

SUJET(S)

Le tramway de Bonsecours
Le funiculaire de Bonsecours

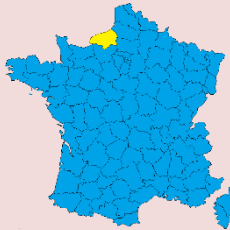


T1

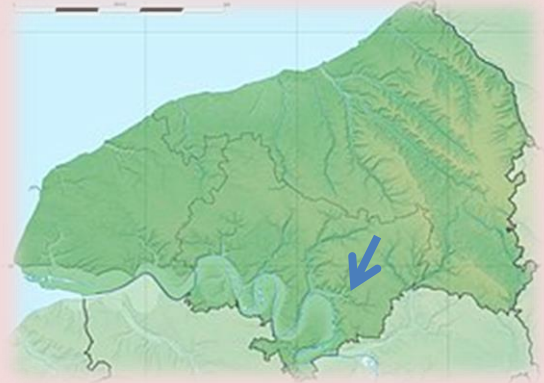
LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

76103 – Bonsecours
76429 – Le Mesnil-Esnard
76540 – Rouen



Seine-Maritime



N°RSU

Section de ligne

Ouverture

Fermeture

	Ancienne ligne à voie normale du tramway de Bonsecours	1899	1953
	Funiculaire de Bonsecours, voie de 120 cm	1892	1915



PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

1800 | 1825 | 1850 | 1875 | 1900 | 1925 | 1950 | 1975 | 2000 | 2025



SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET

Funiculaires et crémaillères de France – Jean Gennessieux - La Vie du Rail

Le Travailleur normand – 09/08/1891

Gallica.bnf.fr

Transport en commun dans l'agglomération de Rouen

Metropole-rouen

Bonsecours – Andrée Philippe – Editions Bertout

Chemins de fer funiculaires, transports aériens – Funiculaire à contre-poids d'eau

Gallica.bnf.fr

La Cloche d'Argent - 1893

Gallica.bnf.fr

Bonsecours, le funiculaire et le tramway – **Plusieurs photos actuelles.**

Ascbgenealogie

VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...

irsp-contact@sfr.fr

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés n'est pas garanti.



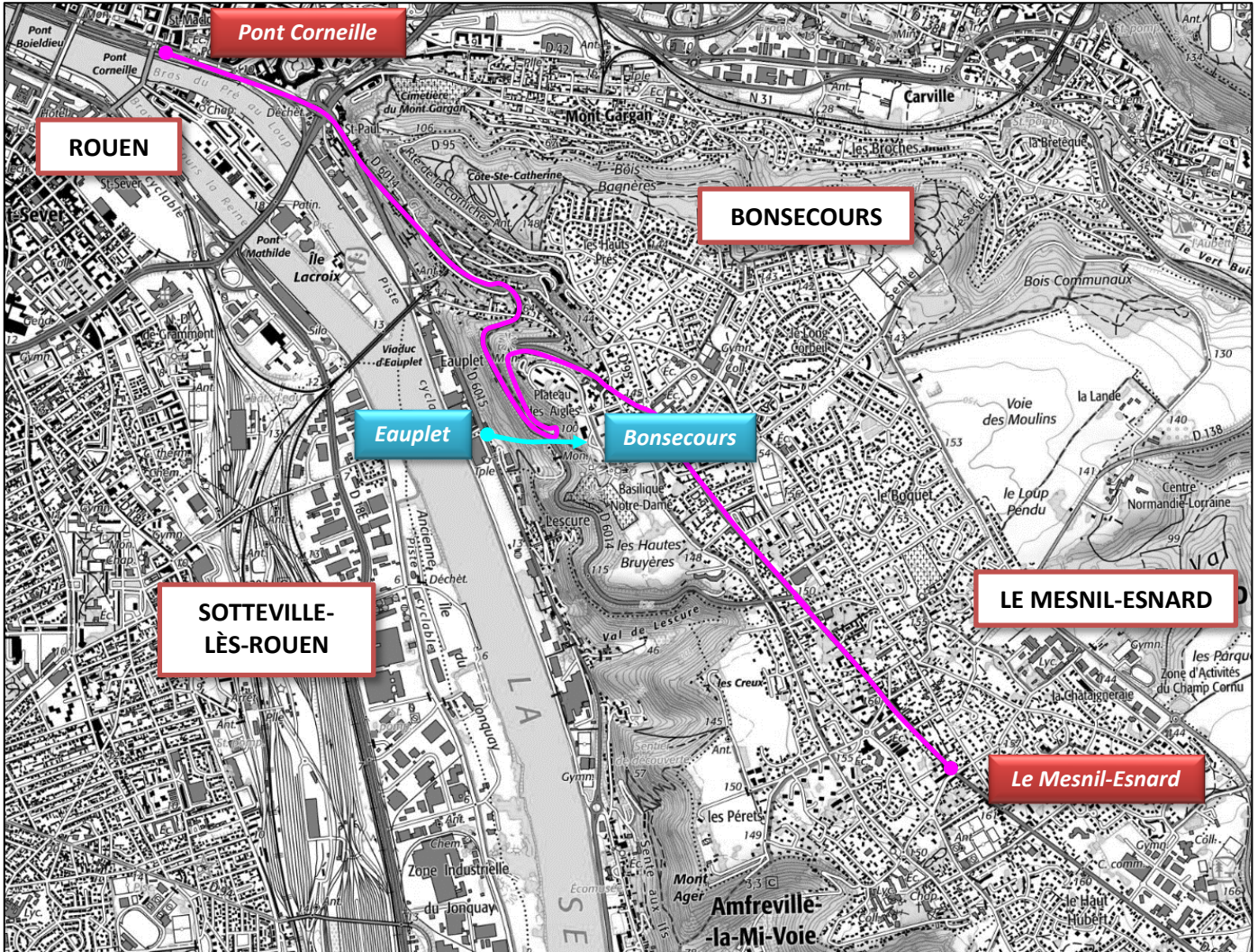
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.


Ne cherchez pas à pénétrer par effraction. Essayez d'obtenir l'autorisation de pénétrer et circuler, si c'est possible.


Laissez les lieux en l'état. N'abîmez pas les clôtures et les cultures.

Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.

