

## L'œuvre d'Harel de La Noé, ingénieur des ponts et chaussées dans les Côtes-du-Nord

Quel doit être l'étonnement ressenti par le promeneur devant la bizarrerie de certains ponts des Côtes-du-Nord tantôt enfouis sous une végétation abondante, tantôt se profilant élégamment dans quelque vallée.

Il remarquera peut-être que ceux-ci sont construits en pierre, en brique mais aussi en béton armé.

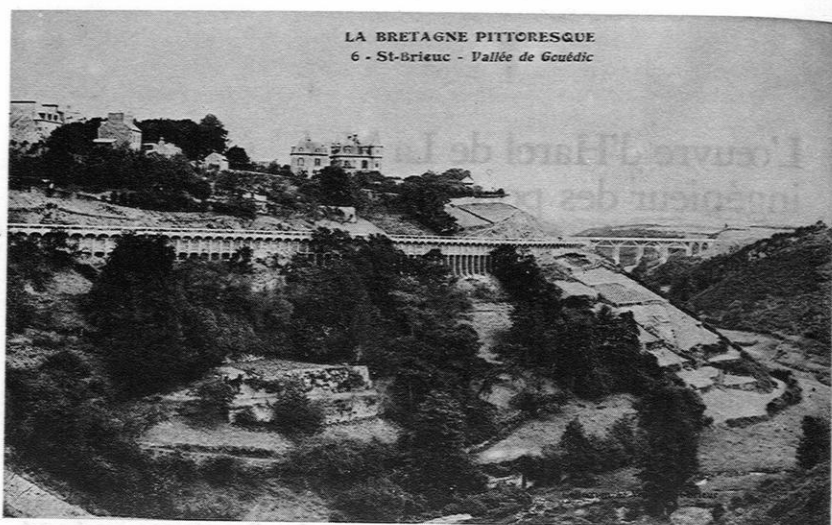
Cependant, s'il souhaite de plus amples renseignements sur leur affectation passée, sur leur auteur et sur leur conception, il se trouvera confronté alors à de grandes difficultés.

En interrogeant la population, il apprendra qu'ils étaient empruntés par le « tortillard » ou chemin de fer à voie étroite ; certaines personnes pourront lui indiquer une date de construction mais, hélas, rarement de plus amples précisions.

Les documents, toutefois, existent. Ils sont assez nombreux mais s'ils nous informent sur le déroulement des travaux de construction ces sources de renseignements intéressent, surtout, soit le sociologue, soit l'ingénieur des Travaux Publics. Aucun archéologue, aucun historien de l'Art ne s'était encore livré à une étude approfondie de ces documents d'archives, ni encore moins à une lecture architecturale de ces œuvres, rares témoins pourtant des derniers soubresauts de la Révolution industrielle et de ses répercussions sur le monde rural.

Dans le domaine architectural, leur technique de construction fut révolutionnaire. Leur constructeur, le Briochin Louis Auguste Harel de La Noé, ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées, est demeuré dans l'ombre bien qu'il annonçait déjà dans le domaine du béton préfabriqué les découvertes de Freyssinet, de Nervi et de bien d'autres.

Cet homme exceptionnel édifia, de 1903 à 1918 : viaducs, passerelles, murs de soutènements et boulevards suspendus, gares... qui furent pour leur époque, et restent encore aujourd'hui, pour quelques-uns d'entre eux, de magnifiques ouvrages d'art mais aussi d'authentiques œuvres d'art.



## Les voies ferrées d'intérêt local dans les Côtes-du-Nord

Saint-Brieuc, principale agglomération des Côtes-du-Nord dotée d'un port mais dont le trafic, s'il était soutenu, n'était pas considérable, n'avait pas d'industries dignes de ce nom sinon quelques fabriques et de l'artisanat. C'était une ville moyenne.

Afin de mieux comprendre les motivations des Briochins dans le choix d'un chemin de fer d'intérêt local, il faut lire ce document des Archives briochines. Il s'agit d'un extrait des délibérations du Conseil municipal dans sa séance du 25 octobre 1901 où un certain monsieur Ollivier rapportait au nom de la Commission spéciale des Chemins de fer.

« Saint-Brieuc n'est pas et ne paraît pas être destinée à devenir une cité industrielle ».

Et il poursuivait :

« Il est donc évident que Saint-Brieuc doit rechercher avant tout dans l'établissement d'un chemin de fer départemental la possibilité et l'avantage de desservir les plages qui l'avoisinent et doivent nécessairement devenir l'un de ses principaux éléments de prospérité ».

