

L'ÉCHO DE ROUEN

DÉPOT LÉGA
N° 1393
Année 1899

ET ROUEN-ARTISTE

Journal Littéraire, Théâtral, Musical et Artistique, hebdomadaire illustré.

ADMINISTRATION : 5, rue des Basnages. — RÉDACTION : 2, rue Grand-Pont et place des Arts.

ABONNEMENTS :
Un an 6 fr. »
Six mois 3 50

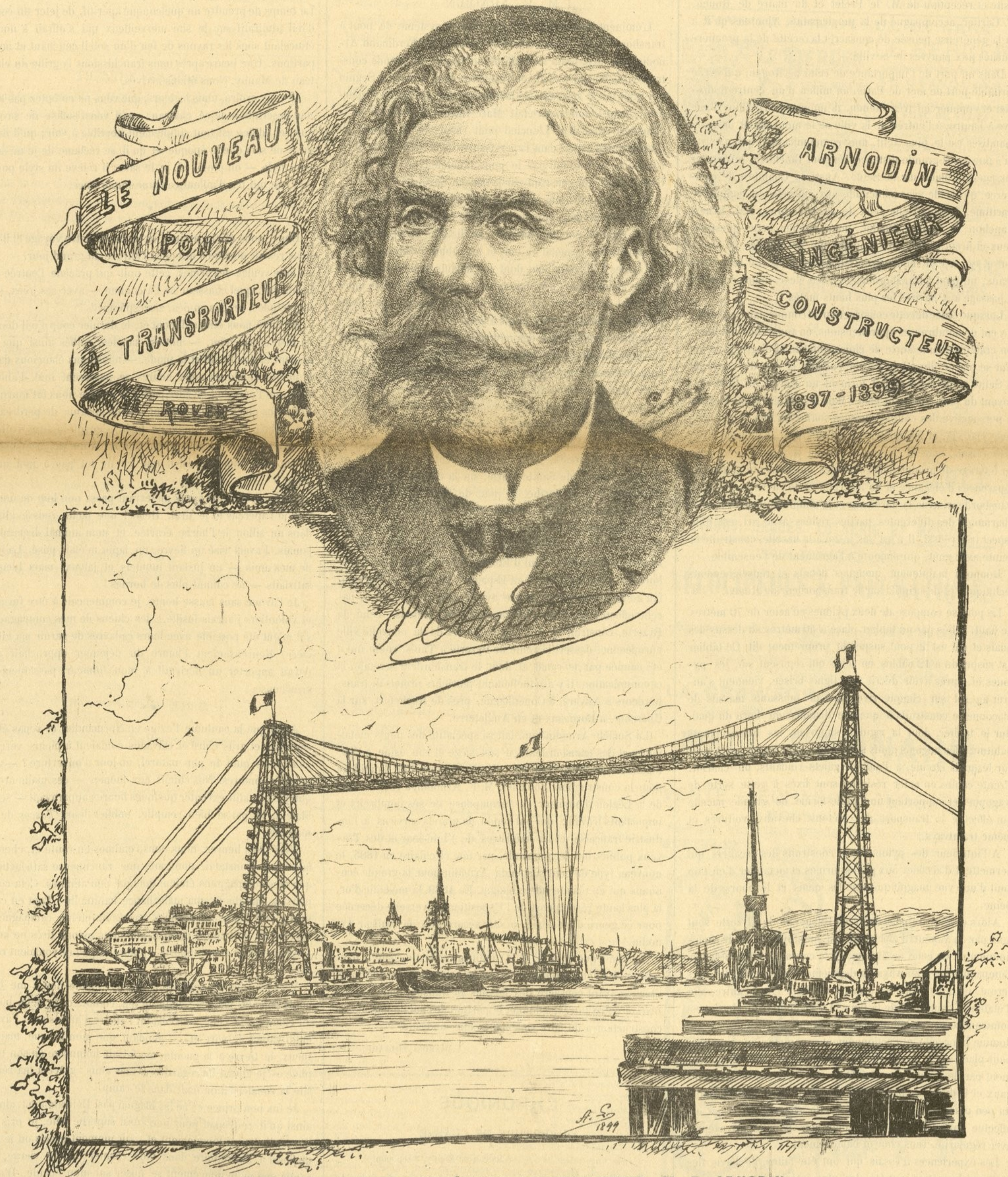
DÉPOT CENTRAL : BAMIÈRE et GERMAIN, 90, rue des Carmes, Rouen

Vente dans les Kiosques, aux Théâtres,
chez les Débitants de Tabac, Libraires et Marchands de Journaux.

