

## de la destruction à la reconstruction

# LE PONT TOURNANT AU VINGTIÈME SIÈCLE

Après la gare maritime évoquée dans le précédent Reflets avec l'article sur l'oeuvre de René Levavasseur, une autre figure emblématique de l'agglomération: le Pont Tournant. C'est une longue histoire dont nous présentons ici les moments les plus forts et quelques illustrations parmi les plus significatives.

En juin 1944, le commandant de la place de Cherbourg pour l'armée d'occupation a reçu l'ordre de détruire toutes les installations civiles ou militaires susceptibles d'être utilisées par les armées alliées pour le ravitaillement des troupes. Le vingt-trois juin, alors que les Alliés approchent de l'agglomération, l'ordre est mis à exécution et quelques minutes après la gare maritime, la volée ouest du pont tournant s'écroule dans l'écluse ; la partie Est du pont, coté Tourlaville, est intacte. Le pont tournant est inutilisable et l'agglomération coupée en deux. La présence d'esprit de deux agents de l'Équipement, Lucien Leviandier et Charles Lainé -voir page 17- a permis de conserver intactes les portes de l'écluse. Les deux hommes, connus pour leur appartenance au réseau de résistance O.C.M, ont ouvert les portes et mis en panne le dispositif de fermeture. Ainsi, après le déblaiement de l'écluse par le Génie Américain, le bassin du commerce est de nouveau accessible.

Les troupes alliées ont un besoin urgent de rétablir un pont et mettent en place un ouvrage provisoire dit « pont Bailey », du nom d'un ingénieur anglais inventeur du procédé. Le pont Bailey est une armature métallique roulante. Pour le déplacer, on utilise les voies de la ligne de tramway encore existantes à l'époque. Le pont est posé sur des lorries, sorte de petits wagonnets. Pour ouvrir la passe aux



*Le pont tournant vient de s'effondrer dans l'écluse. Cette photo a été prise par Robert Capa, fondateur en 1947 de la célèbre agence Magnum avec Henri Cartier-Bresson. Robert Capa est décédé le 25 mai 1954 au Vietnam en sautant sur une mine.*

bateaux, les lorries sont tractés par des câbles d'acier enroulés autour de treuils placés dans un baraquement construit sur la pile médiane.

En dépit de son utilité immédiate, le pont Bailey présente un nombre important d'inconvénients. Il est difficile à manœuvrer et ne comporte qu'une seule voie de circulation sur laquelle on se déplace lentement. On passe alternativement de Cherbourg à Tourlaville ou de Tourlaville à Cherbourg. Le pont provisoire aura la vie longue car ce n'est qu'en 1958 que l'ouvrage actuel sera mis en service.

Pourtant, les élus locaux, à la tête desquels le député-maire René Schmitt, ne ménagent pas leur peine pour obtenir auprès des

pouvoirs publics une juste réparation des dommages de guerre. Mais, le dossier n'en finit pas d'aboutir, au grand désarroi des Cherbourgeois et des Tourlavillais qui ne veulent plus passer le pont ! Las d'attendre les décisions ministérielles, le conseil municipal de Cherbourg propose, le vingt-huit novembre 1952, de préfinancer les travaux. Malgré de nombreux rappels, l'Etat fait la sourde oreille.

# Charles Lainé, ingénieur tourlavillais, reconstruit le pont tournant

## quatorze ans d'attente

Le vingt-neuf novembre 1954, soit deux ans après la proposition Cherbourgeoise, Jacques Chaban-Delmas, nouveau ministre des travaux publics, des transports et du tourisme répond en termes évasifs à la sollicitation du député-maire de Cherbourg : « ...Soyez assuré qu'en tout état de cause, je ne manquerai pas de vous tenir informé de la suite qui aura pu être réservée à cette affaire, compte tenu de votre intervention. Mais je vous signale, par ailleurs que, même sans avance de la ville de Cherbourg, il est possible qu'en 1955 si, comme je l'espère, les crédits proposés dans le projet de loi sont votés par le parlement, je sois en mesure d'engager, sur les fonds d'Etat, les travaux de reconstruction du pont mobile de Cherbourg. »

Ce n'est qu'en 1957 que les services de l'Équipement obtiennent l'autorisation de lancer un avis public de concours pour la reconstruction. La suite a été exposée par l'ingénieur en chef Gallien lors de son discours inaugural reproduit dans la Presse de la Manche des 30 et 31 mai 1958 : « La volée, d'une longueur de vingt-quatre mètres est équilibrée au cours de la rotation par une culasse de onze mètres formant contrepoids. L'ouvrage comprend sept poutres principales solidarisées par des chevêtres transversaux... et pèse trois cent quarante-trois tonnes... Un système de basculement permet, avant rotation, de le dégager de ses appuis routiers et de le faire reposer sur son pivot et sur deux galets. Un moteur électrique assure le soulèvement et un autre la rotation... Toutes les manœuvres, y compris celle des barrières et de l'écluse sont commandées à distance et durent environ une minute et demie... Le seize mai, l'ouvrage a subi avec succès ses premiers essais routiers. Sur la volée, la charge de six camions sur la chaussée et de gueuses de fonte sur les trottoirs représentait au total deux cents tonnes. »

JJB



Il demeurait au 84 de la rue Carnot à Tourlaville où ses parents étaient venus prendre leur retraite. Né en 1906 à Tunis, Charles Lainé va passer l'essentiel de sa carrière entre Cherbourg et Tourlaville. Jeune adjoint technique des Ponts et Chaussées sous les ordres de l'ingénieur Chalos, il participe aux travaux de déroctage de la petite rade, à la réalisation des digues en vue de l'aménagement du terre-plein des Mielles, au chantier de la plage Napoléon et à celui de la dérivation de la Divette. Il est également en charge des finitions intérieures de la gare transatlantique. Une fois ces travaux achevés, il est nommé adjoint de Lucien Leviandier. Pendant l'occupation, en dehors de leur service qui participait à l'évacuation des civils et au déblaiement des immeubles endommagés par les bombardements des Alliés, ils appartenaient à la résistance.

Lorsque Lucien Leviandier sera nommé sous-préfet par le général de Gaulle en juin 44, Charles Lainé prendra sa place à la tête de la subdivision de Cherbourg. A la fin des hostilités, son travail consistera à conduire les travaux de remise en état et de reconstruction des quais, de l'avant-port... En 1957, ses supérieurs hiérarchiques, les ingénieurs Gallien et Schaeffer, lui confient le chantier de reconstruction du pont tournant. Charles Lainé était connu de ses collègues de travail comme un homme d'une grande efficacité et d'une honnêteté scrupuleuse. Il a pris sa retraite à Barneville où il est décédé le 11 décembre 1983.

*propos recueillis auprès d'un ancien ingénieur de l'équipement, collègue et ami de Charles Lainé.*



Le pont tournant quelques mois avant l'inauguration.  
Photo Jean-Marie Lézec pour la Presse de la Manche.

Sources : dossier constitué par un passionné d'histoire locale  
Presse de la Manche