

Il est le père de la gare maritime de Cherbourg, de l'école Jules Ferry

RENÉ LEVAVASSEUR UN GRAND ARCHITECTE DES ANNÉES TRENTE

Son oeuvre accroche le regard du promeneur qui s'intéresse à l'architecture locale. René Levavasseur, a laissé, dans notre région, de nombreuses bâtisses au charme « vieillot » dont le style ne vous a pas échappé. L'épopée de la gare maritime, la carrière d'un travailleur acharné, le témoignage d'un anonyme, tout cela est dans cet article.

La réalisation majeure de René Levavasseur, c'est la gare maritime de Cherbourg. Le directeur des Chemins de fer de France, Raoul Dautry qui devint par la suite plusieurs fois ministre, estimait en 1933 lors de l'inauguration, que « la gare de Cherbourg est la plus belle d'Europe ». C'est peut-être un jugement excessif mais cela prouve l'intérêt que les contemporains portent à l'édifice. Les premiers plans de Levavasseur sont datés de 1924. Le dossier est soumis en 1925 à l'examen du ministre des travaux publics, un certain Pierre Laval, dont le rôle funeste de vice-président

du régime de Vichy lui vaudra d'être condamné à mort et exécuté à la libération. Consternation à Cherbourg, Laval refuse le projet : « Ce n'est pas au moment où se poursuivent les plus délicates négociations au sujet des dettes de guerre, que l'on peut songer à offrir à la vue des voyageurs américains ou anglais une gare monumentale et fastueuse. Cet édifice leur donnerait inévitablement une fausse idée des ressources financières du pays surtout s'ils comparaient la gare de Cherbourg avec les gares maritimes de proportions modestes qui existent dans la plupart des ports étrangers... »



Ce cliché a été pris en 1933 par notre témoin, peu après l'inauguration. Il conserve toujours précieusement l'original de la photo qu'il a bien voulu nous confier.



L'école Jules Ferry, ancienne école des Flamands, réalisée d'après les plans de René Levasseur

Levasseur se remet au travail ; il abandonne les courbes et la surcharge ornementale, adopte une géométrie rigoureuse fondée sur la ligne pour les élévations et leurs décors. S'inspirant de modèles fournis lors de l'exposition des arts décoratifs de 1925, il dépose de nouveaux plans l'année suivante révélant un édifice d'apparence moderne dans le style art-déco, typique de l'entre-deux-guerres.

Un apôtre de l'art-déco

Dans un article paru à la fin de l'année 1926 dans le magazine *L'Illustration économique et financière*, René Levasseur décrit son nouveau projet :

« ...C'est une gare à deux niveaux, gagnée sur la mer, dont les pieux sont enfoncés dans le roc et dont l'armature solide de béton armé s'enrobera de briques roses et d'enduits aux tons de pierre grise. Sur l'esplanade qui la précédera, du côté de la ville, en avant du casino, aboutit la grande route de Paris et le campanile avec la vue merveilleuse qu'il donnera sur la rade magnifique, deviendra la promenade idéale des Cherbourgeois. Du grand hall où, sur cinq voies se présentent les trains spéciaux, le voyageur sera conduit à la grande galerie de deux cent quatre-vingts mètres

Portrait de René Levasseur



René Levasseur

Un fonctionnaire retraité de l'Équipement, soixante-dix ans après ses premières rencontres avec René Levasseur se souvient de l'homme, écoutons -le : « En novembre 1930, j'étais tout jeune employé des services de l'Équipement à Cherbourg. Je me souviens de Monsieur Levasseur comme d'un homme élégant, moustache taillée au millimètre près, noeud papillon discret qui seyait fort bien à son léger embonpoint ; l'été, il portait un canotier, très en vogue à l'époque. C'était un homme affable, souriant, d'humeur égale et toujours prêt à rendre service. Lorsque notre machine à reproduire les plans tombait en panne, je me rendais à son cabinet où j'étais aimablement reçu ; il habitait rue de l'Alma, une très belle maison côté droit en partant de la rue Gambetta. Je l'ai rencontré de novembre 1930 jusqu'à la fin des travaux de la gare maritime. Après l'inauguration, je le voyais plus rarement. Je le croisais dans nos bureaux au 5, quai de l'Entrepôt ; il y rencontrait les ingénieurs.