LOCALISATION



 Tramway de Bonsecours

 Funiculaire de Bonsecours

*Seuls le tramway et le funiculaire de Bonsecours sont reportés sur la carte ci-dessus.
Pour plus d'information sur les réseaux de tramways de la ville de Rouen et de sa banlieue, consulter la fiche
[IRSP n°76540.1](#)*

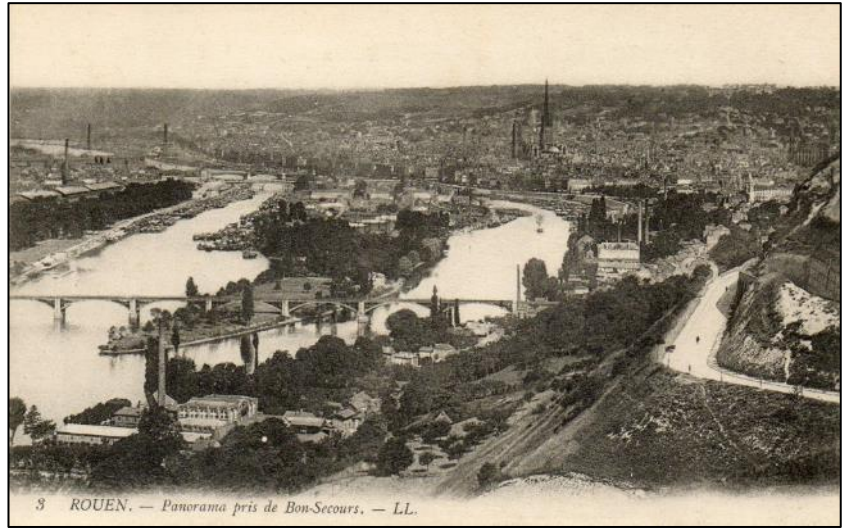


Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

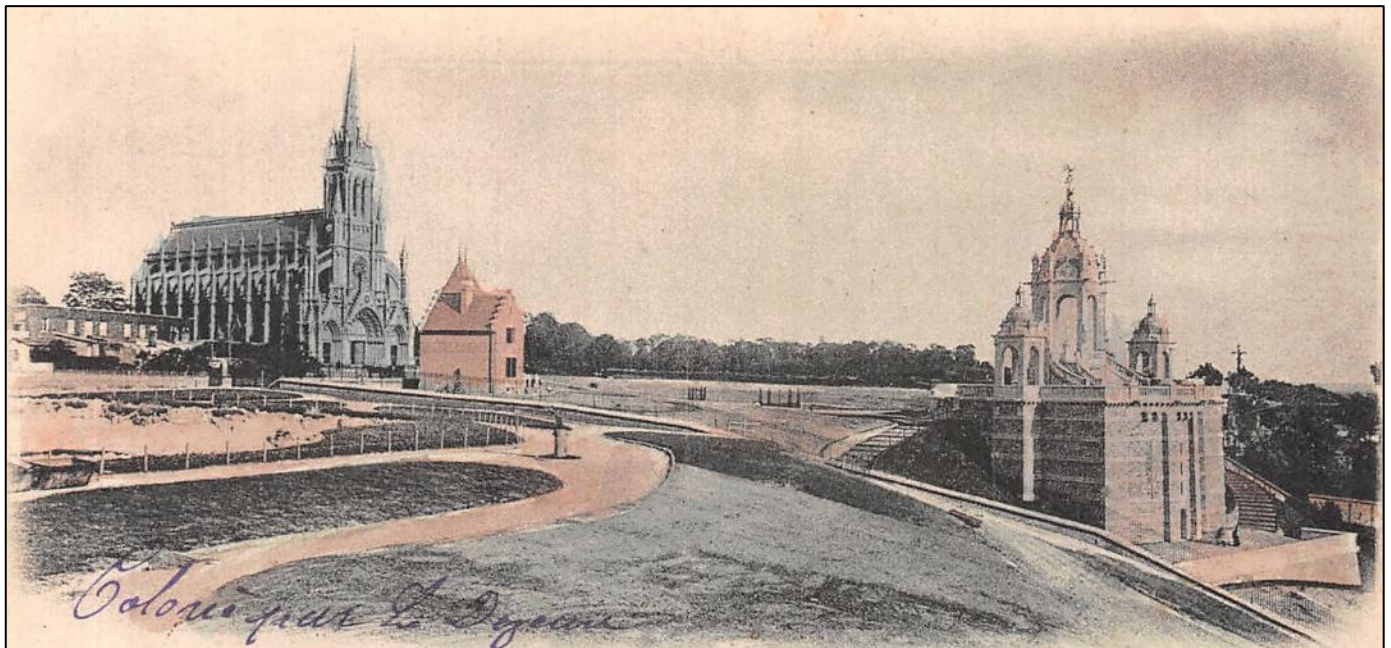
irsp-contact@sfr.fr

PRESENTATION

Située sur un plateau dominant la Seine, la commune de Bonsecours jouit d'un beau panorama sur l'agglomération de Rouen. Depuis le milieu du XIX^e siècle, une basilique est l'objet de pèlerinages dédiés à la Vierge. Entre les nombreux promeneurs et pèlerins, le besoin se fait de plus en plus sentir de mettre à leur disposition un moyen de transport adapté depuis la ville de Rouen.



Panorama depuis le plateau de Bonsecours.



La basilique Notre-Dame de Bonsecours, construite de 1840 à 1844 à la place d'une ancienne église du XIV^e siècle démolie en 1839. Le premier grand pèlerinage a eu lieu le 24 mai 1840. A droite, le monument dédié à Jeanne d'Arc a été inauguré le 30 juin 1892.

Depuis 1855-1856, le lieu est desservi par quelques omnibus hippomobiles au départ de Rouen, « *Les Rouennaises* ». Le projet d'un moyen de transport mécanisé apparaît en 1876. Celui-ci prévoit de faire rouler des véhicules à vapeur sur une bande de dalles de granit posées de part et d'autre d'un muret servant de guidage. Trois viaducs auraient été nécessaires pour franchir les valons Saint-Paul, Mont-Gargan et Saint-Michel.

Le premier moyen de transport sur voie ferrée permettant d'atteindre le site est un funiculaire, mis en service en 1892. Sept ans plus tard, une ligne de tramway électrique va remplacer les omnibus et entrer en concurrence directe avec le funiculaire.

LE FUNICULAIRE DE BONSECOURS

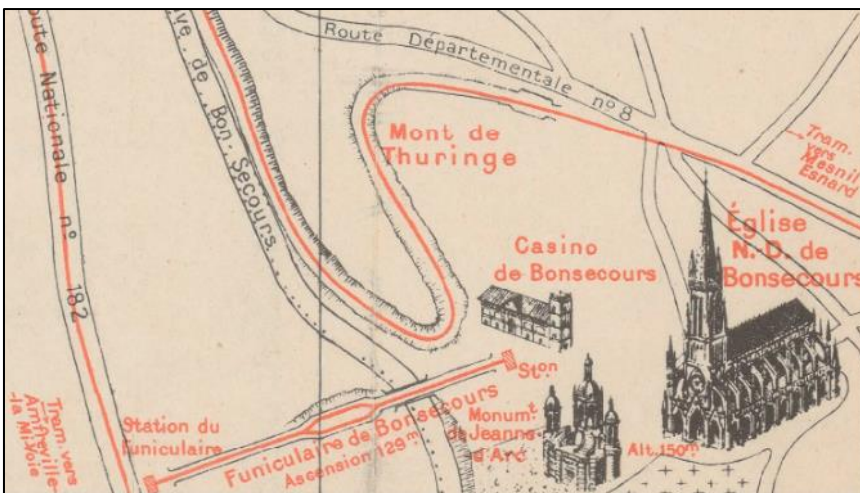
Présentation

L'établissement d'un *chemin de fer d'intérêt local de Rouen-Eauplet au plateau de Bonsecours* est déclaré d'utilité publique par la [loi du 8 juin 1892](#). La commune de Bonsecours a confié sa construction à Henri-Emmanuel LUDWIG et Adrien SCHOPFER, ingénieurs-mécaniciens à Berne (Suisse), par un traité passé le 9 novembre 1891. Emile ODOBEL, instigateur du projet, en est l'administrateur.