Voici les considérations qui déterminèrent les élus locaux de Saint-Brieuc à investir dans une « industrie » qui leur paraissait très prometteuse : le tourisme. Aussi, outre l'importance du réseau, une autre de ses caractéristiques essentielles fut : sa répartition le long des zones côtières et sa faible pénétration à l'intérieur du département lui-même permettant ainsi un certain désenclavement des campagnes.

La construction du premier réseau, projetée en 1900, débuta en 1903, celle du second en 1913-1914, à la veille des hostilités ce qui vint sérieusement contrecarrer l'avancement des travaux. 452 kilomètres de lignes secondaires furent toutefois créés dans ce département.

Concevoir un tracé était une tâche délicate car s'il fallait satisfaire personnalités politiques ou administratives, élus locaux, commerçants, exploitants agricoles ou autres, il importait également de ménager les finances du département et de satisfaire la compagnie exploitant ces lignes.

Harel de la Noë s'y employa avec une conscience professionnelle rare, ne ménageant jamais ses efforts pour servir ses concitoyens.

## La nomination d'Harel de La Noë dans les Côtes-du-Nord

Ce sont les Briochins eux-mêmes, fiers de la renommée de constructeur et d'excellent gestionnaire qui consacrait déjà la renommée d'Harel de La Noë bien avant 1900, qui obtinrent sa nomination dans sa ville natale.

Cet ingénieur, en effet, était né à Saint-Brieuc le 29 janvier 1852 mais devait mourir à Landerneau le 28 octobre 1931.

Il quitta alors la Sarthe et c'est à la fin de l'année 1902 que son service débuta vraiment dans les Côtes-du-Nord.

Sur ces lignes à voie étroite ne devaient circuler que des trains légers avec locomotives de 24 tonnes et wagons de 15 tonnes.

Ces circonstances et ses recherches personnelles sur le sidéro-ciment — dont il avait fait une démonstration brillante au Mans lors de l'édification du célèbre pont en X — le conduisirent bientôt à l'élaboration d'un type de ponts tout à fait original, d'une technique d'abord assez timide pour le premier réseau, mais très audacieuse et particulièrement remarquable pour le second.

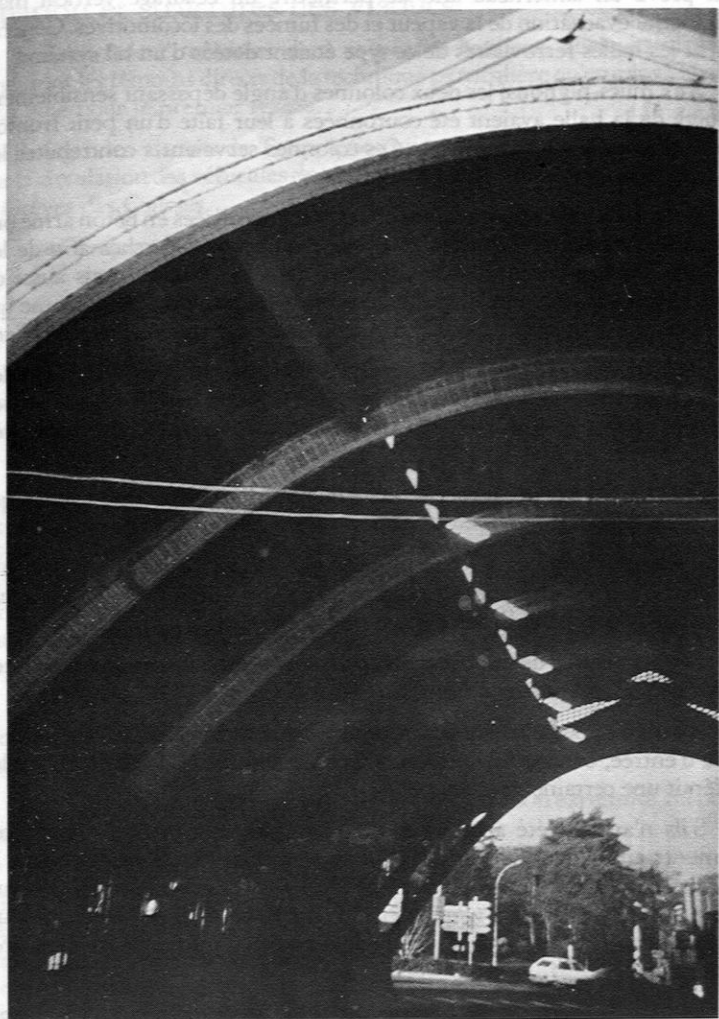
## L'arrivée d'un petit tortillard à Saint-Brieuc

A Saint-Brieuc, le nouveau quartier de la gare devint le cœur de la cité. Pour l'édifier au-dessus de la vallée du Gouédic, il avait fallu y transporter des tonnes de mètres cube de remblais, aménager aux abords de la gare des boulevards suspendus avec murs de soutènement et édifier une passerelle avec voie charretière pour relier cette gare dite « centrale » à la gare de l'ouest ou de chemin de fer d'État.

