède certainement à l'époque médiévale (**Fig. 14 et 15**).

- x la construction possible du Pont de Coq dans le premier quart du XVIIIème siècle en aval de ce premier franchissement, peut-être sous Sully, Grand Voyer du Roi de France, où l'on assiste aux premiers grands travaux d'ingénierie et de tracés rectilignes. La construction en aval s'explique par le fait qu'il convient de maintenir l'usage de la route. L'ouvrage de bois encore en place a également pu servir de zone d'alimentation du chantier. Une fois l'ouvrage terminé, on dévie la route à l'Est, d'où le virage, on abandonne l'ancienne chaussée et on remblaye au Sud pour donner accès à la nouvelle route de la mer construite pour l'occasion (**Fig. 29 et 30**).

- x l'utilisation importante de cet axe pendant tout le XVIIème siècle jusqu'à la création de la Route Royale en 1738. Avant 1738, la route de Gaillefontaine à Gournay constituait le passage obligé de l'Epte avec le Pont de Coq.

d) 1738 - 1870 : de la Route Royale à la ligne de chemin de fer, une route principale devenue secondaire

Les plans du XVIIIème siècle consultés ne représentent plus la route de Gournay-en-Bray à Gaillfontaine, comme axe principal du Pays de Bray. Elle est supplantée par l'axe Forges-les-Eaux – Gournay-en-Bray à partir de 1738. Le chemin reste toutefois usité mais dans une moindre mesure.

La « Carte du gouvernement de Normandie »¹⁹ de 1775 (**Fig. 32**) ne fait plus figurer la route du Pont de Coq, alors que la Route Royale (trait plein en gras) relie clairement les deux postes de Forges-les-Eaux et de Gournay-en-Bray. A noter que la route entre Forges-les-Eaux et Gaillfontaine est devenue chaussée secondaire (route en pointillé).



Fig. 32 : Archives Nationales NN 21/2

Sur le « Plan figuratif du canal de Paris en passant par Gournay-en-Bray à Dieppe »²⁰ réalisé par J-P Brullée vers 1780-1790 (**Fig. 33**), projet qui ne vit jamais le jour, nous notons que c'est la Route Royale qui reste la plus importante. Le chemin du Pont de Coq n'apparaît pas, malgré sa proximité avec Haussez.

19 Archives Nationales NN 21/2 « Carte du Gouvernement de Normandie divisée par bailliages contenant toutes les paroisses, annexes et abbayes avec toutes les routes et chemins. D'après la grande carte de France en 177 feuilles de Mrs de l'Académie Royale des Sciences. A Paris chez Bourgoin graveur rue et porte St Jacques chez un marchand de vin au cœur de la rue des fossés St Jacques » - 1775

20 Archives Nationales NN 42/81,3 « Plan figuratif du canal de Paris projeté par J-P BRULLEE en passant par Gournay-en-Bray Dieppe » – Vers 1780-1790

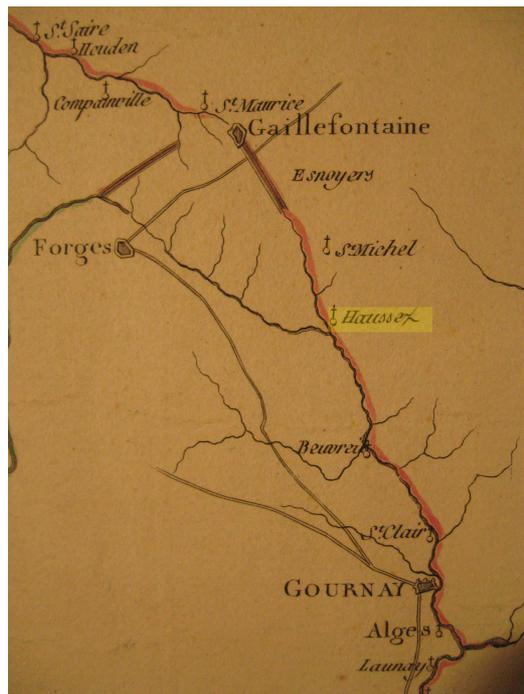


Fig. 33 : Archives Nationales NN 42/81,3

Il faut attendre les cadastres dits Napoléoniens, beaucoup plus précis que les cartes précédentes, pour réellement apprécier l'importance du pont et du chemin (Fig. 34, 35, 36 et 37). On observe ainsi une différence nette entre la carte de Cassini et le plan d'assemblage de Ménerval en 1826 : une seconde chaussée double à l'Ouest, la « route de Gournay-en-Bray à Gaillfontaine ». Actuellement dénommée « le chemin du Pont de Coq », elle part vers le Sud-Ouest, longeant sur quelques mètres l'Epte et remonte en pente douce pour rejoindre l'actuelle route départementale 16, ancien « chemin du pont de Brimbec ». La route de la mer, présente un dénivelé important et peut être rapidement infréquentable en cas de pluies continues. La création de ce second chemin permet donc d'utiliser ce passage de l'Epte tout au long de l'année, au choix du conducteur de prendre telle ou telle chaussée selon les conditions climatiques.

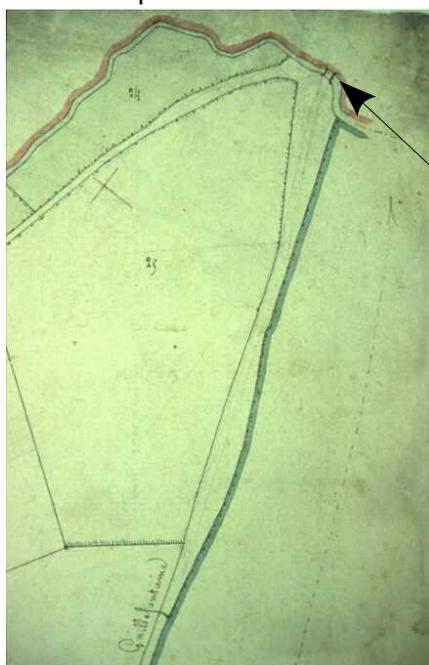


Fig. 34 : Détail du plan d'assemblage de Ménerval - 1826.

Pont de Coq



Fig. 35 : Détail du plan d'assemblage de Saumont-la-Poterie - 1825.

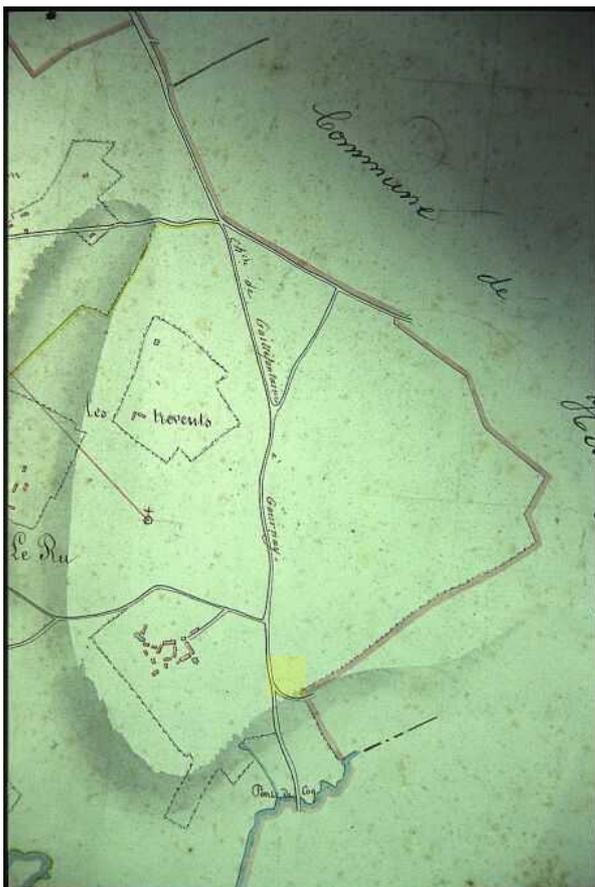


Fig. 36 : Cadastre d'assemblage de Saumont-la-Poterie - 1825.

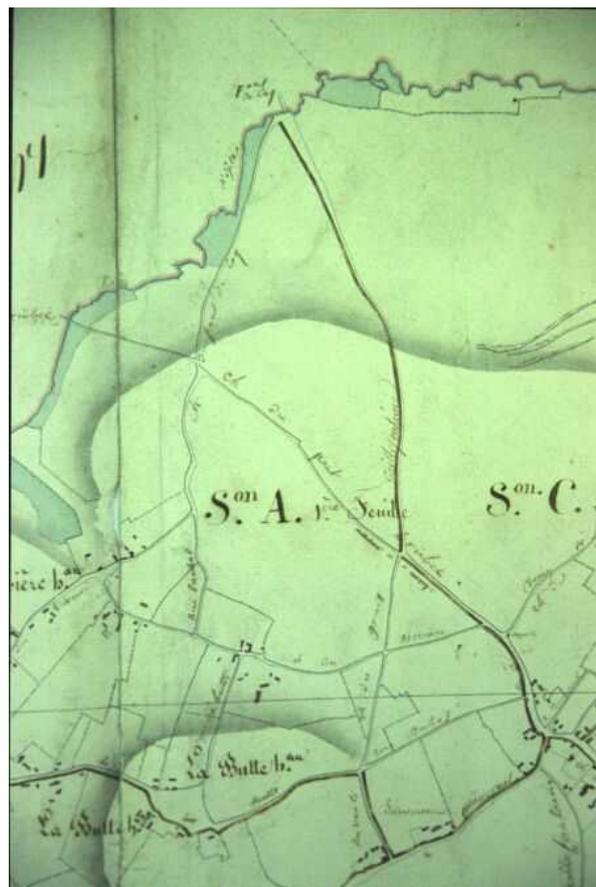


Fig. 37 : Cadastre assemblage Méneval - 1826

Au Nord, sur le plan d'assemblage de Saumont-la-Poterie, on observe un départ de chemin depuis la route de Gournay-en-Bray vers Gaillfontaine en direction d'Haussez (vers l'Est). Ce chemin dessert de nouvelles habitations situées actuellement sur la commune d'Haussez. L'accès à la paroisse se fait encore au Nord (carrefour du Mont Hulin visible sur la carte de Cassini), mais ce chemin annonce un axe Est-Ouest suivant la vallée de l'Epte.

