



La vie de Paul Minard

Paul Minard est né le 10 septembre 1858 à Pontgoin, petit village de la plaine de la Beauce à une trentaine de kilomètres à l'ouest de Chartres. Issu d'une famille rurale aisée, le jeune Paul est un élève brillant. Il est admis à l'école Polytechnique à vingt ans puis à l'école nationale de Ponts et Chaussées en 1880 ; il en sort trois ans plus tard avec le diplôme d'ingénieur. Pour son premier poste, il est nommé à la direction des travaux maritimes du port de Cherbourg. C'est dans cette ville qu'il demeure, 56 rue des Corderies, aujourd'hui rue François La-Vieille, et y fonde son foyer avec Caroline Lepoittevin dont le père est commissaire de la Marine en retraite, officier de la légion d'honneur, domicilié, 43, rue Montebello.

A la suite d'un avancement de grade, Paul Minard est nommé ingénieur d'arrondissement à Provins en Seine-et-Marne mais il revient à Cherbourg de 1902 à 1914 comme ingénieur-en-chef, avec le titre de directeur des travaux maritimes. Il est nommé inspecteur général des Ponts et Chaussées le premier septembre 1918.

Paul Minard est profondément intelligent et cultivé. Son petit fils conserve de lui le souvenir d'un homme lisant le latin et le grec dans le texte. C'était aussi un homme simple et discret qui avait le souci de créer des projets sans se faire valoir.

Depuis son domicile parisien du Quai aux Fleurs, où il a pris sa retraite en 1923, il garde sa porte ouverte à ceux qui ont besoin d'un avis, d'un conseil et il vient fréquemment à Cherbourg suivre l'évolution de « son » chantier.

A raison de sa grande expérience, il est consulté par les plus hautes autorités de l'état sur tous les projets maritimes.

Il décède à Paris le 16 juin 1941.

Sa carrière exceptionnelle lui a valu l'élévation dans le grade de commandeur de la légion d'honneur.

Il invente le port en eau PAUL MINARD,

Son nom ne vous dit sans doute rien. Pourtant, il est étroitement lié à l'histoire locale : la digue de l'Est, la digue des Flamands, la digue et la forme de radoub du Homet et surtout le port de Cherbourg en eau profonde. Sans lui le trafic transatlantique n'aurait pas connu, à Cherbourg, son prodigieux développement. Portrait en haut profonde d'un homme de haute volée : Paul Minard

En 1883, Paul Minard vient d'être nommé ingénieur à la direction des travaux maritimes de Cherbourg. A l'époque, il apparaît indispensable d'améliorer la navigabilité et la sécurité dans la grande rade. Si les travaux de la digue du large sont achevés depuis 1853, la houle est encore trop importante ; de plus, les navires ne sont pas à l'abri des torpilles ennemies qui viennent d'être mises au point. Vers 1890, on décide de compléter la fermeture de la rade par deux nouvelles digues enracinées dans la côte : l'une à l'Ouest, de Querqueville à la roche de Chavagnac pour protéger la rade des vents dominants, l'autre à l'Est, de Tourlaville à l'île Pelée pour assurer la stabilité des fonds en mettant fin à l'ensablement provenant de la désagrégation de la côte granitique du Val-de-Saire. A la fin du dix-neuvième siècle, sous la conduite du jeune ingénieur, la rade est protégée.

Faire du port, un outil de développement économique

Paul Minard pense à l'avenir industriel de Cherbourg. La vocation militaire du port n'est pas incompatible avec des activités civiles. S'il est admiratif des formidables installations de défense, il a aussi l'idée que ce port serve le développement économique. Car, observe-t-il, les relations franco-anglaises sont bonnes depuis la chute de Napoléon Premier en 1814 : l'Angleterre est plus soucieuse de l'expansion de son empire colonial et la France regarde du côté de la Prusse, de l'Autriche et des Balkans.

Les contestations de l'état-major de la Marine sur l'utilisation civile de la digue et de la forme de radoub du Homet construites au début du vingtième siècle par Minard, sont tempérées par l'amiral Lacaze, ministre des armées, qui donne raison à l'ingénieur en autorisant l'accostage de navires civils. C'est ainsi que la



la construction du quai de France : pieux et enrochements

profonde de Cherbourg

UN GÉNIAL INGÉNIEUR

forme du Homet servira, entre autres, à la réparation du Paris, paquebot de la Générale Transatlantique.

