



## ADLFI. Archéologie de la France - Informations

une revue Gallia  
Normandie | 2018

---

### Harfleur – La Porte de Rouen

Sondage (2018)

Bruno Duvernois

---



#### Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/adlfi/75924>

ISSN : 2114-0502

#### Éditeur

Ministère de la Culture

#### Référence électronique

Bruno Duvernois, « Harfleur – La Porte de Rouen » [notice archéologique], *ADLFI. Archéologie de la France - Informations* [En ligne], Normandie, mis en ligne le 04 juin 2021, consulté le 05 juin 2021. URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/75924>

---

Ce document a été généré automatiquement le 5 juin 2021.

© ministère de la Culture et de la Communication, CNRS

---

# Harfleur – La Porte de Rouen

Sondage (2018)

Bruno Duvernois

---

## NOTE DE L'ÉDITEUR

Organisme porteur de l'opération : Ville d'Harfleur

- 1 La Porte de Rouen est un ensemble monumental dont l'aménagement a débuté pendant la guerre de Cent Ans pour protéger l'arsenal royal des incursions anglaises. En 1399, le roi Charles VI fait terminer la fortification de la ville et du port militaire de Harfleur. Le chantier s'achève par l'édification de la porte aux Cerfs qui marque la limite orientale du Clos aux Galées ou arsenal royal. La porte est constituée par deux tours en fer à cheval, encadrant un passage couvert surveillé par une salle de garde aménagée au rez-de-chaussée dans la tour sud, alors que la tour nord, en maçonnerie pleine, permet d'asseoir la fortification et soutient le logis supérieur.
- 2 À l'extérieur, la porte s'ouvre sur la campagne, en traversant le large fossé grâce à un pont-levis et un pont dormant. C'est par ce passage que pénétraient dans la ville les convois royaux, non sans avoir au préalable traversé le port à gué.
- 3 Après la guerre de Cent Ans, vers 1470-1480, Louis XI fait édifier devant la porte un puissant boulevard d'artillerie pour en défendre l'accès. C'est une épaisse courtine festonnée reliant 6 tours contenant chacune une casemate et une canonnière, surmontée d'une plateforme de tir, accessible sur le côté sud par une porte, elle-même précédée d'un pont dormant et d'un pont-levis. L'ouvrage est ouvert face à la porte aux Cerfs, mais le réseau des fossés emplis d'eau saumâtre permet, à l'aide d'un jeu d'écluses, d'inonder la cour du boulevard et ses abords. Cette fortification avancée permet d'assurer la défense du corps de place aux limites de portée de l'artillerie.
- 4 Le pont dormant, situé entre les deux ouvrages, est plusieurs fois remanié, pour s'adapter aux transformations de l'espace. Dans son premier état (fin XIV<sup>e</sup> s.), il est l'unique ouvrage qui franchit le fossé séparant le port de la campagne. Muni d'une arche centrale unique, un imposant blocage central lui sert de cœur, le long duquel

sont appareillés ses parements nord, sud et ouest. L'extrémité orientale est constituée d'un dallage de calcaire formant une rampe d'accès rectiligne. C'est cette partie, remarquable par son état de conservation, qui a fait l'objet d'une étude durant l'été 2018.

- 5 Ce dallage est presque entièrement conservé. Il a toutefois été endommagé sur son flanc nord par le creusement d'une tranchée de réseau HTA installé par deux fois en 1975 et en 1991. L'ouvrage, conservé sur une surface d'environ 6 x 3 m, est constitué de grandes dalles de calcaire de Caen et de calcaire à silex de la vallée de la Seine, appareillées et jointoyées au mortier de chaux. L'épaisseur des dalles est de 8 à 10 cm. Les deux extrémités nord et sud sont bien rectilignes. L'extrémité orientale est coupée en biais, formant une légère pointe du côté nord. La pente de la rampe est d'environ 6 %. L'ensemble repose sur les niveaux de colmatage du fossé.
- 6 Dans son second état, le pont dormant devient le lien fonctionnel entre la porte aux Cerfs et le boulevard. Le dallage en pierre calcaire est d'abord recouvert d'un important remblai, puis d'une imposante chaussée en pavés de silex noirs posés sur un lit de sable. Les pavés sont taillés sur place, ce qui laisse aux abords une aire de taille similaire à celles que laissent les sites préhistoriques.
- 7 L'extrémité orientale du pont est dotée de deux ailes latérales qui viennent enserrer la chaussée, faisant passer la surface de roulage de 4 m sur le pont à 5,50 m à la sortie de celui-ci. Cette large chaussée descend à raison d'une pente de 6 % vers l'entrée du boulevard où elle se rétrécit.
- 8 À l'entrée du pont, les rives du dallage sont cassées, et les parements du pont ancien arrachés, son arche centrale démontée. Suivent des travaux d'élargissement : des parements sont remontés, pour faire passer la largeur de l'ouvrage d'environ 3,15 m à 4 m. Sa longueur de 10 m est maintenue.
- 9 Les parements latéraux sont montés à la hâte, et présentent de nombreuses faiblesses, comme des traits de sabre. L'espace entre les nouveaux parements et le blocage d'origine est comblé sommairement à l'aide de gros galets de silex mêlés à un mortier maigre. Afin de pouvoir démonter la voûte de l'arche en place, les ouvriers ont coupé le blocage central verticalement, ce qui a imposé un comblement de l'espace ainsi généré entre le blocage et la voûte de la seconde arche, au moyen des mêmes blocs de galets liés au mortier maigre.
- 10 Ces transformations du pont dormant, opérées avec des méthodes éloignées des règles de l'art, ont fragilisé un ouvrage déjà soumis aux mouvements de la marée. La fondation de l'ouvrage elle-même a été victime d'une fracture nord-sud qui a occasionné sa rupture.
- 11 Le parement sud porte des stigmates d'effondrement et de réparations multiples. La voûte s'est affaissée en son centre, ce qui a obligé à la soutenir au moyen d'une imposante pile centrale. Cette construction sommaire a probablement été installée au XVIII<sup>e</sup> s., alors que les fossés étaient déjà partiellement comblés et que l'eau ne circulait plus naturellement sous l'arche.
- 12 Après le comblement total des fossés au XIX<sup>e</sup> s. et l'arasement d'une partie des tours de la porte aux Cerfs, le pont dormant, lui-même recouvert de chaussées successives en pavés de silex puis de grès, continuait de supporter le trafic routier, d'abord comme entrée principale d'Harfleur jusqu'au percement de la route d'Oudalle en 1840, puis comme rue secondaire jusqu'au moment de sa découverte en 2008.

**Fig. 1 – Vue d'ensemble de la porte aux Cerfs**



À l'arrière-plan, du pont dormant au centre et du dallage de la rampe d'accès, au 1<sup>er</sup> plan.  
Cliché : B. Duvernois (ville d'Harfleur).

**Fig. 2 – Détails du dallage de la rampe d'accès au pont, côté est**



Cliché : B. Duvernois (ville d'Harfleur).

---

## INDEX

**Année de l'opération** : 2018

**nature** <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtWWQS75V5Bc>

**chronologie** <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtAQyKm9qosx>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtPSEEZSBEJp>

**lieux** <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtSEeAipsBlD>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrt85PmfXV4X4>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrt8MDUnF2rXa>, <https://ark.frantiq.fr/ark:/26678/pcrtOiESR87lsh>

## AUTEURS

**BRUNO DUVERNOIS**

Ville d'Harfleur