

Généralités



Le Pont de Tancarville

Caractéristiques techniques générales

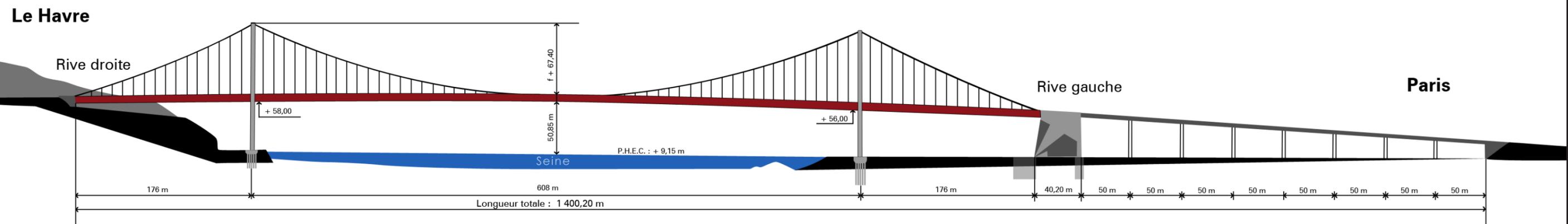
Quelques chiffres...

Longueur totale de l'ouvrage : 1 400,20 m
Pente de 6,5 %
Viaduc d'accès rive gauche : 400 m
Largeur de chaussée : 12,50 m
Largeur de chaque trottoir : 1,375 m
La travée centrale : 608 m
Dépense à la charge de la CCI : 9 milliards de Francs (valeur en 1959)
Nombre d'heures de travail en chantier : 3 500 000 h
400 ouvriers
Aucun accident mortel

Entièrement Français de conception et de réalisation le Pont de Tancarville est ouvert à la circulation le 2 Juillet 1959.

Avec ses 608 mètres de portée, la travée centrale du Pont de Tancarville est, à l'époque, la plus grande travée centrale suspendue d'Europe. De 123 mètres environ de hauteur au dessus du sol, ses pylônes en béton armé ont le record du monde de leur catégorie. Le massif d'ancrage de la rive gauche a sensiblement, en superstructure, les dimensions de l'Arc de Triomphe de l'Etoile à Paris.

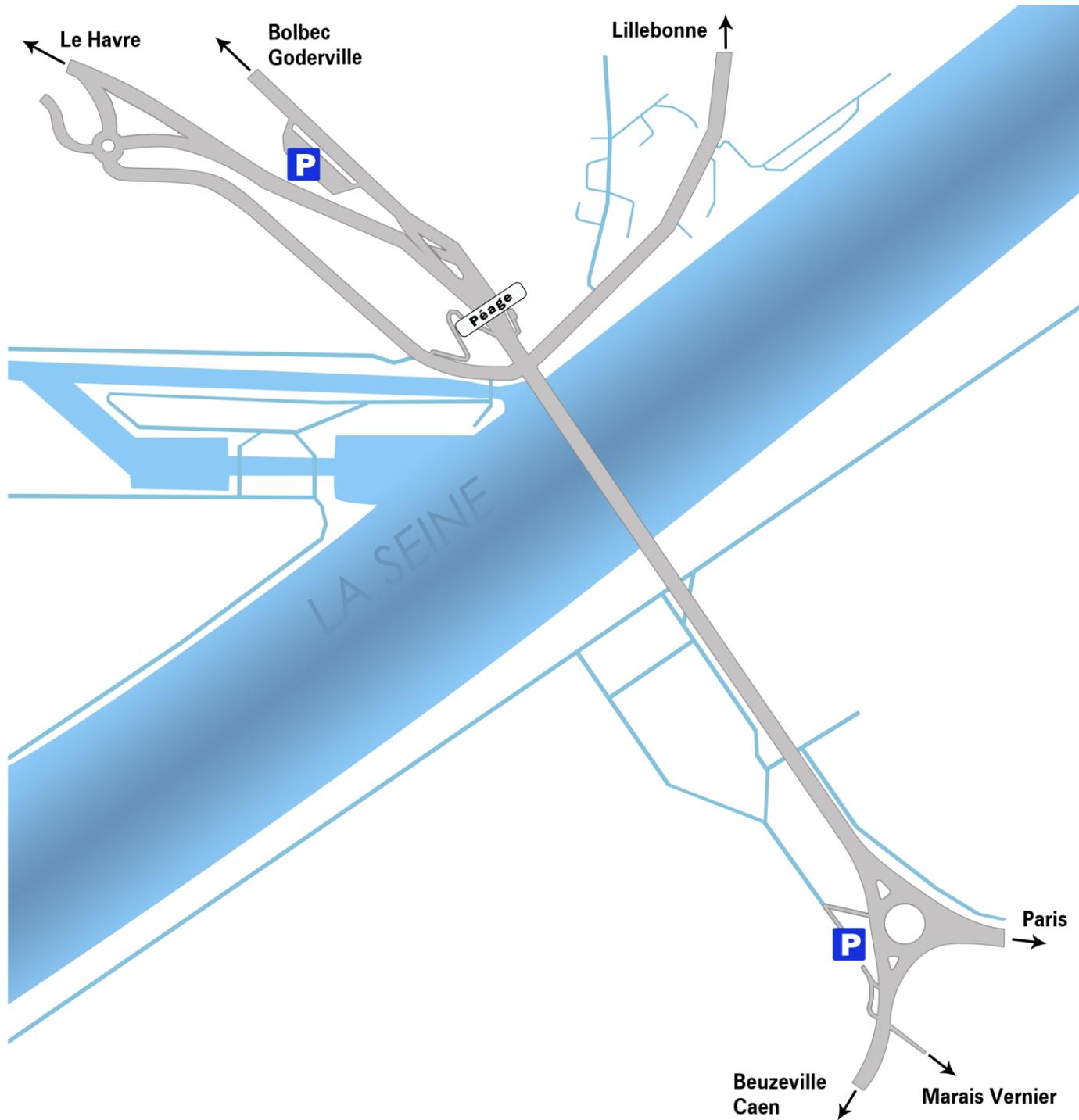
Dans le site grandiose de Tancarville, se côtoient deux monuments dus au labeur de générations que sépare près d'un millénaire : le château médiéval qui couronne la falaise, et le pont qui, par dessus le fleuve, la relie aux vertes prairies du Marais Vernier.



Maitre d'ouvrage : Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre
Maîtrise d'oeuvre : Service des Ponts et Chaussées

Le Pont de Tancarville

Plan de situation



Entreprises de Génie Civil...

Boussiron
Campenon Bernard
Compagnie Industrielle de Travaux
Entreprise des Grands Travaux Hydrauliques
Fougerolle
Régie Nationale des Chemins de Fer et TP
Société Française d'Entreprises de Dragages et TP

Entreprises de Constructions Métalliques...

Baudin Chateaufneuf
Compagnie Française d'Entreprises
Dayde
Fives Lille-Cail
Forge et Ateliers du Creusot

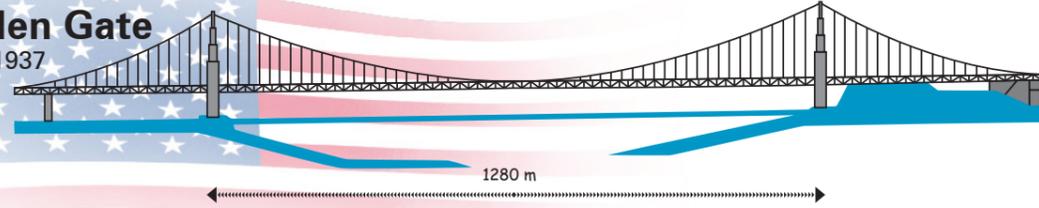
Le Pont de Tancarville

...à l'échelle des plus grands Ponts du Monde

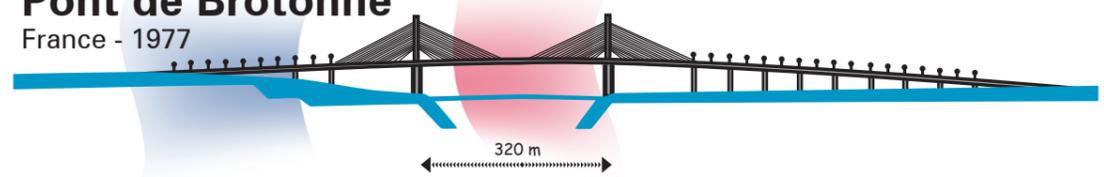
Ponts Suspendus

Ponts à Haubans

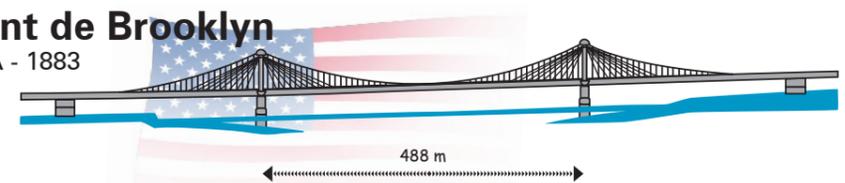
Golden Gate
USA - 1937



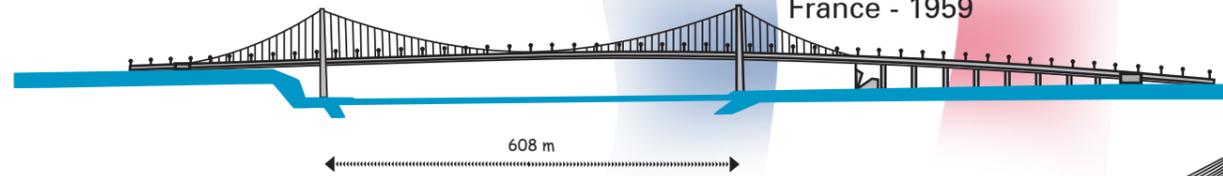
Pont de Brotonne
France - 1977



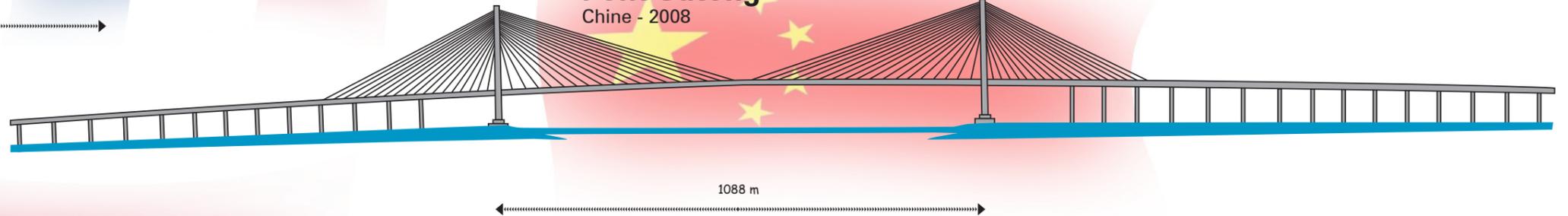
Pont de Brooklyn
USA - 1883



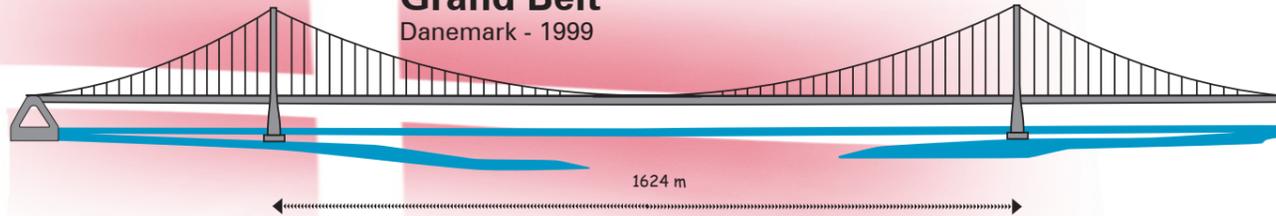
Pont de Tancarville
France - 1959



Pont Sutong
Chine - 2008

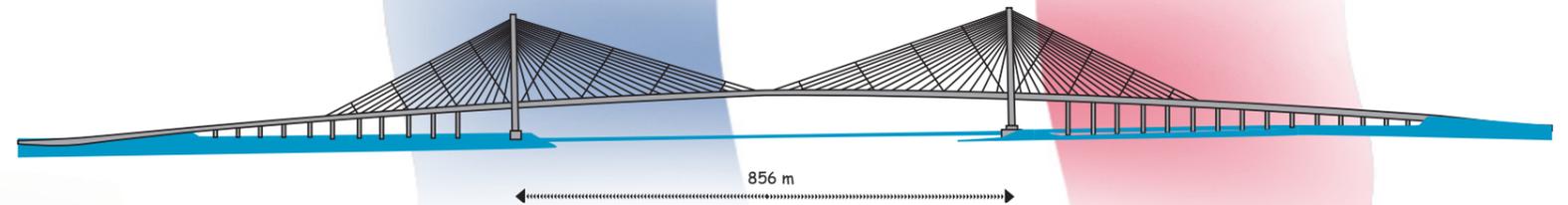


Grand Belt
Danemark - 1999



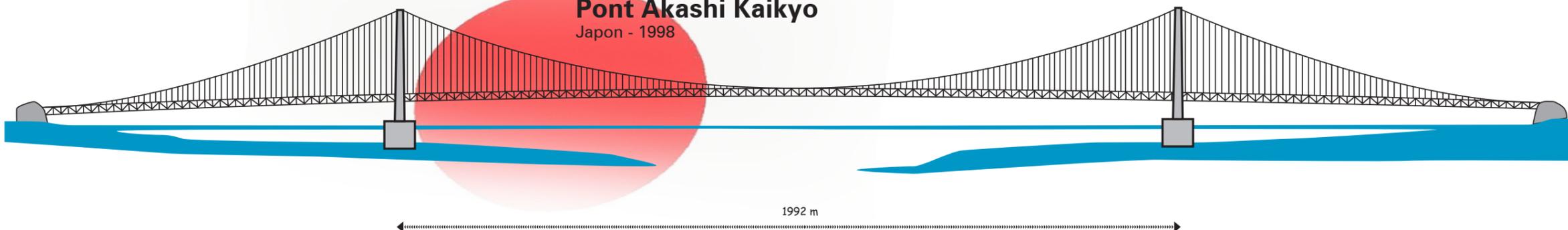
Ces ponts plus récents et plus économiques, sont «auto-équilibrés» et d'entretien plus facile.

Pont de Normandie
France - 1995



Ce type de grands ponts de développement ancien se caractérise par l'importance des ancrages d'extrémité qui supportent toutes les charges par l'intermédiaire des câbles porteurs

Pont Akashi Kaikyo
Japon - 1998

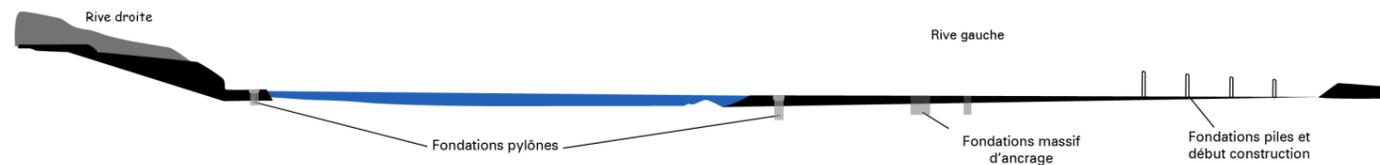


Le Pont de Tancarville

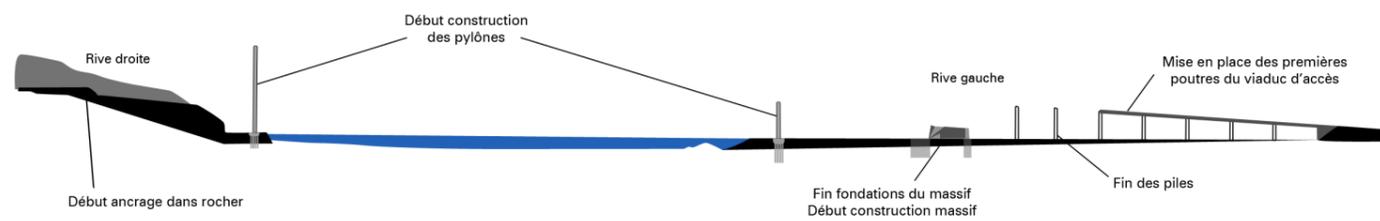
Les grandes étapes de sa construction

...et son histoire

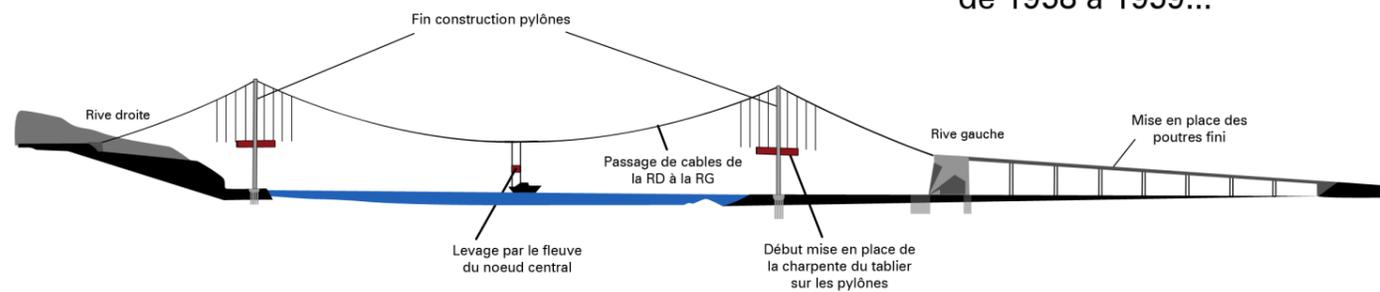
de 1956 à 1957...