Cet axe Nord-Sud reste donc encore utilisé, et on y aménage des chemins secondaires facilitant son usage et ce en toute période. On constate également qu'il dessert de plus en plus un bâti éparsé notamment vers Haussez, en fond de vallée, zone a priori gagnée sur une zone marécageuse.

Le plan d'assemblage pour la classification des chemins situé sur la commune de Saumont la Poterie de 1832²¹ (**Fig. 38**) ne fait que confirmer les dispositions en place en 1825 -1826.

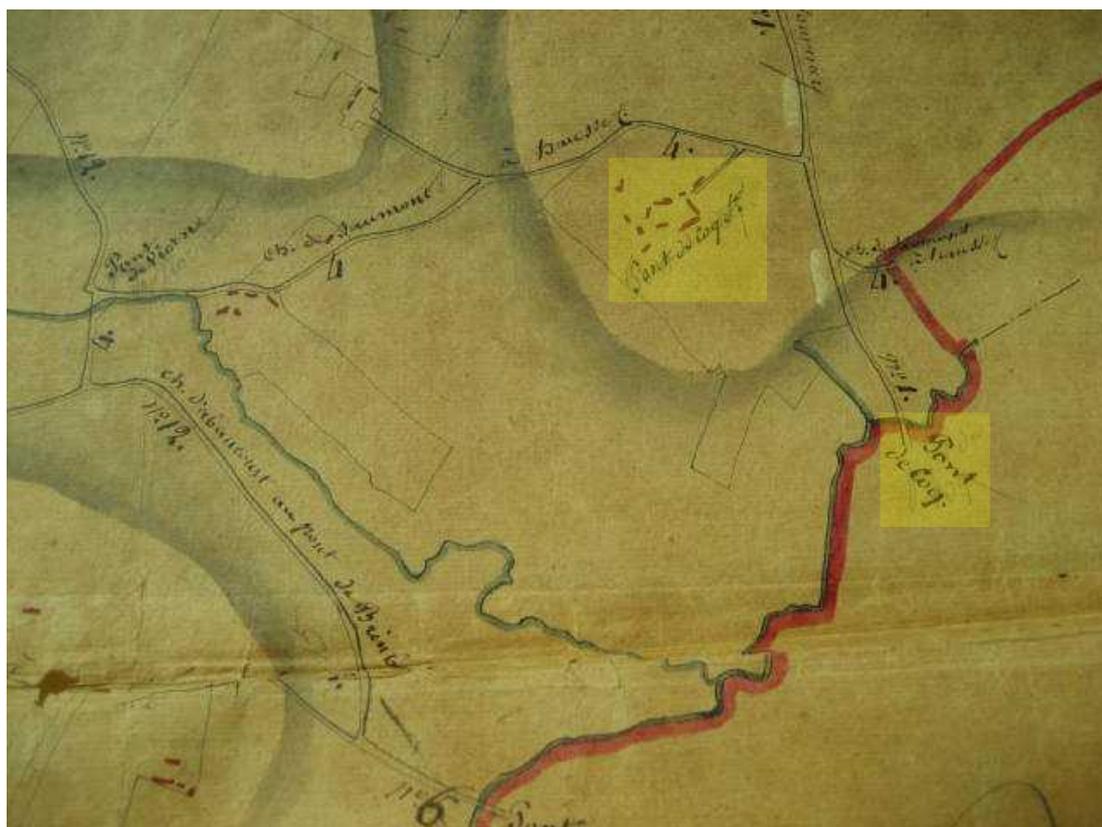


Fig. 38 : ADSM 3OP986 : plan d'assemblage pour la classification des chemins situés sur la commune de Saumont la Poterie, canton de Forges les Eaux -1832

Le tableau de classification certifié par les Membres de la Commission à Saumont le 18 janvier 1832 indique la longueur en m du chemin de Gaillfontaine à Gournay-en-Bray, sur le territoire de la commune : 1860 m. ; sa direction : du Nord-Ouest au Sud-Est ; sa largeur moyenne : 6 m. et enfin les circonstances locales propres à chaque chemin, à savoir, « *il descend une côte en arrivant au Pont de Coq lequel pont est construit en pierre sur la rivière d'Epte et sert au passage des voitures* »²²
 Cette mention est la plus ancienne que nous ayons pu retrouver indiquant le matériau utilisé.

La délibération du conseil municipal de Saumont concernant la classification des chemins communaux du 30 janvier 1832 nous apprend que « *le chemin de Gaillfontaine à Gournay-en-Bray doit être rangé dans la première classe et conserver une largeur de six m sur une longueur de 1860 m dont 150 m limitrophes avec la commune de Pommereux, depuis les limites dudit Pommereux jusqu'à son extrémité contre Ménerval, à l'endroit appelé le Pont-de-Coq.* »²³

Ces deux mentions constituent également les seules indications de mesures que l'on ait pu trouver sur les chemins d'accès au Pont de Coq. Ces dernières sont toujours d'actualité quoiqu'un peu réduites par le développement des haies en place. Ces haies sont certainement anciennes car, comme nous le verrons plus loin, aucun mur de soutènement ne vient maintenir les rampes de terre décrites plus haut. Il est fort à imaginer que la plantation de haies ait concouru au maintien des terres compte tenu de l'humidité environnante.

Vers 1850, la carte d'État-Major (**Fig. 39**) reprend les tracés de 1832. A noter, à l'Ouest de la route de Gaillfontaine, juste à l'Est du Mont Hulin un parcellaire orienté Nord-

22 ADSM 3 OP 986

23 ADSM 3 OP 986

Est – Sud-Est, très découpé selon un axe Nord-Sud, pré-figurant un futur tracé de chaussée, l'actuelle route départementale 156. Ce parcellaire est à interpréter comme en cours d'acquisition.



Fig. 39 : Carte d'Etat Major vers 1850 – Extrait de géoportail

Il faut attendre la seconde moitié du XIXème siècle pour que la route historique devenue secondaire, soit abandonnée du fait de la création de la ligne de chemin de fer allant de Gournay-en-Bray à Serqueux.

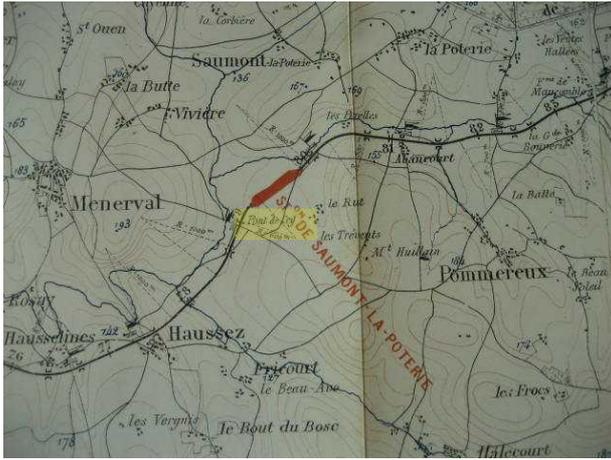


Fig. 40 : ADSM 5 SP 2831 Plan de traversée de l'arrondissement de Neuchâtel-en-Bray - 1868

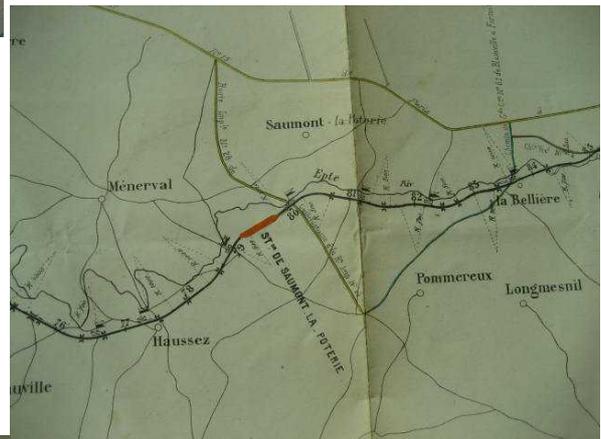


Fig. 41 : ADSM 5 SP 2831 Plan d'établissement des stations - 1868

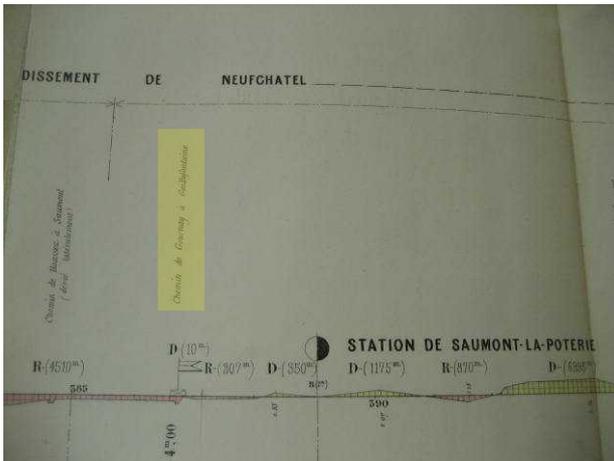


Fig. 42 : ADSM 5 SP 2831 Profil de long de chemin de fer à la station de Saumont - 1868

