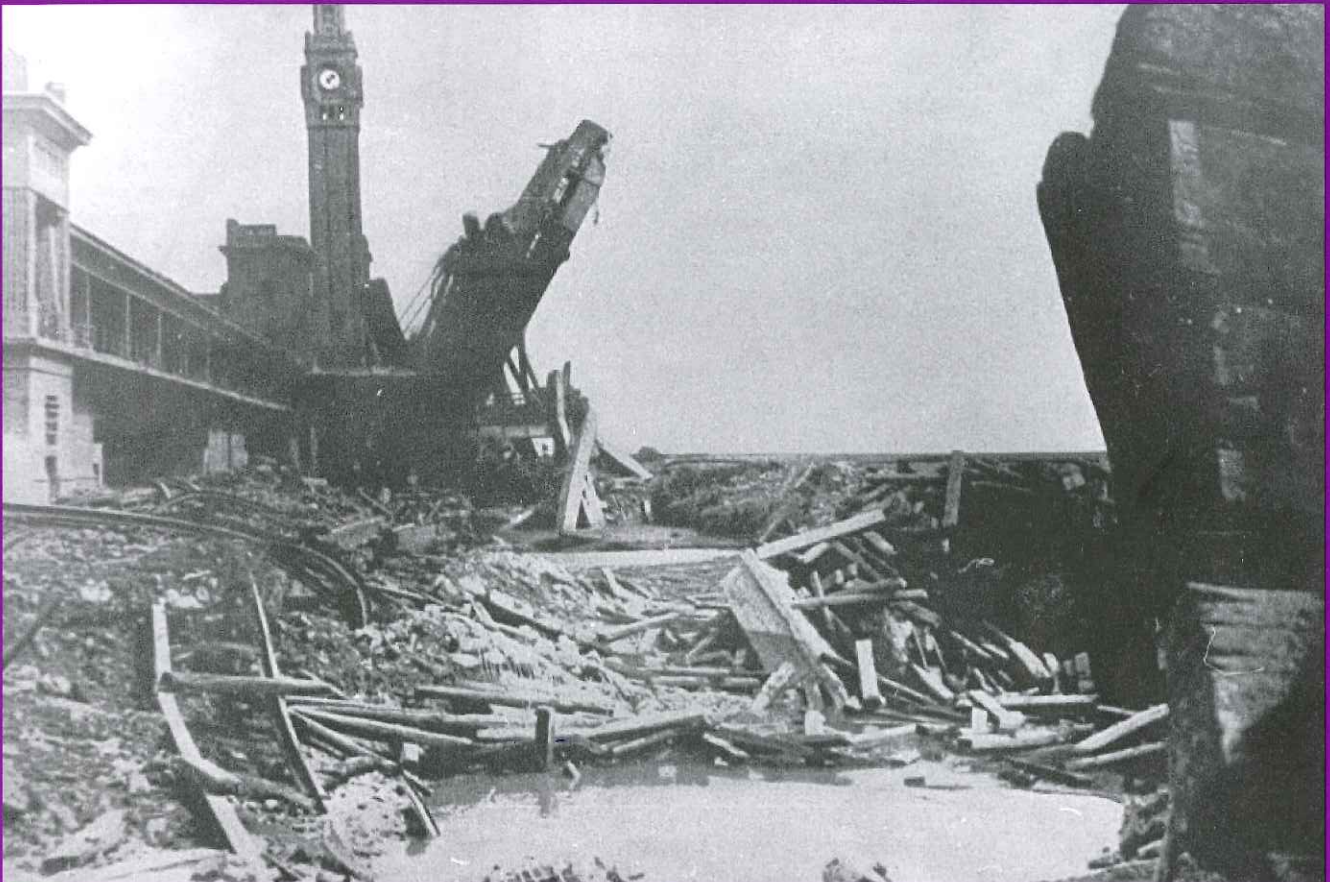


EN 1952, LA FIN DE LA RECONSTRUCTION DE LA GARE MARITIME

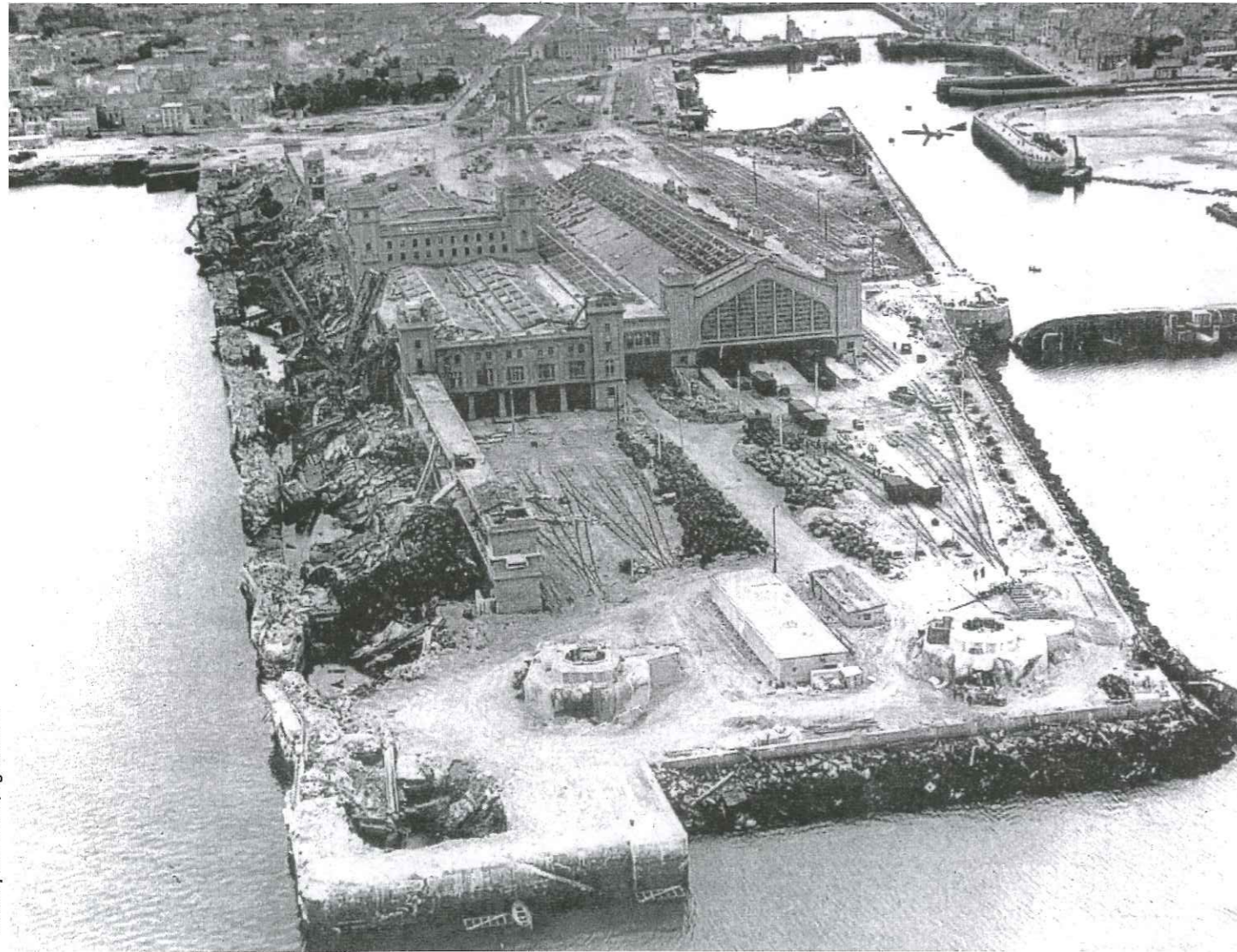


Cette photo a été prise entre le 18 et le 24 juin 1944, le Quai de France est déjà très abîmé ainsi que l'outillage du port, mais le Campanile est encore là... pas pour longtemps.

La Gare Maritime est certainement, pour Cherbourg et son agglomération, le lieu le plus empreint de l'histoire du vingtième siècle. Tout commence avec l'époque de la splendeur de l'architecture art-déco entre les deux guerres. C'est ensuite le symbole le plus voyant du martyre en juin 44, le retour à la vie lors de la reconstruction de 1945 à 1952 suivie d'une longue période de stagnation entre 1960 et 1990. Enfin le retour en grâce avec l'avènement de la Cité de la Mer en juin 2002.