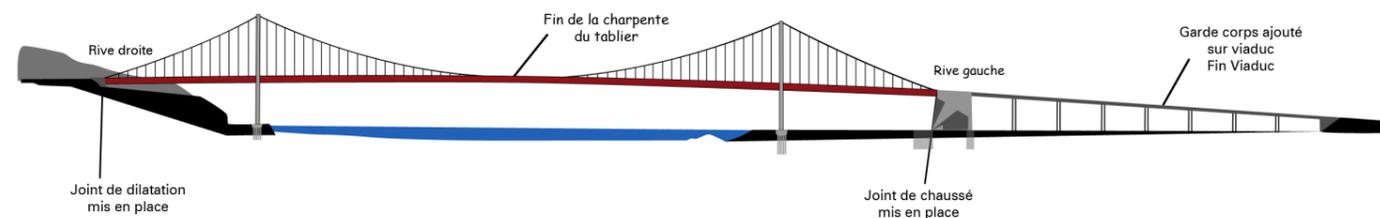
de 1957 à 1958...



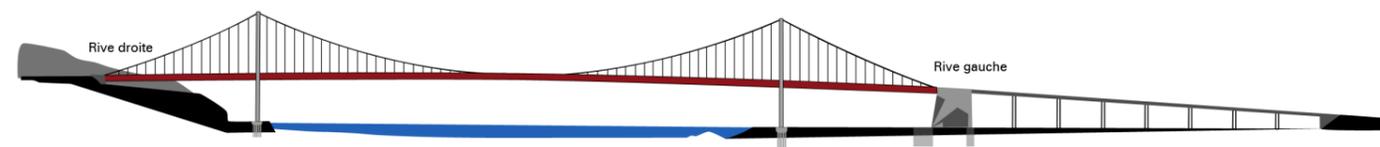
de 1958 à 1959...



...1959



Mise en service du Pont de Tancarville le 2 Juillet 1959...



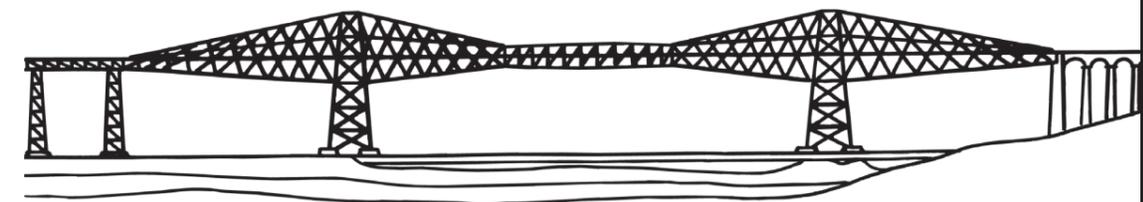
1890 : Le train-tunnel

Premier d'une longue série d'études pour la traversée sous-fluviale.



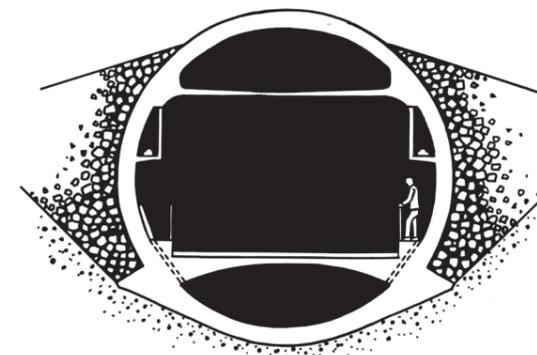
1905 : Le transbordeur

Porte-trains, pour la traversée de la Seine entre Port-Jérôme et Quillebeuf.



1911 : Le viaduc

Structure métallique à hauteur de Saint Maurice d'Etelan.

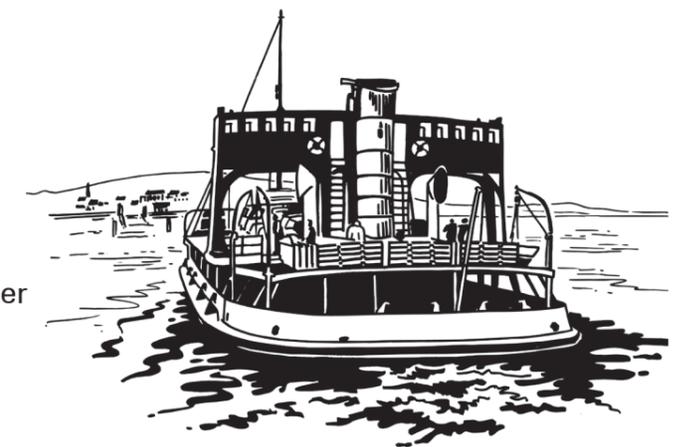


1937 : Le tunnel

Dernière étude dont l'emplacement aurait été proche de l'actuel Pont de Normandie.

En attendant Tancarville...

On emprunte l'un des onze bacs, pour traverser la Seine d'une rive à l'autre.





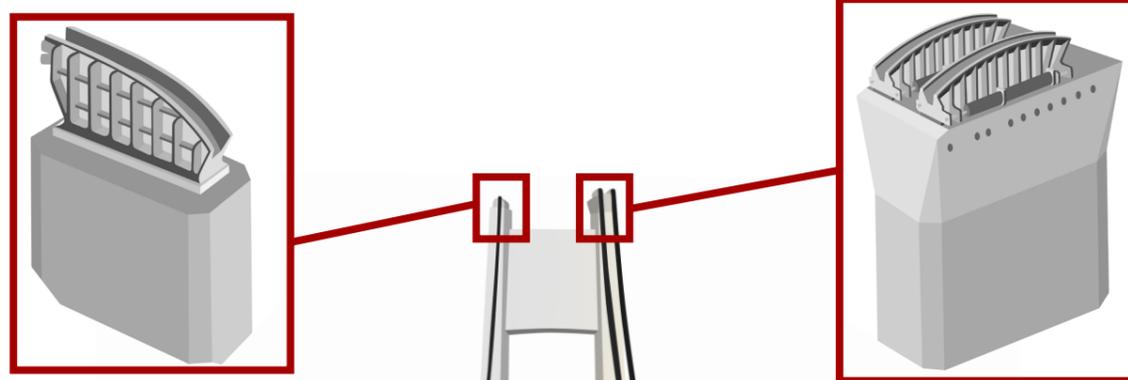
Travaux rénovation

Le 2 Juillet 1995, un des 60 torons dont est constitué chaque câble porteur, casse.
La CCIH assistée d'un collège d'experts et de bureaux d'études spécialisés décide de remplacer l'ensemble de la suspension tout en imposant le maintien du trafic.

Les travaux se déroulent de septembre 1996 à septembre 1999.

Les travaux de remplacement de la suspension du Pont de Tancarville comprennent :

- Le remplacement des câbles porteurs : chaque câble est remplacé par deux câbles;
- La surélévation des têtes des pylônes;
- La modification des chambres d'ancrage pour recevoir les nouveaux câbles;
- L'augmentation du nombre de cabines de péage;
- La peinture de la nouvelle suspension;
- La réfection de l'étanchéité et de la couche de roulement du pont suspendu;
- Le remplacement des suspentes.

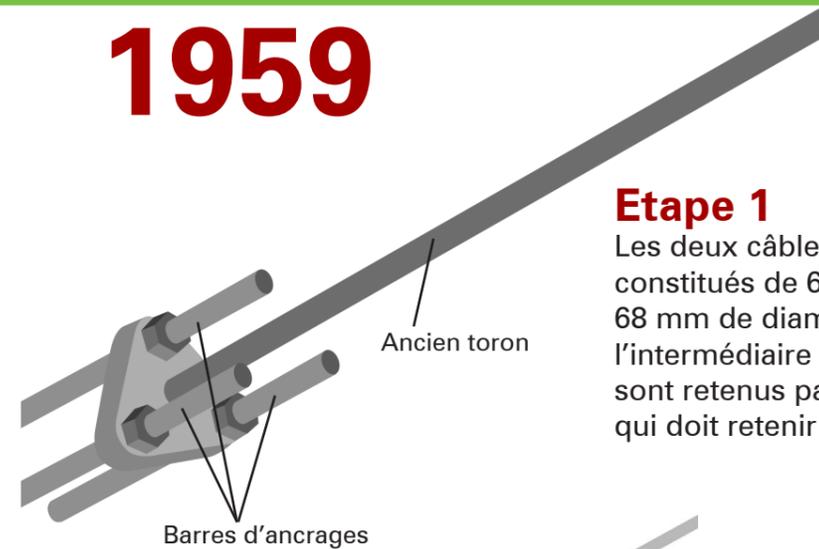


1959



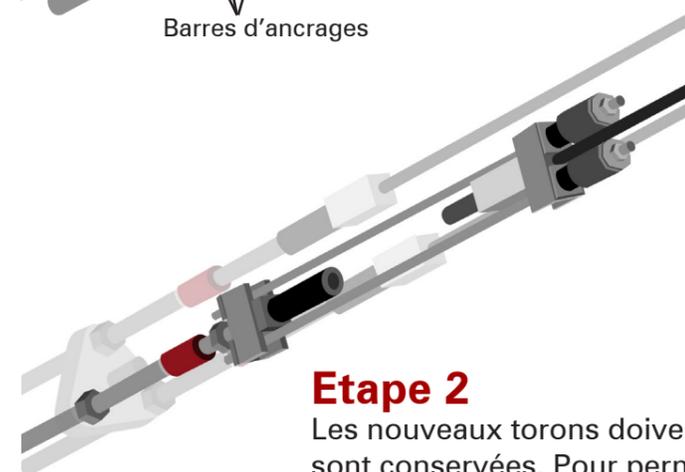
1999

1959



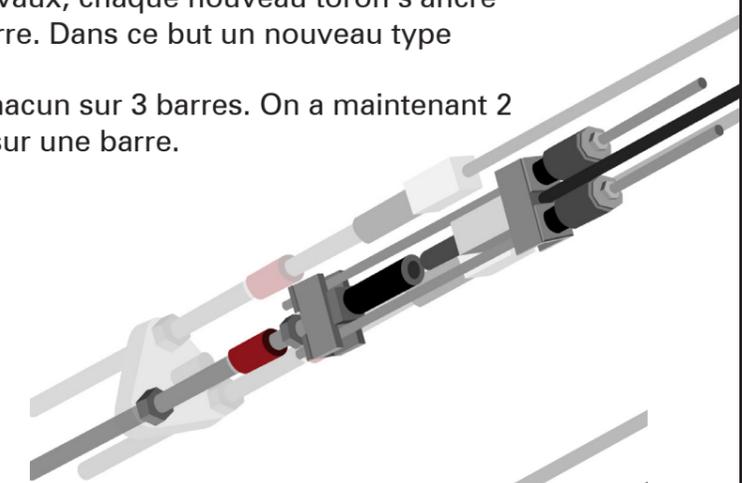
Etape 1

Les deux câbles porteurs de l'ancienne suspension sont constitués de 60 torons chacun. Chaque toron de 68 mm de diamètre est ancré à ses deux extrémités par l'intermédiaire de culots d'ancrage en acier. Ces culots sont retenus par 3 barres ancrées dans un massif de béton qui doit retenir la traction des câbles.



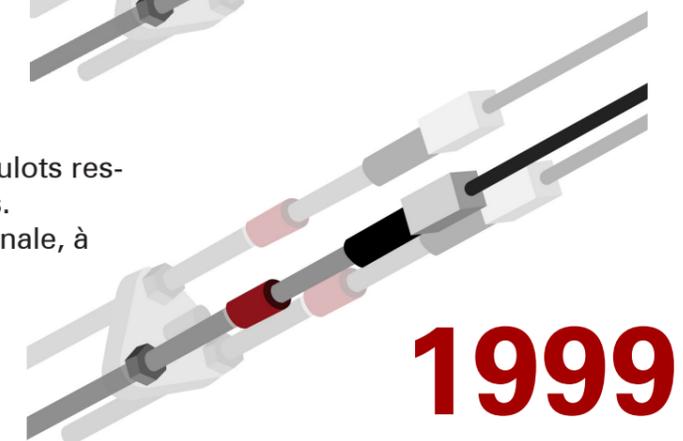
Etape 2

Les nouveaux torons doivent s'ancrer sur les barres existantes qui sont conservées. Pour permettre la cohabitation des deux suspensions pendant les travaux, chaque nouveau toron s'ancré individuellement sur une barre. Dans ce but un nouveau type d'ancrage a été conçu. On avait 60 torons ancrés chacun sur 3 barres. On a maintenant 2 fois 90 torons fixés chacun sur une barre.



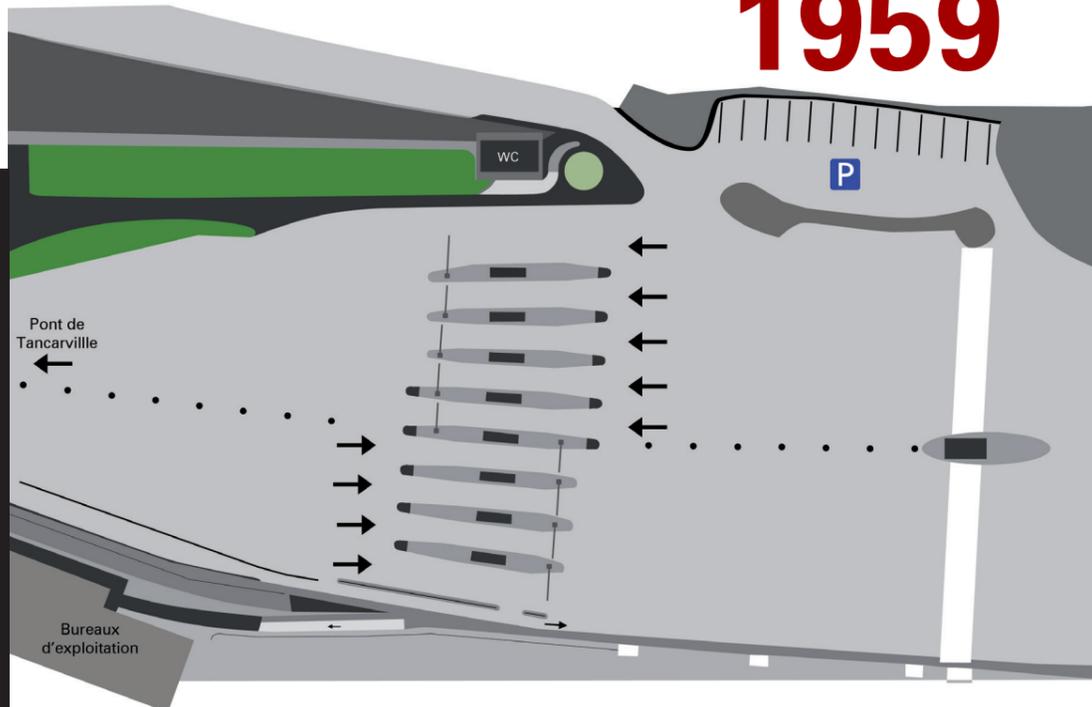
Etape 3

Les anciens torons sont coupés. Les anciens culots restent en place car ils ne peuvent pas être retirés. Les nouveaux torons sont réglés à la tension finale, à l'aide de leur nouveau système d'ancrage.



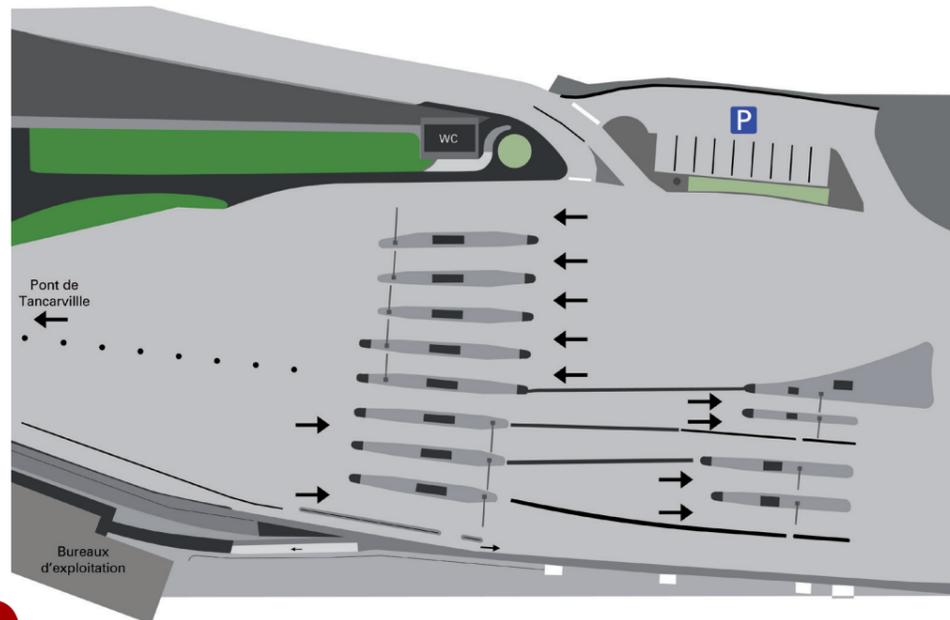
1999

1959



Voies en quinconces

Cette architecture de voies a été testée par la société COFIROUTE sur l'autoroute A 81 à la gare de péage de la Gravelle. La CCIH a décidé de mettre en place ce dispositif sur la gare de péage du Pont de Tancarville. Le principe consiste à transformer un couloir de péage en passage libre donnant accès à des voies de péages décalées. Le nombre de voies est passé ainsi de 9 à 11.



1999

Peinture de la nouvelle suspension

Protection anticorrosion des câbles. Il est d'abord procédé à un décapage et «mise à blanc» des câbles. Quatre couches de peinture brai vinyl sont appliquées en fonction des conditions climatiques et des délais de séchage entre chaque couche. L'épaisseur totale du complexe de peinture est de 400 microns.