PUBLICITÉ :

Réclames 1 fr. » la ligne.
Annonces 0 fr. 50 la ligne.

Les Annonces sont reçues au bureau du Journal et à l'Agence Havas, 8, place de la Bourse, Paris.



LE TRANSBORDEUR ET L'INGÉNIEUR-CONSTRUCTEUR, M. F. ARNODIN

Composition de M. A. LE ROY,

d'après des photographies de M. R. REINVILLIER.

LE TRANSBORDEUR

La ville de Rouen aura eu l'honneur d'inaugurer le premier pont à transbordeur construit en France. Jusqu'ici Bilbao, en Espagne, et Byzerte, en Tunisie, avaient le monopole de ce système de communication pratique et rapide appelé à un grand avenir. Aussi, est-ce un événement considérable que la mise en service de cet ouvrage hardi et colossal livré à la circulation en moins de deux ans. Dès l'abord, on avait parlé d'une inauguration grandiose avec déplacement de ministre et même du président de la République, mais les événements de ces derniers temps sont venus mettre obstacle à ces beaux projets. On attendra donc des jours plus apaisés pour procéder à une fête de ce genre. En attendant, l'ingénieur constructeur, M. Arnodin, qui recherche peu le bruit et la réclame, a voulu faire profiter de suite le commerce et la ville de son utile entreprise et l'ouverture se fait dès cette semaine après visite et réception de M. le Préfet et du maire de Rouen, M. Cartier, accompagné de la municipalité. Ajoutons qu'il a eu la généreuse pensée de consacrer la recette de la première journée aux pauvres de la ville.

Dans un port de l'importance de celui de Rouen, qui est le véritable port de mer de Paris, au milieu d'un centre industriel et commercial très étendu, il importait d'établir d'une rive à l'autre, à l'entrée de la ville où le mouvement de marchandises est le plus actif, une communication qui n'existe qu'à une assez grande distance, au pont Boieldieu, le dernier passage fixe établi sur la Seine. Aussi, la Chambre de commerce, qui veille avec sollicitude aux intérêts du commerce maritime, délégua-t-elle deux de ses membres, MM. Ernest Manchon et Gaston Boulet, pour étudier cette question. Ceux-ci firent appel à M. Arnodin qui se chargea de construire, en face le boulevard Cauchoise et la rue Jean-Rondeaux, un pont à transbordement assez élevé pour permettre le passage aux navires les plus hauts mâts.

Lorsque l'idée de cette construction fut connue dans le public, il y eut de nombreuses appréhensions, en apparence justifiées. On craignit qu'une sorte de cloison lourde et disgracieuse ne vint se placer devant la vue et enlaidir la vue du cours de la Seine et des coteaux qui forment un rideau de fond verdoyant du plus charmant effet. Mais il n'en est rien. Certes, la perspective des collines boisées souffre un peu de cet obstacle placé là, et les poètes et artistes s'en plaindront avec juste raison; mais M. Arnodin a résolu ce problème de faire un ouvrage de proportions colossales qui présente toutes les apparences d'élégance et de légèreté, et de l'avis unanime, le transbordeur, avec la hardiesse et la simplicité de ses lignes, l'harmonie des différentes parties reliées avec art, est d'un aspect très réussi. Il n'est pas jusqu'à la nacelle, construite et peinte avec goût, qui n'ajoute à l'agrément de l'ensemble.

Donnons maintenant quelques détails et renseignements techniques et descriptifs sur le transbordeur de Rouen.