Toute la physionomie de cette petite ville de province, au passé ancien, s'en trouvera bientôt bouleversée et littéralement métamorphosée.

La gare centrale avec ses grands arcs paraboliques de 28 mètres d'ouverture dotée d'un bâtiment pour les voyageurs où la brique polychrome accrochait la lumière, avec un souci du détail exceptionnel, transformaient cette construction fonctionnelle en un des plus beaux monuments de la ville.

La halle de cette gare était le pendant de celle de la gare Saint-Lazare qui inspira une des variations picturales de Monet. Sa coupe transversale est une réplique des halles à charpente en bois ou métallique comme celle de Lille ou même de la Galerie des Machines (1889) mais par ses quelques éléments décoratifs et ses bâtiments accolés, elle évoquait la gare néo-gothique de Bruges, en Belgique, ou la gare du Havre bâtie en 1880 par l'architecte Lisch.



*La gare centrale : aujourd'hui.*

Huit arcs paraboliques en béton armé furent lancés de part et d'autre des voies et des quais pour venir se reposer sur des sommiers recourbés vers l'intérieur et partiellement enfouis. Les pignons reçurent sur leurs arcs des voussoirs servant d'entretoises et formant ainsi une charpente capable de supporter l'ensemble de la toiture. Sur cette toiture elle-même, l'ingénieur



avait prévu un lanterneau afin de permettre un éclairage vertical mais également l'évacuation de la vapeur et des fumées des locomotives. Généralement les halles ferroviaires de ce type étaient dotées d'un tel système.

Aux murs-pignons, les deux colonnes d'angle dépassant sensiblement la voûte de la halle avaient été couronnées à leur faite d'un petit fronton courbe surmonté d'un lanternon. Ces colonnes servaient à contrebuter les poussées horizontales de l'arc parabolique.

Toutes les parties apparentes de cet édifice réalisées en béton armé ont été soigneusement recouvertes de briques rouges ou blanches afin de les protéger des agents chimiques contenus dans les fumées mais aussi de conférer à l'ensemble une certaine décoration ; décoration polychrome qui devint caractéristique du style d'Harel de la Noé pour tous ses ouvrages d'art.

L'élévation côté boulevard n'était à l'origine qu'une suite d'arcades légères et graciles en béton armé et briques toujours, permettant de laisser pénétrer un flot de lumière dans cette halle qui sans quoi, aurait été très obscure.

Pour un tel édifice, c'était effectivement une architecture aérienne qui s'imposait.

L'élévation côté quais comprenait d'abord le bâtiment réservé aux voyageurs puis le bureau des messageries et, enfin une autre halle avec quai couvert et pont à bascule destiné à servir d'entrepôt.

Les ouvertures de ces bâtiments avaient reçu pour linteaux de petites voûtes surbaissées formant une sorte d'accolade.

Au pignon du bâtiment des voyageurs, un œil de bœuf, au-dessus de la porte d'entrée, contrastait fortement avec la simplicité du bâtiment et lui conférait une certaine grandeur.

S'ils n'avaient été accolées à cette magnifique halle si élégante, ces bâtiments auraient été identiques à ceux des autres stations jalonnant le parcours de toutes les lignes. Tous ces bâtiments étaient construits selon un type précis : A, B, C, D, voire même E ou F, et, de préférence, par un entrepreneur offrant pour toute l'adjudication un prix de revient très avantageux.

La gare de Saint-Brieuc elle-même n'était pas uniquement un temple élevé à la gloire de la technologie mais également une opération de prestige. Lorsqu'un voyageur se rendait dans cette ville, il devait l'aborder par ses boulevards suspendus puis enfin, être accueilli, à l'abri, sous cette halle immense au regard des bâtiments administratifs de la gare.