Les interstices entre chaque toron sont mastiqués en partie supérieure du câble, 16 mois de travaux au total : 90 000 points de mesures ont été réalisés pour contrôler la bonne exécution.

1959



Le lancement des suspentes

Les suspentes sont amenées en haut du pylône à l'aide du portique. Elles sont ensuite accrochées au câble et roulent jusqu'à leur position définitive.

Une fois toutes les nouvelles suspentes en place, elles sont accrochées au tablier et le poids du tablier est transféré à la nouvelle suspension à l'aide de vérins hydrauliques.

1999



La couche de roulement

1959 : Mise en service de l'ouvrage avec une chaussée constituée de deux couches d'asphalte de 25 mm.

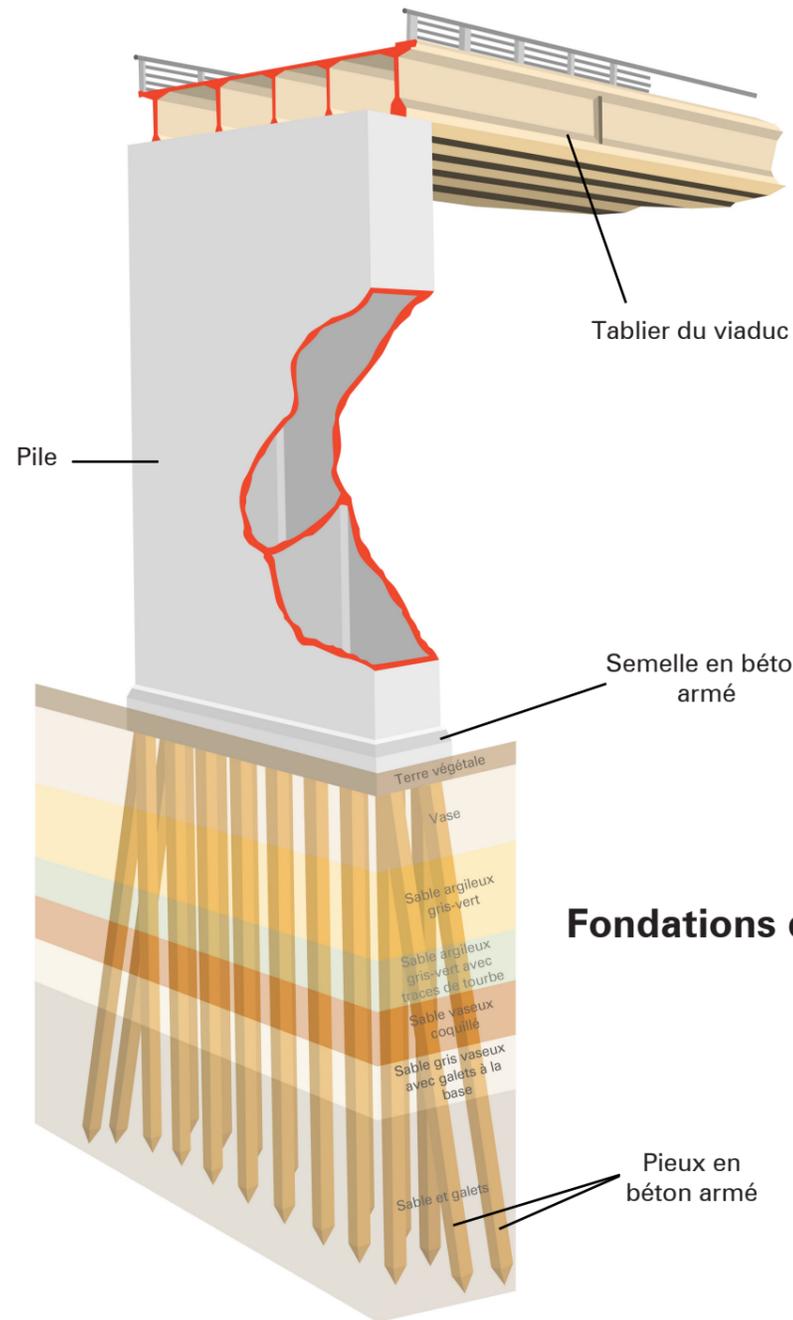
1976 : Réfection de la chaussée, étanchéité et couche de roulement avec une technique similaire à celle de 1959. Sur la première couche, un traitement de surface en gravillon porphyre 6/10 est appliqué.

1990 : Réfection de la chaussée. Etanchéité assurée par un mastic bitumineux, en liant amélioré aux élastomères sur une épaisseur de 15 mm. Couche de roulement constituée d'un béton bitumineux mince 0/10 discontinu sur une épaisseur de 35 mm.

Experts : M. Foucriat - M. Bouvy - M. Lecroq - M. Piccardi - M. Virlogeux
Comité technique de suivi composé de 15 membres.

Fondations





Fondations des piles et pieux

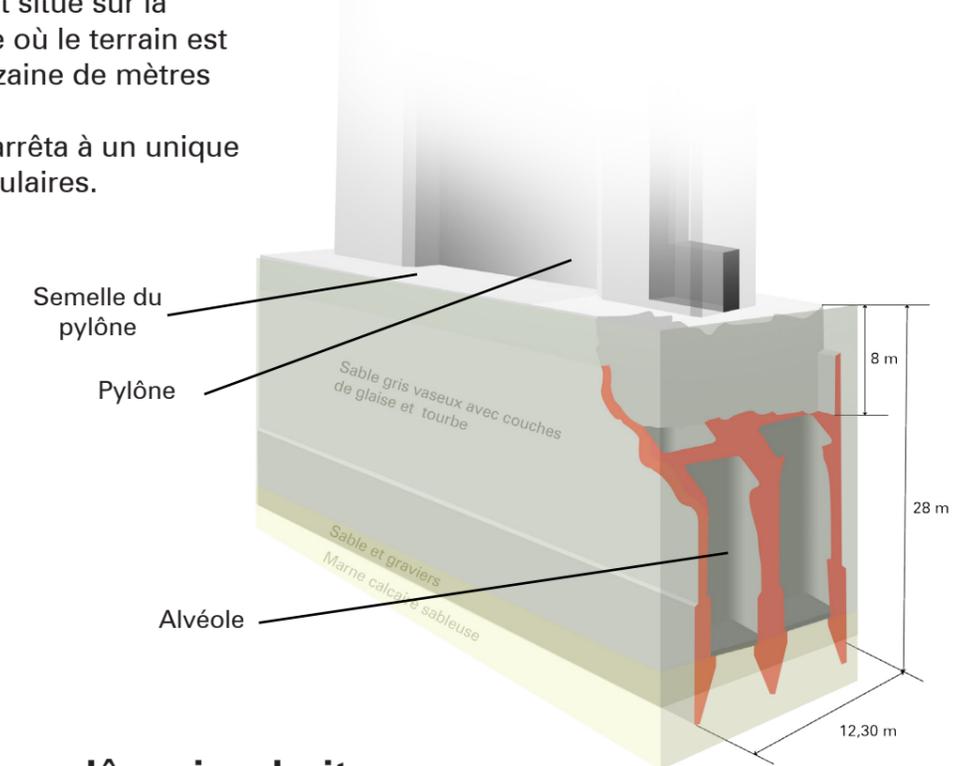
Les piles sont fondées sur des groupes de pieux verticaux et obliques couronnés par de fortes semelles en béton armé.

Quelques chiffres...

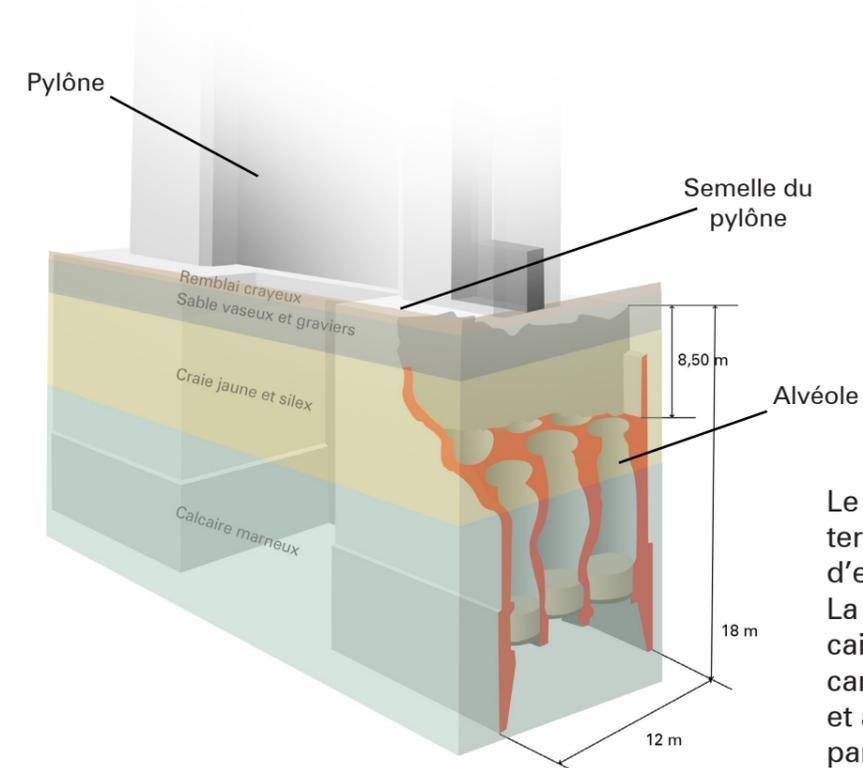
Charge maxi sur un pieu : 150 t
Longueur pieux : de 20 m à 22 m
Dimension : section carrée de 45 cm x 45 cm
Quantité pieux : de 20 à 32 par pile
Hauteurs piles : 16,21 m à 35,71 m
Quantité piles : 7

Le problème des fondations du pylône rive gauche était très différent de celui de la rive droite. En effet l'axe du pylône est situé sur la digue en bordure de Seine où le terrain est très mauvais sur une quinzaine de mètres de profondeur. Dans ces conditions on s'arrêta à un unique caisson à alvéoles rectangulaires.

Fondations pylône rive gauche



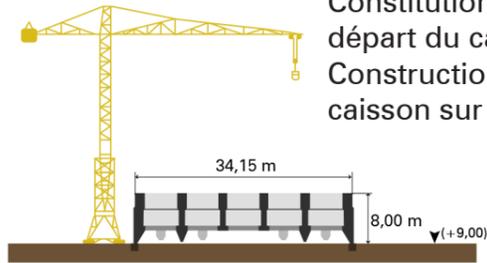
Fondations pylône rive droite



Le pylône rive droite est situé sur un terre plein, à proximité de l'écluse d'entrée du canal de Tancarville. La fondation est constituée par deux caissons en béton armé, d'une section carrée de 12 m de côté en partie haute, et avec une surlargeur de 20 cm en partie basse.

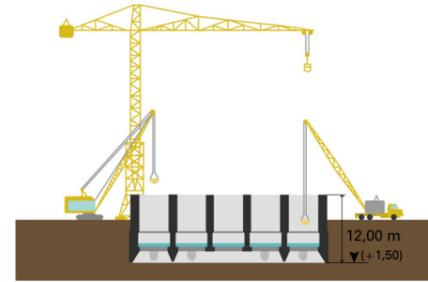
Etape 1

Constitution de la plateforme de départ du caisson à la cote (+ 9,00).
Construction de la partie inférieure du caisson sur une hauteur de 8,00 m.



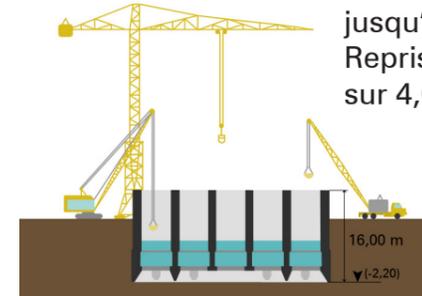
Etape 2

Descente du caisson par havage jusqu'à la cote (+ 1,50).
Reprise de la construction du caisson sur 4,00 m de hauteur.



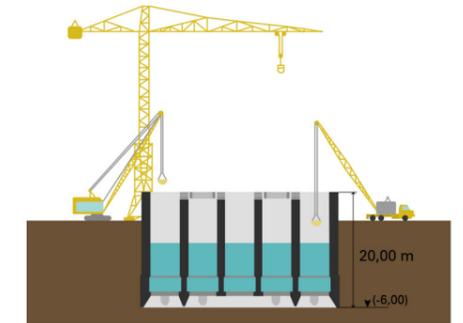
Etape 3

Descente du caisson par havage jusqu'à la cote (- 2,20).
Reprise de la construction du caisson sur 4,00 m de hauteur.



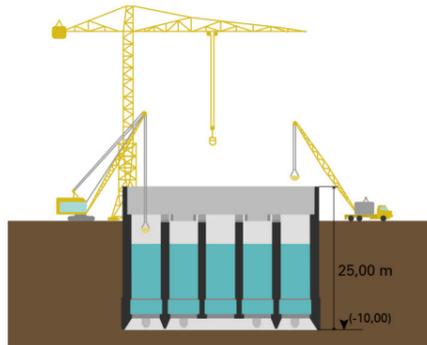
Etape 4

Descente du caisson par havage jusqu'à la cote (- 6,00).
Reprise de la construction de caisson sur 4,00 m de hauteur.
Aménagement des logements pour vérins de compensation d'inclinaison.



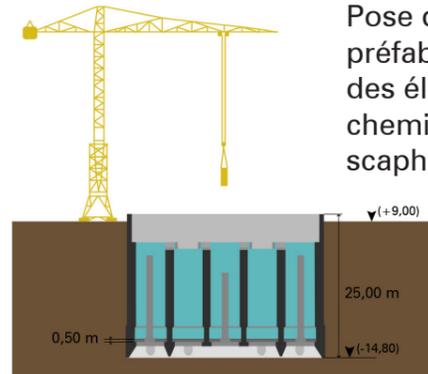
Etape 5

Descente du caisson par havage jusqu'à la cote (- 10,00).
Exécution d'une murette périphérique de 0,60 m d'épaisseur et de 5,00 m de hauteur.



Etape 6

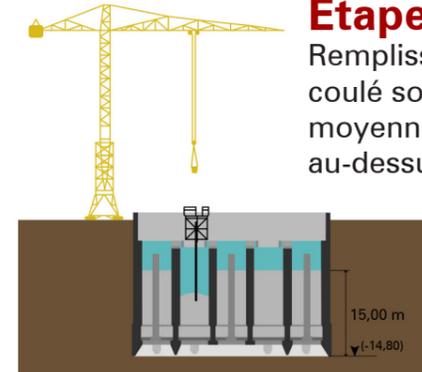
Descente du caisson par havage jusqu'à la cote (- 14,80).
Pose des dalles inférieures préfabriquées en béton armé et des éléments inférieurs de cheminées par équipes de scaphandriers.



Etapes de fonçage des fondations des pylônes

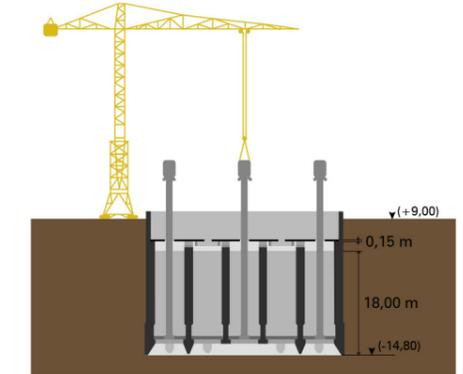
Etape 7

Remplissage des alvéoles en béton coulé sous l'eau jusqu'à une hauteur moyenne de 15,00 m au-dessus des couteaux.



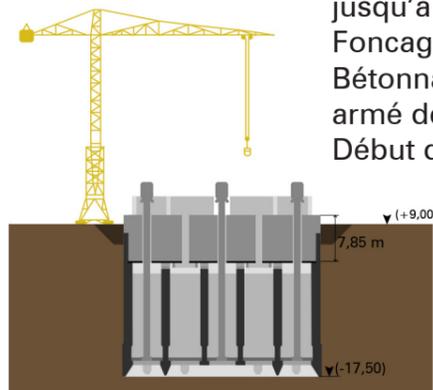
Etape 8

Epuisement dans les alvéoles.
Remplissage des alvéoles en béton à sec jusqu'à une hauteur de 18,00 m au-dessus des couteaux.
Pose des dalles de coffrage de la dalle supérieure en béton armé de 7,85 m d'épaisseur.
Mise en place des éléments supérieurs des cheminées et des sas.



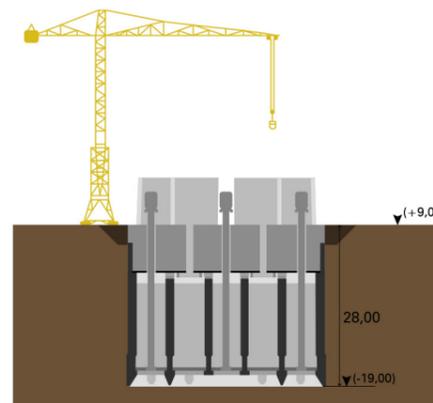
Etape 9

Déblaiement des terres autour du caisson jusqu'à la cote (+ 5,50).
Fonçage du caisson à l'air comprimé.
Bétonnage de la dalle supérieure en béton armé de 7,85 m d'épaisseur.
Début de construction du pylône.