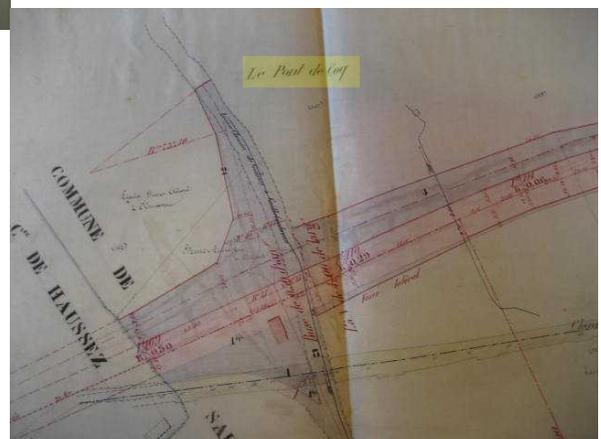


Fig. 43 : ADSM 5 SP 2826 Plan parcellaire des terrains à acquérir pour l'établissement de la ligne de chemin de fer - 1868

e) 1870 – 2011 : de la ligne de chemin de fer au chemin vicinal, l'abandon du chemin et du Pont de Coq (1870 – 2011)

La seconde moitié du XIX^{ème} siècle fait l'objet d'une importante politique d'aménagement du territoire notamment par la création de nouveaux axes de circulation dus aux chemins de fer. Après la création de la ligne Paris-Dieppe par Rouen, un nouvel axe est envisagé au plus court en passant par Pontoise, Gisors, Gournay-en-Bray, Forges-les-Eaux et enfin Dieppe.

Au Nord du Pont de Coq (ou Pont de Cey²⁴), juste à proximité de la route départementale 41, se développe cette ligne de chemin de fer actuellement désaffectée reliant Serqueux à Gournay-en-Bray. Elle fait suite au tronçon Gisors – Gournay-en-Bray, ouvert au public et au commerce le 18 juillet 1870.

Les plans de 1868 conservés aux archives départementales de la Seine-Maritime font clairement apparaître le tracé. Le plan de traversée de l'arrondissement de Neufchâtel-en-Bray²⁵ (Fig. 40) mais également le plan d'établissement des stations²⁶ (Fig. 41) ainsi que le profil de long de la ligne au droit de la station de Saumont-la-Poterie²⁷ (Fig. 42) montrent un cheminement précisément étudié, et des informations techniques de premier ordre (courbes de niveau, décaissement et remblaiements à exécuter).

Des aliénations de terrains sont envisagées. Le plan parcellaire des terrains à acquérir pour l'établissement de la ligne de chemin de fer de 1868²⁸ (Fig. 43) montre une volonté de travailler plus largement que sur la voie en tant que telle. Une partie du chemin allant vers le Pont de Coq (rampe de terre) est rachetée en vue d'être aménagée compte tenu des travaux envisagés. A noter, au Nord, un chemin clairement indiqué devant relier le hameau du Pont de Coq, abandonnant le tracé plus au Nord qui devait faire un détour plus important. Ce chemin permettait de relier Haussez à Saumont.

Par décision ministérielle en date des 22 août et 3 septembre 1868, un plan définitif du tracé est arrêté et dessiné en 1869²⁹ (Fig. 44).



Fig. 44 : ADSM 5 SP 2826 Plan général de 1869

24 Cey serait selon d'anciens brayons, le mot « coq » dans le patois local. Nous pouvons donc envisager qu'une enquête sur le terrain ait été effectuée et que selon le parlé local une retranscription ait été effectuée. Il est également tout à fait envisageable que nous soyons face à une erreur de lecture, le mot « Coq » pouvant se lire « Cey » s'il est mal écrit.

25 ADSM 5 SP 2831 Plan de traversée de l'arrondissement de Neufchâtel-en-Bray - 1868

26 ADSM 5 SP 2831 Plan d'établissement des stations - 1868

27 ADSM 5 SP 2831 Profil de long de chemin de fer à la station de Saumont - 1868

28 ADSM 5 SP 2826 Plan parcellaire des terrains à acquérir pour l'établissement de la ligne de chemin de fer - 1868

29 ADSM 5 SP 2826 Plan général de 1869 - Projet approuvé par décision ministérielle du 22 Août et 3 Sept 1868 - Échelle 1.1000

C'est ce tracé qui sera mis en œuvre avec :

- La création d'un passage à niveau de 4 m au droit du chemin allant de Gaillefontaine à Gournay-en-Bray,
- La reprise d'un ru par une buse de 0,50 de diamètre,
- la création de la gare de Saumont-la-Poterie à l'Ouest de cet axe.

La gare est créée ex-nihilo en fond de vallée de l'Epte. Aucune route, voie ne dessert alors ce futur point névralgique de la vallée de l'Epte. Le plan général de 1869 indique pour la première fois un « *chemin projeté* » au Sud de la future gare. La route départementale 41 est en gestation. Le tracé ne fait que rejoindre le chemin de Gaillefontaine à Gournay-en-Bray et crée ainsi un carrefour avec l'axe oriental visible dès 1825 sur les plans napoléoniens.

La guerre de 1870 compromet très vite la réalisation des travaux sur le tronçon de Gournay-en-Bray – Serqueux. Il faut attendre 1871, pour que les terrassements reprennent. L'ouverture au public et au commerce sera effective le 20 août 1872. Outre la desserte de Gournay-en-Bray, cette voie permet la jonction avec la ligne transversale Amiens - Rouen à Serqueux, peu après Forges-les-Eaux. La ligne atteint enfin Dieppe le 23 décembre 1873. Les 168 kms du parcours total sont accomplis en 5 h 30 en moyenne depuis Paris.



Fig. 45 : La gare de Saumont-la-Poterie depuis l'Ouest- Extrait de www.delcampe.net

L'implantation de la gare va complètement modifier le réseau routier environnant. On assiste ainsi à la création ou aménagement de plusieurs voies et l'abandon du tracé historique de la route de Gournay-en-Bray à Gaillefontaine. Les plans de synthèse de l'évolution des routes du moyen age à nos jours (**Fig. 46**) apportent les éléments suivants :

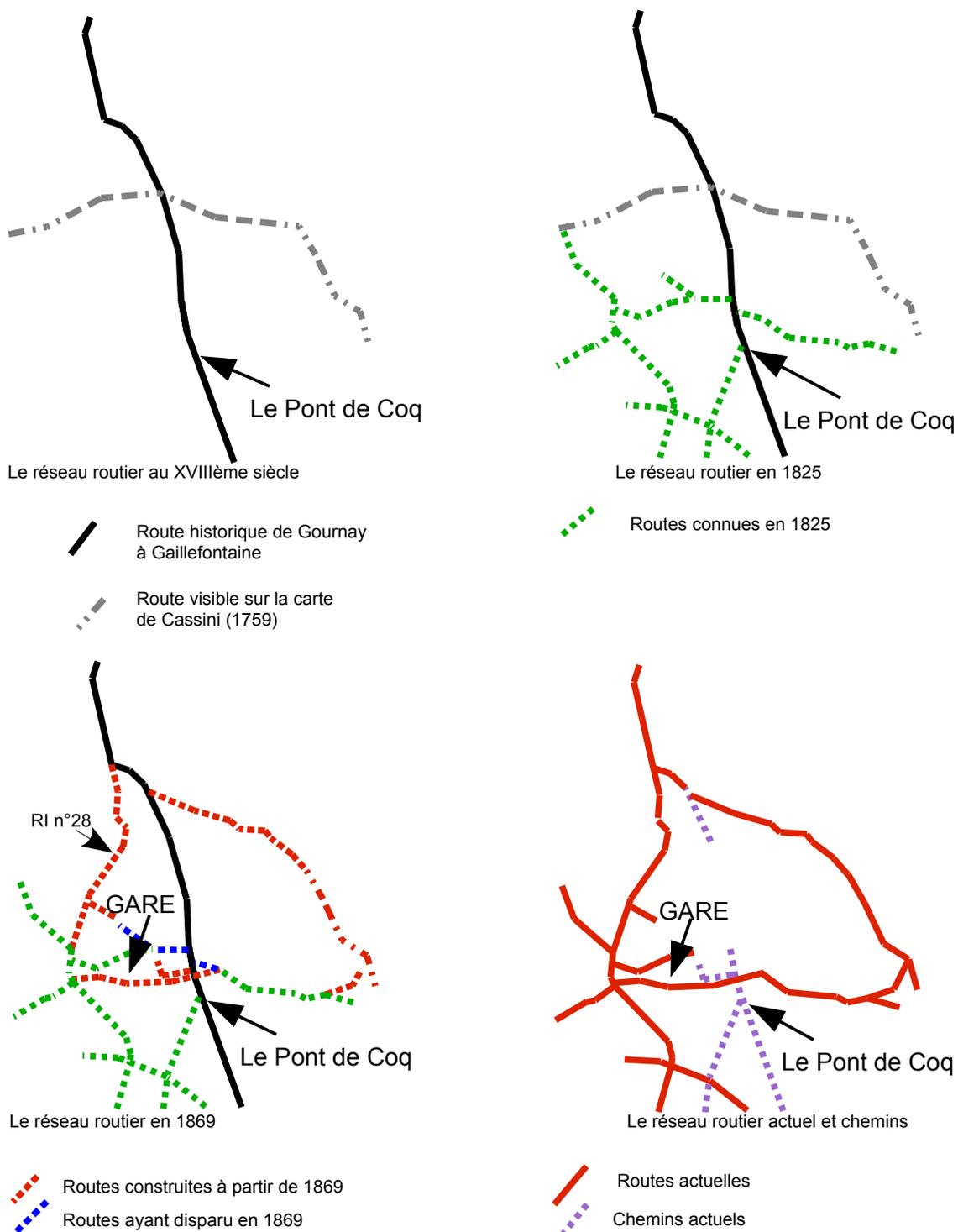


Fig. 46 : Plans de synthèse de l'évolution des routes autour du pont de coq du moyen age à nos jours