La ville dotée de ce chemin de fer n'allait pas tarder à s'étendre. De ce fait, en construisant ces boulevards, ces viaducs, il fallait anticiper sur l'avenir et prévoir le développement futur de Saint-Brieuc et de sa périphérie.

## Situation et structures des viaducs

A Saint-Briec même et dans sa proche banlieue, quelques viaducs demeurent les témoins directs de la technique particulière qu'employa Harel de La Noé pour le premier réseau.

Il s'agit des viaducs de Toupin, Souzain, toujours utilisés aujourd'hui pour la circulation des véhicules de tourisme, et des viaducs de Douvenant et des Grèves des Courses.

Interrompant le boulevard suspendu ou boulevard de Sévigné, dont une partie à la mort de l'ingénieur recevra son nom, le viaduc de Toupin était situé sur la ligne de Saint-Briec à Moncontour.

Construit en 1904, c'était un viaduc mixte, c'est-à-dire avec voie ferrée et passage pour les charretiers. En 1967, l'ouvrage fut renforcé en raison des nouvelles exigences de la circulation mais l'ensemble y perdit sa finesse de jadis. En dépit de ces consolidations, sa structure architecturale nous frappe dès le premier regard.

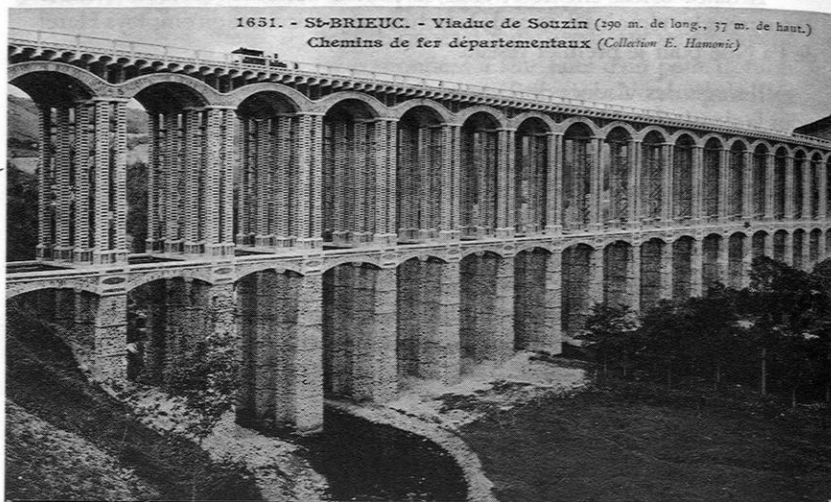
Mis à part, à chaque culée, les robustes arcs d'approche, des piliers d'aspect moins massifs en maçonnerie et tranches de béton armé supportent trois piliers surmontés eux-mêmes de six pylones en brique et béton armé et liés ensemble par des croix de Saint-André en fer et des voûtelettes. Sur eux viendront reposer trois arcs métalliques pour chaque travée avec entrails et contreventements, formant une charpente légère mais cependant capable de supporter la plate-forme du pont.

Long de 274 mètres, haut de 32 mètres 60 au maximum, sur la ligne de Saint-Briec à Plouha, le viaduc de Souzain fut construit en 1904, au-dessus d'une profonde vallée et à quelques pas du port du Légué.

Nous remarquons, là aussi, son architecture et, à son extrémité, un pont courbe : le viaduc de Souzain se termine en y.

L'ensemble repose sur des piles en maçonnerie en double T, leur section étant évidée, et qui comportent, afin de parer à la faible épaisseur de leur maçonnerie — 0 mètre 50 — des tranches de béton armé tous les deux mètres. Dans l'évidement de ces piles les entretoises du premier étage sont en quelque sorte soutenues par des voûtes outrepassées, la tranche de béton armé formant tailloir reçoit l'arc.

Au premier étage toujours, les piles sont reliées par des voûtes surbaissées formant contreventement et, enfin, les épaisses entretoises en béton armé. Ces dernières supportent à leur tour et, par arche, huit pylones en béton armé, habillés de briques et reliés perpendiculairement par des croix de Saint-André faisant parties de l'armature et noyées de part et d'autre dans le béton.





Pour chaque arche, quatre voûtes en maçonnerie et sur elles de petits pylones de briques renforcées par des tiges d'acier. Le tablier est en béton armé ; les trottoirs en encorbellement sur un mètre forment à la fois garde-corps et contreventement. Les entretoises prolongées sur lesquelles les trottoirs s'appuient sont, notons-le, en béton préfabriqué et garnies de corbeaux dont le dessin évoque celui d'un écusson.