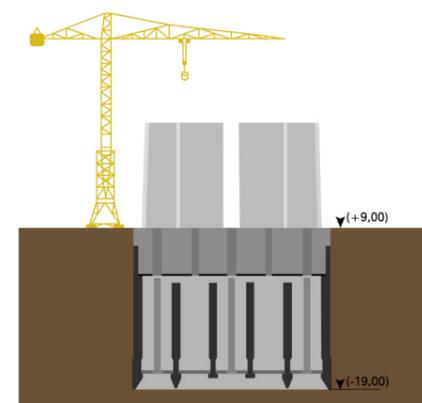
Etape 10

Fonçage du caisson à l'air comprimé jusqu'à la cote (- 19,00).
La construction du pylône se poursuit.



Etape 11

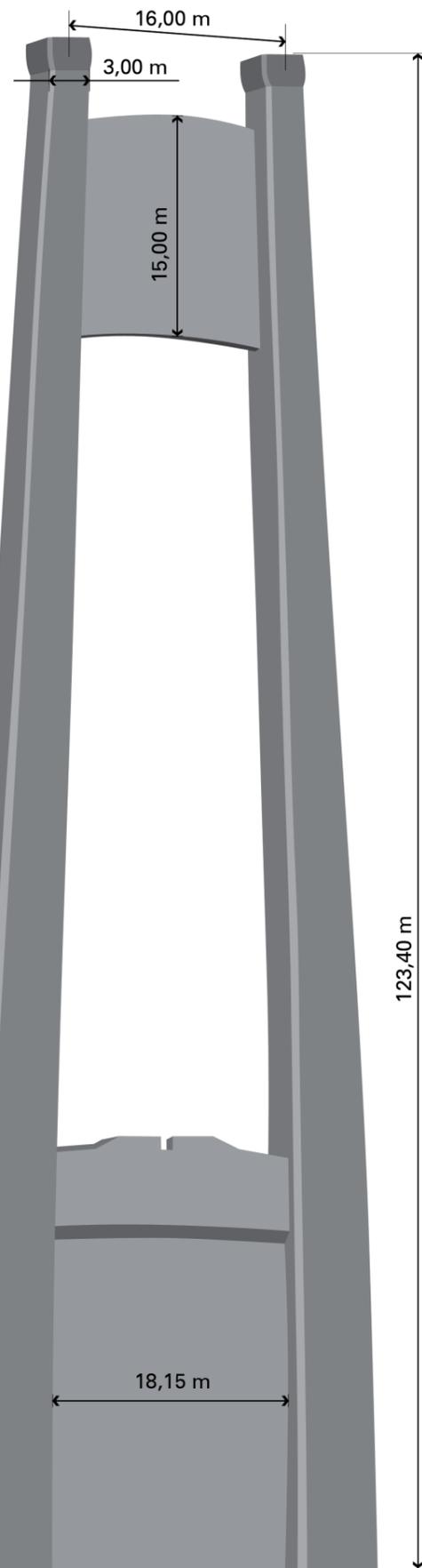
Bétonnage des chambres de travail du caisson.
Bétonnage du joint de 0,10 m entre caisson et dalle supérieure.
Enlèvement des éléments de cheminées récupérables et des sas.
Remplissage en béton de la chambre haute et des trous de passage des cheminées dans la dalle supérieure.
La construction du pylône de poursuit.



Pylônes



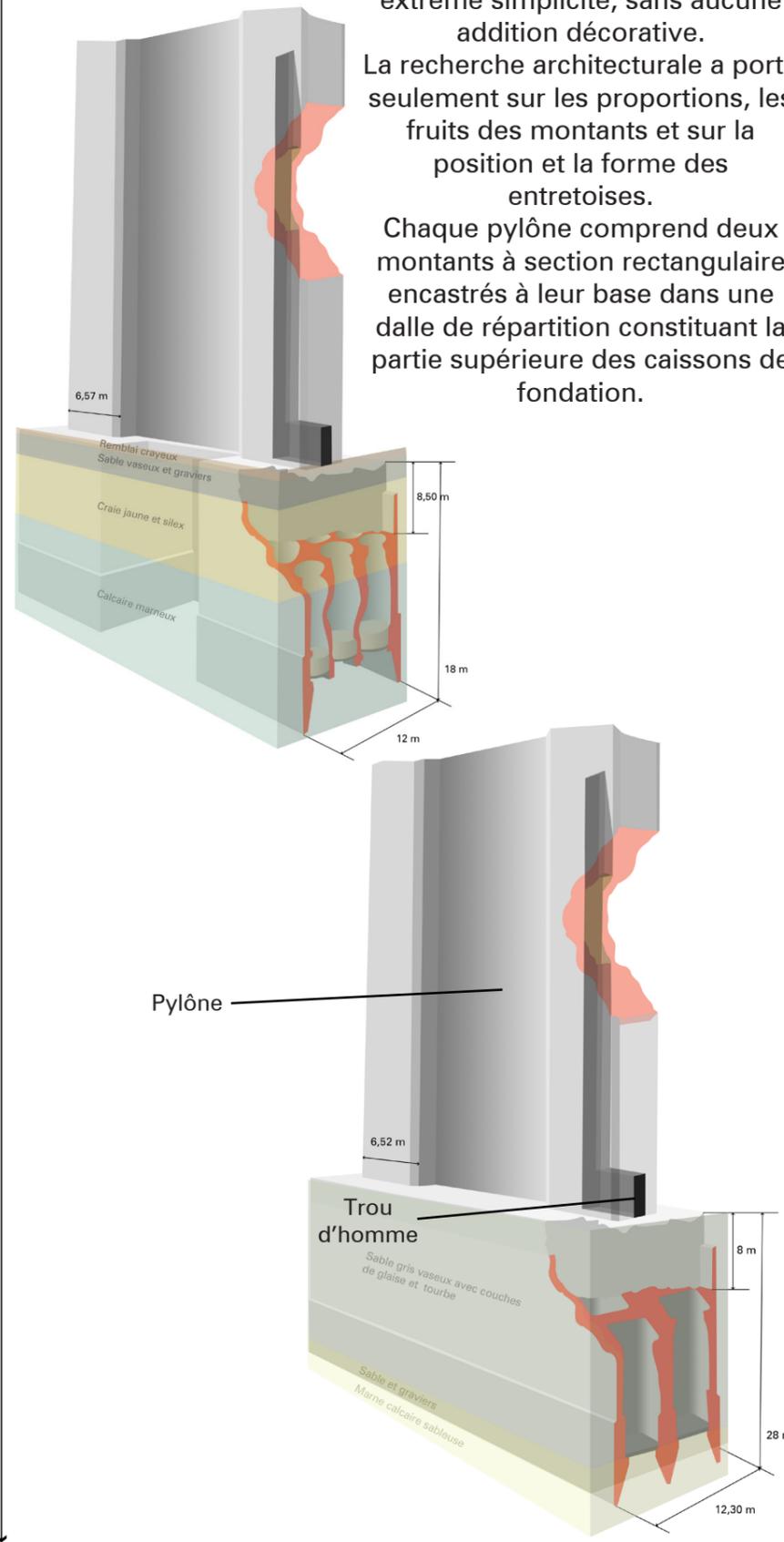
Pylônes



Les pylônes en béton armé se présentent sous un aspect d'une extrême simplicité, sans aucune addition décorative.

La recherche architecturale a porté seulement sur les proportions, les fruits des montants et sur la position et la forme des entretoises.

Chaque pylône comprend deux montants à section rectangulaire encastrés à leur base dans une dalle de répartition constituant la partie supérieure des caissons de fondation.



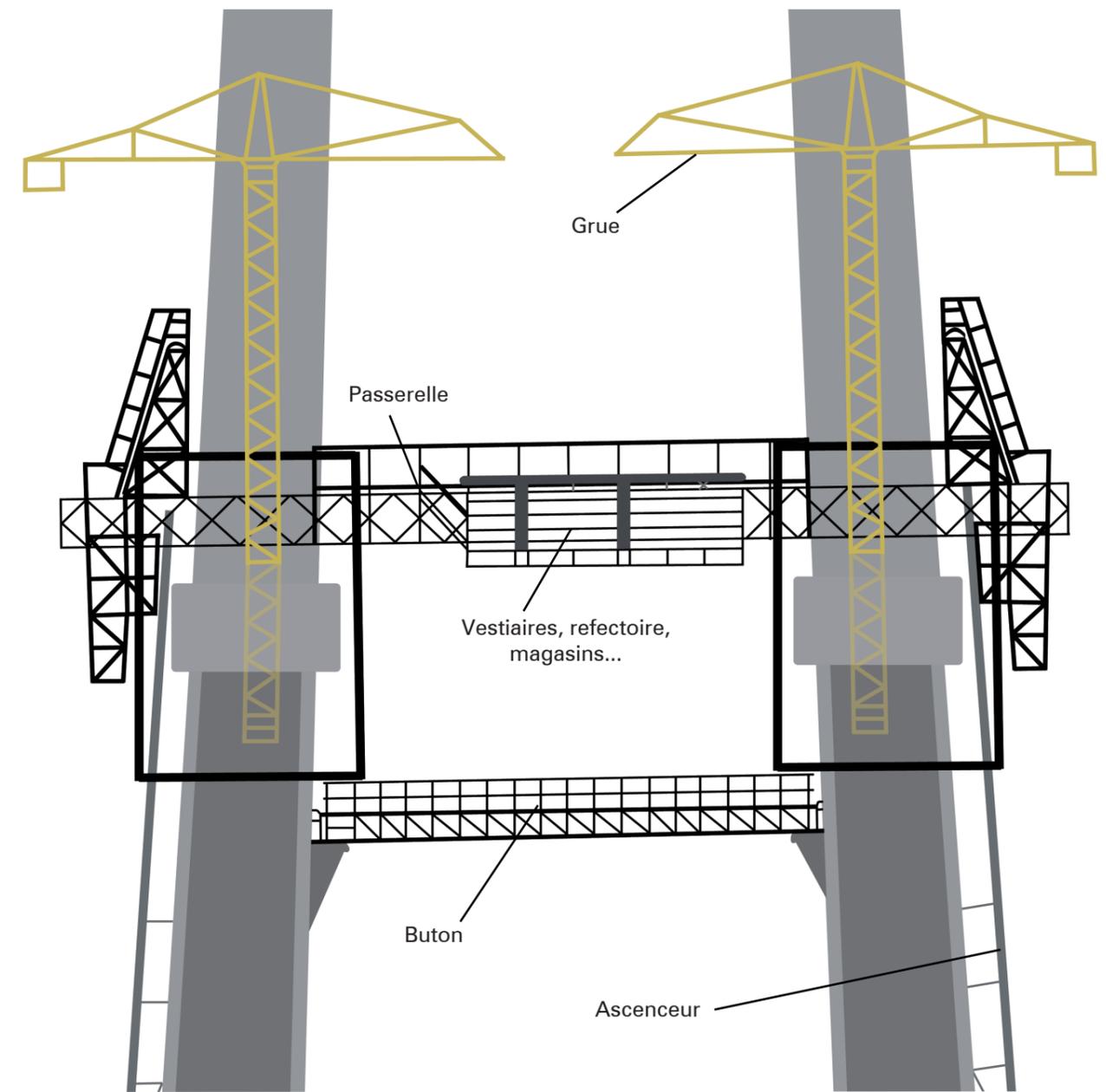
Quelques chiffres...

Hauteur : - 123,40 m pour la rive droite;
- 121,90 m pour la rive gauche.

Durée de construction : 7 mois et 1/2

Hauteur d'une levée : 2,50 m

Rive Gauche : Volume béton : 5 774 m³



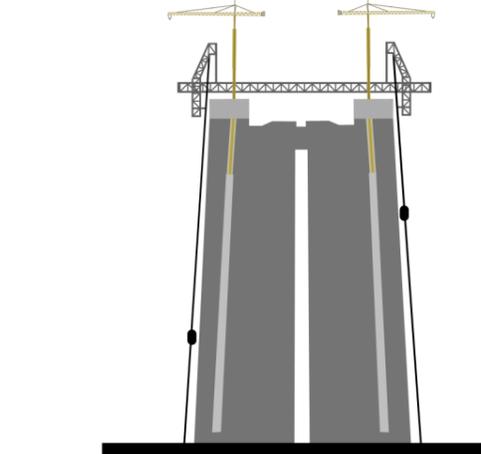
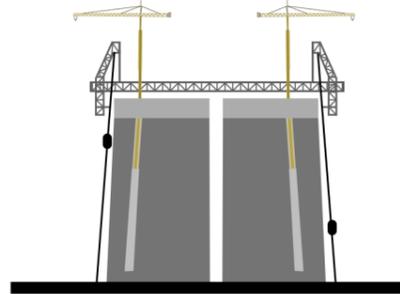
Etape 1

Exécution par tranches de 2,50 m de hauteur.
Première tranche terminée.
Deuxième tranche en cours de réalisation.



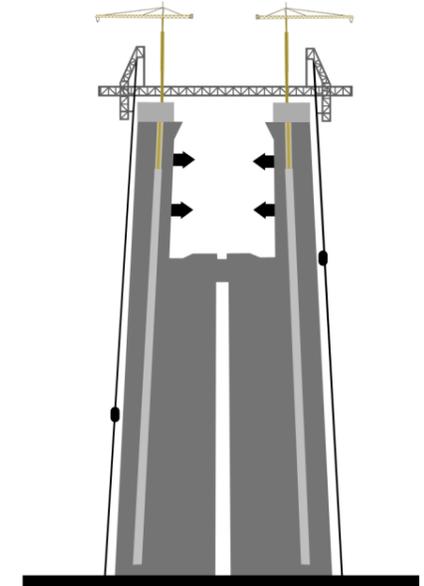
Etape 2

Exécution de la dixième tranche.
Join réservé dans le voile d'entretoisement
pour permettre le retrait du béton.



Etape 3

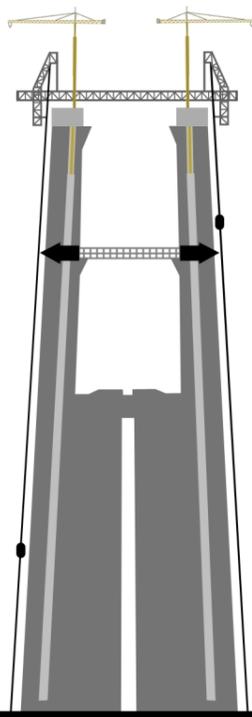
Exécution de la traverse rigide, servant
d'appui au tablier métallique.



Etape 4

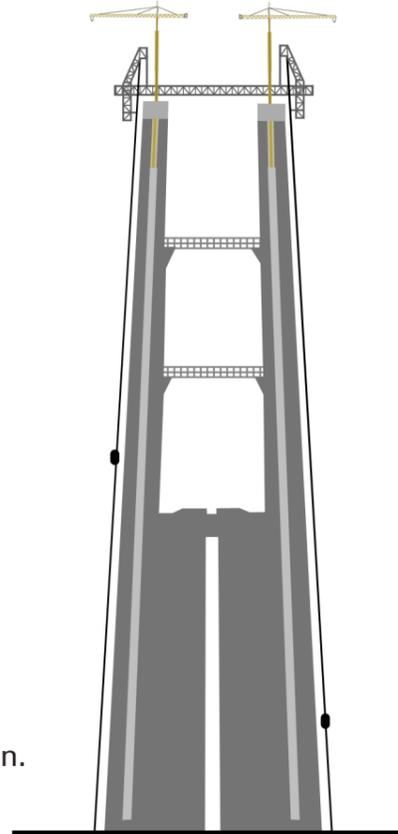
Flexion des montants sous leur poids
par suite de leur inclinaison.

Etapas de construction des pylônes



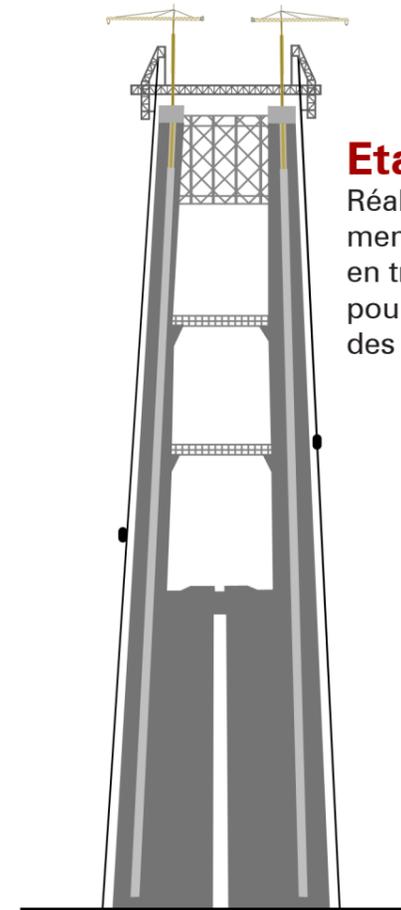
Etape 5

Introduction d'un premier buton
métallique muni de vérins pour rétablir
la fibre moyenne correcte des
montants et pour la maintenir.



Etape 6

Mise en place du deuxième buton.

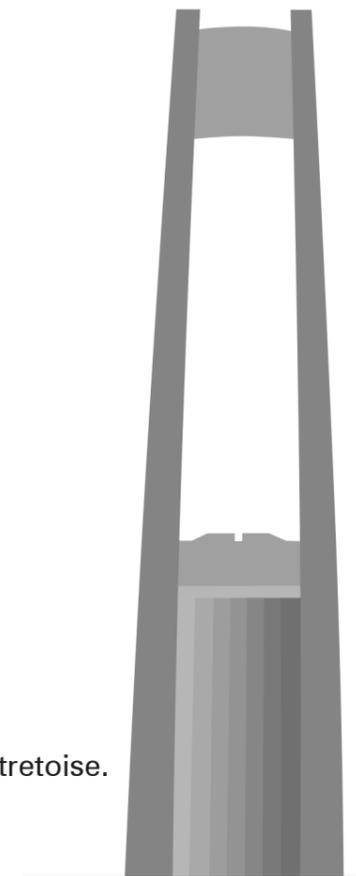


Etape 7

Réalisation d'un troisième buton par la
membrane inférieure du panneau-entretoise
en treillis métallique dont le montage se
poursuit en même temps que le bétonnage
des montants en béton armé.