Nous nous intéressons aujourd'hui à la reconstruction pour laquelle nous avons recueilli le témoignage d'André Pagès, ingénieur chargé de ce dossier pour le ministère de l'équipement entre 1945 et 1952. André Pagès avait plusieurs adjoints dont Robert Balley, récemment décédé -voir p.15- qui a été pour nous un ami et confident précieux. Les documents photo parlent d'eux-mêmes ; ils évoquent avec désolation le contraste saisissant entre le superbe bâtiment art-déco de 1933 et les ruines de juin 44. La priorité absolue pour l'armée américaine, c'est l'accès au quai de France. Le port de Cherbourg est placé jusqu'à nouvel ordre

sous l'autorité des militaires avec l'ardente nécessité de permettre l'approvisionnement du front. Un quai provisoire est réalisé en un temps record et fait de Cherbourg un port stratégique de première importance. De leur côté, le service maritime des Ponts et Chaussées et la Chambre de Commerce de Cherbourg, avec à sa tête Henri Menut, prennent sans délai la décision de reconstruire les installations. Dans un premier temps, l'administration civile reçoit la mission de déblayer les ruines et d'établir en urgence les plans de reconstruction qui seront mis en oeuvre lorsque le port sera remis entre les mains des autorités civiles françaises à la fin de



Crédit photo : Usis, agence Dite

1945, au terme des hostilités. André Pagès se souvient de son arrivée à Cherbourg début janvier 45 et nous livre son témoignage : « Personnellement et si vous voulez bien me passer l'expression, je suis arrivé six mois après la bataille. Il est évident que le Cotentin avait payé un lourd tribut pour la libération du pays, comme du reste toute la Normandie. Mais à ma prise de fonction, une grande partie des ruines avait été déblayée. Je n'ai pas connu le fameux campanile de la Gare Maritime dont les gens d'ici étaient si fiers. En revanche, je me souviens fort bien que celles et ceux qui avaient vécu les événements étaient encore traumatisés. Parfois, je me demande encore comment nous avons puisé l'énergie d'entreprendre un tel chantier. En me référant aux notes du colonel Albert Viney, chargé pour le compte de l'armée U.S.

du plan de reconstruction du port, on peut lire : « la démolition du port de Cherbourg est une œuvre de maître, sans aucun doute la plus complète, la plus profonde et la plus soigneusement préparée de l'histoire. J'ajoute, détail sinistre mais sans équivoque, que l'amiral allemand Hennecke s'est vu décerner la croix de chevalier de la croix de fer, très haute distinction du régime nazi « pour un exploit sans précédent dans les annales de la défense des côtes ». Etant donné la présence encore sur les lieux de l'armée américaine, ma première mission porta sur les voiries alors en piteux état et sur la remise par les autorités U.S du maximum possible d'outils routiers, camions, liants, pour boucher les innombrables nids de poule. Tout au moins, cette période d'attente pour le port fut-elle mise à profit pour effectuer les études et les relevés de terrain. »

Compte tenu de l'importance des dégâts, on imagine sans peine que les travaux préparatoires à la reconstruction vont demander du temps.

Un spectacle effrayant

Dans le Reflets d'octobre 2002, nous avons relaté la reconstruction du quai de France sous la conduite de l'ingénieur Duhoux, collaborateur d'André Pagès. S'agissant de la Gare Maritime, c'est l'ingénieur Louis Jacquet qui est son assistant opérationnel; l'ingénieur Centralien Mignot est chargé du bureau d'études en liaison avec l'architecte concepteur René Levavasseur - voir Reflets 57.

Qu'en est-il donc de l'état de la Gare Maritime ? Le spectacle est désolant, naturelle-