Afin de parfaire cette dentelle, on a revêtu et souligné chaque détail de briques de couleur rouge ou blanche.

Le viaduc courbe à son extrémité est d'une architecture plus massive, mais reposant toujours sur des piles évidées avec tranches de béton armé.

Ces deux viaducs, de Toupin et de Souzain, avec piles en double T et pylones en briques armées, ont donc la même structure architecturale et s'ils diffèrent quelque peu au niveau des arcs en particulier, cela est du à leur situation, leurs dimensions, mais, également aux recherches que l'ingénieur en chef poursuivaient inlassablement ; ils sont en fait d'un même type.

Et pourtant, quelle apparence de légèreté, et même de fragilité présentaient ces viaducs !

Toujours pour ce premier réseau, il effectua des viaducs d'apparence beaucoup plus robustes, de conception avoisinant celle du pont de Souzain à l'embranchement du Légué et des arches d'approche du viaduc de Toupin.

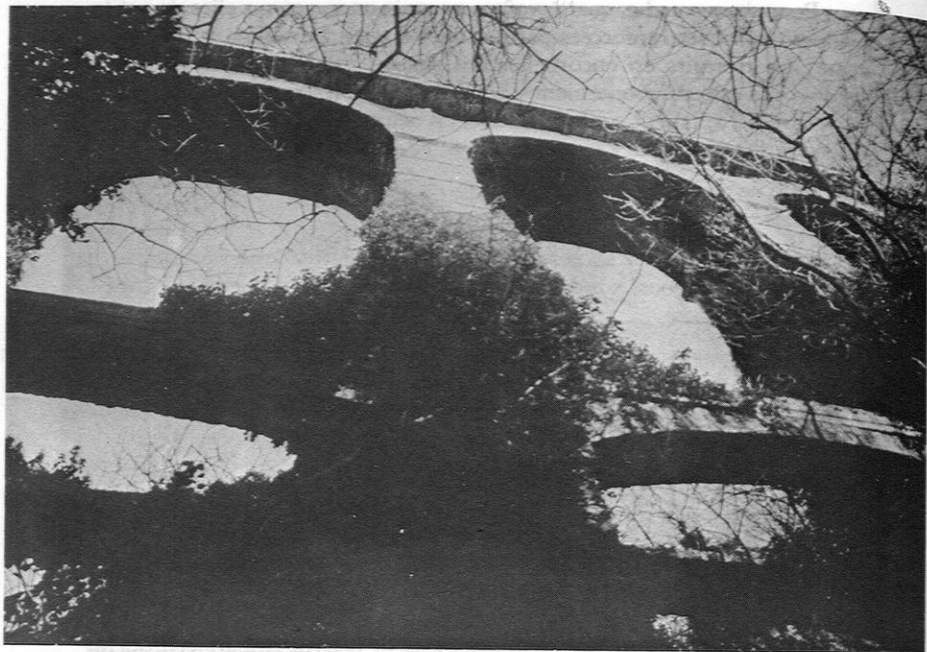
Ainsi, à mi-chemin de ces ouvrages, le pont-biais de Rohannech, qui fut détruit en 1975, ou encore, à proximité de la baie de Saint-Brieuc, sur la ligne de Saint-Brieuc à Moncontour, plusieurs viaducs dont l'un en courbe le viaduc de Douvenant, demeure, malgré son état d'abandon et de délabrement, un magnifique ouvrage d'art.

Sur d'autres lignes du réseau, et en particulier, sur la ligne de Saint-Brieuc à Plouha, des viaducs droits pour la plupart, ont un type identique à ces viaducs.

En effet, nous pouvons y observer toujours : les piles évidées et en double T avec tranches de béton armé ; à mi-hauteur.

Les arcs surbaissés servant de contreventement ; des voûtes en briques et moellons supportant le tablier en béton armé partiellement recouvert par un parement en maçonnerie, et, également des trottoirs en encorbellement ornés d'écussons.

Mentionnons ainsi le viaduc du Parfond de Gouet ou de Percée franchissant une superbe vallée ; un peu plus loin, à Binic, le viaduc du Chien Noir puis successivement d'autres ouvrages qui franchissaient en quelques arches les méandres de quelque cours d'eau insignifiant puis qui resurgissaient sur les collines boisées jusqu'à Plouha. Cependant, de tels ouvrages qu'empruntaient un moyen de transport que certains disaient « diabolique » ne manquaient pas d'inquiéter.