A l'origine, le projet consistait à établir une ligne au départ de la Place Saint-Paul et de gravir la côte Sainte-Catherine. La gare de départ aurait été plus proche du centre-ville de Rouen mais la gare d'arrivée aurait été située à 1 km de la basilique. Ce projet nécessitait le creusement d'un tunnel. D'autre part, le montant des expropriations s'avérait trop élevé.

Le funiculaire est finalement établi sur la commune de Bonsecours, entre Eauplet et l'arrête du plateau des Aigles, à environ 90 m du monument dédié à Jeanne d'arc et à 150 m de la basilique. Il est construit à une voie avec deux voies au croisement médian. L'écartement de la voie est de 1,20 m. Un pont métallique est établi au-dessus de la N14 (actuelle D6014). La loi précise que la hauteur du pont doit être d'au moins 6,10 m dans l'axe de la chaussée. Sa largeur entre les parapets doit être au minimum de 4,30 m. Les parapets doivent mesurer au minimum 1 m de haut.

Après deux ans d'études et de travaux préparatoires et une année de travaux, la ligne est achevée le dimanche 12 juin 1892. L'inauguration a lieu le dimanche suivant. La *Compagnie du chemin de fer funiculaire de Rouen-Eauplet à Bonsecours* est créée le 15 août 1903.



Extrait du plan de Rouen daté des années 1910 avec les tracés du funiculaire, de la ligne de tramway d'Amfreville-la-Mi-Voie posée sur la N182 et de la ligne de Bonsecours vers le Mesnil-Esnard.

La ligne est longue de 403 m, avec une pente moyenne de 360‰. La différence d'altitude entre les deux stations, de style chalets suisses, est de 131 m. Le trajet s'effectue à la vitesse de 5 km/h. Le funiculaire fonctionne à contre-poids d'eau. Chaque cabine possède un réservoir à eau fixé sous sa caisse. La cabine supérieure est lestée en fonction du nombre de voyageurs à monter par la cabine inférieure. Le remplissage du réservoir se fait en 5 minutes. L'eau est pompée dans la Seine et stockée dans un bassin d'environ 500 m³ situé à proximité de la gare supérieure. La capacité des voitures, longues de 10,5 m et larges de 2,90 m, est de 90 passagers dont 48 assis.

Quelques photos

Le funiculaire a fait l'objet de nombreuses prises de vues. En voici une petite sélection. Il est également visible plus loin, sur les photos consacrées au tramway de Bonsecours.



442 ENVIRONS DE ROUEN. — Bon Secours. — Le Funiculaire. — Gare du Départ. — LL.

← La station de départ du funiculaire desservi par la ligne de tramway de Rouen à Amfreville-la-Mi-Voie.

Lien Street view : <https://goo.gl/maps/AUyoZCe8sGFclB5p6>



Collection de la Cie des Tramways de Bonsecours — Ligne du Funiculaire

Serie C 2

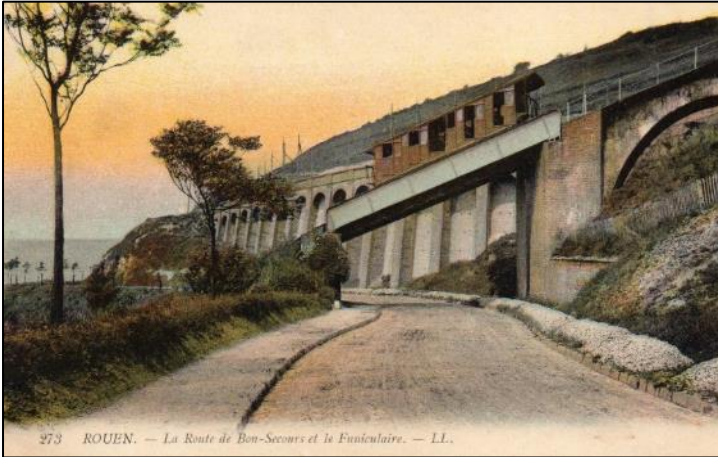


← La voie avec au centre, la crémaillère Riggenbach assurant le freinage d'urgence. Le croisement des voitures s'effectuait juste en aval du pont sur la N14.



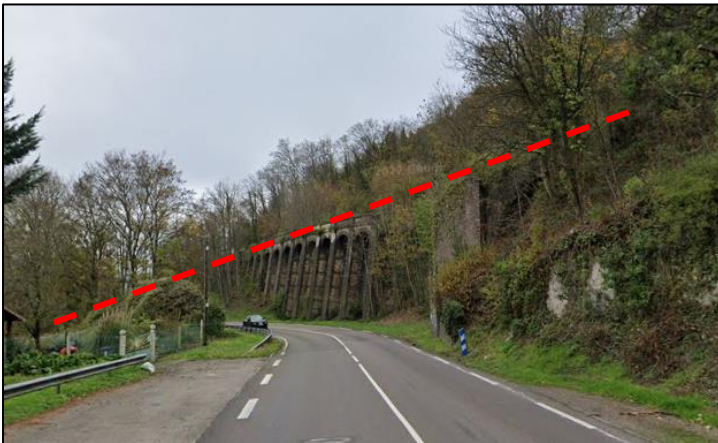
SERIE B 4. Collection de la Cie des Tramways de Bonsecours. — L'Église de Bonsecours et le Monument de Jeanne-d'Arc

Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



↑ Le pont sur la N14 avec en arrière-plan, la ligne de tramway de Bonsecours. Il s'agit d'une travée métallique prenant appui sur deux culées. Une arche plein cintre prend appui sur la culée amont.

↓ Aujourd'hui, les rares vestiges du funiculaire sont situés au niveau de l'ancien pont. La culée ainsi que l'arche amont sont quasiment intactes.