suite p. 15

André Pagès, un polytechnicien à la tête du chantier de reconstruction

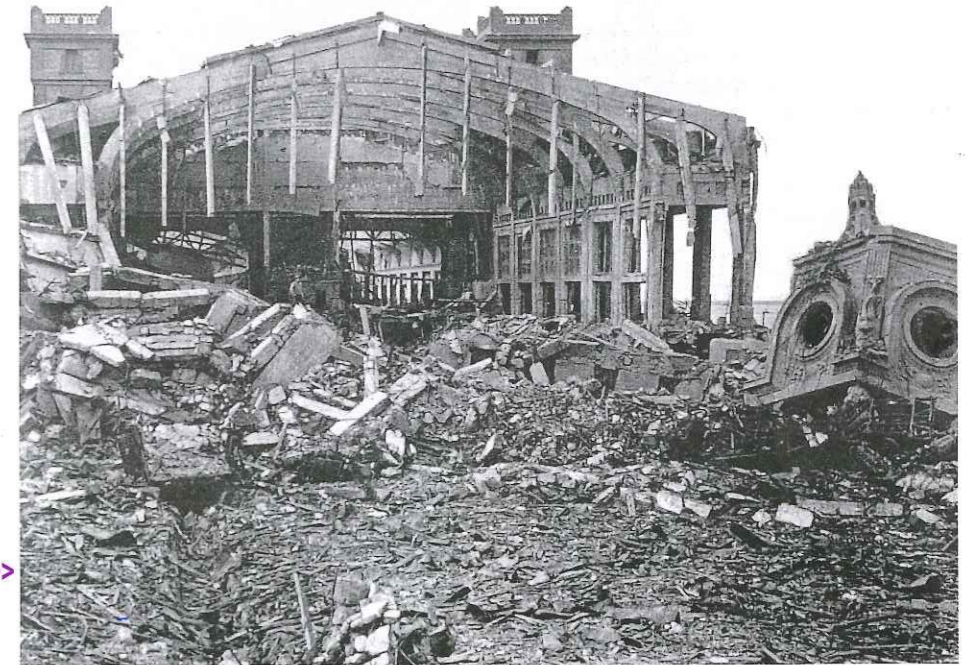


Le témoignage d'André Pagès est important pour comprendre l'histoire du port entre 44 et 45. En effet, avant qu'il ne quitte la France, le colonel Crothers, commandant du port américain de Cherbourg lui a remis des notes sur l'unité militaire dite du « Fourth Major Port ». A l'aide de ces informations, André Pagès a rédigé une chronique historique d'une trentaine de pages que vous retrouverez sur le site Internet mairie-tourlaville.fr. On comprend ainsi que pour entreprendre l'immense chantier de reconstruction, il était urgent de faire appel à des ingénieurs de haut niveau. André Pagès arrive à Cherbourg en janvier 45. Il est nommé ingénieur des

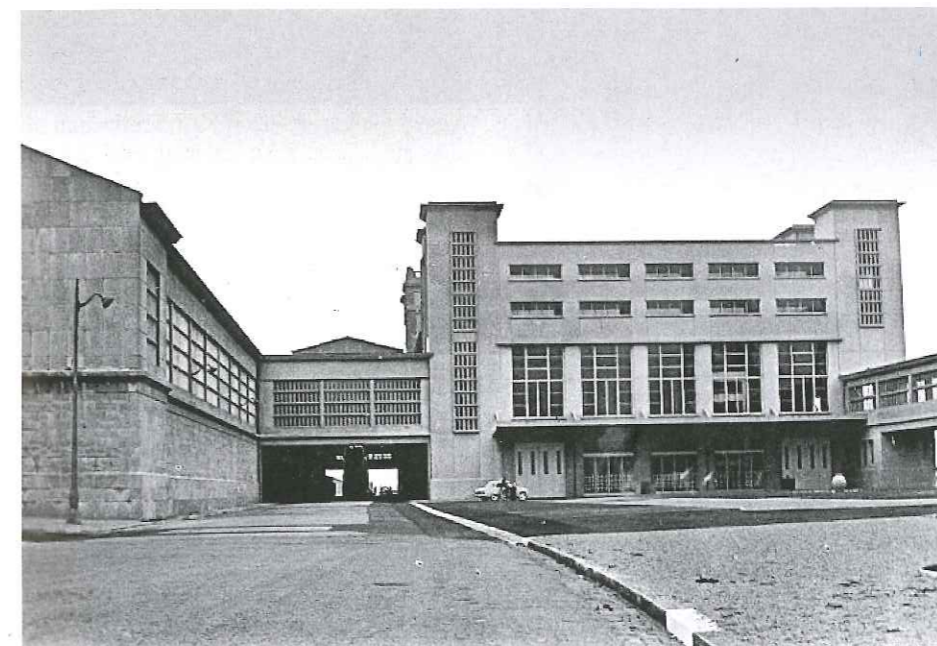
Ponts et Chaussées, chargé de l'arrondissement nord du département de la Manche. Il est âgé de vingt-huit ans et a été formé à l'école Polytechnique avec une spécialisation dans les ports et travaux maritimes. Cherbourg constitue son deuxième poste après Toulouse où il est chargé du service du canal du Midi de 41 à 44. Il restera à Cherbourg de 45 à 52, jusqu'à la fin des travaux de reconstruction des installations portuaires. Il part ensuite deux années à Rouen avant d'être nommé dans le département de Bône en Algérie où il est chargé du développement économique avec en particulier l'implantation d'un complexe de sidérurgie portuaire dit plan de Constantine. De 1960