Le pont se compose de deux pylones en acier de 70 mètres de haut, reliés par un tablier placé à 50 mètres au dessus des quais et qui est le pont suspendu proprement dit. Ce tablier est suspendu à 12 câbles en acier qui reposent sur les pylones et, après avoir décrit une ligne brisée, viennent s'ancre au sol sur chaque rive dans de puissants massifs de maçonnerie construits à quelque distance du bord du quai. Sur le tablier, dont la rigidité supprime les balancements habituels des anciens ponts suspendus, sont fixés quatre rails sur lesquels circule, à l'aide de galets roulants, un chariot. Trente câbles en acier résistant sont fixés à cette sorte de wagonnet et supportent une plate-forme ou grande nacelle qui effectue le transport des piétons, chevaux, voitures et même tramways.

A l'intérieur des pylones sont construits des escaliers qui permettent d'accéder aux plates-formes et au tablier d'où l'on jouit d'une vue magnifique sur les quais et le cours de la Seine.

Alors que les transbordeurs de Bilbao et de Byzerte sont mus par la vapeur, l'électricité est employée pour le fonctionnement de celui de Rouen, et le courant est fourni par la Compagnie des tramways du deuxième réseau dont les cars seront, en compensation, transportés d'une rive à l'autre, afin d'établir la continuité de la ligne. La manœuvre du chariot est commandée par un pilote placé dans une petite tourelle qui domine la nacelle, et l'actionnement se communique à un tambour placé sur la passerelle du transbordeur, mis en mouvement par deux dynamos. La force employée est de dix chevaux et la durée du passage est d'environ une minute, mais, un peu plus tard, on accélérera cette vitesse. Le trajet est effectué dans les meilleures conditions pour les voyageurs, avec régularité, sans choc ni balancement.

Les expériences d'essais qui ont été faites, de l'avis des hommes du métier, ont été des plus intéressantes, car elles n'avaient pas encore été tentées nulle part, et l'on est arrivé à faire supporter à la nacelle un poids de 401,000 kilogrammes.

Voilà une épreuve probante et qui doit mettre à l'abri de tout danger.

La nacelle, confortablement aménagée, est divisée en deux classes : les cabines des premières, décorées de peintures allégoriques, meublées de canapés et ornées de glaces; celles des secondes, peintes également et couvertes avec du tectonium, le tout éclairé par des lampes électriques.

Sur le quai est installé un joli kiosque pour la vente des jetons de passage en zinc émaillé, différant de forme suivant les prix. Ils sont vendus également dans les kiosques et les bureaux de tabac.

Nous ne terminerons pas sans rendre hommage à tous ceux qui ont contribué à mener à bonne fin cette entreprise, qui témoigne d'un effort colossal et fait honneur à la Chambre de commerce pour son initiative, à M. Arnodin et à ses collaborateurs : ingénieurs, constructeurs, entrepreneurs et ouvriers, qui l'ont aidé dans sa tâche.

M. F. ARNODIN

L'éminent ingénieur, à qui l'on doit le système de pont à transbordeur que nous venons de décrire, M. Ferdinand Arnodin, est né à Lyon en 1845 d'une famille de grands constructeurs. Son père était contre-maître dans la maison Seguin qui avait fait sa spécialité de la construction des ponts suspendus et dont le fondateur était Marc Seguin, l'inventeur de la chaudière tubulaire. L'ancien pont suspendu de Rouen, si pittoresque d'aspect dans la perspective de la Seine et du port, remplacé aujourd'hui par le pont Boieldieu en face la rue Grand-Pont, fut construit par la maison Seguin.

M. F. Arnodin, qui vint plus tard, apporta de grands perfectionnements dans la construction de ces ponts en augmentant la rigidité, en supprimant les oscillations ou trépidations, en substituant le métal au bois et les câbles tordus alternatifs aux câbles à fils parallèles dont les défauts avaient contribué à faire abandonner l'usage des ponts suspendus. L'habile ingénieur est arrivé par ces améliorations à obtenir une fixité presque égale à celle des ponts à arcs.