- A l'Ouest, la Route Départementale 156³⁰ (ancienne Route Impériale n°28 de Gaillefontaine à la Route Impériale n°15) est créée depuis le chemin historique au

Nord, à proximité d'Abancourt au carrefour avec l'actuelle route départementale 61. La chaussée part plein Sud vers un ouvrage d'art qui existait dès 1832 permettant de passer l'Epte : le Pont de Viogne. Cette route reprend le parcellaire structuré visible sur la carte de l'État Major (**Fig. 39**).

- Au Sud, la Route Départementale 41 est créée en vue de desservir la gare. Elle franchit le chemin historique où un passage à niveau est créé pour permettre le passage vers le hameau du Pont de Coq. Au delà du chemin du Pont de Coq, la route rejoint l'ancienne voie visible dès 1825 desservant un hameau. Cette route sera ensuite prolongée jusqu'à Haussez.
- A l'Est, la route départementale 120 est créée depuis le chemin historique pour rejoindre la ville d'Haussez. Elle rejoint plus loin l'axe transversal Est/Ouest visible sur la carte de Cassini qui sera définitivement abandonné.

L'axe historique Nord-Sud est donc abandonné au profit d'un aménagement depuis le Nord en triangle, plaçant la gare et la Route Départementale 41 sur la base du triangle. La section du chemin historique situé au Nord ne sert plus que pour desservir « Les Frévents ». Au delà, le chemin disparaît. Au Sud, depuis le CD 41 vers le Pont de Coq, l'axe reste en circulation pour notamment permettre aux habitants de Ménerval d'accéder à la gare nouvellement construite.

La route ancienne de Gournay-en-Bray à Gaillefontaine n'est plus secondaire et devient chemin vicinal jusqu'à sa disparition sur certaines sections. Le Pont de Coq n'est plus utilisé qu'en voie de desserte et d'accès pour les prairies environnantes.

En 1881, plusieurs parcelles ou terres n'ayant plus d'usage appelées « lacunes » sont aliénées. Le plan d'assemblage de 1886³¹ (**Fig. 47**) aliénant « des chemins inutiles et des terrains vagues sur la commune de Saumont la Poterie » en localise deux :

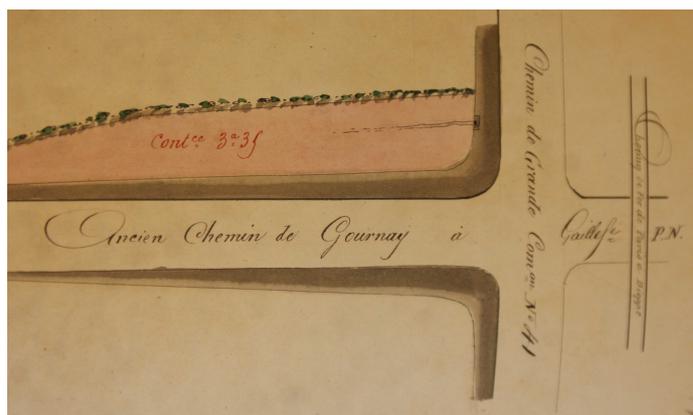


Fig. 47 : ADSM 3 OP 1315 : Plan d'assemblage. Aliénation des « chemins inutiles et des terrains vagues sur la commune de Saumont la Poterie » -1886

- La première aliénation³² (**Fig. 48**) concerne la bande H. Il s'agit d'une bande de terre perpendiculaire à la route départementale 41 suivant le chemin historique de

31 ADSM 3 OP 1315 : Plan d'assemblage. Aliénation des « chemins inutiles et des terrains vagues sur la commune de Saumont la Poterie » -1886

32 ADSM 3 OP 1315 : aliénation d'une lacune de l'ancien chemin n°10 de Gournay-en-Bray à Gaillefontaine – 1881

Gaillefontaine à Gournay-en-Bray. La finalité est de récupérer le ru qui vient du coteau voisin passant sous la ligne de chemin de fer et la route. Dès 1869 (**Fig. 44**) ce ru était signalé avec la nécessité de mettre en place une buse. Cette lacune est encore bien visible de nos jours et reste particulièrement nécessaire lors des fortes pluies.



Fig. 49 : ADSM 3OP1315 : Aliénation d'une lacune du chemin rural n°2 d'Haussez à Saumont la Poterie -1881.

- La seconde aliénation³³ (**Fig. 49**), indiquée en G sur le plan de 1886, constitue l'ancien chemin desservant le hameau situé sur la commune d'Haussez devenu inutile et inaccessible du fait du passage de la voie de chemin de fer. « *L'ancien chemin de Saumont à Haussez* », a existé entre 1832 et 1868.

En 1938, un autorail direct reliait Dieppe à Paris par cette ligne en 1 h 47 (contre environ 2 h 10 en 2009 par l'itinéraire de Rouen !). Pendant des décennies, la ligne a vu passer de grands express en correspondance à Dieppe avec les navires à destination de la Grande-Bretagne. Toutefois, surtout après 1967 et l'électrification de la ligne Paris - Rouen - Le Havre, ce trafic sera progressivement détourné par Rouen, jusqu'à l'abandon de la ligne dans les dernières décennies du XXème siècle.

Le XXème siècle est une phase de délaissement pour le Pont de Coq et son chemin. Même si la route de la mer continue à être utilisée pour desservir les prairies environnantes, il faudra attendre l'intervention de l'association « Les randonneurs de Ménerval » pour permettre au chemin du Pont de Coq de retrouver son tracé originel après un débroussaillage.

Cette redécouverte et l'entretien des chemins a permis de sensibiliser les deux municipalités et ainsi de générer la création de chemins de randonnées dans les années 2000 avec le soutien du Syndicat Mixte d'Aménagement et de Développement (SMAD) du Pays de Bray. Forts de cette dynamique, M. Bance, Maire de Saumont-la-Poterie et M. Brianchon, Maire de Ménerval vont saisir le Service Départemental de l'Architecture et du

33 ADSM 3OP1315 : Aliénation d'une lacune du chemin rural n°2 d'Haussez à Saumont la Poterie -1881.

I.1.3. Le chemin du Pont de Coq, un axe militaire, politique, économique ?

a) Introduction

L'importance du Pont de Coq et de son chemin ont pu être démontrée localement. Le tracé « rectiligne » du chemin étudié plus précisément entre Gournay-en-Bray et Gaillefontaine se retrouve tout au long du Pays de Bray, vers Neufchâtel puis Dieppe mais également sur le territoire du Petit Caux, d'entre Bray et Picardie vers Le Tréport. Au Sud, ce chemin se lit très bien dans le paysage, vers Gisors, Pontoise et puis Paris. La capitale de la France, du royaume, est ainsi reliée à la mer, à Dieppe qui constitue le port le plus proche. Le Pont de Coq semble constituer donc avant 1738 le passage obligé de l'Epte sur la route de Paris à Dieppe. Était-ce un axe politique, militaire ou commercial ou les trois à la fois ?

A la fin du XVI^{ème} et au début du XVII^{ème} siècle, la Normandie connaît des événements politiques et religieux d'importance nationale. A ce titre, la situation stratégique de certaines villes, comme celle de Dieppe, va nécessiter de la part du pouvoir royal une attention particulière. Lors de la conquête de son royaume en 1589-90, Henri IV utilise Dieppe comme liaison avec l'Angleterre qui le soutient en tant que puissance protestante, et comme base d'opération terrestre vers Paris. Lors de la bataille d'Arques en septembre 1589 (**Fig. 52**), c'est de Dieppe que viennent en renfort d'Angleterre, plusieurs milliers de soldats qui seront décisifs dans la bataille. Dieppe reste ville et forteresse royale pendant tout le XVII^e siècle³⁴. Le château médiéval est remplacé par une véritable citadelle³⁵ avec la construction d'un logement pour le gouverneur et différents casernements de troupes (semble-t-il deux compagnies d'infanterie, donc des troupes terrestres, soit peut-être environ 200 hommes).