à 1972, il est nommé directeur du port autonome de Bordeaux où il réside encore aujourd'hui. Il termine sa carrière en 1986 à l'inspection du littoral méditerranéen. André Pagès est membre de nombreuses sociétés savantes dont l'Académie de Marine et participe à des congrès et conférences internationales organisées par les Nations Unies- O.N.U.- Aujourd'hui à la retraite, il est titulaire du grade d'ingénieur général des Ponts et Chaussées et officier de la légion d'honneur depuis 1969. André Pagès est revenu quelquefois dans notre agglomération depuis 1952 où il avait conservé des relations.

«< Vue aérienne peu après le 24 juin 44. À gauche on mesure l'état catastrophique du Quai de France devenu tout à fait inaccessible. Au centre de la photo, on voit bien que la partie Nord de l'édifice a moins souffert. Elle pourra heureusement être reconstruite. Devant la gare maritime, sur la gauche, on distingue la galerie de prolongement. Ces galeries, une au Nord, l'autre au Sud avaient été bâties car on estimait que la gare maritime n'était pas assez longue. Par contre, indépendantes du bâtiment principal, les fondations étaient beaucoup moins profondes ce qui explique que l'une d'elles ait volé en éclat (Sud) et l'autre ait déversé.



«> Au lendemain de l'explosion, le spectacle est effrayant. Sur la droite ce qu'il reste du sommet du Campanile.



La gare maritime vient d'être reconstruite. Au fond on aperçoit quelques éléments de la partie ancienne. A droite, la galerie de prolongement. Cette partie reconstruite, a aujourd'hui disparu. collection J.L. Lefranc

Quelques repères historiques

La gare maritime est inaugurée par le Président de la République le trente juillet 1933. Le vingt-trois juin 44, l'armée allemande en déroute fait sauter les installations portuaires. Ce n'est sans doute pas tant la gare elle-même qui est visée mais surtout le quai de France. Il s'agit à tout prix de rendre le port inutilisable. En faisant sauter la partie sud de la gare, on complique encore un peu plus la tâche des Alliés qui ne peuvent même plus accéder au quai par la route avant d'avoir déblayé des tonnes de ruines. Tourlaville est libéré le vingt-cinq juin 44 et Cherbourg le lendemain. Juin 2002 : inauguration de la cité de la mer.



Dans les années 70-80, on fait sauter ce qu'il reste de la galerie de prolongement et une partie de l'édifice reconstruit en 1952. L'objectif consiste à libérer les terres-pleins. Au fond on aperçoit les tours du Casino et le château d'eau des Provinces. photo JM Lézec



La partie reconstruite a disparu ainsi que les galeries de prolongement. Au fond à droite, la partie la plus ancienne de la gare telle qu'elle se présente encore aujourd'hui. Au premier plan, la gare maritime provisoire encore existante dont parle M. Pagès. A gauche, la gare maritime réhabilitée en 1952. Elle abrite la cité de la mer.



Juin 2002 : désormais, la gare maritime abrite la cité de la mer. Au premier plan le sous-marin le Redoutable. Au fond, la gare maritime, véritable joyau art-déco des années trente. photo JL Lefranc

photos du dossier collection JM Lézec sauf mentions

ment, mais quel est le diagnostic technique d'André Pagès ? « C'est la partie sud de la gare maritime qui s'est effondrée, les constructions les plus proches du quai ont beaucoup souffert. Ce que l'on appelait la galerie de prolongement destinée à assurer une liaison entre le pont des navires et le premier étage de la gare maritime avait purement et simplement disparu en même temps que le campanile. La même galerie côté nord subsistait mais elle était déversée. Elle a été redressée au prix d'une délicate reprise en sous-œuvre. Toutes les installations électriques et de chauffage étaient détruites. Devant l'impossibilité de reconstruire la totalité de l'ouvrage à l'identique, nous avons rénové partiellement la partie centrale et la partie nord, moins atteintes. C'est ce que l'on peut voir encore aujourd'hui.