La liste serait longue des ouvrages qui ont été construits par les soins de M. Arnodin. Nous citerons seulement : le pont de Beaucaire, le pont d'Avignon, le pont de la Voulte, sur le Rhône, le pont de Saint-Ippize, sur l'Allier, qui fut la première des applications du système Arnodin, le pont de Tonnay, dans la Charente, le pont de Saint-Nazaire, sur l'Isère, le pont Charles-Albert, entre Ancey et Genève, le plus élevé du monde, jeté sur un torrent à 145 mètres de hauteur, le pont de Sainte-Marie, sur la Garonne, le pont de Beaumont, sur la Sarthe, le pont de Saint-Claude, dans le Jura, le pont de l'Abîme, sur le Chéran, à 100 mètres d'élévation, le pont du Midi, sur la Saône, à Lyon. Mentionnons également la reconstruction de nombre de grands ponts de France, entre autres celui d'Elbeuf. Dans le système à transbordeur, celui de Bilbao, en Espagne, bâti sur le Nervion, fait communiquer Portugalète avec l'autre rive, mais sa nacelle effectue seulement le transport des piétons, celui de Byzerte, construit en 1897, aux portes de la nouvelle ville européenne, dessert la route de Byzerte à Tunis, route qui a été coupée par le canal et dont le transbordeur a rétabli la communication. Il y a actuellement plusieurs projets de transbordeurs à Anvers, à Copenhague, près de Rochefort, sur la Charente, à Bordeaux et en Angleterre.

La Société Arnodin, qui fait sa spécialité des ponts métalliques et des transbordeurs, a son siège et son usine à Châteauneuf-sur-Loire (Loiret), où est fabriqué tout l'outillage pour la construction. Son chef, M. F. Arnodin, a reçu la croix de la Légion d'honneur en récompense de ses nombreux et importants travaux, qui ont rendu de grands services à l'industrie française, et les ministres de l'Intérieur et des Travaux publics ont recommandé, par une circulaire en 1885, le nouveau type de pont suspendu Arnodin pour la grande économie qui en résulte sur le budget. En 1889, la médaille d'or, la plus haute récompense de l'Exposition universelle décernée pour ce genre d'industrie, a été accordée à la maison Arnodin.

Ajoutons que chez M. F. Arnodin la modestie égale le haut mérite. *L'Écho de Rouen*, qui est le seul parmi les journaux illustrés ayant consacré des dessins au transbordeur, l'illustration entre autres, à donner le portrait de l'habile ingénieur-constructeur a dû faire violence à cette modestie.

MARIUS DILLARD

CHRONIQUE

OUVERTURE DE CHASSE

(Château de Mauny, 8 septembre.)

Samedi soir, équipé ainsi qu'il convient à tout disciple de Saint-Hubert, je prenais le train à la gare d'Orléans et, en compagnie de trois amis je m'installais dans un modeste

wagon de deuxième classe. J'emportais un superbe fusil, acheté l'avant veille, quelques douzaines de cartouches et un carnier gigantesque... profond comme un goufre.

A peine avions-nous franchi les portes de la gare que déjà je songeais aux hécatombes prochaines : perdrix, cailles, lièvres, tout cela, en mon esprit, dansait une ronde infernale et je commençais à considérer d'un œil quelque peu méprisant le carnet de chasse que l'armurier d'un air plutôt ironique m'avait remis lors de mes acquisitions : huit pages, pensais-je, quelle misère !

J'en étais là de mes réflexions lorsqu'un bruit indéfinissable tout d'abord vint me tirer de ma quasi-somnolence; c'était la voix du chef de train annonçant Moulineaux. La première partie du voyage était terminée. Mes trois camarades et moi nous sautâmes aussitôt à terre, et *pedibus eum jambis*, nous gagnâmes la Bouille.

A l'ombre du clocher, qu'en 1864 sculpta l'ami Lambert, nous attendait une voiture flanquée d'une maigre haridelle. Le temps de prendre un quelconque apéritif, de jeter un coup d'œil admiratif sur le site merveilleux qui s'offrait à nous, étincelant sous les rayons de feu d'un soleil couchant et nous partions. Une heure après nous franchissions la grille du château de Mauny. Nous étions arrivés.

Je veux croire, amis lecteurs, que vous ne comptez pas sur une description de ce château; qu'il vous suffise de savoir que cet édifice est tout simplement horrible à voir; qu'il date de je ne sais quelle époque et qu'il se réclame de je ne sais quel style — ou plutôt si, je le sais : il relève du style pompier! ce qui n'a d'ailleurs aucune importance.