Fig.52 : Jacobeus Bunel – Henri IV à la bataille d'Arques - Premier quart du XVII^e siècle - Huile sur bois Extrait de <http://www.musee-chateau-pau.fr>

34 WIKIPEDIA sur « Dieppe » et « Bataille d'Arques » : 1589 : Le gouverneur de Dieppe, Aymar de Chaste, de la Maison de Clermont-Tonnerre, est un fidèle d'Henri IV. Son appui lui permet, alors que le roi obtient peu de ralliements à son avènement, d'avoir un point d'appui sûr et un port où débarquer les renforts venus d'Angleterre, ce qui permet la victoire d'Arques en septembre. Lors de la bataille d'Arques en septembre 1589 le salut d'Henri IV vient de la mer le 23 septembre 1589 ; en effet, 50 Anglais, puis 1 200 Écossais et, enfin, 4 000 soldats britanniques envoyés par Élisabeth Ire débarquent d'Angleterre par vagues en moins de 3 jours pour prêter main forte au nouveau roi de France. Devant cette situation, le duc de Mayenne préfère abandonner, et Henri IV sort vainqueur de cette première confrontation.

35 C. Corvisier, *Château de Dieppe : étude experte d'histoire architecturale et d'archéologie : les ouvrages de défense postérieurs à l'introduction de l'artillerie*, 2004, CRMH Haute-Normandie, p.19-20.

Un système fiable de circulation entre Dieppe et la capitale s'impose donc. Or selon Georges Livet « *le véritable et le plus puissant utilisateur de la route royale dès le XVI^e siècle, c'est la troupe qui sans cesse parcourt le pays* »³⁶. Il remarque que ce n'est nullement un hasard si vers 1600 Sully est en même temps Grand Voyer de France et Grand Maître de l'Artillerie, car c'est bien l'état de la route, et donc des franchissements des cours d'eau « *qui conditionne l'efficacité et la vitesse du déplacement* » .

De ce fait, le Pont de Coq pouvait présenter un intérêt stratégique correspondant au soin avec lequel il a été construit, soin qui ne pouvait émaner que d'une autorité royale. Ce d'autant (en supposant une construction antérieure à 1650) que la frontière du Nord-Est (Artois essentiellement) n'est acquise qu'après 1659 (traité des Pyrénées) et donc que la route de Flandres reste très exposée (en témoigne l'arrivée des troupes espagnoles jusqu'à Corbie puis Roye en 1636). L'argument peut cependant être retourné en faveur du maintien de ponts en bois, comme le fait Boulainvilliers vers 1730 lorsqu'il commente les rapports de l'intendant de Picardie des années 1690-1700 : il attribue (de façon sérieuse ou ironique ?) la mauvaise qualité des ponts de Picardie, réalisés en bois, à la nécessité de pouvoir les détruire facilement en cas d'invasion³⁷.

On ne peut également exclure une relation entre la construction du pont et les voyages royaux, c'est à dire le souverain et ses proches. Nous savons que Louis XIII, la Reine, le Cardinal de Richelieu et une partie de la cour vinrent « *prendre les eaux* » à Forges du 21 juin au 13 juillet 1632³⁸. D'autres personnalités de la cour y vinrent sous Louis XIV. Il est possible que la venue de la Cour se soit accompagnée ou précédée de réalisations d'infrastructures routières.

Dernière utilité, un axe commercial, économique permettant la circulation de denrées fraîches (poissons, bétail, fromages, beurre, vins...) et sèches (grains, bois...). La Normandie, au XVII^e siècle, constitue un des premiers greniers, une des premières régions productrices de denrées pour la capitale qu'il convenait de transporter régulièrement et sur des axes fiables. Plusieurs « postes » jalonnent le territoire dont celles de Gournay-en-Bray et de Forges-les-eaux. Au XVII^e siècle, la ville de Gaillefontaine, située au Nord du Pont de Coq, constitue le relais privilégié après Gournay. A la sortie de Gaillefontaine, au Nord, un chemin (actuellement de randonnée) est encore dénommé « le chemin du Chasse-Marée ». Nous reprendrons également en toponymie le chemin situé juste au Sud du Pont de Coq dénommé « la route de la Mer » et plus loin « le chemin des morues ».

Toutes ces appellations ne sont que le souvenir d'un chemin commercial important du Pays de Bray, de la route du Chasse-Marée dont Flaubert se fait l'écho dans Mme Bovary :

« La nuit quand les mareyeurs dans leurs charrettes, passaient sous ses fenêtres en chantant « La Marjolaine », elle s'éveillait et écoutant le bruit des roues ferrées qui, à la sortie du pays s'amortissait vite sur la terre :

– Ils y seront demain ! Se disait-elle.

Et elle les suivait dans sa pensée, montant et descendant les côtes, traversant les villages, filant sur la grande route à la clarté des étoiles. Au bout d'une distance indéterminée, il se trouvait toujours une place confuse où expirait son rêve. »

36 G. Livet « La route royale du X^e au XVIII^e siècle », dans *Colloque la Route de France*, 1959, p. 70-71.

37 Comte H. Boulainvilliers, *État de la France (...) extrait des mémoires dressés par les intendants du royaume par ordre du roi Louis XIV (...)*, tome III, Londres, 1752 p 54-55.

38 Decorde (Abbé J-E), *Essai historique et archéologique sur le canton de Forges-Les-Eaux*, 1856, reprint ed. Gérard Montfort, p. 96-99.

b) Les Chasse-Marée, définition et importance sur le territoire normand

Dès le Moyen Age, l'utilité sociale des pêcheurs est essentielle. La société toute entière a besoin d'eux, les seigneurs et les ecclésiastiques pour les revenus et les services qu'ils en attendent, les rois pour la défense de leurs rivages et les bourgeois pour le commerce des produits de la mer.

Sans la pêche, l'Église ne peut également obtenir le respect des jeûnes, des abstinences et du carême prescrits plus de cent jours par an. Le négoce du poisson et son transport sur l'ensemble du royaume de France deviennent donc une nécessité et plus particulièrement dans le Nord-Ouest de la France pour alimenter la capitale, Paris.

La première mention de « *voituriers de poisson de mer* » ou « *chasse-marée* » ou « *marchands de pescaille de mer* » remonte selon M. Miellot³⁹ à 1254 dans une ordonnance de Saint-Louis. Les seules représentations iconographiques que nous possédions de cette époque relèvent de l'art du vitrail (**Fig. 53 et 54**). Les vitraux des cathédrales de Rouen et de Chartres représentant la corporation des mareyeurs (entre 1205 et 1230) montrent l'importance de ce métier mais également la richesse de la corporation capable d'offrir des vitraux à la gloire de Dieu.



Fig. 53 : Cathédrale de Chartres – Choeur – Déambulatoire Sud – Vitrail des vies de Saint-Antoine et de Saint-Paul Ermite – Vers 1215

Le transport est périlleux, car les grands chemins sont peu sûrs. Cet état d'insécurité joint aux nombreux octrois et droits abusifs incitent les rois à réglementer l'achat, la vente et le transport du poisson frais, salé, saumuré ou boucané. Ainsi, les grandes villes comme Rouen et Paris reçoivent quotidiennement cent à deux cents livres de poisson par jour et ce sont quelques 5000 charrettes qui entrent annuellement dans Paris.

Les attelages de Chasse-Marée quittent Dieppe vers 17 heures avant la fermeture des portes de la ville pour arriver aux Halles de Paris par le faubourg Poissonnière aux premières heures de la matinée.

³⁹ F. Miellot, Les chasse-marée et l'approvisionnement du Paris d'autrefois en poissons frais, Annuaire des cinq départements de la Normandie, publié par l'association normande, Caen-Rouen, 1933 - p. 26

Les représentations iconographiques du Chasse-Marée montrent pour les documents les plus anciens un transport avec chevaux, sans charrettes (**Fig. 55**).

La Normandie Illustrée en 1850 (**Fig. 56**) montre un attelage de quatre chevaux boulonnais attelés par paires et d'une charrette aux ridelles d'osier légèrement incurvées en forme de berceau, montée sur deux roues hautes et de larges jantes. Le cavalier arçonne l'un des chevaux. Les attelages pouvaient monter jusqu'à six chevaux comme le montre la représentation d'A. du Passage (**Fig. 57**).

Le poisson « *caqué ou sauri* » était préférablement transporté par la Seine jusqu'à la capitale et vendu à la Croix des halles, place assignée pour la vente du poisson de conserve. Le Chasse-Marée ne transportait que le poisson frais, vendu place des Grèves.

A vol d'oiseau, la mer se situe au plus proche de Paris à Dieppe et le Tréport. La distance entre Dieppe et Paris est de 31,91 lieues soit 149,3 km, celle du Tréport à Paris est de 32,22 lieues soit 150,75 km selon le référentiel suivant : 1 lieue = 4,678 km soit 2400 toises, mesures en vigueur entre 1737 et 1793.

Cette distance Dieppe-Paris est parcourue à près de 15 kilomètres/heure de moyenne. La route est ainsi exécutée dans un laps de temps très court : 12 heures au minimum, jusqu'à 24 heures suivant le moment de la pleine mer, celui de l'arrivée des bateaux pêcheurs, et le chemin usité. La vitesse relative avec laquelle se déplacent les Chasse-Marée est devenue proverbiale. La locution « *mener un train de chasse-marée* » l'a immortalisé.

On envisage entre 1780 et 1790 un projet de canal entre Dieppe et Paris⁴⁰ (**Fig. 33**) ce qui montre l'importance et la nécessité de cet axe. Il ne verra jamais le jour mais annonce

40 Archives Nationales NN42/81,3 Plan figuratif du canal de Paris projeté par J-P BRULLEE en passant par Gournay-en-Bray Dieppe – Vers 1780-1790

le déclin des Chasse-Marée. Le 29 juillet 1848, on inaugure la première ligne de chemin de fer, en 1853, il ne faut que 4 heures pour aller de Dieppe à Paris, le train de marée a détrôné le Chasse-Marée.

