

Louis Duhoux reconstruit le quai de France

À la libération, le port transatlantique de Cherbourg est exsangue : la gare maritime et quai de France viennent d'être sabotés par l'ennemi fin juin 1944. Grâce aux dossiers que Louis Duhoux a conservés précieusement, nous évoquons l'histoire de ce quai de légende qu'il connaît mieux que nul autre.

La vue de son appartement du quai de Caligny lui offre un superbe panorama sur une grande partie de sa vie ; la gare maritime et le quai de France. Juste après la seconde guerre, la conduite des travaux de reconstruction du quai et la remise en état des fonds et la darse et des rades reposaient en grande partie sur Louis Duhoux ; il y consacra « toute son ardeur et son intelligence » dit l'ingénieur Pagès lors d'une conférence donnée à Paris à l'institut technique du bâtiment et des travaux publics. D'ailleurs, le vingt-deux mai 1952, à l'occasion des travaux de reconstruction de la gare et du quai placée sous la haute présidence de monsieur Antoine Pinay, président du conseil, le ministre des travaux publics remercie l'ingénieur Duhoux « pour le travail effectué ».

Nous ne voudrions pas laisser croire à nos lecteurs qu'il était seul maître de l'ouvrage ; sur un chantier aussi délicat, il faut s'entourer d'avis compétents, réunir et appliquer un grand nombre d'informations techniques, respecter les ordres de la hiérarchie et coordonner les entreprises. Louis Duhoux est certainement aujourd'hui l'un des derniers ingénieurs de ce chantier mais il était loin d'être le seul à l'époque. Disons, pour simplifier, qu'il était au cœur de la coordination des travaux ; cela lui donnait le droit de rendre des comptes !!!

De la construction à la reconstruction

Pour bien comprendre en quoi consiste la reconstruction du quai de France, quelques précisions techniques et historiques sont bien utiles. Nous trouvons ces informations dans les annales des ponts et chaussées datées de juillet 1952 : « le profil de l'ancien ouvrage, tel qu'il se présentait en 1930 lors de son achèvement, témoigne des successifs développements qui, tout au cours de sa construction, ont été apportés à sa conception primitive. Le premier objectif poursuivi se limite au transfert du trafic transatlantique devenu trop à l'étroit dans l'avant-port de commerce. Le nouveau môle, construit à l'est des anciens bassins du port, sera bordé par un quai susceptible de réserver aux navires transbordeurs six postes d'accostage de cent mètres chacun. Les transbordeurs devront accoster à des ducs d'Albe en béton armé, reliés au terre-plein par un appontement.

Après l'exécution de ce premier travail, la décision fut prise de faire accoster, non plus les transbordeurs, mais également les plus grands paquebots eux-mêmes. Cet objectif imposait la transformation des ducs d'Albe en un robuste mur de quai – le quai de France – et l'approfondissement de la darse transatlantique à la côte de moins de treize mètres sur une largeur de cinquante mètres. »

L'ouvrage primitif est saboté

« À la veille de la libération, l'armée allemande, sur ordre personnel d'Hitler, met à exécution un programme de destruction massive préparé de longue date. Le tablier en béton armé s'effondre, le talus d'enrochements se disloque dans la darse ; grues, passerelles, wagons, locomotives en stationnement sont précipités au pied du mur de quai dans un fatras indescriptible qui rend le quai inaccessible aux navires des troupes.

Les premiers efforts de l'armée de libération portent sur le déblaiement sommaire des terre-pleins et le dégagement du plan d'eau. En l'espace de trois mois, la darse des Mielles est provisoirement réparée et un quai provisoire en charpente est monté sur les ruines de l'ancien quai afin d'apporter la plus utile contribution au trafic du port qui constitue la principale base de ravitaillement des armées alliées. »

En 1945, lorsque les autorités américaines remettent le port aux autorités françaises, les services des ponts et chaussées et la chambre de commerce mettent tout en œuvre pour reconstruire le quai de France et la gare maritime. Plusieurs projets sont étudiés par l'ingénieur en chef Fleury, l'ingénieur Pagès et le chef de bureau d'études, monsieur Mignot.

« De simples inspections du parement extérieur du mur de quai laissent présager son grave état de dislocation mais pour autant qu'il en puisse être jugé, les solides fondations n'ont pas été ébranlées. » La question qui se pose alors est finalement assez simple malgré la complexité du diagnostic : faut-il déblayer les débris de l'ancien quai ou bien réutiliser les déblais sur place en conservant les fondations anciennes ? Finalement l'administration supérieure tranche : l'ouvrage nouveau incorporera les restes de l'ancien mur sur une largeur de 6,2 mètres ; le reste de l'ouvrage comprendra des maçonneries nouvelles. Des barbacanes régulièrement espacées traverseront le quai dans toute sa largeur en permettant les mouvements d'eau nécessaires à une constante égalité des niveaux sur chacune des deux faces du quai – intérieure et extérieure – pour assurer l'égalité des poussées hydrostatiques. » Le projet ainsi défini est mis en concours.

Encore plus complexe que prévu

« Des solutions variées et ingénieuses ont été proposées par les entreprises consultées et les plus intéressantes d'entre-elles ont fait l'objet de plusieurs mises au point et améliorations successives à la faveur d'un délai d'environ dix-huit mois qui s'est écoulé entre la remise des offres initiales en février 1947 et l'ouverture du chantier au second semestre 1948. Le choix de l'administration s'est porté sur les entreprises Christiani et Nielsen ainsi que les établissements E.T.P.O – établissements des travaux publics de l'ouest – qui avaient déjà exécuté le premier quai et les travaux de dragage de la darse transatlantique entre 1926 et 1933. Les premiers travaux de démontage de l'appontement américain ont très vite révélé que les fondations de l'ancien quai sont en fait beaucoup plus endommagées que l'opinion la plus pessimiste ne le laissait penser et les solutions techniques retenues s'avèrent difficiles voire impossibles à mettre en œuvre. Le projet initial a dû être sensiblement modifié par les entreprises en accord avec le maître d'ouvrage. »

Le projet définitif

C'est finalement un nouveau mur de quai qui va être réalisé. Des caissons fondés jusqu'au rocher sont fabriqués sur le terre plein des Mielles, au lieu-dit Bikini et assemblés sur place puis amenés par flottaison jusqu'au droit de l'ancien quai. Les caissons sont ensuite redressés et mis en place à l'aide d'un énorme treuil roulant qui se déplace tout au long des 622 mètres du quai au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Les caissons de parement mis en place sont reliés à l'ancien quai par un remplissage de béton de façon à ne former qu'un seul mur de onze mètres de largeur. De place en place, aux endroits où les explosions ont détruit l'ancien quai plus en profondeur, on réalise des caissons-piles supplémentaires de façon à obtenir un ouvrage d'une très grande stabilité.

Le quai de France nouveau vient de fêter ses cinquante ans. Il accueille tous les grands et les plus beaux navires du monde. C'est l'œuvre des meilleurs ingénieurs de l'époque parmi lesquels, Louis Duhoux.

Jean-Jacques Beuruel

Article paru dans Reflets n°70 en octobre 2002

Source : annales de l'institut des techniques du bâtiment et des travaux publics-ponts et chaussées.
Conférence de l'ingénieur Pagès de juillet 1952.