Il avait été l'ami de l'ingénieur Minard dont vous avez parlé plusieurs fois dans ces pages. Il s'entendait également très bien avec l'ingénieur Chalos, responsable du chantier de 1921 à 1928. Levasseur était chargé des travaux et Chalos faisait les calculs. Tous les trois, Levasseur, Minard et Chalos ont beaucoup servi le port de Cherbourg ; c'étaient des hommes de grande valeur, travailleurs géniaux et infatigables. Ils étaient durs à la tâche mais néanmoins bons vivants, tout à fait capables de blaguer. On m'a rapporté que lors des réunions de chantier, Chalos exigeait que le travail soit réalisé « au fifrelin près » et il donnait une définition peu académique du fifrelin : C'est un poil de c.. refendu en dix-sept parties égales dans le sens de l'épaisseur. Monsieur Levasseur était sans doute aussi exigeant dans le travail que Monsieur Chalos, peut-être avec des mots plus choisis ; ils avaient la responsabilité d'un chantier extrêmement complexe. Je me souviens fort bien qu'entre les deux guerres, le cabinet d'architecture Levasseur avait une excellente réputation. »

L'oeuvre de René Levavasseur



La villa Fresquet,
rue Gambetta à Tourlaville



La Gare Maritime



L'hôtel Atlantique, siège depuis 1991 de la
chambre de commerce et d'industrie de
Cherbourg et du Cotentin



Le monument aux morts de Tourlaville



Les fameux magasins Ratti



Le village normand d'Urville-Nacqueville
détruit pendant la guerre



et de nombreuses résidences de bord de
mer à Urville, Donville-les-Bains...



La propriété du peintre Pierre Leconte
à Landemer au lieu-dit la Roche Airel



Le Clos Saint-Germain
à Saint-Pierre-Eglise,

ET AUSSI...

Le siège de la Société Générale,
rue Albert Mahieu à Cherbourg

L'ancien siège social de
la Presse de la Manche, alors
dénommé Cherbourg-Eclair

La mairie de Vire, où il est né le
24 octobre 1881

Le Bon-Sauveur de Picauville

Les monuments aux morts de
Teurthéville-Hague et Réville

de long surplombant le quai d'accostage des transbordeurs que cinq passerelles mobiles relieront à la gare... »

Le chantier commence en 1928. Le gros oeuvre, armature en béton armé recouvert de parement de briques de Montereau et pierres de granit reconstitué, est terminé en 1931. Les galeries de débarquement sont réalisées en 1932 en même temps que la décoration intérieure : staffs et plâtres peints, lambris en acajou, luminaires, mobilier en acajou et merisier, dallages de mosaïque avec des parquets en teck. Un témoin se souvient avec émotion du superbe campanile haut de soixante-sept mètres : *« il faisait l'orgueil des Cherbourgeois. De la galerie qui surplombait l'horloge à quatre cadrans, on pouvait admirer un panorama exceptionnel du cap Lévi à la pointe de Jardeheu ; on y dominait la ville et la rade. Celui qui a eu la chance, d'assister à l'arrivée des paquebots et à leurs manoeuvres d'accostage du haut du campanile n'oubliera jamais un tel spectacle. »*

Cinq ans de travaux

La lettre de Camille Quoniam, président de la chambre de commerce de Cherbourg, adressée le huit avril 1934 à son ami Levasseur confirme la notoriété de l'architecte : *« ...Ces villas si parfaitement ancrées dans le sol basaltique de notre Cotentin, ces demeures, ces pierres du souvenir, ces constructions où la tradition garde ses droits sans exclure un certain modernisme, ne sont-elles pas le cadre qui m'est familier, le décor où s'est jouée ma vie ? Et voici surtout cette gare maritime qui est sans nul doute un chef-d'oeuvre où l'ingénieur Chalos a apporté la science polytechnicienne, mais qui est bien la synthèse de vos connaissances et la création de votre esprit... »*