Le souvenir des Chasse-Marée (**Fig. 58**) est encore bien vivace dans les campagnes, tant cette route fut usitée mais également tout aussi brusquement abandonnée du fait de l'arrivée du chemin de fer.

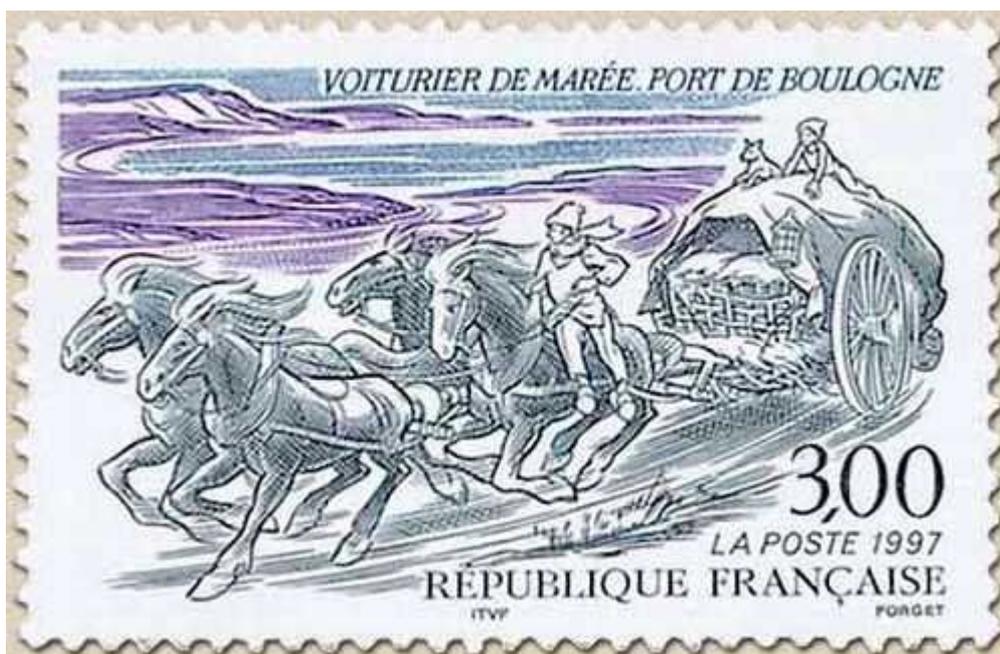


Fig. 58 : Timbre dessiné et gravé en taille-douce par Pierre Forget. Format horizontal 22 x 36. Vente anticipée à Boulogne sur Mer le 26 septembre 1997 et générale le 29 du même mois. Source: Collection philatélique de la Poste.

c) Les routes normandes du Chasse-Marée depuis Dieppe et le Tréport, un passage par le Pont de Coq ?

Selon M. Miellot⁴¹, « des quatre grandes routes dénommées successivement suivant les régimes, les routes royales, impériales ou nationales qui aboutissaient à Dieppe, celle de Paris fut la dernière construite. La première qui reliait Dieppe à Rouen, remonte au règne de Louis XIV (1638 - 1715). La route d'Eu (Le Tréport) fut quant à elle ouverte en 1775 ».

Mme Lucette Fontaine-Bayer a particulièrement étudié les routes du poisson de la Picardie qui faisaient jonctions avec celles de Normandie au niveau de Beauvais pour le Tréport. On constate également sur la carte de la généralité de Rouen⁴² de 1684 une route venant du Tréport qui passait par Aumale et rejoignait Gournay-en-Bray par le plateau Picard. Cette dernière constituait la route courte du Chasse-Marée depuis Le Tréport.

M. Miellot ainsi que M. Claude Rogère⁴³ repèrent deux routes principales du chasse-marée au départ de Dieppe, une courte de 35 lieues qui est directe et un trajet long de 40 lieues qui passe par Rouen.

Le trajet court de 35 lieues (163,73 kms), passe par les communes suivantes :

Dieppe – Rouxmesnil – Gruchet – Tourville – Aubermesnil – La Chaussée – Bosc Hulin – Sainte Foy – Pelletot – Saint-Hélier – Bellencombre – Saint-Saëns – Buchy – Sigy – Argueil – Fry – Gournay-en-Bray – Neufmarché qui marquait la moitié du parcours. Gisors, Chars, Marines, Cormeilles-en-Vexin, Génicourt ponctuèrent ensuite la route et ce jusqu'à Pontoise et plus loin jusqu'à Paris, rue des Poissonniers.

Le trajet long de 40 lieues (187,12 kms)

passe par :

Saint-Aubin-sur-Scie, Sauqueville, Calnon, Catteville, Bois l'Abbé, Omonville, Belmesnil, Biville la Baignarde, Tôtes, Val-Martin, Malaunay, Notre-Dame-de-Bondeville, Maromme, Rouen, Bourg-Baudouin, Fleury-sur-Andelle, Ecouis, Saint-Clair, Magny, Pontoise et plus loin Paris.

La carte représentant «La route de Paris à Londres par Dieppe et Calais »⁴⁴ (**Fig. 59**) du XVIIIème siècle confirme ce tracé qui reste privilégié par rapport au tracé court. On y distingue également la route menant au Tréport via Beaumont, Beauvais, Marseille, Blangis

41 F. Miellot, p. 31

42 Archives Nationales NN/21/1 « Carte de la généralité de Rouen divisée en ses élections, où l'on voit le fort et le faible des paroisses, avec plusieurs remarques curieuses et utiles soit pour les lieux où il y a quelque dignité, les charges de judicature, les bénéfices, et plusieurs observations qui n'avoient encore paru jusqu'à présent, par De la Motte, un des Échevins de la ville de Honfleur, 1684 ».

43 Claude Rogère, Sur une route d'autrefois : Le chasse-marée, voiturier de poisson de mer, Ed. Lecerf, 4 octobre 1974. M. Rogère reprend exactement les conclusions de M. Miellot.

44 Archives Nationales NN 47/31 « Route de Paris à Londres - L'indicateur Fidèle du voyageur François. Routes des provinces de Normandie, boulonois. Partie de la Flandres et Picardie, et route de Paris à Londres, savoir par Dieppe et Calais &c - Par Mr Michel Ingénieur - Géographe du Roy, à l'observatoire royal. A Paris, chez Sr Desnos ingénieur géographe pour les globes et sphères, rue St Jacques au Globe » – XVIIIème siècle.

et Gamaches.

En 1738, selon M. Rogère⁴⁵, le trajet court de Dieppe-Paris subit une importante modification : la création de la Route Royale qui au départ de Dieppe faisait désormais passer les Chasse-Marée par Bois-Robert, Grand-Torcy, Les Grandes Ventes, Pommeréval, Les Hayons, Sommerey, Forges-les-Eaux et Gournay-en-Bray (33,90 lieues soit 158,60 km). Cette nouvelle route permettait de réduire de près de 1,1 lieue la distance par rapport à l'ancien tracé.

Le plan schématique représentant les restitutions des chemins du Chasse Marée depuis Dieppe et Le Tréport (**Fig. 60**) montre que le Pont de Coq ne se situe pas sur les axes privilégiés. Pourtant, à la lecture des paysages et des cartes, on peut remarquer les tracés suivants :

- la route de la vallée de la Béthune : depuis Dieppe, on voit sur le plan de 1684 une route qui longe la vallée de la Béthune jusqu'à Neufchâtel en Bray, qui continue vers Bouelles, Nesle Hodeng, Beaussault puis Gaillefontaine. La route prend ensuite la route de Gaillefontaine à Gournay-en-Bray en passant sur le Pont de Coq puis rejoint plus loin, Gisors, Pontoise et Paris. Cette route à l'identique de la Route Royale de Dieppe de 1738 fait près de 33,90 lieues. Avant 1738, elle constituait donc la route la plus courte, la plus rapide.
- Depuis le Tréport, une route passe également par Foucarmont et Neufchâtel pour rejoindre ensuite l'axe ci-dessus décrit. A noter sur la carte de 1684, un axe transversal important reliant Neufchâtel à Aumale, où la route courte peut également passer.

Ces deux chemins constituent donc avant 1738, les axes les plus courts pour aller à Paris depuis la mer. Tous deux passaient par le Pont de Coq.

Il est évident que les chemins des plateaux du petit Caux, d'entre Bray et Caux, d'entre Bray et Picardie ont toujours été privilégiés en période humide pour de simples raisons de praticabilité. Toutefois, on ne peut ignorer le chemin du Pont de Coq, chemin de fond de vallée qui ne pouvait être utilisé que dans des conditions climatiques favorables. Le temps gagné en distance (1 à 2 lieues pour Dieppe, 5 à 7 lieues pour le Tréport) ne devait en aucun cas être perdu pour se désenbourber. La création de la Route Royale en 1738 montre l'importance que l'on portait à cette voie courte, la nécessité de ravitailler Paris le plus rapidement possible.

L'hypothèse donc du chemin du Pont de Coq comme chemin le plus court avant 1738 est confortée. Son utilisation principale date même d'avant 1684.

