

## IL SUFFIT DE PASSER LE PONT



L'ancien château de Cherbourg, rasé en 1689 sur ordre de Louvois contre l'avis de Vauban. Au premier plan on aperçoit le vieux pont. A gauche, la rue du Faubourg qui amenait à l'entrée principale de la ville.

Source : B.M. Jacques Prévert, Cherbourg-Octeville ; cliché Anne Bonnet publié dans l'ouvrage de Pierre Le Conte, *les chemins de Normandie au temps de Gilles de Gouberville*, réédité très récemment

**Avant 1738** il n'y avait pas de pont pour passer d'une rive à l'autre de la Divette. Plus exactement, il y avait un vieux pont, d'où aujourd'hui la rue du même nom, pour le passage des charrettes. L'abbé Canu pense que c'est ce « pont ès charrettes » qui a donné son nom au « pont de carreau » lorsqu'il a été empierré avec des carreaux. L'explication est fort séduisante mais difficile à vérifier sur plan. Elle dépasse en tout cas l'ambition de notre article.

A marée basse, il est facile de passer à gué, sur la grève. A marée haute, la mer envahit le havre de Cherbourg et atteint la montagne du Roule, la Fauconnière et la rue dite



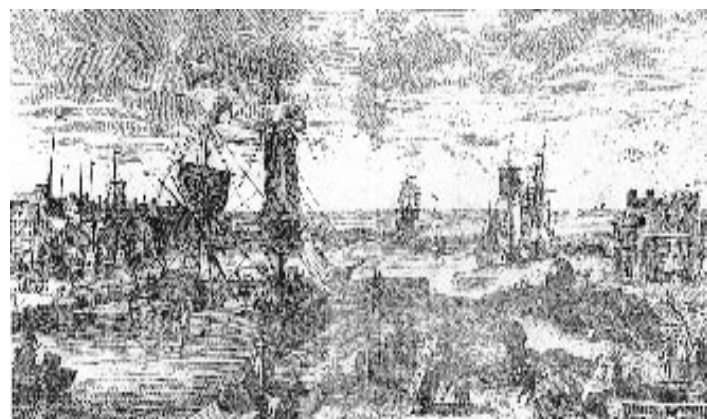
aujourd'hui de l'Ancien Quai.

On voit clairement sur le plan, le cours de la Divette qui serpente dans le havre avant de se jeter à la mer.

Pas de pont tournant, mais pas davantage de quais, de jetées, d'avant-port, de canal de retenue ni de bassin du Commerce.

Il est intéressant de savoir qu'à cette époque, la Divette formait la limite séparative entre Tourlaville et Cherbourg. Ce n'est qu'à la fin du dix-huitième siècle et surtout au début du dix-neuvième que Cherbourg s'étendra vers l'est.

**Le premier pont tournant** en bois est construit en même temps que les autres installations portuaires, quais, jetée, avant-port entre 1738 et 1742 par Messieurs de Caligny et de Caux. Le nouvel ensemble portuaire y compris le pont est détruit à la suite d'une incursion des Anglais en août 1758. Il est reconstruit en 1764.



Sur la gauche de cette illustration, le premier pont tournant et au premier plan le quai de Caligny. Au fond, le début du quai Alexandre III

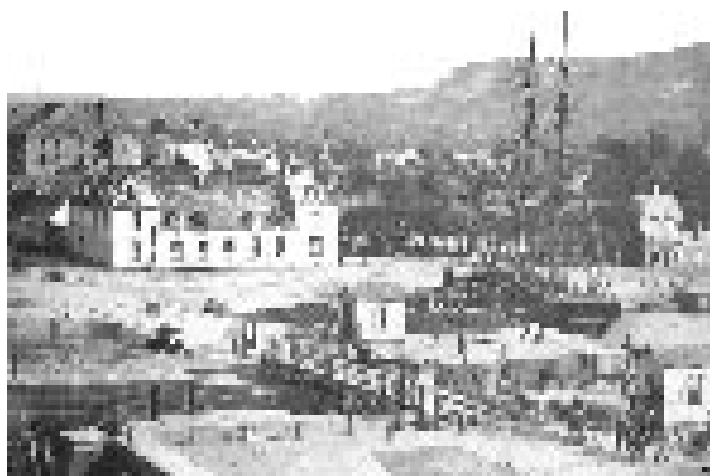
Illustration : « le port de Cherbourg vu du pont neuf » réuni à la collection des ports de France dessinés pour le roi en 1776 par le sieur Ozanne, ingénieur de la Marine.