Dès 1910, Minard pousse sa logique plus loin : il faut à Cherbourg un port en eau profonde pour les échanges transatlantiques. En 1914, il est affecté au ministère de la marine à Paris où il préside la sous-commission chargée de réaliser

en France des ports en eau profonde. La première guerre met en évidence la nécessité de créer un tel ouvrage car, faute de quais, les navires qui ravitaillent le front à partir du port de Cherbourg attendent parfois de longues semaines en rade. En 1917, Minard conçoit le port des Mielles.

Après la guerre, en 1919, dans un compartiment

du Paris-Cherbourg, Paul Minard rencontre un certain Quoniam, futur président de la chambre de commerce, passionné comme lui de développement du trafic maritime ; après avoir beaucoup discuté de l'avenir du port de Cherbourg, Minard lui présente son projet de port en eau profonde. A partir de ce jour, l'influent Camille Quoniam défendra le



(photo Havet - archives CCI)

avant mise en place des caissons et du platelage. Ces ouvrages ont été détruits lors des bombardements de juin 44. Le quai a été reconstruit et inauguré en 1952.

Histoire



(photo Havet - archives CCI)

construction du quai de France : à gauche un dragueur aspire le sable pour combler le terre-plein ; au fond à droite, la forme où l'on construit les caissons de 33 mètres de long, 6,20 mètres d'épaisseur. Ceux-ci sont ensuite amenés par flottaison jusqu'au quai puis coulés à la côte moins 22 mètres. Des ouvriers travaillant sous air comprimé creusent sous les caissons pour les enfoncer jusqu'au rocher.

dossier Minard contre vents et marées. Cette histoire est racontée dans l'édition du deux février 1947 à la une de La Manche Libre. Le premier février 1919, le port en eau profonde est présenté par Jean Hersent à l'association pour le développement des travaux publics. Le raisonnement de Minard est

clair : Depuis 1860, plusieurs navires anglais, hollandais, allemands et américains s'abritent en rade de Cherbourg mais ne peuvent approcher de la côte. Ce sont des transbordeurs à faible tirant d'eau, stationnés dans l'avant-port de commerce, qui assurent le débarquement et l'embarquement des

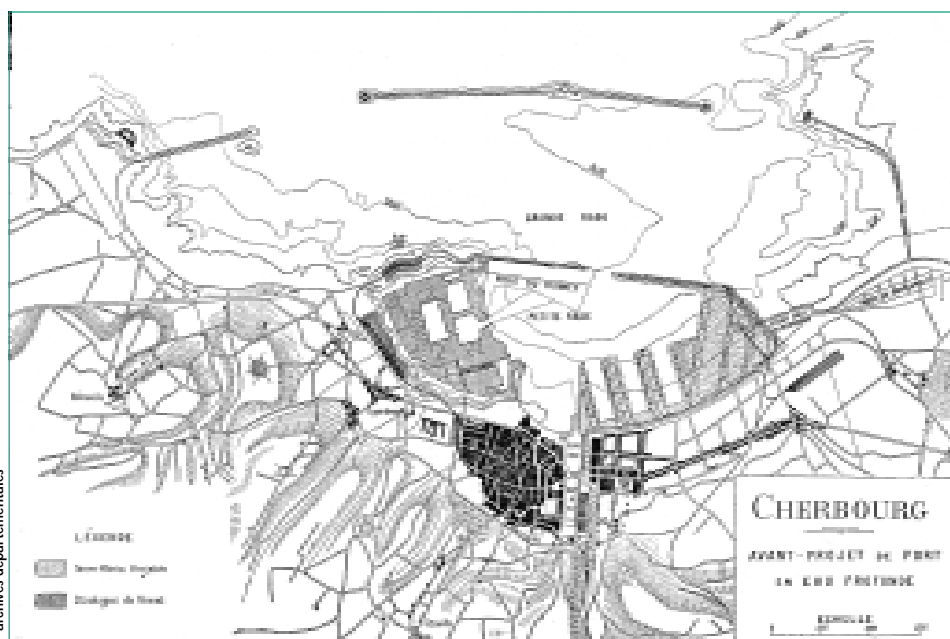
passagers et des marchandises.

Minard est persuadé que l'accostage à quai des transatlantiques donnerait un essor considérable aux échanges.

Encore faut-il montrer que Cherbourg peut devenir un port en eau profonde ! Se fondant sur le fait que le lit sous-marin de la Divette résulte d'une faille dans la masse rocheuse et, convaincu que cette faille se prolonge dans la rade, de simples dragages suffiront à atteindre de grandes profondeurs à l'embouchure de la rivière ! Ainsi, à toute heure de la journée et sans contrainte de marée, des bateaux de fort tonnage accosteront sur un quai de six cent vingt-deux mètres de long à construire à l'Est de la grande jetée. Il faut créer un môle de dix hectares à gagner sur la mer où une nouvelle gare maritime sera construite.