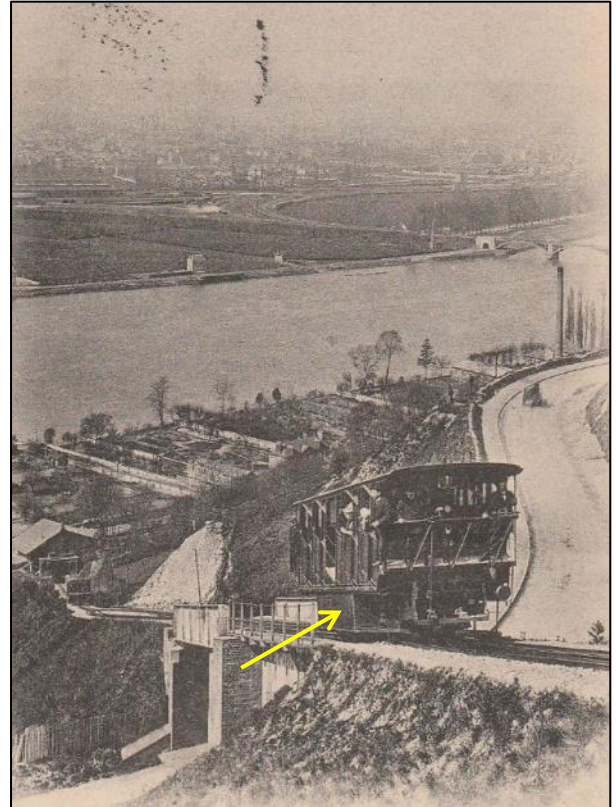


↑ Lien Street view : <https://goo.gl/maps/dqU59on9Dj3HhfNH6>

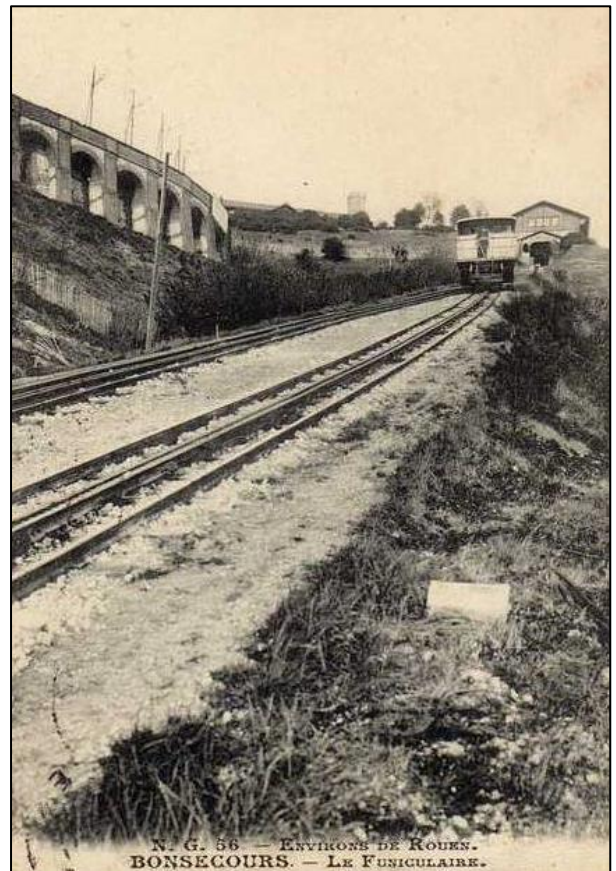


↑ La station d'arrivée avec le réservoir d'eau. Le casino est visible à droite.

Lien Street view : <https://goo.gl/maps/fBVtzGq6rQH1kuqQA>

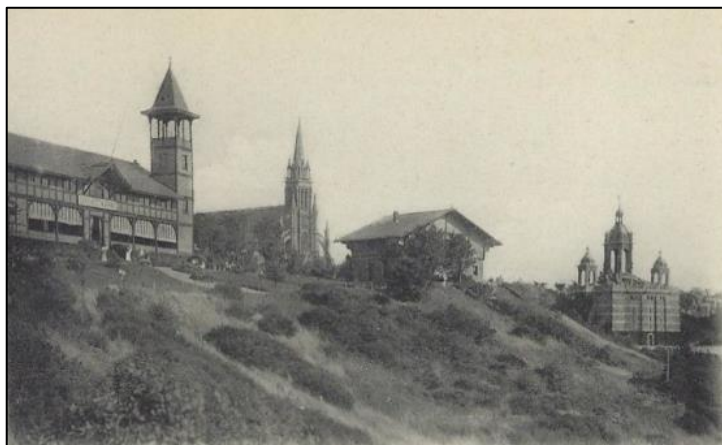


↑ A noter le réservoir à eau situé sous la caisse de la voiture.



La fin

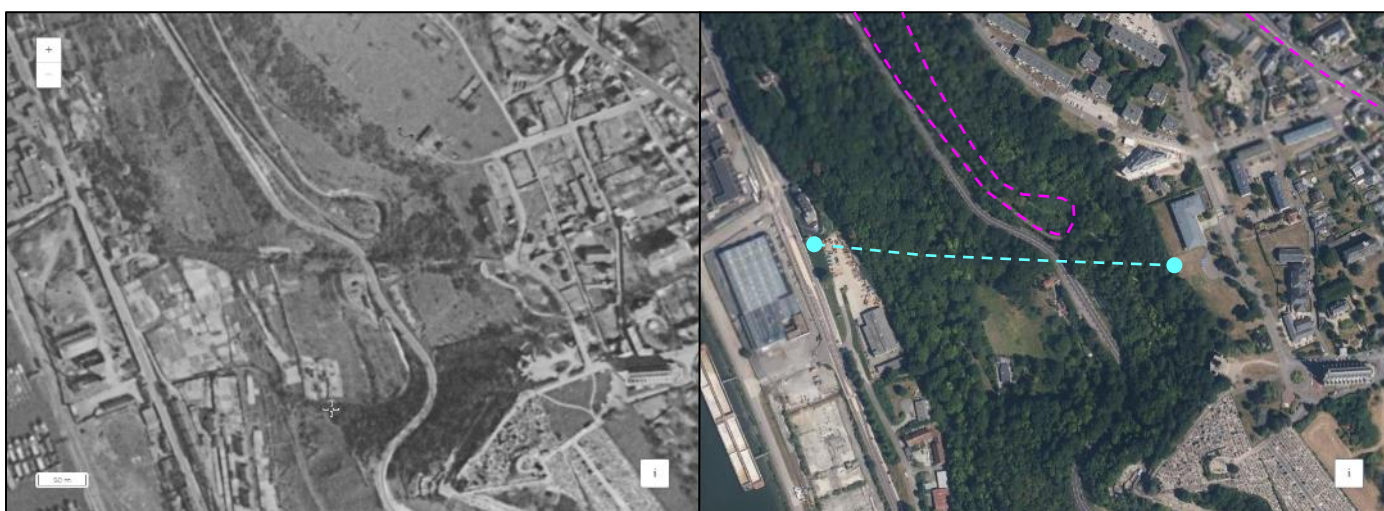
Le 6 juillet 1893, afin d'augmenter la fréquentation, les concessionnaires du funiculaire inaugurent un casino-restaurant près de la station supérieure. Un hippodrome est également créé. Mais malgré ces aménagements et l'organisation périodique de fêtes dominicales, la rentabilité n'est pas au rendez-vous.



De la gauche vers la droite, le casino, la basilique,

la station supérieure du funiculaire et le monument dédié à Jeanne d'Arc.

Le funiculaire présente un handicap sérieux : sa station de départ est éloignée de la ville de Rouen. Pour l'atteindre, la population n'a qu'à sa disposition les services irréguliers offerts par la *Compagnie des Bateaux-omnibus de Rouen*. Les concessionnaires du funiculaire envisagent de créer un tramway en bordure de Seine. La *Compagnie Générale de Traction* les devance. Celle-ci met en service le 30 octobre 1898, la ligne de tramway entre la gare d'Orléans¹ et Amfreville-la-Mi-Voie en passant au pied du funiculaire. Mais le coup de grâce vient de la mise en service du tramway de M. REQUIER. Il devient un concurrent sérieux du funiculaire en desservant directement Bonsecours depuis Rouen. Le 26 novembre 1905, le funiculaire est revendu à la *Compagnie des tramways de Bonsecours*. Puis, le 25 décembre 1909, la *Compagnie des Tramways de Rouen (CRT)* reprend à sa charge le tramway et le funiculaire de Bonsecours. Le 25 mai 1915, faute de passagers, le funiculaire cesse définitivement de fonctionner. En 1921, les installations sont vendues et démontées à l'exception de la station inférieure qui, transformée en maison d'habitation, ne fut détruite qu'en 1968. La ligne est déclassée par décret du 15 mai 1924.