Nous verrons plus loin que cette période correspond bien à la stylistique architecturale (voir chapitre I.2.1. Analogie avec d'autres ouvrages et essai de datation). Les reconnaissances effectuées sur les ponts se situant sur le trajet Gournay-en-Bray – Gaillefontaine n'ont malheureusement rien donné. L'ensemble de ces ouvrages, encore couramment utilisés ont tous fait l'objet de reconstruction aux XIX ou XXèmes siècles.

45 Claude Rogère, p. 47-48

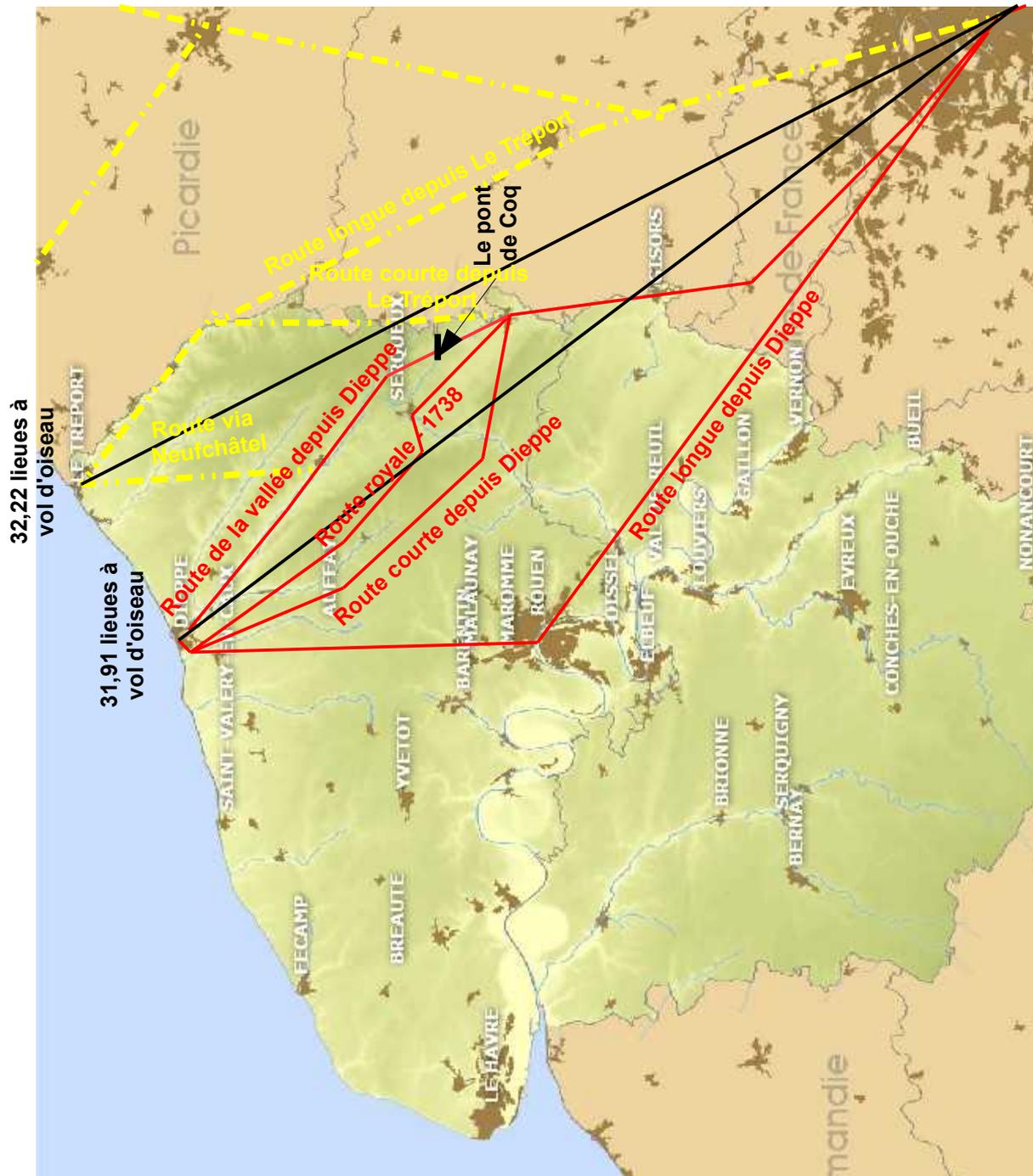


Fig. 60 : Essai de restitution des chemins du Chasse-Mariée depuis Dieppe et le Tréport

d) Les relais du Chasse-Marée

Sur la cartes au 1 : 25 000 actuelle (**Fig. 3**), la carte de Cassini (**Fig. 25**) et les cadastres napoléoniens de 1825-26 (**Fig. 34 à 37**), il est à noter des implantations éponymes à proximité du Pont de Coq :

- au Sud-Ouest, « Le Haut de Coq » situé sur la commune de Ménerval,
- au Nord-Ouest, le hameau « Le Pont de Coq » situé sur la commune de Saumont-la-Poterie (visible sur les cadastres napoléoniens mais absent de la carte de Cassini).

Ces appellations peuvent être mises en relation avec des relais afin de permettre aux convoyeurs de changer les attelages de chevaux.

Selon M. Miellot⁴⁶, les étapes des Chasse-Marée varient entre douze et seize kilomètres soit près de 3 lieues, ce qui porte à près de onze étapes le trajet entre Dieppe et Paris.

En prenant la route reconstituée entre Gaillefontaine et Gournay-en-Bray (**Annexe 13**), où l'on avait de manière certaine des relais, il se trouve que le Pont de Coq se situe quasiment à mi chemin entre ces deux villes et respectivement à douze kilomètres de Gaillefontaine et à quatorze kilomètres de Gournay-en-Bray. Il est donc fort à penser qu'un relais existait à proximité du pont.

Pour le mareyeur-transporteur, utiliser la route du Chasse-Marée sous-entend d'avoir un parc de chevaux particulièrement important. Par un rapide calcul, pour une voiture et un voyage avec un attelage de quatre chevaux, ce qui était la norme, le Chasse-Marée utilise 44 chevaux. Le nombre de bêtes est à multiplier en fonction du nombre de voitures utilisées. Nous arrivons ainsi à un parc d'animaux considérable, ce qui explique que les gros transporteurs peuvent posséder jusqu'à 300 et 400 bêtes qui galopent sur différentes routes du royaume. Ce capital « cheval » est donc particulièrement important mais également fragile. Il faut éviter les accidents et donc les chemins problématiques, tel celui du Pont de Coq en période humide.

Un relais n'est pas innocent dans le paysage. Il doit se situer à proximité du chemin, non loin d'un point d'eau, présenter des bâtiments pouvant recevoir les animaux, stocker leur nourriture, les soigner éventuellement (écuries, granges).

Aucun bâtiment ne semble subsister de cette époque passée dans les hameaux éponymes. Pour l'eau, reprendre l'emplacement de l'ancien gué et aménager une pente douce pour créer un abreuvoir s'avère une évidence.

46 F. Miellot, p.33

I.1.4. Une appellation liée à une légende. Le Pont de Coq, une construction diabolique ?

Comme de nombreux ponts en France⁴⁷, l'intervention du Diable dans la construction du Pont de Coq est à noter. Les légendes des Ponts du Diable proviennent selon Jean Mesqui⁴⁸ du caractère presque magique qu'acquiert le chantier de construction tant est grande la difficulté.

La base de la légende reprend systématiquement les étapes suivantes :

- Impossibilité pour le maître d'ouvrage ou le maître d'œuvre de construire le pont
- Survient alors le Diable sous une forme humaine qui propose alors de bâtir le pont en une nuit moyennant la remise de la première âme passant sur l'ouvrage.
- L'homme accepte, le pont se construit pendant la nuit et au matin le Diable attend avec impatience sa contrepartie.
- C'est alors que l'homme, malhonnête, envoie un quelconque animal, loup, chien, chat, coq au devant pour honorer le contrat.



L'appellation du Pont de Coq vient donc de cette légende dont on connaît plusieurs versions. La plus ancienne romancée et raffinée est celle rapportée par N-R Potin de La

⁴⁷ Pont d'Avignon par Bénézet en 1230 par exemple dans « Le Pont en France avant le temps des ingénieurs » – Jean Mesqui - 1986 – Ed. Picard

⁴⁸ Jean Mesqui – Pages 114 à 117.

Mairie (1844), qui s'inscrit dans un contexte local.

« Sur le territoire de Ménerval existe un pont qui sert de communication entre cette commune et le département de l'Oise. L'origine de ce pont, sur lequel on passe la rivière l'Epte, a quelque chose de merveilleux et a donné lieu à la légende que j'ai ainsi racontée il y a quelques années dans la gazette de Normandie et qui est bien connue dans le pays.

« Il y a bien longtemps de cela, un sire d'Héricourt était venu chasser dans la forêt de bray, vaste domaine des comtes de Gournay-en-Bray. La chasse avait été magnifique. Les échos avaient retenti toute la journée du son des cors, du hennissement des chevaux, de l'aboïement des chiens, et des cris de joie des chasseurs. Ce jour-là, il y avait eu de beaux coups d'épieu. Le gibier tombait dans tous les pièges qu'on lui avait tendus, il était forcé sur tous les points où il était poursuivi. Tout à coup, l'orage gronde, le tonnerre tombe sur de vieux chênes qu'il éclate, les éclairs enflamment l'horizon, et une pluie chargée de grêle tombe et redescend par torrents des côteaux ravinés dans la vallée trop étroite.