Etape 8

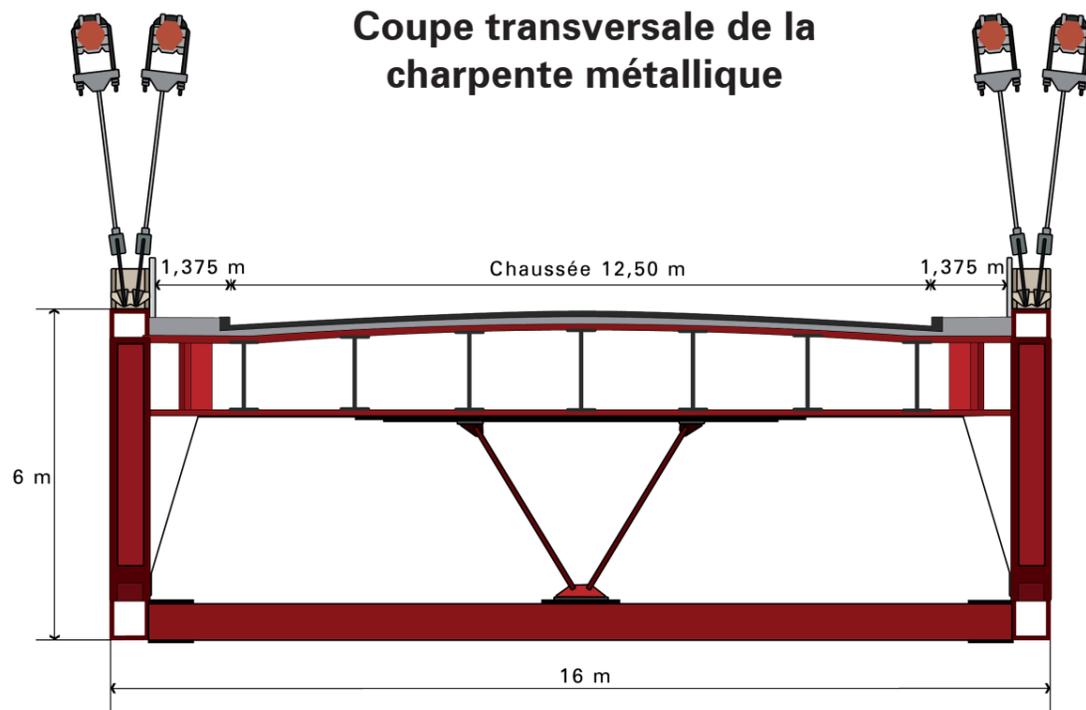
Clavage du joint du voile inférieur.
Enrobage en béton du panneau-entretoise.
Enlèvement des butons.



Charpente métallique



Charpente métallique



Tantôt concurrentes, tantôt associées, nos deux entreprises, BAUDIN-CHÂTEAUNEUF et FIVES LILLE-CAIL ont mis en commun leurs moyens pour étudier et réaliser les travées suspendues du Pont de Tancarville.

Le tablier est continu au droit des pylônes, et est fixé par une articulation sur le massif d'ancrage rive gauche. Le tablier a une forme tubulaire de façon à avoir une grande rigidité de torsion.

Quelques chiffres...

Poids de la charpente : 7 500 t

Nombre de rivets : 125 000

Durée de construction : 3 mois

Hauteur poutre de rigidité : 6 m à triangulation WARREN

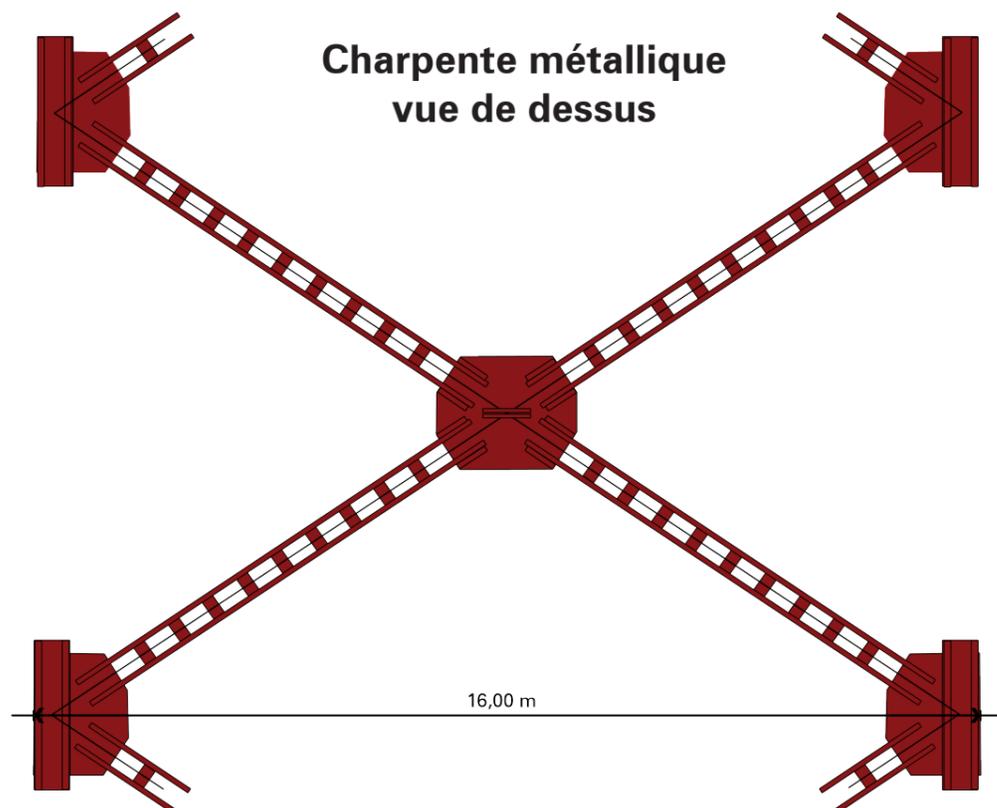
Espacement des poutres : 16 m

Longueur du tablier : 960 m

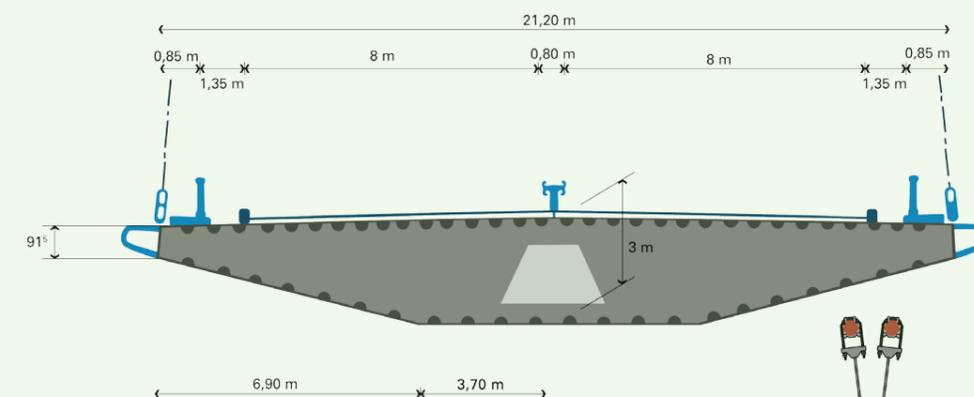
Couverture du tablier : - tôle d'acier : 1 cm;
- dalle béton armé : 9,5 cm.

Couche de roulement : 5 cm béton asphaltique

Files de circulation : 4

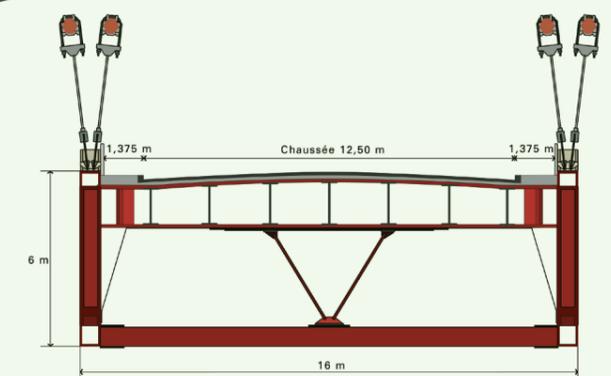


Comparatif...

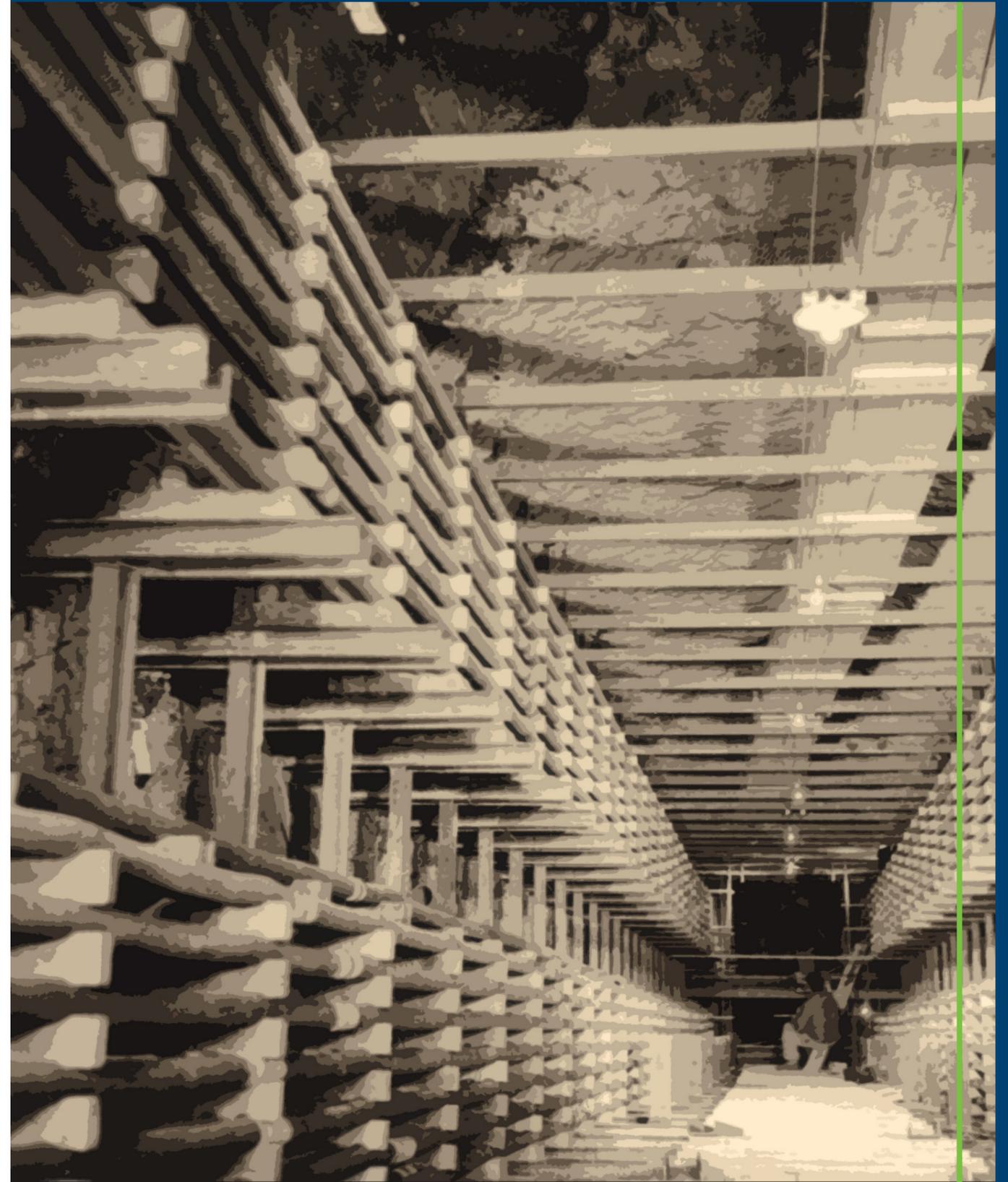


Travée métallique du Pont de Normandie

Charpente métallique du Pont de Tancarville

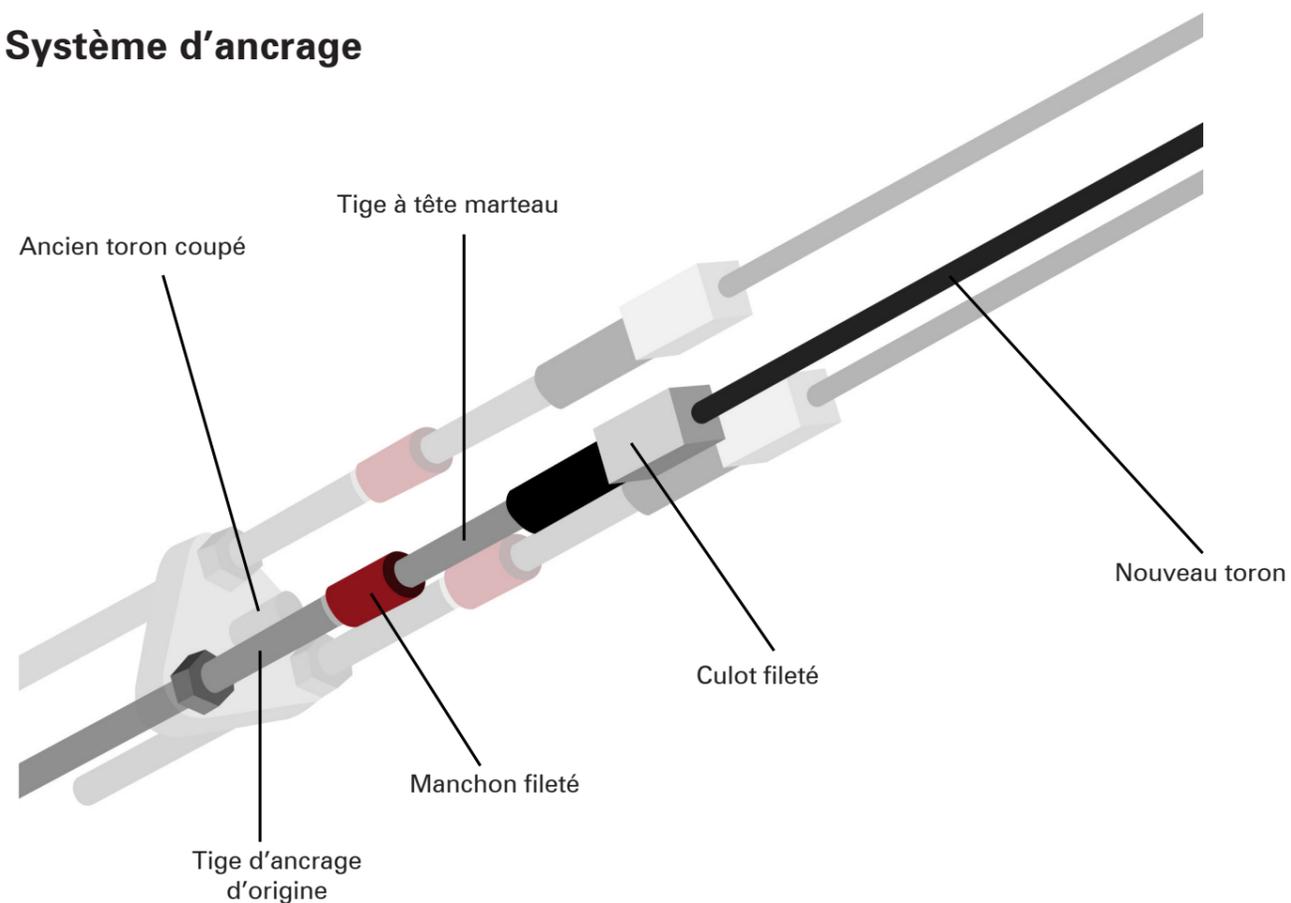


Ancrages



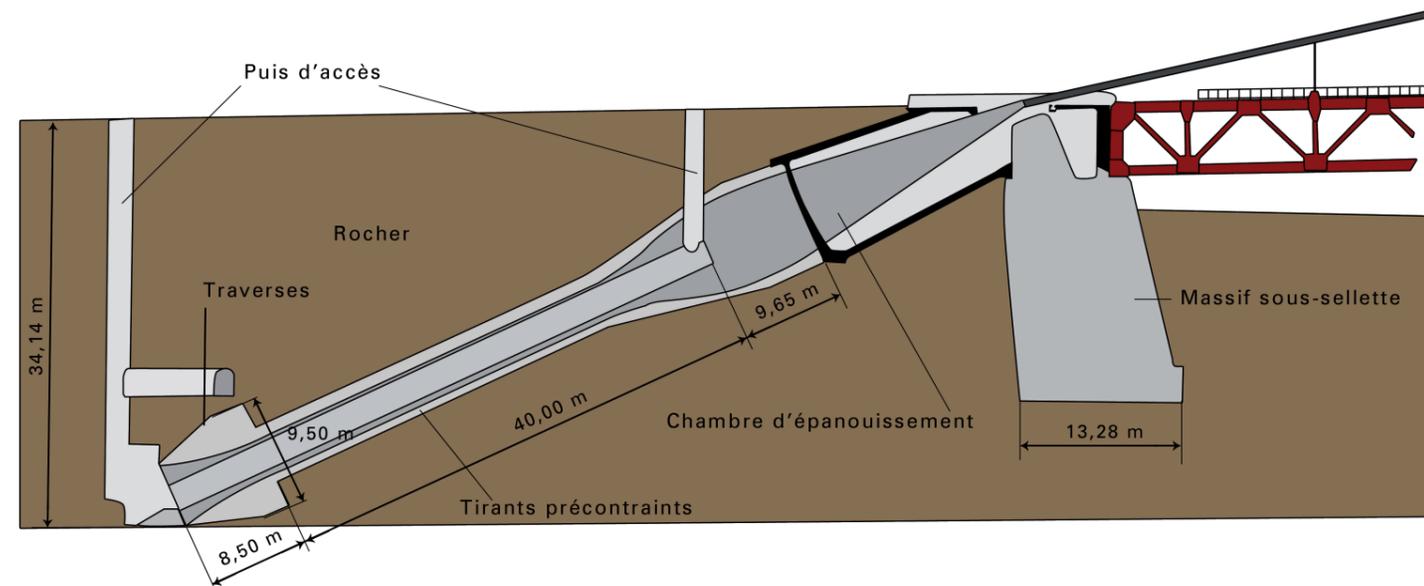
Les ancrages ont été réalisés différemment sur les deux rives en raison de la nature différente du terrain : sur la rive droite, le Pont de Tancarville s'adosse à la falaise, en roche calcaire tendre; sur la rive gauche, il surplombe un sol marécageux et il a fallu chercher un appui ferme à une plus grande profondeur.