**Au dix-neuvième siècle**, le pont bénéficie de plusieurs transformations.

En 1801, il est rénové puis en 1838, des améliorations y sont apportées : il est toujours en bois, à voie unique, mais il comporte deux volées de quinze mètres chacune se rejoignant au milieu de l'écluse. Les manœuvres sont effectuées par des éclusiers à l'aide de cabestans.

La Divette formait la limite entre Cherbourg et Tourlaville. A droite, côté Tourlaville, l'emplacement de la Saline qui se situerait aujourd'hui à proximité de l'hôpital Pasteur. Au centre du plan, le pont chaussée ou « vieux-pont ». C'est dans le lit de la Divette que les ouvrages portuaires, quais, avant port, pont tournant et beaucoup plus tard le port en eau profonde, ont été réalisés.

Source : Service Historique de la Marine Cherbourg, publié dans l'ouvrage d'André Plaisse, *la délivrance de Cherbourg*



Le pont tournant vers 1875, collection B.M. Jacques Prévert, Cherbourg-Octeville

En 1884, des progrès décisifs sont réalisés. On construit une nouvelle écluse, plus profonde, à l'ouest de la première. Le pont de bois est remplacé par un pont métallique à double voie monté sur un pivot central (photo ci-dessous). Il mesure quarante-trois mètres de long sur huit de large. L'ouvrage est soulevé de sa base par la force hydraulique. Il pivote sur lui-même grâce à une chaîne s'enroulant sur une couronne placée en dessous du tablier.



Le premier pont tournant métallique photographié dans les années 1920. On distingue les deux écluses dont l'une a été remblayée en 1958 et les caténaires du tramway électrique. Photo : Cliché X, reproduction prêtée par Jean-Marie Lézec

En 1911, le tramway à vapeur est remplacé par un tramway électrique. On installe un portique de chaque côté du pont pour supporter les caténaires.

Le vingt-quatre mai 1958

à dix heures, l'ingénieur Charles Lainé (voir p.17) a la joie de voir sa fille Marie tendre, sur un coussin de velours, une paire de ciseaux à Monsieur René Schmitt, maire de Cherbourg, pour couper le ruban d'inauguration du tout nouveau pont tournant.



René Schmitt avec Marie Lainé

JJB

La famille de **Paul Minard** s'est montrée fort intéressée par les articles publiés dans les Reflets 55 et 56 sur « l'inventeur du port en eau profonde de Cherbourg et de la digue de Collignon ». Olivier Minard, son petit-fils, est venu à Cherbourg le 28 mai remettre les archives et les nombreuses médailles de son grand-père au Service Historique de la Marine. A cette occasion, il nous a confié que Paul Minard était particulièrement fier de sa décoration de sauveteur. Grâce aux recherches de Jean-Marie Lézec, le populaire photographe de la Presse de la Manche, aujourd'hui retraité très actif, nous avons retrouvé l'explication de cet attachement à cette médaille. Voici en effet ce qu'écrivit le « Réveil », prédécesseur du quotidien local dans son édition du 24 juillet 1895 : « Mardi, une enfant de trois ans, la petite fille de Monsieur Lemarois, second-maître vétéran, demeurant en face la Mare de Tourlaville, est tombée accidentellement dans le port-abri de la Mare, profonde de quatre mètres à cet endroit. L'ingénieur Paul Minard, sous-directeur des travaux hydrauliques, n'écouterant que son courage, se jeta à l'eau et fut assez heureux pour ramener l'enfant saine et sauve. Il l'a lui-même transportée chez ses parents où les soins les plus pressés lui ont été donnés. »