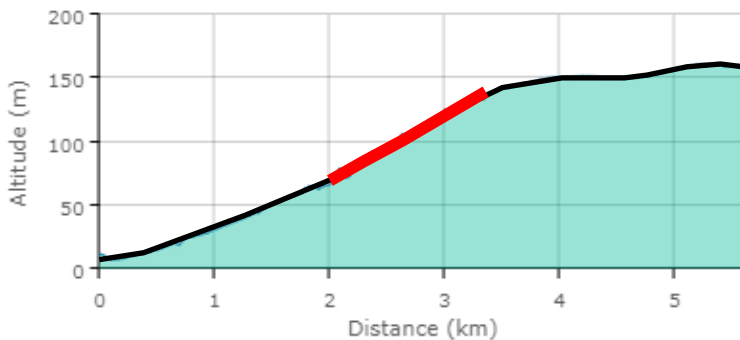
Comparaison entre la vue aérienne de 1955 et celle de 2022. Le tracé du funiculaire est indiqué en bleu ciel et celui du tramway de Bonsecours est indiqué en rose.

¹ Gare en rive gauche de la Seine, mise en service le 8 janvier 1883 par le PO (ligne de Rouen à Orléans). Elle a été détruite en 1944.

LE TRAMWAY DE BONSECOURS

Présentation

L'établissement d'une ligne de tramway électrique entre Rouen, Blosseville-Bonsecours² et Mesnil-Esnard est déclarée d'utilité publique par [décret n°32605 du 28 décembre 1896](#). La concession est accordée à Hippolyte Armand REQUIER (1827-1913), entrepreneur de travaux publics à Rouen. Facultatifs, des prolongements jusqu'à Boos et d'autres communes ne seront jamais réalisés. La création de la *Compagnie des Tramways Electriques de Bonsecours-lès-Rouen* est approuvée par décret du 20 mars 1902.



L'unique ligne à voie normale de 5 630 m relie le Pont Corneille³ à Rouen au croisement de la N14 avec le chemin de Belbeuf au Mesnil-Esnard. Entre les deux extrémités, la ligne franchit un dénivelé d'environ 150 m. Les 7 motrices⁴ employées sont plus puissantes que celles des autres réseaux de la ville. Elles possèdent deux moteurs de 38 cv et peuvent accueillir 48 passagers, plus 42 autres si une remorque leur est attelée.

Le dépôt est situé entre le chemin du Calvaire et la mairie de Bonsecours. Il est constitué d'une remise en bois abritant 3 voies. L'énergie électrique est fournie par deux chaudières alimentant une dynamo tournant à 550 t/min. L'ensemble est surmonté d'une cheminée de 45 m de haut.

A l'origine, la ligne dispose de 5 garages pour le croisement des motrices : Avenue de Saint-Paul, devant l'église de Saint-Paul, à la Grâce de Dieu, devant le dépôt de Bonsecours et au terminus du Mesnil-Esnard.

Contrairement aux autres réseaux de tramway de Rouen, celui de Bonsecours a la particularité d'être en site propre sur environ 1,3 km. Comme le funiculaire, il offre sur cette section, un beau panorama sur Rouen. En raison du dénivelé d'environ 70 m, cette section décrit un « S » en rampe de 60‰, avec une courte section à plus de 80‰. Cette section a nécessité d'importants terrassements et la construction d'ouvrages d'art assez rares pour une ligne de tramway suburbaine.

La mise en service de la ligne a lieu le 21 mai 1899. Le 25 décembre 1909, elle intègre la *Compagnie des Tramways de Rouen* et devient la ligne n°16. L'usine de Bonsecours cesse de fonctionner et la ligne électrique est raccordée à l'usine de Saint-Sever. Le 24 mars 1924, le dépôt est supprimé. La ligne change de numérotation et prend le n°19.

² Jusqu'en 1958, la commune portait le nom de Blosseville-Bonsecours. Au cours de la Révolution française, elle porta provisoirement le nom de Blosseville-la-Montagne.

³ Le 28 octobre 1948, la tête de ligne est déplacée à l'hôtel de ville de Rouen.

⁴ Six en 1899 et une 7^{ème} en 1903.

Le tracé

L'itinéraire emprunté par le tramway est indiqué sur le plan en page 2. Les sections sur route ne présentant pas grand intérêt, nous nous focalisons surtout sur la section en site propre qu'il est aujourd'hui possible de parcourir à pied (sentier panoramique de l'ancien tramway).



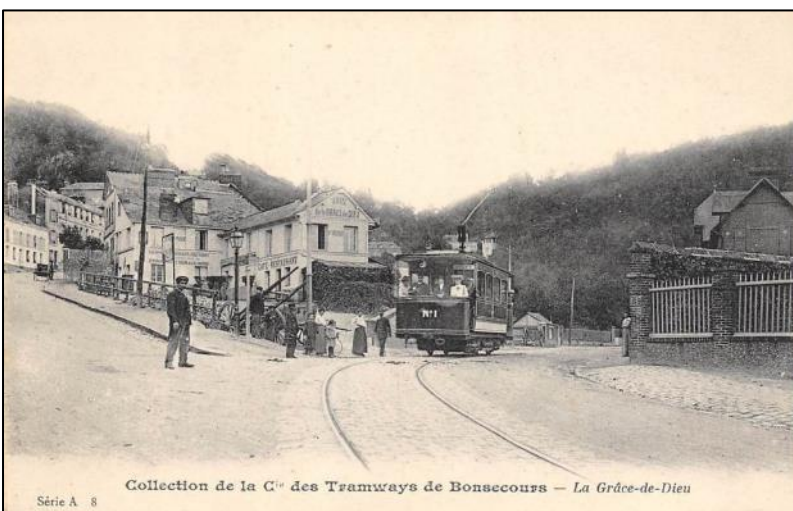
← La station de départ du tramway, Quai de Paris et à proximité du Pont Corneille. Au fond, on aperçoit la côte Sainte-Catherine. A l'origine, les voitures sont bleues et blanches avec lettres dorées.

Lien Street View :

<https://goo.gl/maps/Cq5SCpAoXLdJ8Ph89>



Après avoir empruntée la route de Bonsecours, la ligne pénétrait sur la commune du même nom en empruntant la route de Paris puis l'actuelle rue du Général Leclerc (D6014, ex N14). Cette dernière, appelée à l'époque Route Neuve de Bonsecours, a été ouverte à la circulation en 1859 afin de contourner le plateau des Aigles par l'Ouest et éviter ainsi, une montée en épingle à cheveux et avec un fort dénivelé d'environ 8%.