Système d'ancrage



Ancrage rive droite

La présence sur la rive droite du Nais de Tancarville, falaise calcaire de 50 m de hauteur, a fait choisir ce site de préférence à tout autre pour édifier le pont suspendu car elle permettait de réduire le volume des terrassements, de supprimer un viaduc d'accès et d'éviter la construction d'un massif d'ancrage. A l'exécution, l'attaque des puits d'accès et des galeries en souterrain révéla dans la falaise des failles verticales importantes et inattendues. Il s'ensuivit une période d'études et de reconnaissance du sol qui dura près d'un an. Un nouveau projet, adapté à la nature de la falaise et tenant compte des recommandations des experts, fut envisagé.



Quelques chiffres...

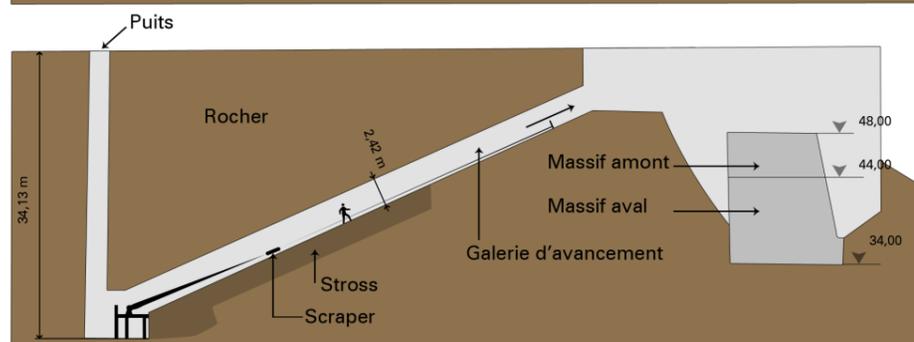
Quantité de ciment injecté : 993 t
Quantité de bentonite injecté : 16 t
Quantité de silicate de chaux injecté : 19 t
Force de traction des tirants : 19 200 t
Diamètre des torons : 40 mm



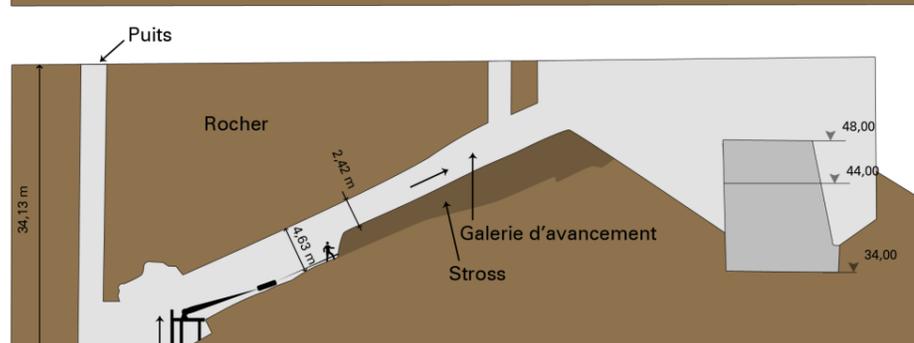
Etape 1
Creusement du puit.



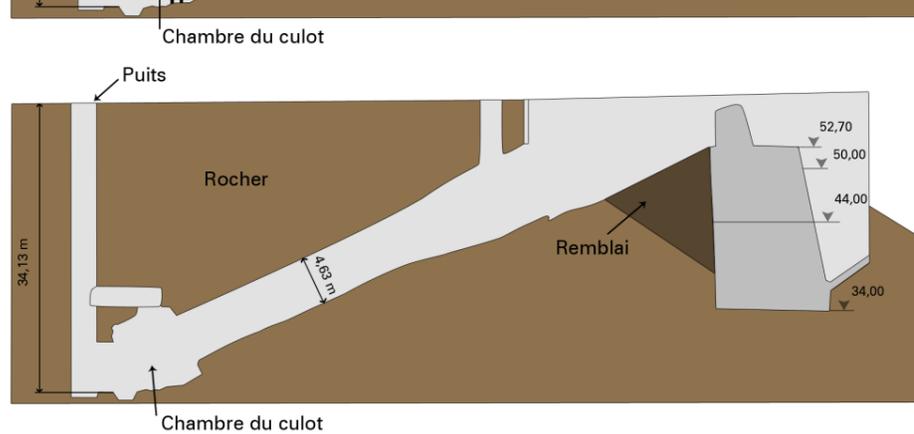
Etape 2
Excavation de la galerie d'avancement.



Etape 3
Bétonnage des massifs sous sellettes amont et aval.



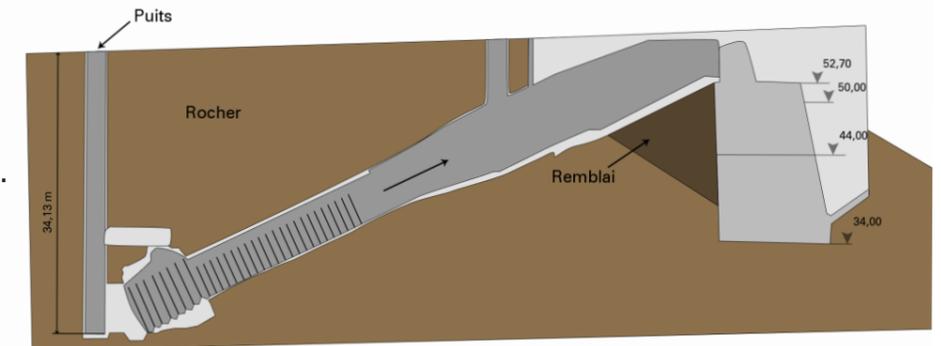
Etape 4
Abattage du stross des galeries.



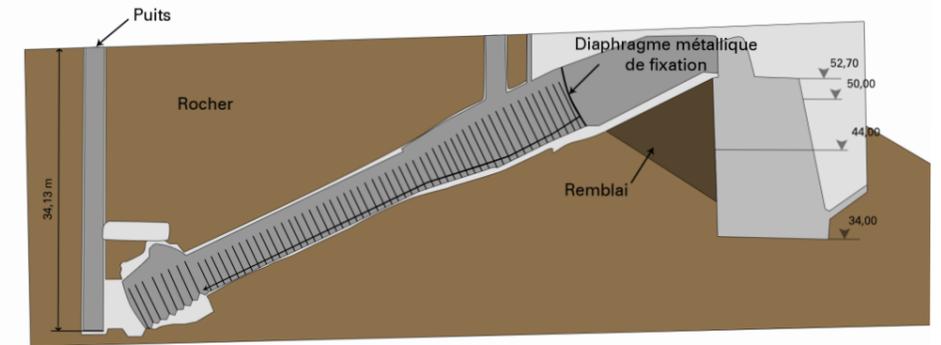
Etape 5
Terrassements en souterrain terminés.

Etapes de construction de l'ancrage rive droite

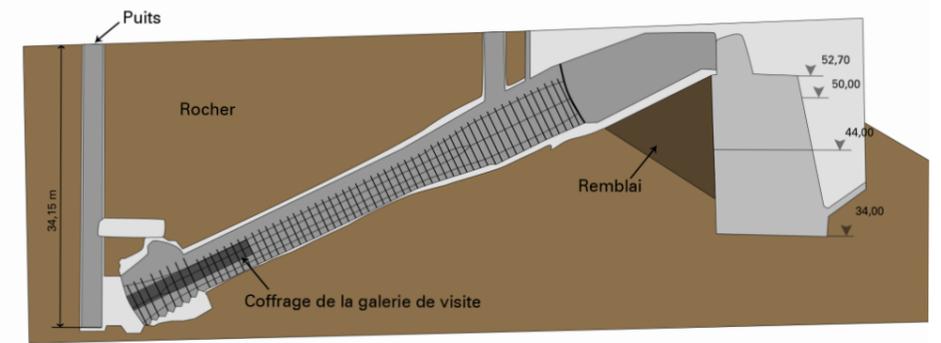
Etape 6
Coulage du béton de toit et de radier de la semelle d'ancrage. Mise en place des montants métalliques.



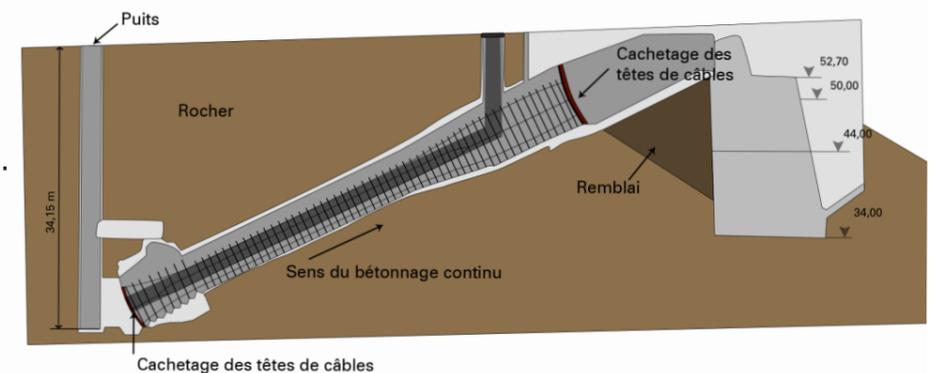
Etape 7
Pose des câbles de précontrainte.



Etape 8
Ferrailage et coffrage des têtes et semelles des tirants. Coffrage de la galerie de visite.



Etape 9
Bétonnage de l'ancrage. Décoffrage de la galerie de visite. Mise en tension des câbles de précontrainte. Cachetage des têtes de câbles.



Quelques chiffres...

Quantité totale de béton : 13 000 m³ (précontraint ou béton armé)

Surface totale de coffrage : 14 000 m²

Largeur de chaussée : 12,50 m

Faisceaux de précontrainte : 1 268 câbles constitués par 540 000 m de fil d'acier de 7 mm de diamètre