La folie des Mielles

Les opposants au projet dénoncent *la folie des Mielles*. Les usagers s'insurgent car il va falloir payer une taxe sur les passages transatlantiques ; le quotidien local passe à l'offensive et appelle à la rescousse un quotidien du Havre pour faire échec à *la folie des Mielles*. Mais Camille Quoniam tient bon et, en 1921, il parvient à convaincre le ministre des travaux publics de l'intérêt du dossier de port en eau profonde qui est déclaré d'utilité publique l'année suivante. La première



archives départementales

Projet de port en eau profonde de Monsieur Minard présenté à M. Quoniam en 1919 à Serquigny dans un compartiment du train Paris-Cherbourg.

tranche de travaux est confiée à l'entreprise Hersent en 1923 et achevée en 1927.

Les prévisions de Minard sur le trafic transatlantique s'avèrent particulièrement justes. En 1929, huit cent quatre-vingt navires font escale à Cherbourg devenu le premier port français et le septième mondial pour le transport de voyageurs. La crise économique mondiale d'octobre 1929 est durement ressentie à Cherbourg car le trafic Europe-Etats-Unis va connaître une chute sensible à partir de 1930.

Le 30 juillet 1933, Paul Minard est à Cherbourg. Il est invité à la cérémonie d'inauguration de la gare maritime en présence du président de la République, Albert Lebrun. Dans le discours qu'il prononce, le président Quoniam rappelle le rôle discret et éminent de l'ingénieur Minard, inventeur du port en eau profonde. Devant l'académie de marine, le 24 janvier 1947, Monsieur Quoniam rendant hommage à Minard, déclare :
« ... Sans lui, le trafic transatlantique n'eût pas connu à Cherbourg, le prodigieux développement dont nous fûmes les témoins. Sans lui, plus longue, plus sanglante, plus coûteuse eût été la campagne de Normandie... »

Comme quoi, l'ingénieur Minard a conçu pour l'agglomération de Cherbourg un outil industriel compatible avec les intérêts stratégiques.

J.J.B.

L'ingénieur Minard, fossoyeur du Nomadic



Edition Legoube - collection J.L. Lefranc

Le transbordeur *Nomadic* à sa rentrée d'escale dans l'avant port de Commerce

L'« Ingénieur Minard », c'est aussi le nom que porta le transbordeur *Nomadic* de 1934 à 1969. Paradoxe ! Paul Minard, inventeur du port en eau profonde de Cherbourg, est en même temps le fossoyeur du transbordeur, car il les a partiellement privés de leur raison d'exister !

Transformé en bateau-restaurant, salon de conférences, vous pouvez rendre visite au *Nomadic*, le long des quais de la Seine, au pont d'Iéna, tout près de la Tour Eiffel ; il passe une paisible retraite après une vie de transbordeur, à Cherbourg, au service

de tous les grands paquebots de la *White Star Line* : l'Olympic, le *Britanic*... et bien sûr le trop fameux *Titanic*, qu'il aborda le 10 avril 1912, quelques jours avant le naufrage.

Un ouvrage à paraître

Fabrice Van Hoot et Philippe Méliá ont été séduits par l'histoire du dernier des onze transbordeurs cherbourgeois.

Ils sont partis dans le sillage du *Nomadic* et du même coup, ils ont fait revivre la mémoire de l'ingénieur Minard dans un ouvrage à paraître vers le mois d'octobre 2001.

Sources : Auguste Detoef, ingénieur général des Ponts et Chaussées auteur de : « Le Port de Cherbourg », communication faite à l'académie de Marine le 24 janvier 1947
Le Génie Civil, revue des industries françaises et étrangères du 3 mai 1930 et du 5 août 1933
Le Courrier Maritime du 30 juillet 1933
Olivier Minard, petit-fils de l'ingénieur
Archives municipales de Cherbourg, Jean-Paul Pasquette
Archives C.C.I.C.N.C., Geneviève Lévêque
Fabrice Van Hoot et Philippe Méliá-voir encadré ci-contre
Crédit photo du chantier du port transatlantique avec l'aimable autorisation de M. Havet.



Pose du premier caisson du quai de Normandie. Ce quai est prévu pour le débarquement des marchandises, le quai de France pour l'accostage des bateaux de très fort tirant d'eau, environ 13 à 14 mètres.