↑ La motrice n°1 arrive du Mesnil-Esnard. A gauche, l'ancien itinéraire emprunté par la route nationale.



Lien Street View : <https://goo.gl/maps/oBxscw32tJCqe6vw9>

Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



← La motrice n°5 voie quitte la Route Neuve (actuelle rue du Général Leclerc) pour emprunter la section en site propre.

Lien Street View :

<https://goo.gl/maps/kvidv9upGiuVqjnc6>

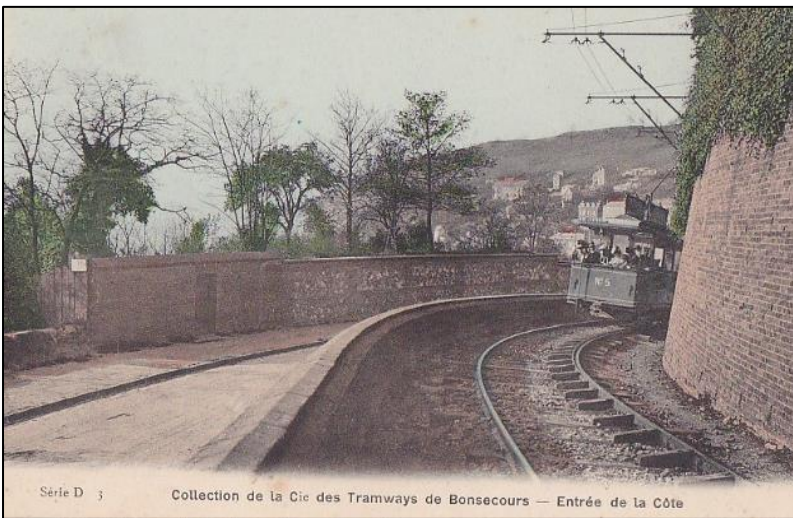
↓ Même endroit photographié côté opposé, la motrice n°4 va quitter la section en site propre.

Lien Street View :

<https://goo.gl/maps/ZwPmAoKK4DorUAqe6>



← A noter le système anti-déraillement constitués de cales fixées sur les traverses et que l'on retrouve dans tous les virages sur le rail intérieur.



← La voie du tramway continue son ascension de la côte des Aigles. La motrice est à cet endroit, sur le premier des deux ponts de soutènement borgne à arcatures. A noter également l'imposant mur de soutènement supérieur.





Série B 7 Collection de la Cie des Tramways de Bonsecours. — Voie du Tramway, en lacet. DÉPOSÉ

← La voie arrive au niveau de l'épingle à cheveux, à 90 m d'altitude au-dessus de la vallée de la Seine.

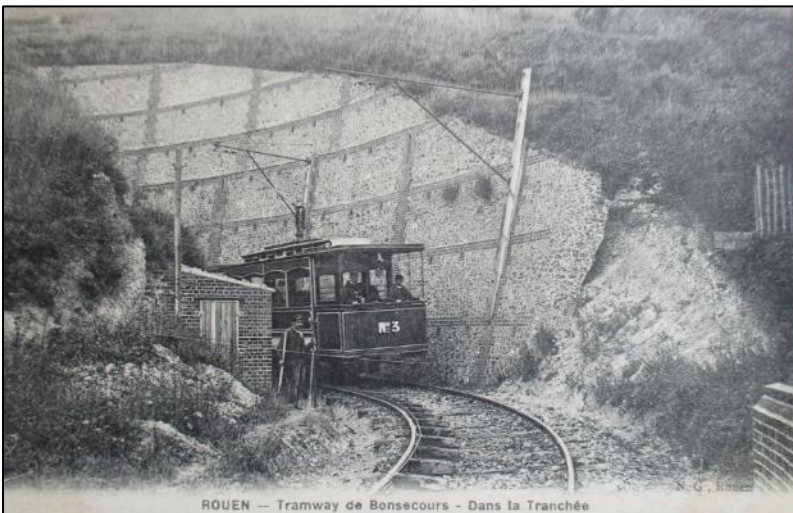


Collection de la Cie des Tramways de Bonsecours — Sur le Viaduc - Panorama sur la Vallée de la Seine Série D 5

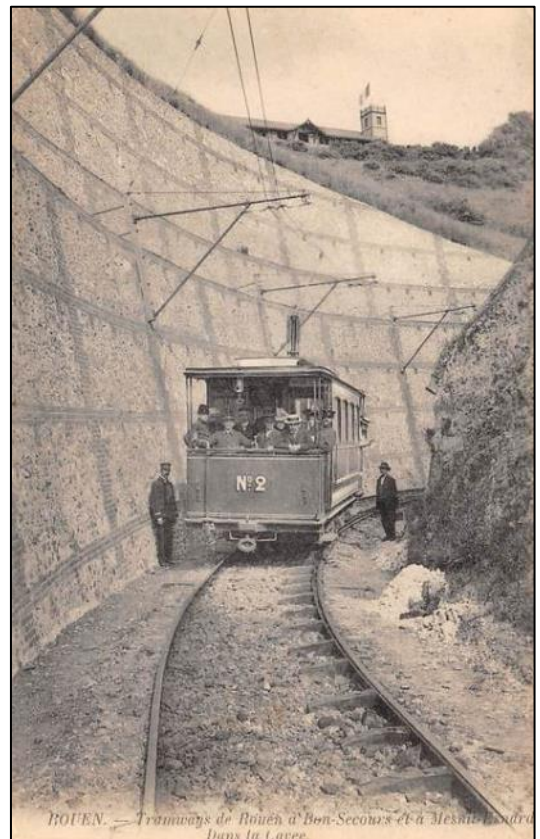
← ↓ Les motrices n°2 et 3 franchissent l'épingle à cheveux puis la tranchée appelée « cavée ».

A cet endroit, M. REQUIER aurait très bien pu opter pour un petit tunnel mais son choix s'est porté pour un immense mur de soutènement dont il maîtrisait sans doute mieux la construction.