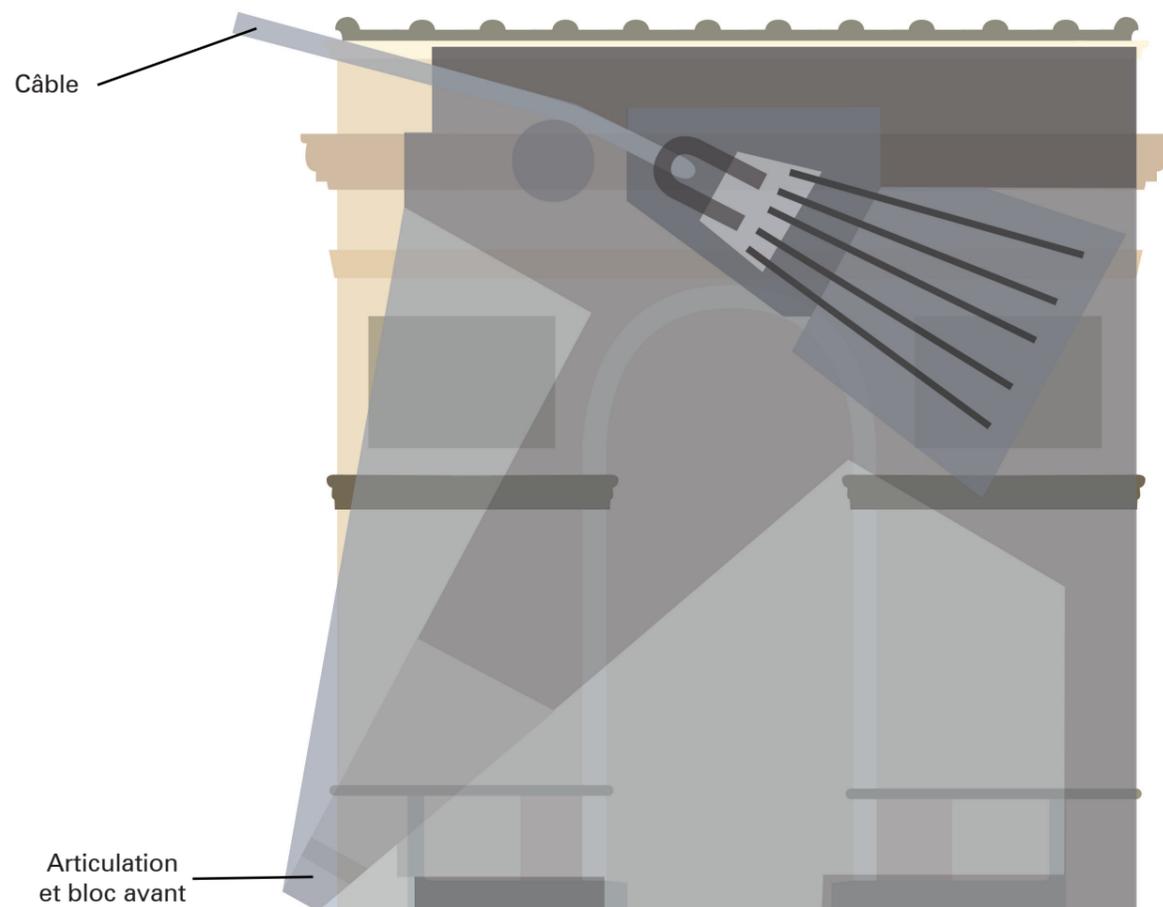
Lest en béton : 3 540 t

Traction minimale des câbles porteurs : $2 \times 8\,350 = 16\,700$ t

Réaction minimale des articulations avant : $2 \times 15\,765 = 31\,530$ t

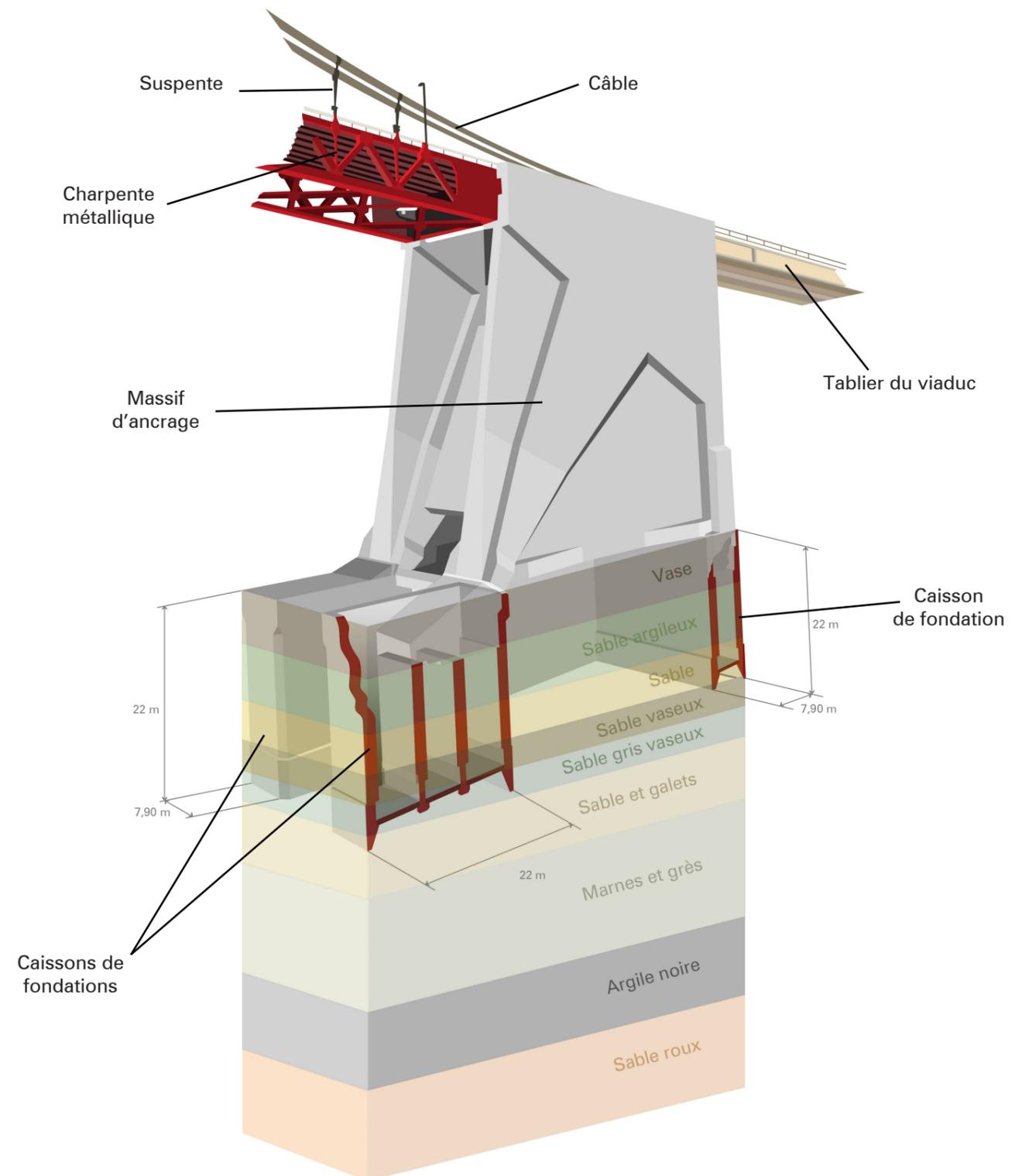
Durée de construction : 10 mois

Massif d'ancrage rive gauche

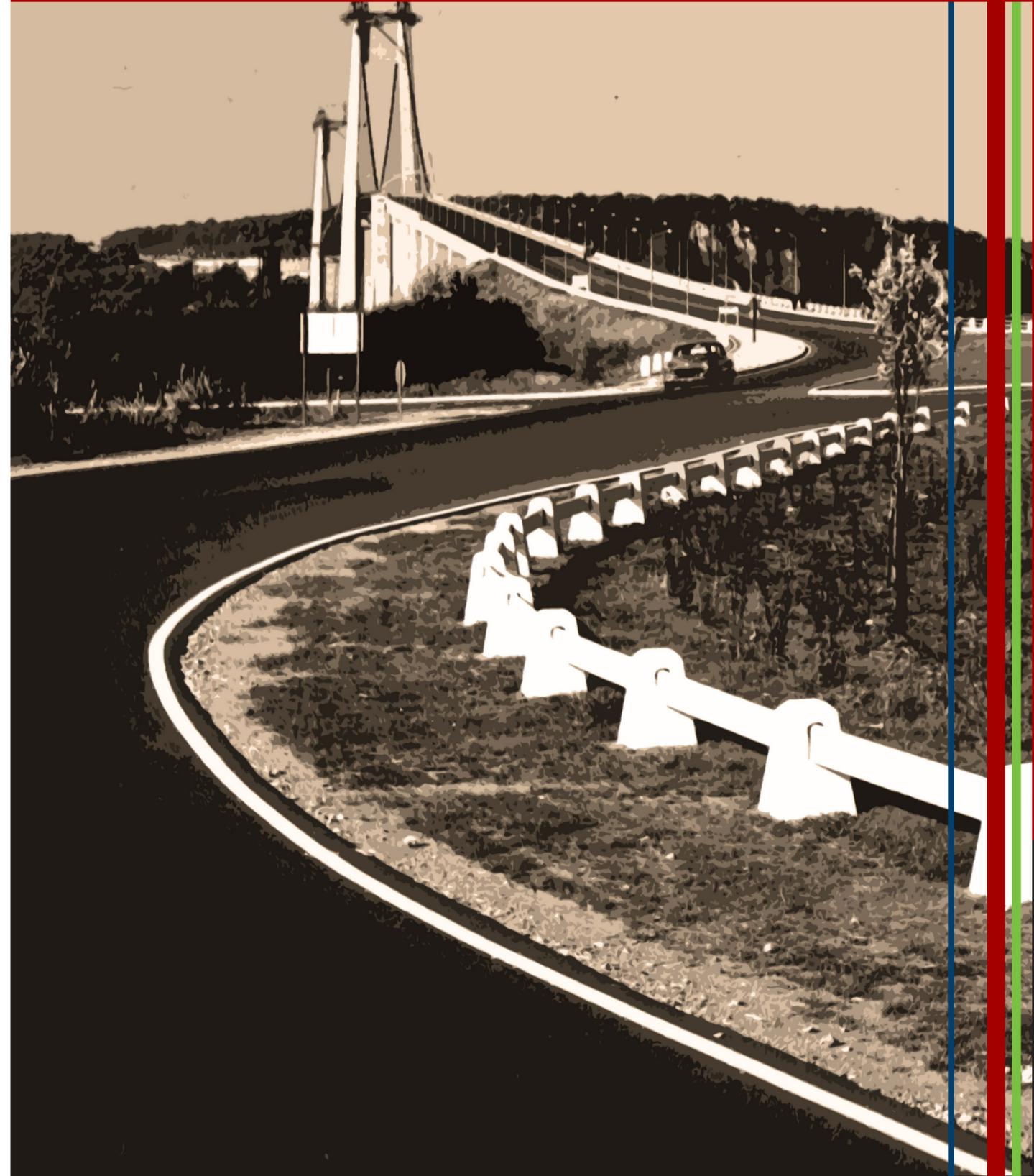


Le massif fondé à grande profondeur sur trois caissons en béton armé, est destiné à recevoir :

- L'ancrage des câbles porteurs du pont;
- Le dispositif d'attache des travées suspendues formant un point fixe pour le tablier métallique à son extrémité côté Marais Vernier;
- L'about de la dernière travée du viaduc d'accès rive gauche en béton précontraint.

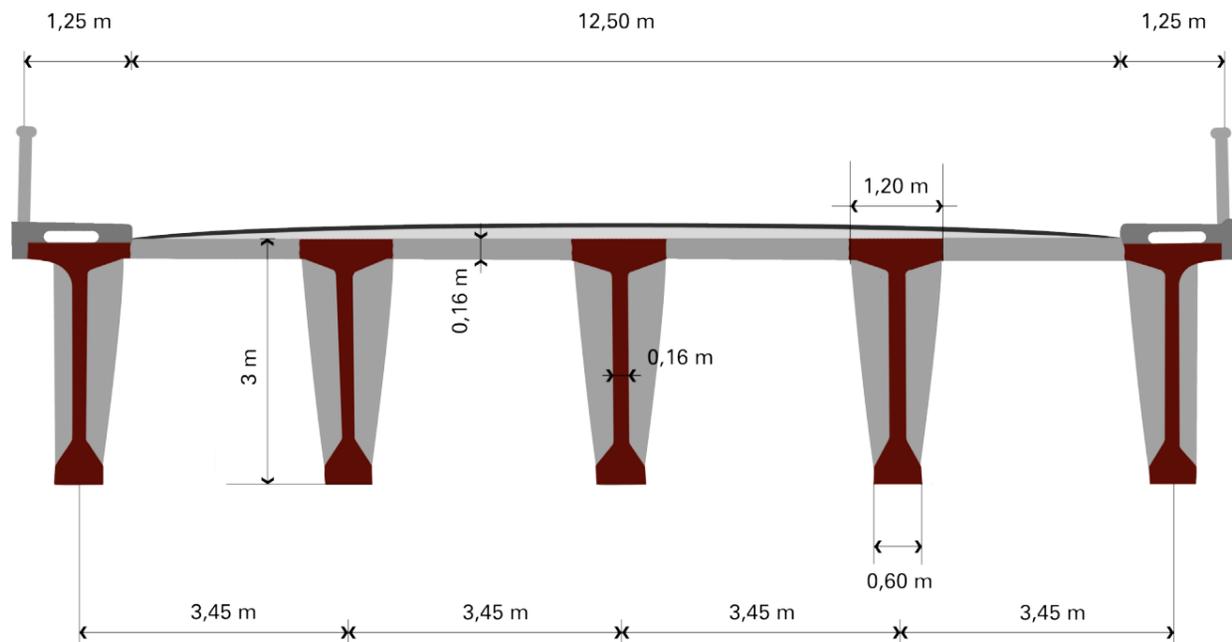


Viaduc d'accès



Viaduc d'accès

Coupe transversale du viaduc

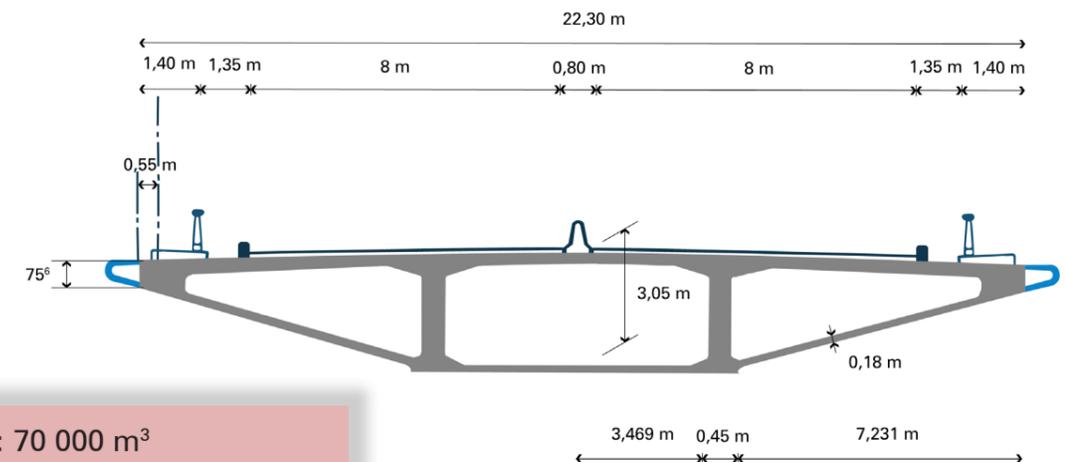


Quelques chiffres...

- Béton : 70 800 m³
- Acier de béton armé : 6 000 t
- Acier de précontrainte : 460 t
- Acier des câbles porteurs : 3 350 t
- Acier pour travée suspendue : 8 820 t
- Largeur du viaduc : 15 m
- Hauteur d'une section de pile : 3 m
- Pieux des piles : - section carrée de 0,45 m de côté
- longueur : entre 20 et 22 m
- poids : 11 t
- Ecartement entre poutres : 3,45 m
- Poids d'une poutre : 120 t
- Épaisseur du hourdis : 18 cm
- Longueur culée : 24 m
- Remblai : - hauteur : 16 m
- longueur : 246 m

Les tabliers de 40 m de portée du viaduc d'accès, de même que les piles creuses qui les supportent, les fondations sur pieux de ces piles et la culée évidée qui termine le viaduc, sont considérés comme des ouvrages classiques à l'époque. Cependant les tabliers réalisés marquent par leur légèreté, une étape dans l'évolution des ouvrages de ce type. D'autre part le procédé adopté pour la mise en place des poutres, de même que la résistance à la flexion latérale des poutres en place avant que soit réalisé leur solidarisation, ont posé des problèmes de stabilité élastique dont la solution n'était pas connue à l'époque de la construction.

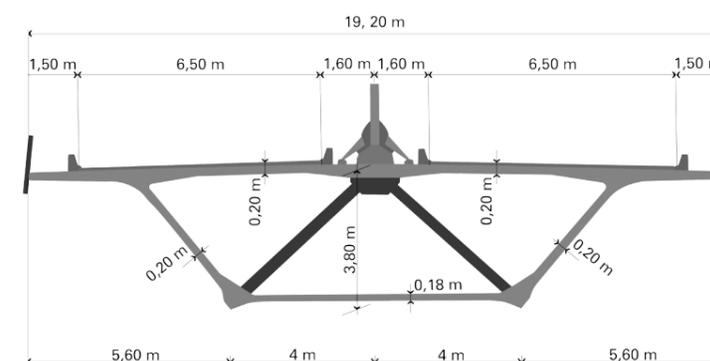
Viaduc béton du Pont de Normandie



- Béton : 70 000 m³
- Acier de béton armé : 10 000 t
- Acier de précontrainte : 300 t
- Acier des haubans : 2 300 t
- Acier laminé : 5 600 t

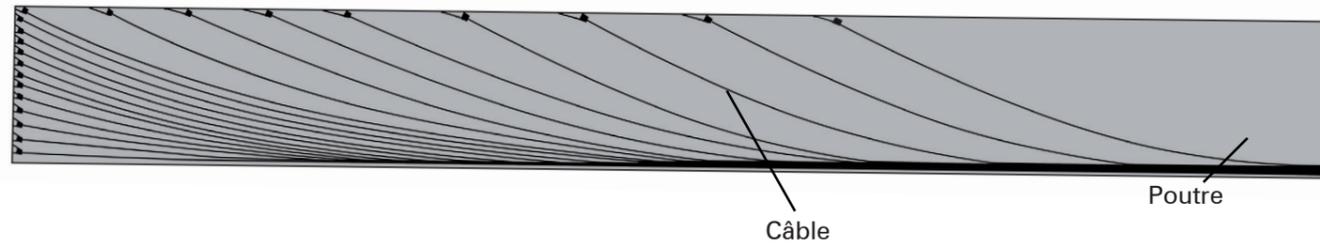
Comparaison...

Viaduc béton du Pont de Brotonne



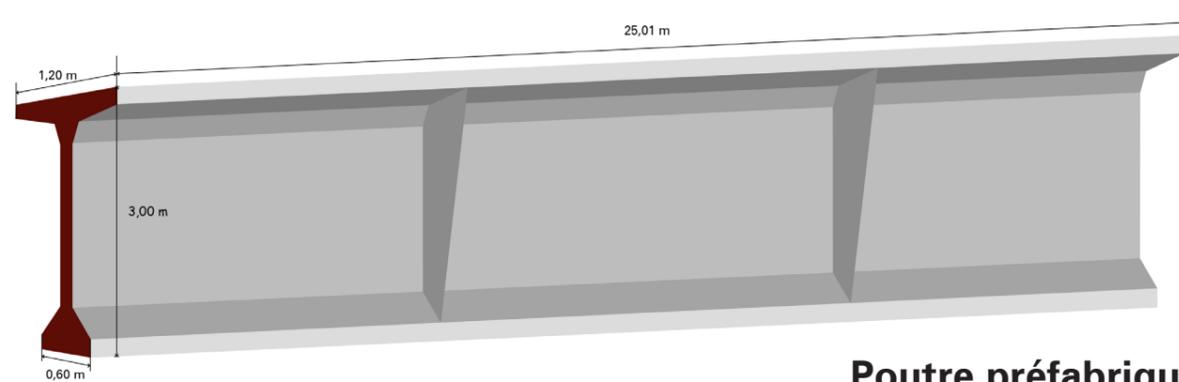
- Béton : 34 100 m³
- Acier de béton armé : 2 230 t
- Acier de précontrainte : 610 t
- Acier des haubans : 530 t

Câblage d'une poutre



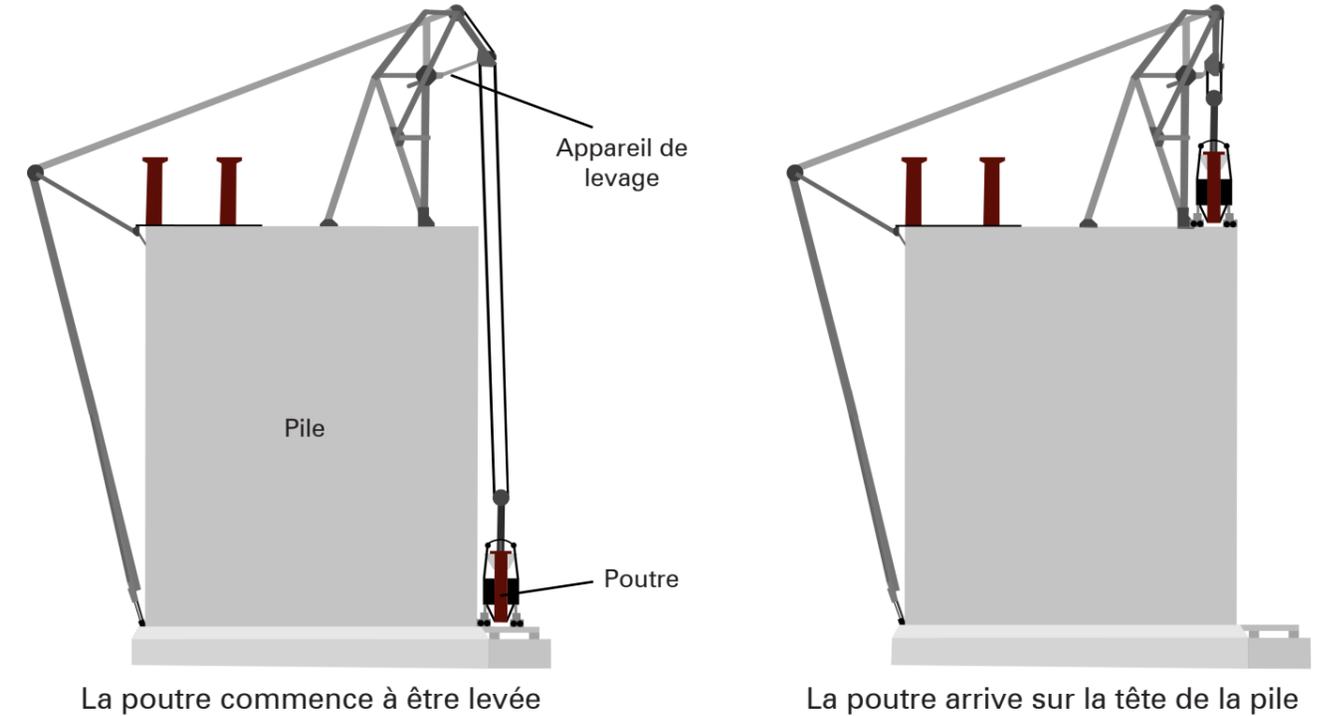
La mise en place de chaque poutre comprenait les opérations suivantes :

- Mise en place de la poutre sur chariots, puis ripages successifs, dans deux directions orthogonales pour l'amener en position de levage, c'est à dire la placer aux pieds des piles destinées à la supporter, en regard de sa position définitive;
- Levage proprement dit à l'aide de potences à bras oscillants fixées sur les têtes des piles;
- Ripage transversal de la poutre levée et descente sur appuis définitifs.