L'inauguration se déroule le trente juillet 1933 en présence du président de la République, Albert Lebrun, des plus hautes autorités de l'Etat et plus de six cents invités. Cette magnifique journée,

inondée de soleil, chaude au coeur de toute l'agglomération, est vite oubliée car, les quinze années qui vont suivre seront terribles pour la gare maritime.

déjà le déclin

La grande crise économique de 1929 aux Etats-Unis n'en finit pas de se répercuter en Europe. Les républiques du vieux continent tremblent. La République de Weimar en Allemagne, ruinée par la déflation, est emportée par le nazisme en janvier 1933. La belle époque des échanges transatlantiques est sur une pente douloureuse. Mais le pire est encore à venir. Maxime Leluan, décédé dans les années 90, ancien officier principal de la sûreté à Cherbourg, très connu et apprécié dans les milieux sportifs de sa ville, témoigne : *« Le vingt-trois juin 1944, les Allemands s'attaquent à la gare maritime ; deux formidables explosions font sauter une partie de la gare et le magnifique campanile s'écroule dans un affreux chaos. Je m'en souviens comme si c'était hier, je regardais ma montre, elle marquait vingt-trois heures. »*

En 1944, Léon Menut remplace Camille Quoniam à la présidence de la Chambre de Commerce de Cherbourg. Devant l'ampleur des dégâts, il réunit l'architecte Levasseur et les ingénieurs pour dresser l'état des lieux. Monsieur Chalos qui dirige la société des Grands Travaux de Marseille depuis 1928 vient sur place et on confie à son entreprise les travaux de déblaiement des terre-pleins. Levasseur retourne sur la planche à dessin pour la troisième fois.. Qu'ont-ils dit, qu'ont-ils fait, que pensaient tous ces hommes en ces heures assassines ? On le devine : des milliers d'heures de travail saccagées en une seconde sur l'ordre exprès d'un fou furieux.

De la gare maritime à la cité de la mer

René Levasseur a soixante-trois ans en 1944 ; il consacre les dernières années de sa carrière à la reconstruc-

tion et le travail ne manque pas tant les dégâts sont importants dans la région. Les oeuvres maîtresses de Levasseur sont en ruine : la gare maritime de Cherbourg, le village normand d'Urville, la mairie de Vire. Malgré cela, René Levasseur, décédé le 10 novembre 1962, demeurera dans l'histoire un très grand architecte de la période *art-déco*. Tournons-nous désormais vers ce qui reste de son oeuvre dont la communauté urbaine de Cherbourg, avec ses partenaires, a entrepris de faire une Cité de la Mer à laquelle nous souhaitons pour tout le Cotentin le succès qu'elle mérite.

JJB



Maquette de la cité de la mer - document communauté urbaine de Cherbourg
photo Joël Lehubry/CUC - maquette réalisée par Jean-Michel Roudaut

Sources

- témoin anonyme, dont la qualité des renseignements et de la documentation nous a permis la rédaction de nombreux numéros de Reflets. Nous respectons son souhait de demeurer anonyme même si tous les historiens locaux le connaissent et l'apprécient beaucoup.
- article de Jean-Louis Libourel Notre-Dame des Queens ou la gare maritime au sujet de l'ouvrage du romancier Cherbourgeois Alexis Salatko, Rêves d'escalade, escales de rêve, 1988.
- le Courrier Maritime de France, juillet 1933 évoquant la cérémonie d'inauguration.
- l'Illustration économique et financière 1926 prêté par notre ami Marcel Corbet.
- éléments de biographie de R. Levasseur par Bruno Centorame, historien Cherbourgeois qui vient de publier un ouvrage sur l'art et l'architecture du neuvième arrondissement de Paris.