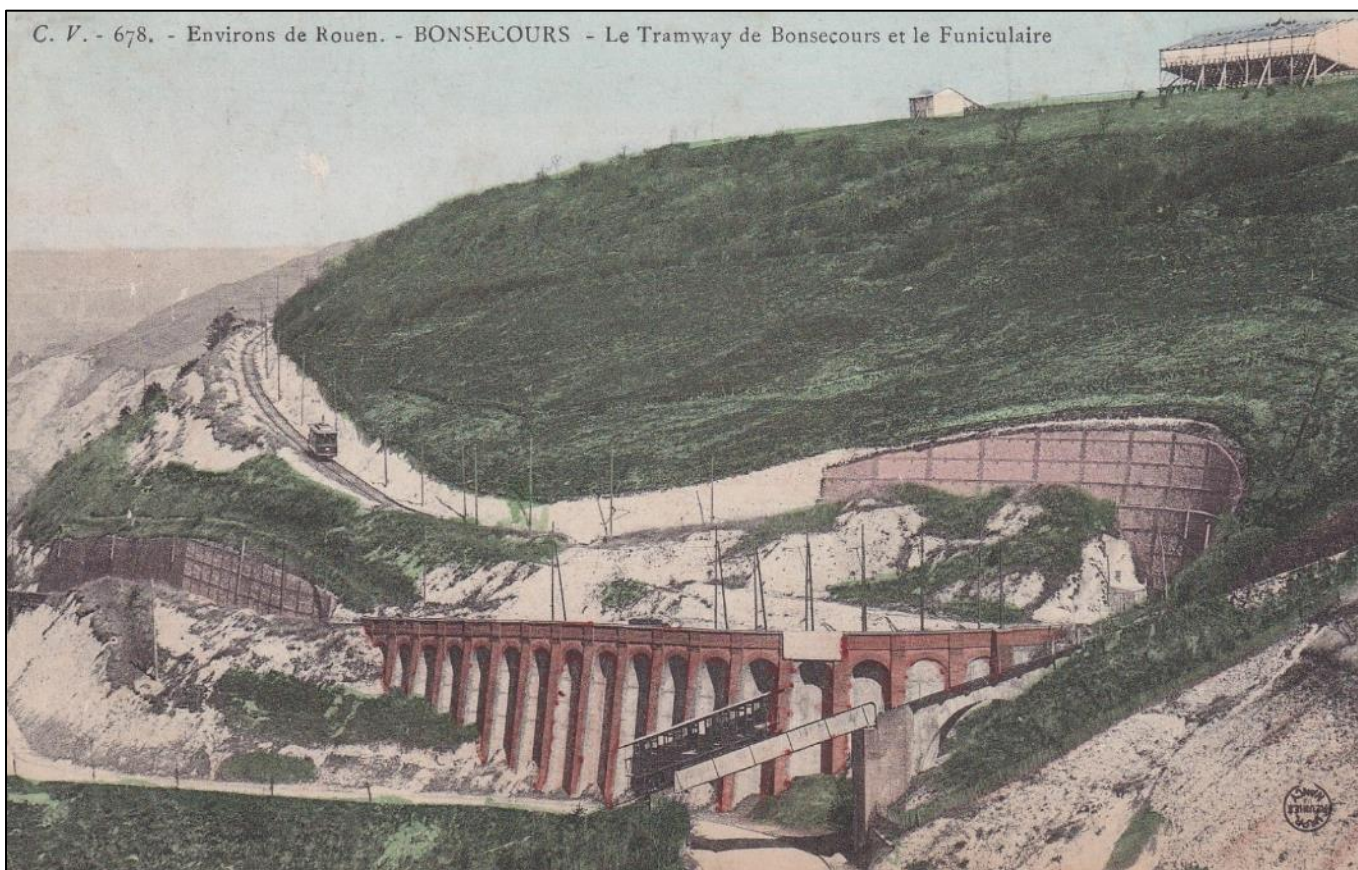
↓ dans l'autre sens, la motrice n°3 descend à Rouen.



ROUEN — Tramway de Bonsecours — Dans la Tranchée



ROUEN. — Tramways de Rouen à Bon-Secours et à Mesnil-la-Jourdain dans la Tranchée



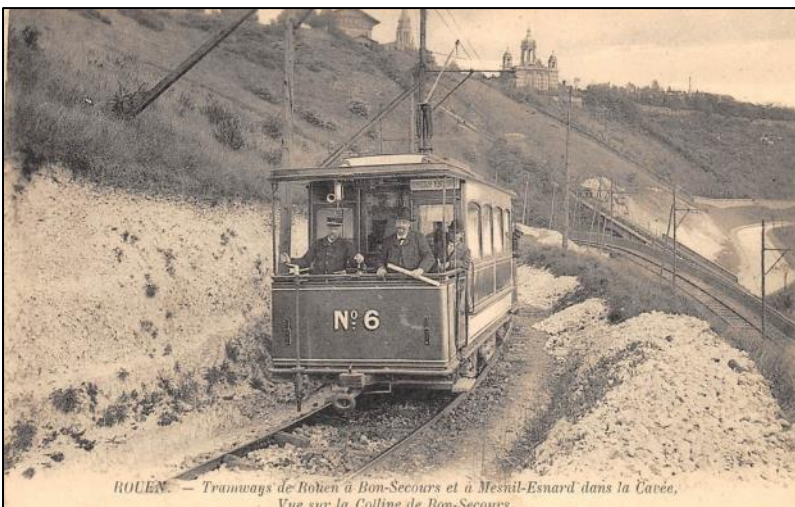
↑ Sans doute la vue la plus connue, mais qui permet d'observer l'ensemble de l'infrastructure, digne d'une ligne de montagne, mise en évidence grâce à la colorisation. Au premier plan, le funiculaire. En haut de la côte, le Mont aux Aigles et le champ de course.

↓ Sous un autre angle, avec vue sur le funiculaire.

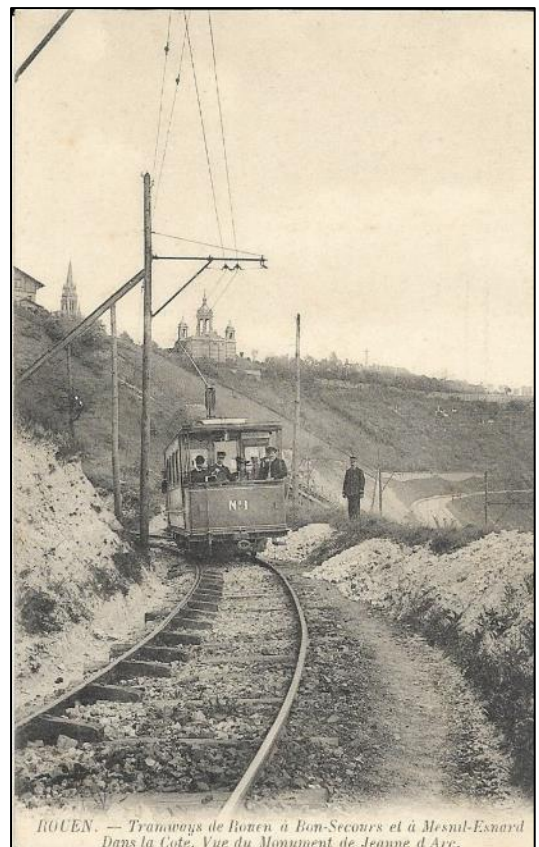




↑ Une voiture du funiculaire et une motrice du tramway. A droite, le pont du funiculaire au-dessus de la N14.