Poutre préfabriquée

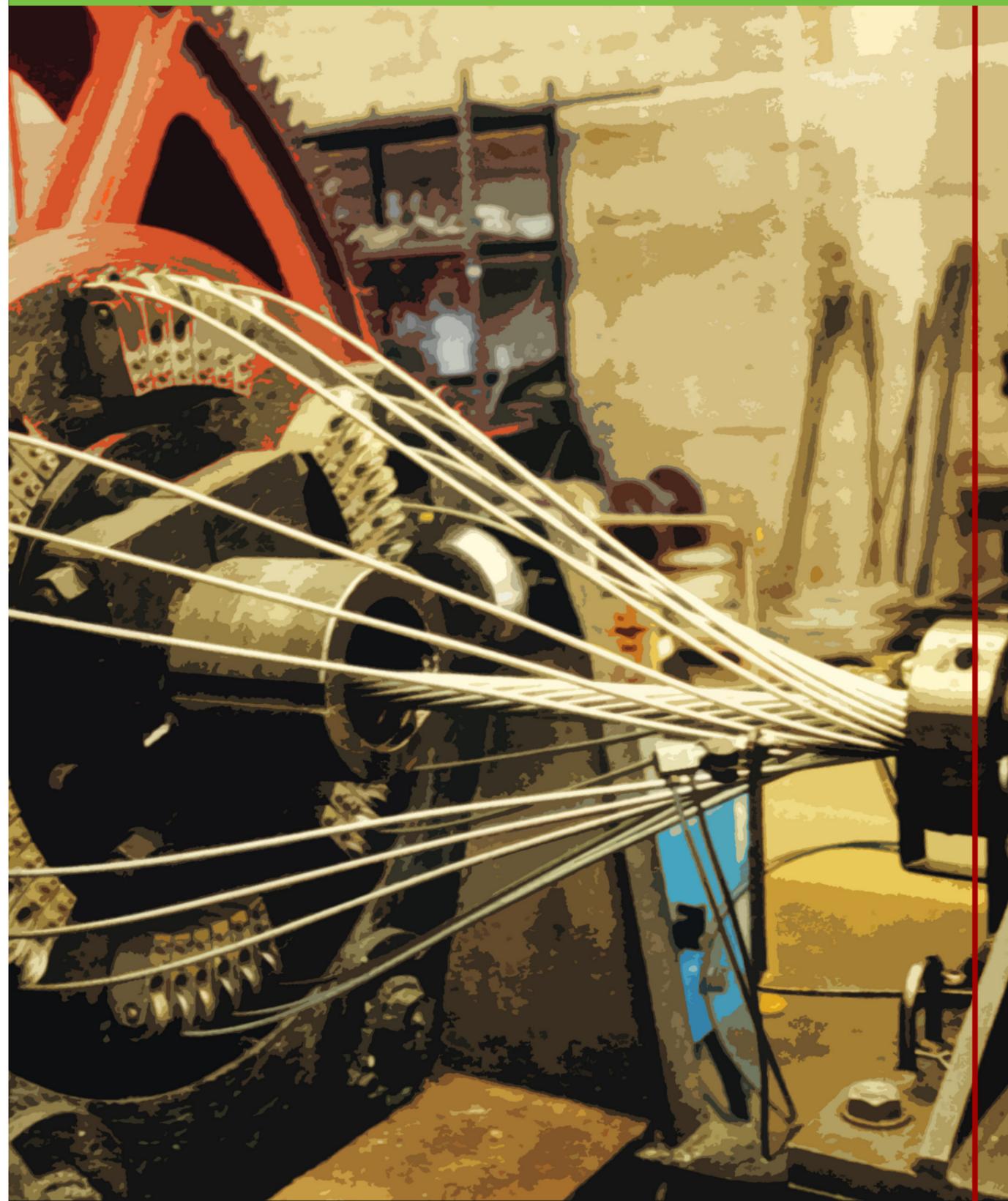
Levage d'une poutre



Une partie très importante des études a eu pour objet la mise au point des appareils de levage des poutres préfabriquées et l'examen de la stabilité élastique de celles-ci pendant les manutentions à terre, le levage et le ripage sur piles. Cette dernière étude a porté également sur les conditions de résistance d'une poutre isolée en position définitive, face à l'action du vent.

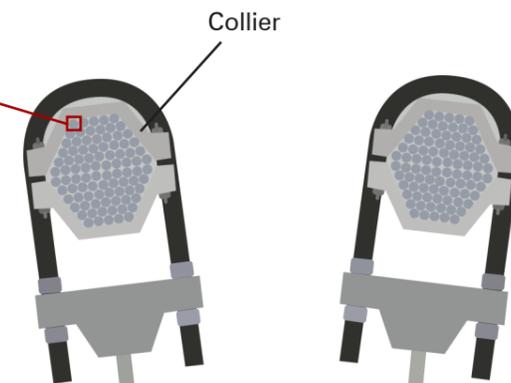
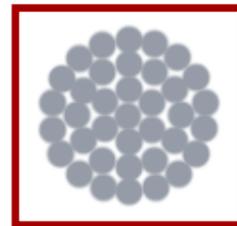
Vue d'ensemble du viaduc





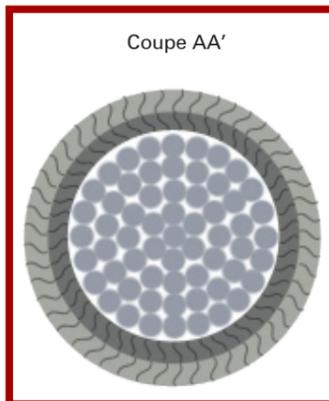
Le toron

Les câbles porteurs de la suspension sont constitués de 2 fois 90 torons.



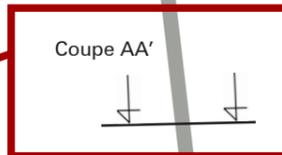
Quelques chiffres...

Diamètre : 40 mm
Constitution par couches :
 1+6+12+18 fils de diamètre 5,67 mm
Section acier : 892 mm²
Masse linéique : 9,33 kg/mètre
Charge de rupture minimale : 1 406 KN
Module d'élasticité : 185 000 MPa



Les suspentes

Les torons qui forment le câble porteur sont serrés, tout les 10 m environ, par des colliers portant les suspentes.

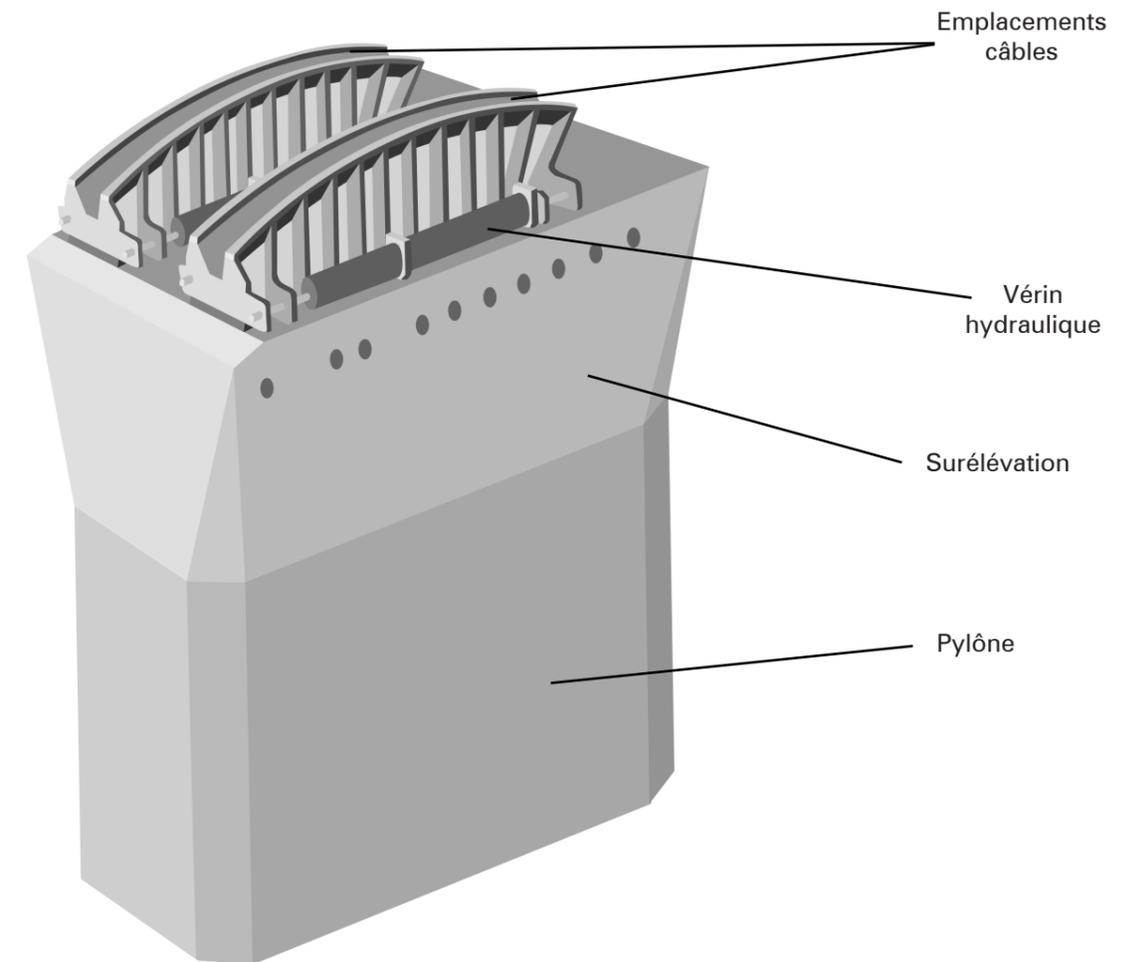


Quelques chiffres...

Diamètre : 59 mm
Constitution par couches :
 1+6+12+18+24 fils ronds de diamètre 4,60 mm
 42+49 fils Z de hauteur 4,50 mm
Section acier : 2 205 mm²
Masse linéique : 19,05 kg/mètre
Charge de rupture minimale : 3 294 KN
Module d'élasticité : 155 000 MPa

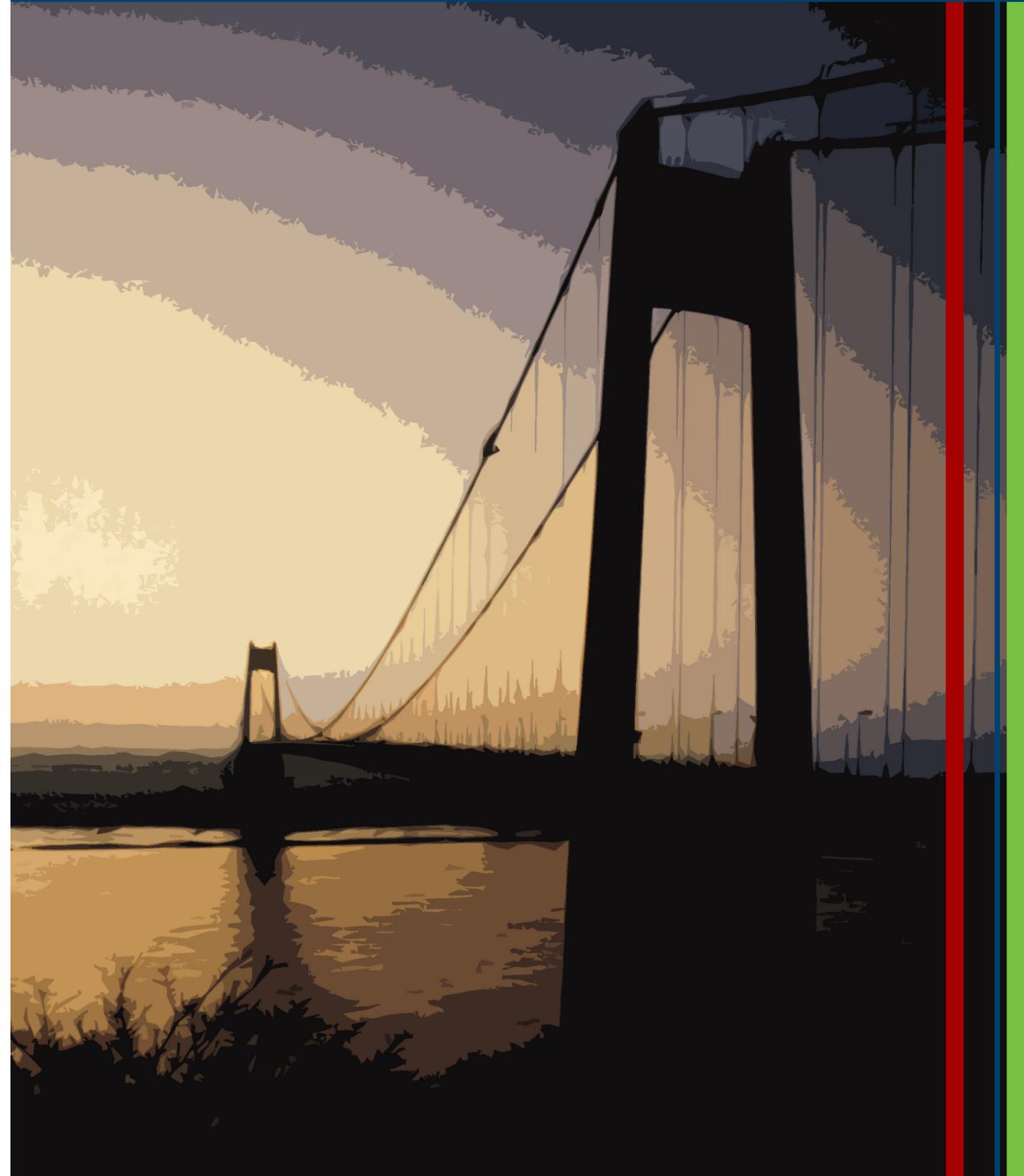
Les câbles sont les organes les plus caractéristiques du pont suspendu tant par leur fonction que par leur courbe qui en fixe la silhouette harmonieuse.
 A Tancarville chacun des deux câbles aval et des deux câbles amont est constitué de 90 torons de 40 mm de diamètre, ainsi que de 344 suspentes de 59 mm de diamètre.

Selle d'appui



Les selles d'appuis des câbles sont des pièces en acier moulé pesant chacune 8 tonnes, et qui sont équipées de vérins hydrauliques permettant de compenser les efforts horizontaux provoqués par le transfert de charge de l'ancienne suspension à la nouvelle lors de la rénovation.

Histoire du Pont

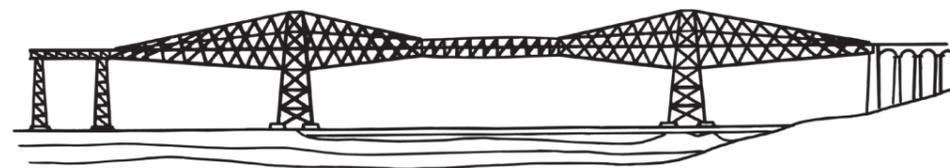


Histoire du Pont



Ligne de chemin de fer Rouen - Le Havre.

1848



Campagne contre la construction du viaduc par les représentants de Rouen.

1911

2 projets de traversée de la Seine:
- Traversée en viaduc;
- Traversée en tunnel.

1900

Nouveau projet : traversée de chemin de fer par tunnel à voie unique.

1931

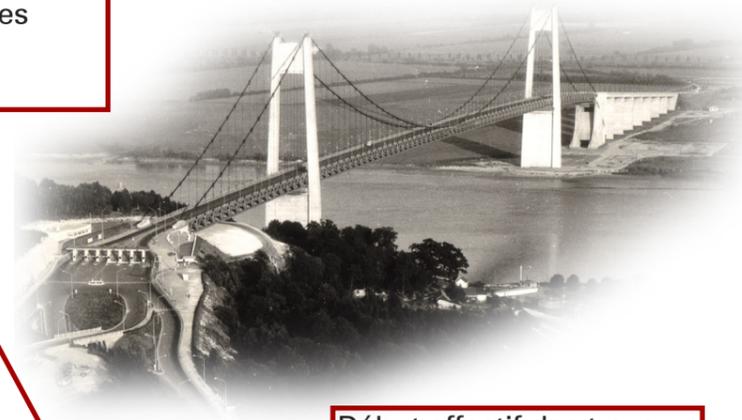
Début du projet de Pont de Tancarville.

1934

Déclaration des travaux d'utilité publique.

1945

Avant projet avec nouvelles techniques (béton précontraint) fait par les entreprises retenues lors du concours.



Début effectif des travaux.

1954

1956

1843
Ligne de chemin de fer Paris - Rouen.

1870

Nouvelle ligne de chemin de fer la «ligne du Sud Ouest», définie comme la «ligne de Pont-Audemer à Port-Jérôme avec traversée souterraine de la Seine, prolongement jusqu'au Havre par la vallée de la Seine et raccordement vers Caudebec».

Eboulement des talus du tunnel Pissy-Pôville : abandon du projet de tunnel pour la traversée de la Seine.



Pissy-Pôville, Seine Inférieure - Entrée du tunnel, ligne Rouen - Le Havre

1910

Proposition par M. l'Ingénieur en Chef NAUD d'un schéma de pont suspendu routier sur la Seine refusé par la CCIH.

1926

Mise en service du bac du Hode.



1932

1935

Avant projet : Pont à travée unique suspendue :
- Portée : 608 m;
- Largeur : 15 m;
- Tirant d'air: 50 m.
La CCIH demande la concession de la construction et de l'exploitation du pont-route de Tancarville.

1951

Procédure administrative finie : la CCIH est Maître d'Oeuvre. Lancement du concours de projets.

1955

Ordre de commencer les travaux aux 12 entreprises françaises conjointes.

1959

2 Juillet : mise en service du Pont de Tancarville.
15 Juillet : mise en service demandée. Avance de 15 jours.

Inauguration officielle du Pont de Tancarville - 25 Juillet 1959 -

