

Digue Paul RICOUR inauguration des plaques 10 août 2018 / Daniel Lesguillier

Je vous présente quelques éléments techniques et sur les ouvriers, puisés dans les archives départementales de la Manche à la cote 4S Granville, qui notamment détiennent le journal du chef de chantier avec les croquis dessinés à la plume Sergent-Major et des courriers officiels avec les intervenants et les Ponts et Chaussées.

Le mémoire des Ponts et Chaussées de 1933 stipulait une digue de protection beaucoup plus longue. 2 700 m entre la digue de Carolles et le chemin du Pont Bleu. Il fallait trouver 42 000 m³ de remblais chez les propriétaires. !!!!

Son coût était estimé à 4 000 000 Fr avec un emprunt sur 30 ans à 7,5% !!!

Cela aurait éviter les enrochements et les trous non encore protégés... mais sans doute trop cher à payer avec les taxes syndicales des 274 propriétaire du périmètre.

La création d'une ASA était nécessaire pour ce projet ambitieux et compliqué (bâti, financement, environnement, administration, etc..), ce qui fut fait par le commandant RICOUR.

Après le devis signé le 23 septembre 1936, finalement 1 183 m ont été construits par l'entreprise SCHWENCK Frères. Son siège était 19 rue Pouchet Paris 17^{ème} et le commandant RICOUR l'a sûrement joint au n° de téléphone : « Marcadet 77-71 ».

66 travées de 17,80m ont été fabriqués en 10 mois entre le 16 octobre 1936 et le 30 août 1937 par une cinquantaine ouvriers. 30 terrassiers et manœuvres , 7 boiseurs, 6 mécaniciens forgerons, des maçons et aide maçons, des cimentiers et aide cimentiers ont œuvré sous la direction du chef de chantier M. CHARPENTIER, lui-même surveillé par M. LECONTE des Ponts et Chaussées. Le nombre d'étrangers était limité à 5% de l'effectif par convention légale,

L'ouvrage - un hourdis en béton armé soit une maçonnerie légère - est calé à la verticale dans le sol par des pieux de bois de 16 cm de diamètre et de 3 m de long... espacés de 75 cm, ce qui fait en tout environ 1 600 pieux (24 par élément). Après la tempête du 2 janvier, ces pieux sont réapparus cette année dans le bas de la digue au Nord.

Le travail de construction se faisait simultanément sur 5 travées et sur les éléments en fabrication selon les opérations des différents corps de métier :

Le 24 décembre, on travaillait à la fois la confection des 15^{ème} à la 20^{ème} travées.

« Talutage du rampant, battage des pieux, pose des cadres, pose du quadrillage après la pose des poutres, cimentage et décoffrage, fouilles en tranchées », sont les termes employés pour les opérations. Il a fallu fabriquer en plus les 9 escaliers et les deux descentes en plans inclinés appelées « cale » et « parabole » devant le Casino.

On travaillait 6 jours sur 7. Vents, pluie et froid n'interrompaient pas le chantier en hiver.

En fin d'année 1936, on travailla le jeudi 24 décembre, puis chômé le vendredi 25, et reprise le samedi 26, le dimanche 27, le lundi 28, le mardi 29 et le mercredi 30 avant une trêve de 4 jours de chômage en début d'année).

Le 7 août 1937 les ouvriers sont partis en congés payés pour 15 jours, les travaux étant quasiment terminés. Fin août la réception eut lieu avec succès. Le 15 septembre, « les remblais sont achevés à la sauterelle ».

Le coût total a dû être de 770 000 Fr car une note de 1946 stipule un emprunt fait par l'entreprise Schwenck elle-même dont il reste 46 000 Fr à payer par l'ASA Défense mer !

En 1947, les 12 syndics de l'association sont décimés par la guerre ou la maladie, car 8 sont décédés dont THIELLAND, de TONGE, LENOEL et le président RICOUR. Il reste M.FISSOT sous-directeur qui démissionne , le docteur LEBRETON, M.JOLY et M. DOVIER. *Nous nous en tiendrons là pour aujourd'hui. Je vous remercie de votre attention.*