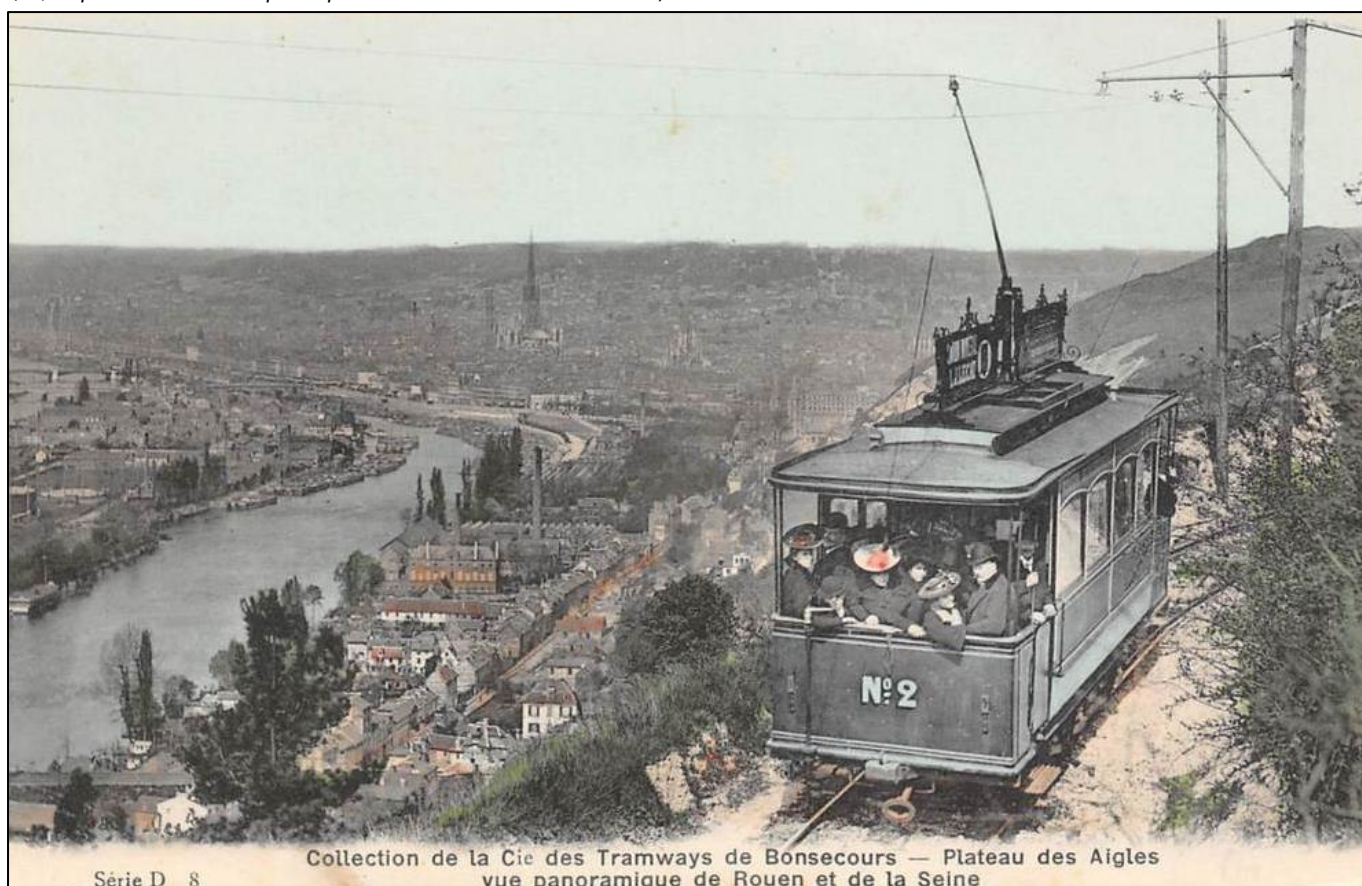


↑ → Après la cavée, l'ascension vers Bonsecours continue...





↑ ↓ ... pour dévoiler un superbe panorama sur la vallée de la Seine,...



Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



Collection de la Cie des Tramways de Bonsecours — Garage et Halte du Plateau des Aigles

← ... jusqu'à une longue section à double voie créée au début des années 1910, après le rachat de la ligne par la C^{ie} des Tramways de Rouen.



Collection de la Cie des Tramways de Bonsecours. — Dans la côte.

← Avant de quitter la section en site propre, la voie franchit un pont au-dessus d'un chemin.

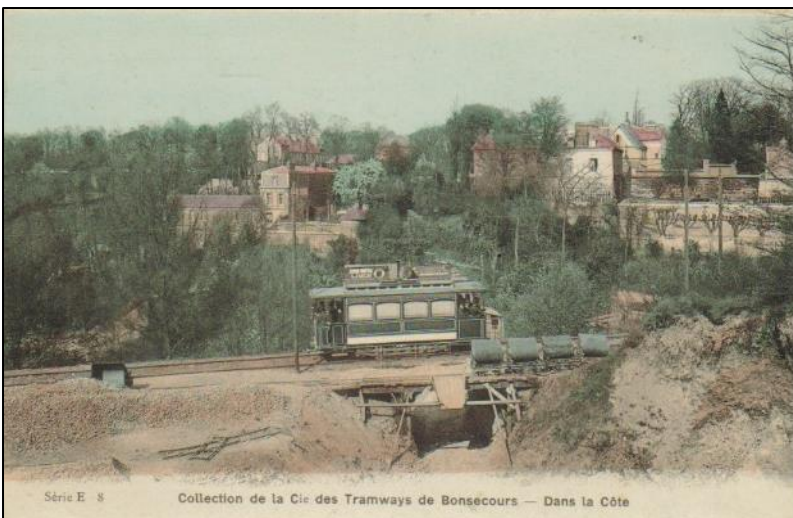
↓ Ce pont existe toujours et permet d'accéder au sentier panoramique de l'ancien tramway, ci-dessous visible sur le côté opposé.

Lien Street View :

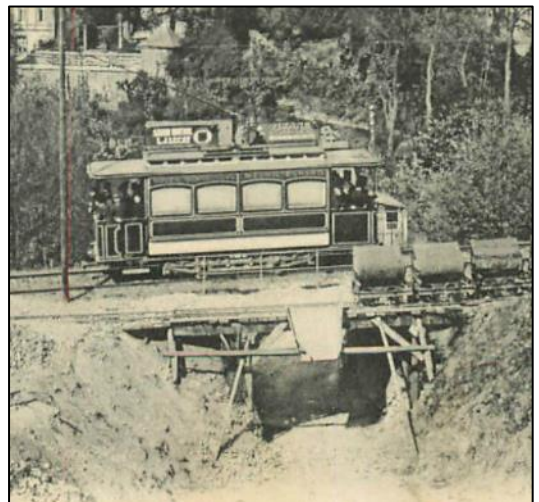
<https://goo.gl/maps/hBDbHoGzbUGWV9nWA>



↓ Le même pont, doublé ici avec une passerelle Decauville utilisée pour déverser le contenu des wagonnets dans des tombereaux. Ce chantier pourrait être celui de la section à double voie située en aval (à gauche).



Collection de la Cie des Tramways de Bonsecours — Dans la Côte



Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



← La motrice n°2 quitte la section en site propre pour retrouver la route de Paris.

Lien Street View :

<https://goo.gl/maps/9Rm5MG6Q6Te4prxN7>



← La motrice n°4 au terminus de la ligne au Mesnil-Esnard.

Lien Street View :

<https://goo.gl/maps/6S69vrVD3xKo6wPF6>



Comparaison entre la vue aérienne de 1955 et celle de 2022. Le tracé du tramway est indiqué en rose. La flèche jaune pointe l'emplacement du pont précédemment cité.

La fin



La ligne est l'une des dernières du réseau de la CTR à fermer, le 24 février 1953.



Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

irsp-contact@sfr.fr