**

Donc, nous étions arrivés au terme de notre voyage et il ne nous restait plus qu'à attendre l'aurore du grand jour.

Cette veillée des armes, cette nuit qui précède l'entrée en campagne, quel chasseur ne l'a connue — avec ses joies, ses inquiétudes, ses insomnies, ses espérances !

A l'aube nous étions debout et, le dernier coup d'œil donné au fusil et au chien, — bottés, sanglés, coiffés ainsi que le veulent et l'habitude et la mode, — nous nous élancions dans la plaine. Quelques deux heures se passèrent tout d'abord sans que l'occasion de faire parler la poudre nous fût fournie. Enfin nos chiens débûsquèrent une compagnie de perdreaux qui, saluée de huit coups de fusil, s'éleva à tire d'ailes. Misère de nous! un seul oiseau tomba! A qui appartenait-il? Je ne sais, toujours est-il que ce ne fut pas à moi qu'il échut!

Quelques instants après un levraut passa non loin de nous; seul je l'aperçus et je tirai. Hélas! une tache rousse glisse dans un sillon de l'herbe écartée, et mon animal disparaît à jamais. J'avais visé un lièvre, un lapin m'était posé. La joie de mes amis — un instant inquiets et jaloux, mais bientôt satisfaits — ne connût plus de bornes!

Je l'avoue sans fausse honte, je commençais à être furieux et volontiers j'aurais fusillé... les chiens de mes compagnons s'il m'eût été possible avec leurs cadavres de garnir ma gibecière. Heureusement l'heure du déjeuner approchait qui devait apporter un dérivatif à mon humeur passablement grincheuse.

**

Ainsi que la coutume l'exige en Normandie, le repas était copieux, et gros cidre et calvados coulaient à pleins verres, *chassant* — quoi de plus naturel, un jour d'ouverture? — nos pensées sombres. Nos chiens eux-mêmes — ces malheureux que j'avais failli exécuter quelques heures auparavant — semblaient, la panse bien remplie, oublier leurs *fiascos* de la matinée.

Vers trois heures, nous nous remîmes en route et, chemin faisant, je constatai, non sans une rancuneuse satisfaction, que mes compagnons étaient quelque peu allumés. Cela compensera, me dis-je, ma malchance habituelle! Tout en causant à voix basse nous étions arrivés en pleine campagne et les sept ou huit coups de fusil que nous avions tirés ne nous avaient encore rien rapporté; plume et poil ne voulaient rien savoir.

Vers cinq heures cependant un magnifique lièvre me déboula dans les jambes : coup de feu, culbute de la bête, bond du chien jusqu'à elle, tout cela fut l'affaire d'un instant! J'avais enfin vaincu le sort et — pendant que mon braque, majestueux, le lièvre à la gueule, me faisait hommage de son trophée — je glissai un regard vers mes amis : grâce à ma réussite la consternation était dans le camp.

Je fus bon prince et ne les blaguai pas. Délicatement, alors, ainsi qu'il convenait pour une aussi superbe bête, je pris le lièvre, l'admirai longuement et... au moment précis où je me disposai à l'introduire dans mon carnier encore vierge, je sentis une main doucement se poser sur mon épaule. D'une seule pièce, je me retournai. « Monsieur, me dit le propriétaire de la main en question — un grand gaillard costumé de

L'Écho de Rouen illustré :
journal hebdomadaire,
littéraire, satirique & théâtral

| . L'Écho de Rouen illustré : journal hebdomadaire, littéraire, satirique & théâtral. 1899-09-24.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

- La réutilisation non commerciale de ces contenus ou dans le cadre d'une publication académique ou scientifique est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source des contenus telle que précisée ci-après : « Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France » ou « Source gallica.bnf.fr / BnF ».

- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service ou toute autre réutilisation des contenus générant directement des revenus : publication vendue (à l'exception des ouvrages académiques ou scientifiques), une exposition, une production audiovisuelle, un service ou un produit payant, un support à vocation promotionnelle etc.

[CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE](#)

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter utilisation.commerciale@bnf.fr.