*Le viaduc du Parfond de Gouët.*

D'un coût peu élevé, d'une architecture très élaborée mais aussi très originale, où Harel de la Noé employait des matériaux nouveaux comme le sidéro-ciment dont bien peu connaissait vraiment toutes les possibilités d'emploi et de résistance. Il n'y avait par conséquent rien d'étrange à ce que les contemporains d'Harel de la Noé soient particulièrement sceptiques voire inquiets par cet « Art nouveau ».

Nous savons que les recherches d'Harel de la Noé dans la Sarthe portèrent sur l'emploi du béton armé en particulier en raison du prix de revient très faible de ce matériau. La conception du pont en X du Mans était en effet très spéciale mais les méthodes que l'ingénieur mis alors au point pour son exécution furent aussi les prémisses de celles dont il fera une large démonstration dans les Côtes-du-Nord.

Pour ce pont Harel de la Noé conçut des fûts cylindriques en béton armé pour les piles qui furent recouvertes ensuite par un parement de pierres artificielles en béton.

Ce procédé était une innovation et il s'en inspira pour les piles en double T des viaducs des Côtes-du-Nord. Mais l'emploi des tranches en béton armé ne s'était encore jamais vu sur aucun autre ouvrage. Ce procédé permettait d'éviter, éventuellement, la propagation des fissures dans le sens vertical ainsi qu'une meilleure répartition des charges à partir du sommet des piles et sur toute leur hauteur. Ce système se révélera satisfaisant aussi l'ingénieur l'emploiera-t-il à nouveau pour le second réseau.

Harel de la Noë fut également un des premiers parmi les pionniers du béton armé à recommander la nécessité de placer, non seulement des armatures métalliques longitudinales mais, aussi des armatures transversales dans les parties comprimées.

En effet, à cette époque, les ingénieurs surtout mais aussi quelques architectes multipliaient leurs efforts afin de mettre au point une technique d'emploi du sidéro-ciment ; ainsi, après l'Exposition Universelle de 1900, se constitua une commission du béton armé comprenant des ingénieurs éminents comme : Rabut, Séjourné, Considère... et Harel de la Noë afin d'élaborer un règlement pour ce nouveau matériau. Ce règlement ne vit le jour qu'en 1906 après bien des polémiques.

Vers 1907-1908, le conseil général des Côtes-du-Nord satisfait du premier réseau, tant du côté architectural et financier que des services appréciables que le chemin de fer secondaire rendait à la population, décida de l'étendre davantage dans le département.

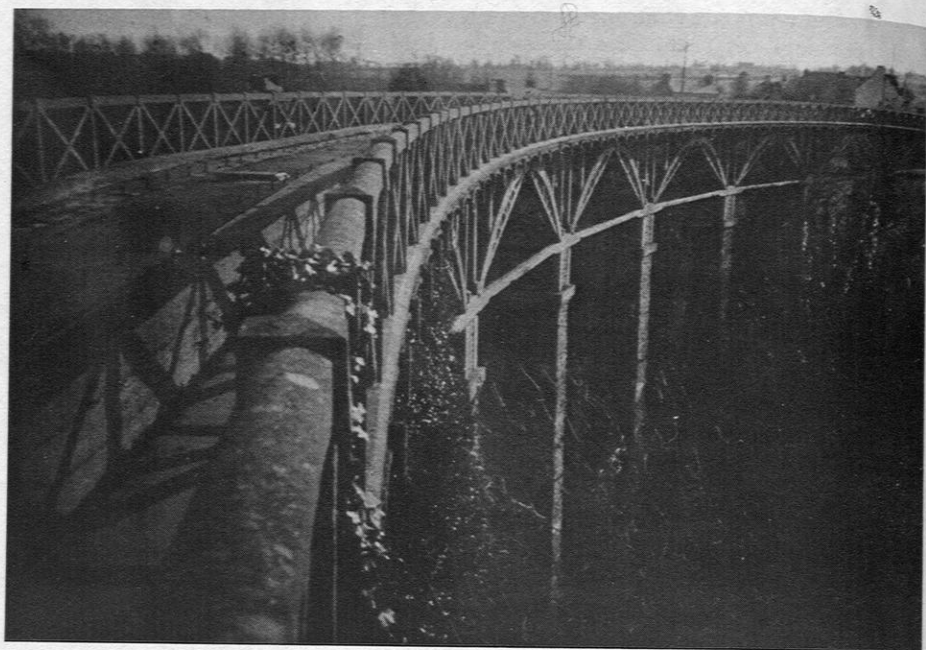
## Le deuxième réseau : situation et structure des viaducs

En 1912, après l'accord du gouvernement, les travaux pouvaient commencer. Malheureusement, lors de l'éclatement du premier grand conflit mondial, les ouvrages d'art pour la plupart sortaient de terre, ou presque, très peu étaient véritablement achevés et les travaux durent être interrompus faute de matériaux et de main-d'œuvre.