Le sire d'Héricourt veut retourner au château, où, à regret il a laissé le matin, endormie encore, sa jeune et belle épouse. En ce moment, la jalousie qui, habituellement déchire son cœur, revient plus terrible quand la chasse cesse avec ses joies, ses fatigues, ses craintes, ses espérances et ses triomphes. En vain on cherche à le retenir ; il reprend, tout pensif, le chemin de sa noble demeure.

Son esprit, vaguement inquiet, passe en revue les preux du voisinage qui ont éveillé les soupçons de sa jalouse tendresse, les ménestrels dont les chants ont fait sourire ou soupirer la châtelaine qui lui donne tant d'amour et de soucis. Il souffre mille tortures, imagine tout ce qu'une éternelle journée d'absence a pu causer de préjudices à ses droits et d'affront à son honneur craintif. Il est au supplice, il endure le martyre, il hâte, par la pensée, l'instant toujours retardé de son retour, quand, arrivé sur les bords de l'Epte, il trouva le ruisseau du matin devenu torrent. Il est impossible de passer ; son cheval qu'il excite, qu'il presse, recule devant le danger.

Ô ! cruelle journée ! Ô ! nuit plus cruelle encore ! Et demain, le torrent sera-t-il écoulé ? L'inondation aura-t-elle cessé ? Il n'ose rien espérer, il s'abandonne à tout craindre.

Le soir arrivait. La nuit tombait obscure, et couvrait de son ombre les marais, où se désespérait le malheureux sire d'Héricourt. Dans le lointain, il voit venir à lui ... Qui ? Est-ce une figure humaine, ou une apparition fantastique ? Il ne sait. Il tremble et prie en même temps . Il s'assure sur son cheval, et porte sa main gantée de fer sur ses armes. Enfin, ce qu'il avait vu auprès de lui, et une voix extraordinaire lui dit avec un accent épouvantable : « Chevalier, tu voudrais bien être sur la rive opposée de cette eau qui s'oppose à ton passage, n'est-ce-pas ?

– Oh ! Oui.

– Ton cœur n'est pas tranquille.

– Oh ! Non.

– Je sais ce qui te tourmente,

– C'est un supplice...

– Affreux !

– D'enfer !

– Que parles-tu d'enfer ? Eh bien, faisons un pacte. Demain matin aux premières lueurs du jour, un pont unira les deux rives de l'Epte, mais le premier qui y passera sera pour moi, le veux-tu ?

– Oui. »

Et les deux mains du chevalier et de l'inconnu s'unirent en signe du pacte qu'ils contractaient. Alors, une odeur de soufre se répandit dans l'atmosphère, et la figure qui avait parlé, après s'être contractée par un rire horrible, disparut comme une lumière de lampe qui s'éteint.

Le sire d'Héricourt chercha un gîte dans le voisinage, il trouva aisément ; il était connu dans la contrée. Du sommeil, il n'en eut pas de la nuit. Une agitation fiévreuse faisait bouillir son sang dans ses veines, son cœur soulevait sa poitrine oppressée, ses paupières brûlantes ne pouvaient se fermer, il appelait le jour trop lent à paraître ; et, impatient, il était levé avant les premières lueurs du jour. Quand le jour parut, il était prêt, il avait remercié ses hôtes, leur avait dit adieu et son cheval n'attendait que le moment du départ.

La nuit, qui lui avait semblé longue, s'était passée sans pluie. Un vent assez vif avait aidé à l'écoulement des eaux, les marais étaient redevenus praticables, et, chose nouvelle, miraculeuse, inouïe, un pont s'élevait sur la rivière rentrée dans son lit.

Le sire d'Héricourt crut qu'il rêvait, car il aperçut sur le pont la même figure qu'il avait vu la veille au soir, et qui, en riant, lui faisait signe d'approcher.

L'odeur de soufre qu'avait respiré le sire d'Héricourt, le rendit méfiant sur le bâtisseur de pont, et il se souvint de ces paroles « le premier qui y passera sera pour moi ». Alors, on croyait à Dieu et au Diable, le sire d'Héricourt n'était pas un esprit fort, il fit signe de la croix, et, avisant là, tout près de lui, un coq qui saluait l'aurore de son chant matinal, il le prit, et le fit passer sur le pont en le chassant devant lui.

Qui fut bien penaud ? Ce fut le diable, car c'était lui ! Et il n'y avait, en effet, que lui qui put bâtir un pont en une nuit. Il fallut qu'il se contentât d'un coq, tandis qu'il avait convoité un beau chevalier. A peine eut-il saisi le coq qu'il disparut en grinçant des dents, et en faisant une grimace comme n'en a jamais fait une figure humaine. En même temps, l'odeur de soufre se manifesta de nouveau.

Le sire d'Héricourt l'échappait belle ! »

Ce pont prit alors le nom de Pont de Coq, pour conserver le souvenir de cette merveilleuse aventure. Il n'existe plus, comme vous pensez bien ; mais ceux qui l'ont remplacé ont tous gardé le nom qu'il avait porté.

Le sire d'Héricourt arriva chez lui de très bonne heure ; le pont-levis du château n'était pas encore abaissé. Il surprit tout le monde, jusqu'à son chapelain qui n'avait pas encore songé à dire la messe, à laquelle voulut assister le chevalier, en action de grâce de ce qu'il avait échappé aux ruses de Satan.

Comme vous vous en doutez, il avait échappé aussi aux autres dangers qu'il avait tant redoutés, et il acquit la certitude que la veille, ni preux, ni ménestrels n'étaient venus visiter la jolie châtelaine d'Héricourt.⁴⁹ »

La seconde version nous est donnée par l'Abbé Decorde (1856), qui reprend la base de la légende sans l'inscrire dans un contexte local :

« Un habitant du pays désirait établir là un pont ; mais ses ressources ne lui permettaient point de réaliser son projet. Un jour qu'il examinait la place pour la vingtième fois, le diable lui apparut et lui proposa d'exécuter le travail en une seule nuit, pourvu que celui qui passerait le premier sur le pont devînt la propriété du bâtisseur. Le marché fut conclu et, la nuit suivante, Satan se mit à l'œuvre. Quand le propriétaire du terrain où s'exécutait le travail entendit le bruit que faisaient les ouvriers du diable, il regretta l'engagement qu'il avait pris.

49 N-R Potin de La Mairie – La légende du Pont de Coq – 1844 dans Bulletin municipal n°4 de la commune de Ménerval – Janvier 2010. Dir. Patrick Brianchon

Heureusement une bonne pensée lui vint en entendant le chant de son coq qui annonçait l'arrivée du jour. En ce moment, le travail touchait à sa fin ; notre homme courut au poulailler, s'empara du coq et le lança sur le pont qui venait d'être construit, en disant : « Satan, voilà ta récompense ! » Le diable emporta l'oiseau de Mars en grinçant des dents, et depuis ce temps le pont est appelé le Pont-du-Coq. »⁵⁰

La diffusion du thème des ponts du diable selon Jean Mesqui, s'étend à toute l'Europe et reste à mettre en relation avec les qualités architecturales et techniques des dits ouvrages. L'imaginaire populaire considère comme magiques ces constructions, comme une victoire sur les éléments et en attribue le mérite à des forces occultes.

Le pont impressionne, étonne, au point que l'on ne peut croire, a posteriori, qu'il ait été édifié par l'homme seul.

Il est vrai que la construction d'un édicule tel que celui du Pont de Coq nécessite un grand savoir faire, une technique maîtrisée relevant de l'ingénierie.

50 Abbé Decorde - Essai historique et archéologique sur le canton de Forges-les-Eaux – 1856

Conclusion

Cette étude analytique croisant archives, documents techniques, photos aériennes et lecture du paysage permet d'appréhender le passage de L'Epte sur les paroisses de Saumont-la-Poterie et de Ménerval et de replacer le Pont de Coq dans un contexte de politique publique d'aménagement du territoire.

Construit à proximité d'un passage à gué, puis d'un pont en bois, le Pont de Coq semble avoir été édifié dans le premier quart du XVIIème siècle (1620-1640) sur un axe stratégique, politique, militaire et commercial. Situé dans un milieu contraignant où l'eau est constamment présente, les architectes ou ingénieurs ayant présidé à la construction du pont ont su lire le paysage brayon afin de trouver cet emplacement mais également adopter des dispositions constructives de qualité, notamment au niveau des rampes de terre, remblais rapportés et sur les éléments structurants du pont, afin de permettre le passage de la vallée en toute sécurité et en toutes conditions.

Axe structurant au XVIIème siècle et dans le premier quart du XVIIIème siècle, il devient secondaire à partir de la création de la Route Royale entre Forges-les-Eaux et Gournay-en-Bray en 1738.

Il faut attendre la création de la ligne de chemin de fer pour voir tomber en désuétude le pont et son chemin, par une nouvelle circulation des personnes s'organisant autour de la gare de Saumont-la-Poterie et de son nouvel ouvrage d'art, le pont de Viogne. Les charrettes de marées, les chasse marée n'ont plus lieu d'être, remplacés par les trains de marée.

Paradoxalement, c'est aussi grâce à l'implantation de la gare à l'Ouest du chemin historique que le Pont de Coq nous est parvenu. En effet, une implantation de la gare à l'Est du Pont de Coq aurait généré le maintien depuis le Nord du chemin et non pas la création de la route impériale n°28. Le chemin serait devenu route, le Pont de Coq aurait été reconstruit.