Antoine Pinay préside l'inauguration

« Face à l'urgence qui s'attachait à la reprise du trafic commercial, nous avons élevé des bâtiments provisoires. L'un était situé au nord ; il était constitué de deux hangars américains en tôles ondulées reliés par un couloir. Ces bâtiments abritaient des boutiques et des bureaux pour les administrations des services portuaires (douanes, poste...). L'autre au sud, encore existant ; il était utilisé comme gare maritime en l'attente du bâtiment que nous reconstruisions. Pendant sept années, je suis resté à Cherbourg, jusqu'à l'achèvement définitif du chantier. »
Le vingt-deux mai 1952 à onze heures, la micheline d'Antoine Pinay entre en gare maritime. Le Président du conseil des ministres et ministre des finances, prend la parole devant les plus hautes personnalités du département : « Je me devais tout d'abord en tant que chef du gouvernement de faire un pèlerinage sur ce point du territoire qui a vu débarquer les armées de la libération... Ici même, à Cherbourg, la nouvelle gare maritime est le symbole vivant de la renaissance française... »

JJB



La gare maritime en 1934 - Photo : Studio Debergny et Peignot

Reflets perd un précieux associé et ami



Robert Balley a été une source précieuse d'informations pour de nombreux articles de Reflets : la reconstruction du quai de France, René Levavasseur architecte de la Gare Maritime, le Pont

Tournant, Paul Minard. Il m'a toujours aidé avec intelligence et générosité. Reflets perd avec lui l'un de ses lecteurs les plus assidus. Il se passait rarement quinze jours sans que Robert Balley ne m'appelle. S'il ne le faisait pas, c'est moi qui passais le voir. Depuis quelques mois, nos entretiens commençaient et se terminaient invariablement par la même formule : « Si vous voulez que l'on finisse l'histoire de la Gare Maritime ensemble, dépêchez-vous car je vais bientôt foutre le camp... » Il le disait naturellement, avec philosophie, comme s'il était en sursis, pressé d'achever un devoir qui lui tenait à cœur. Je n'étais pas dupe car son empressement cachait discrètement un besoin de recevoir des visites surtout depuis le décès de son épouse en début d'année 2002. Alors, on parlait de tout, il choisissait les sujets, en général historiques -avec un petit « h »- mais rarement la Gare Maritime. Et pour cause, il la connaissait par cœur. Il avait été embauché comme dessinateur aux Ponts et Chaussées en 1931, c'est-à-dire pendant les travaux de construction. Il a ensuite connu la grande époque transatlantique puis la destruction en juin 44 et enfin la reconstruction de 45 à 52 pour laquelle il a joué un rôle éminent auprès des

ingénieurs Pagès et Jacquet. Il était aussi très proche de Lucien Leviandier, ingénieur TPE, résistant, nommé Sous-Préfet de Cherbourg à la libération par le GI de Gaulle. Quand je le relançais sur la gare maritime, il distillait en détail ses connaissances mais il en gardait toujours pour la prochaine visite : « Je vous raconterai ça la semaine prochaine mais si vous voulez qu'on finisse, dépêchez-vous... »

En réalité, l'article ci-dessus portant sur la reconstruction était prêt à publier depuis deux mois. Notre travail, je veux dire le fruit de notre collaboration était achevé mais je n'étais pas pressé de le mettre sous presse. Aujourd'hui, je sais pourquoi. Je pressentais qu'il ne survivrait pas à l'intervention chirurgicale qu'il avait à subir et je ne voulais pas écrire le mot fin avant que ce ne soit vraiment fini.

Robert Balley avait horreur des flonflons, des honneurs, des remerciements et ajoutait : « J'ai envie de transmettre ce que je sais aux jeunes générations pour que l'on n'oublie pas ces ouvriers, ces ingénieurs, ces drames et ces succès de la Gare Maritime ; le reste je m'en moque et je ne veux pas que l'on parle de moi ! »

La rédaction de Reflets, ses amis des derniers mois, du moins ceux que je lui connaissais, Momo Belhomme, Jean-Marie Lézec, Jean Pivain, Jacques Fréné, Bruno Centorame, Guy Deschamps présentent leurs condoléances attristées à ses enfants, sa famille et à ses proches.

Jean-Jacques Beuruel

Le présent article est publié avec l'autorisation de ses enfants.



Photo montage : Robert Balley à droite en compagnie de Bernard Cauvin, maire d'Equedreville-Hainneville et président de la communauté urbaine de Cherbourg, à l'occasion de l'inauguration en juillet 2001 de la photo de Jean-Marie Lézec sur le fronton de la cité de la mer (hall des trains de la gare maritime).