Ces tristes événements de 1914-1918, et d'autres qui en furent les conséquences, précipitèrent la fin de la carrière d'Harel de la Noë.

Alors qu'un troisième réseau avait été envisagé, le second, après la guerre, dut être achevé par d'autres ingénieurs et cela non sans difficultés. En effet, lorsqu'Harel de la Noë élaborait les projets de ses viaducs, il fit également le bilan de ses connaissances tant théoriques qu'empiriques sur l'emploi du sidéro-ciment dans la construction or, très peu d'ingénieurs connaissaient alors les principes et le comportement de ce matériau.

Comment, et pourquoi, cet ingénieur a-t-il imaginé de tels ouvrages dans un matériau quasi-inconnu ?



*Le viaduc courbe des ponts neufs, état actuel.*

Les piles de tous les viaducs de ce second réseau sont en maçonnerie avec tranches de béton armé et elles ont l'âme évidée : elles sont donc en tous points identiques à celles des ouvrages d'art du premier réseau où le procédé avait reçu sa consécration. Par contre, le système des arcs en béton armé nécessite ici une analyse détaillée mais passionnante.

Sur la ligne de Plouha à Paimpol, surplombant le petit village côtier de Bréhec, s'étirait au bord de la mer un immense viaduc démoli hélas en 1972.

D'une longueur de 203 mètres 25 exactement, le viaduc de Bréhec avec ses douze travées de douze mètres d'ouverture chacune était le plus grand ouvrage de ce réseau. Au sommet de ces piles — le viaduc atteignait presque 33 m de hauteur — on percevait deux petites piles oscillantes ; à leur partie supérieure partaient deux demi-arcs en béton armé assemblés eux-mêmes par des tirants en acier enrobés de ciment.

Le dispositif des petites piles oscillantes permettait au tablier de se dilater suivant les variations de température. Bien que très ingénieux ce système ne manqua pas de surprendre par son originalité incontestable ; il étonna et embarrassa plus d'un spécialiste !



Les arches munies de rotules, ou articulations étaient constituées par des demi-arcs en béton armé moulés à part, c'est-à-dire préfabriqués ! Ici, par conséquent, Harel de la Noé se révéla comme un précurseur de génie.

Rappelons toutefois que les ouvrages métalliques aux structures architecturales les plus variées, comportaient fréquemment des arcs avec des rotules de liaison ainsi : le célèbre viaduc de Garabit de l'ingénieur Eiffel avec son arc articulé aux naissances ou le pont Mirabeau, le pont Alexandre III de Jean Résal.

Une analyse des ouvrages d'art de ce second réseau montrerait qu'ils étaient du même type que le viaduc de Bréhec cependant, il convient de les classer en deux catégories. Les procédés employés étaient certes strictement identiques mais, si certains viaducs ne comportaient que des arcs de 12 mètres d'ouverture, d'autres durent recevoir un arc central de grande portée en raison de la nature du sol ou de la topographie du lieu d'implantation : ainsi, le viaduc droit de Port-Nieux ou celui de Caroual avec ses 45 m de portée sur la ligne d'Yffiniac à Matignon qui desservait les stations balnéaires du littoral. La reconnaissance du sol effectué, il s'avéra qu'il était dangereux d'y édifier quoique ce fut ; c'est donc le terrain qui décida de la structure architecturale de certains viaducs.

Outre ces problèmes de la solidité du sol et de la résistance à la déformation et à la rupture, il fallait prendre en considération le lieu même d'implantation et parfois construire des viaducs courbes. Ces sortes d'ouvrages sont exceptionnels l'ingénieur se trouvant alors confronté au problème du roulement des trains dans les courbes, c'est-à-dire au phénomène complexe de la force centrifuge. Pourtant, Harel de la Noé n'a pas craint de concevoir trois ponts courbes pour ce second réseau.

Sur la ligne Guingamp-Saint-Nicolas, il édifia deux viaducs de ce type : le viaduc de Kerlosquer sur le Trieux au creux de la magnifique vallée de Kerauffret et à Guingamp, le viaduc dit de Cadolan aujourd'hui détruit.

Et sur la ligne d'Yffiniac à Matignon, au-dessus de la vallée du Gouesnon où s'étire encore sur 200 m le superbe viaduc courbe des Ponts-Neufs.

Estimant que la courbe de 120 m de rayon était trop raide et que la solidité de l'ouvrage était trop faible pour une telle courbe, M. Gerdès, successeur d'Harel de la Noé, s'opposa à l'ouverture de cette ligne tant que des modifications n'y seraient pas effectuées.

L'ampleur de ces modifications et, d'autre part, les discussions du Conseil général au sujet de ce viaduc faisant l'objet d'articles dans la presse locale une certaine inquiétude ne tarda pas à se manifester parmi l'opinion publique. Aussi le Conseil général demanda-t-il au Ministre des Travaux Publics d'instituer une Commission d'enquête afin de clore les débats et d'hâter l'achèvement des lignes. Cette commission, mise en place le 22 avril

1922, était composée de MM. Pigeaud, inspecteur général, Poisson, Caquot et Besse.

A différents moments de la carrière d'Harel de la Noé et, malgré la considération que ces concitoyens avaient pour ses compétences des réserves sur la solidité et la sécurité de ses viaducs, en particulier, furent exprimées.

Harel de la Noé les repoussa, le plus souvent, en fournissant des explications très détaillées, parfois aussi très complexes pour des profanes, mais, les preuves étaient irréfutables. Des commissions d'enquête composées des plus grands praticiens en la matière viendront parfois prouver, à leur tour, que ses ouvrages d'art présentaient toutes les garanties exigibles.

De même en 1922, la commission d'enquête estima que l'ingénieur Gerdès avait eu tort de négliger les conseils prodigués par l'ancien ingénieur en chef lors de son départ. Dans sa conclusion, elle reconnut, qu'en effet, les ouvrages d'art présentaient : « un caractère de légèreté et de hardiesse », mais, elle poursuivait en faisant remarquer que leur constructeur connaissait parfaitement l'emploi du béton armé pour en être : « l'un des premiers théoriciens et premiers praticiens » et ajoutait qu'il avait su ménager les finances du département.

Toutes les calomnies qui entachaient l'œuvre d'Harel de la Noé s'avéraient non fondées.

Précurseur dans l'emploi du sidéro-ciment mais toujours soucieux de mener à bien sa tâche, Harel de la Noé avait réussi la gageure d'adapter cette technique au terrain, à la fonction de l'ouvrage, au budget restreint du département et d'obtenir malgré tout une structure architecturale légère où le sens décoratif était toujours présent.

Cette alliance parfaite de la fonctionnalité et de l'élégance caractérisait le style d'Harel de la Noé.

Savant et artiste, il avait su atteindre la beauté en dissimulant astucieusement la laideur de certains éléments disgracieux. Ainsi, le profil de toutes ses œuvres était souligné par l'alternance de la brique rouge ou blanche, parfois même disposée en damiers, les points-clefs étaient ornés d'écussons décoratifs en béton préfabriqué d'une réalisation admirable.

Aussi, ces ouvrages d'art s'inséraient-ils parfaitement dans le paysage, l'animaient, le mettaient en valeur en ponctuant par leurs formes et la couleur de leurs matériaux, les ondulations et dépressions du relief.

En 1918, las, Harel de la Noé alors ingénieur honoraire démissionna et cessa de prodiguer ses conseils pour l'achèvement de son œuvre.

Il laissait les ponts suspendus du Jaudy et de Lézardrieux — d'un système de construction identique — inachevés et des parachèvements des autres ouvrages d'art à l'état d'ébauches.

Or, comment succéder à un tel homme et prendre la responsabilité d'achever sa tâche alors que la technique employée n'était connue que de quelques ingénieurs éminents et qu'Harel de la Noé — bien que jouissant d'une certaine notoriété parmi les spécialistes — n'étaient pas une personnalité marquante et connue du grand public ?

En fait, Harel de la Noé lui-même avait choisi de demeurer étranger à la renommée, à la célébrité et de s'illustrer par sa modestie, ses qualités de cœur, son désintéressement.

Et, pourtant, l'historique du béton armé ne serait-elle pas à reconsidérer ? Ne devrait-elle pas s'enrichir du nom d'Harel de la Noé et mentionner ce grand constructeur parmi les pionniers du béton armé ?

Françoise SIOCHAN-MONNIER