

100 CLÉS

DE
CHERBOURG

Justin Lecarpentier

100 CLÉS

DE
CHERBOURG

SOMMAIRE

INTRODUCTION 8

LA RADE DE CHERBOURG LES FORTIFICATIONS ET LES ÉDIFICES MILITAIRES 10

La grande rade	11
Digue du Large	15
Digue de Querqueville	16
Fort de l'Ouest	17
Fort de Querqueville	18
Fort de Chavagnac	19
Fort des Couplets	20
La redoute du Tôt	21
Fort Central	22
Fort du Homet	23
La batterie du Roule	24
Fort de l'Est	25
Fort de l'île Pelée	26
Fort du Roule	27
L'arsenal	28
Caserne de l'abbaye	29
Caserne des marins-pompiers	30
La vigie de l'Onglet	31

LES PORTS 32

Port du Becquet	33
Port de Querqueville	34
Port militaire	35
Port Chantereyne	36
Port de pêche	37

La criée de l'Épi	40
Le <i>Jacques-Louise</i>	41
Port de commerce	42
Darse transatlantique	43
Port transmanche	46
Port des Flamands	47

LES MONUMENTS, STATUES, SCULPTURES ET FONTAINES 48

Mémorial aux martyrs de la Résistance	49
Monument à la mémoire des soldats et marins morts aux colonies	50
Monument aux morts pacifiste	51
Monument aux morts du sous-marin <i>Surcouf</i>	52
Le cimetière des Aiguillons	53
Monument des pêcheurs disparus en mer	54
Mémorial des victimes de la Shoah et des Justes de la Manche	56
Les statues de Thémis et Minerve	57
Obélisque du duc de Berry	58
Buste d'Armand de Bricqueville	59
Statue de Napoléon	60
Fontaine Mouchel	61
Buste de Marcel Chardin	62

LES MUSÉES ET LES ESPACES CULTURELS 63

Le musée Thomas-Henry	64
Muséum d'histoire naturelle, d'archéologie et d'ethnographie de Cherbourg	65

La Cité de la mer	66
La Brèche	70
L'écomusée Connaissance du Cotentin	71
L'espace René-Le Bas	72

LES ÉDIFICES REMARQUABLES 73

Le Cour Marie	74
La préfecture maritime	75
L'hôtel Épron de la Horie	76
L'hôtel Cuman-Solignac	77
L'hôpital Pasteur	78
Le théâtre à l'italienne	79
L'hôtel Atlantique	80
Le magasin Ratti	81
Le pont tournant	82
Le cinéma <i>Omnia</i>	83

CHÂTEAUX, MANOIRS, PARCS ET JARDINS 84

Château de Nacqueville	85
Manoir du Dur-Écu	86
Le hameau Bourgeois	87
Le château des Ravalet	88
Le jardin public	89
Le parc Emmanuel-Liais	90
Le parc de la Roche-Fauconnière	91

LES ÉGLISES ET LES ÉDIFICES RELIGIEUX 92

La basilique Sainte-Trinité	93
La chapelle Saint-Germain	94
L'église Saint-Martin	95
L'abbaye du Vœu	96
L'église Notre-Dame-du-Vœu	97
L'église Notre-Dame-du-Roule	98
L'église Saint-Clément	99

LES MONUMENTS ET BÂTIMENTS DISPARUS 100

La manufacture de glaces	101
Casino de Cherbourg	102
La gare maritime	103
Château de Cherbourg	104

LES CURIOSITÉS 105

L'affaire des vedettes de Cherbourg	106
La manufacture de parapluies	108
Le Café de Paris	110
La Cité coloniale	112

LES PLAGES ET LES ESPACES NATURELS 114

Collignon	115
La plage d'Urville-Nacqueville (Villand) Normand)	116



INTRODUCTION

Niché à la pointe du Cotentin, Cherbourg occupe une position stratégique pour contrôler la mer de la Manche. Son emplacement connaît une présence humaine depuis au moins 10 000 ans. Dès l'Antiquité, le site est fortifié. Port d'échouage et place tactique au Moyen-âge, son château est constamment modernisé. La ville, fortifiée en 1300, est l'un des enjeux de la guerre de Cent Ans et devient définitivement française en 1450. Fidèle aux rois de France, la ville est exemptée d'impôts en échange de l'entretien de son château, toujours invaincu et finalement rasé en 1690.

Implanté dans l'estuaire de la Divette et du Trottebec, au pied de promontoires rocheux en grès, Cherbourg offre un lieu de relâche partiellement protégé des tempêtes, poussant Vauban à en faire « l'auberge de la Manche ». Un premier bassin voit le jour grâce à Hùe de Caligny en 1741, mais c'est la construction de la rade, lancée par Louis XVI, qui va profondément bouleverser le destin de Cherbourg en devenant un grand port et une ville-arsenal. Napoléon poursuit les travaux de la rade, fonde le port militaire, en fait une sous-préfecture et une préfecture maritime. Les Bourbons puis Napoléon III achèveront les grandes transformations. Relié par le train à Paris, Cherbourg s'urbanise, s'industrialise et s'étend. Ses notables, enrichis par le commerce, embellissent la ville de parcs et de jardins et développent sa vie culturelle et intellectuelle.

En dehors de l'arsenal, avec son littoral de plages, Cherbourg devient de manière éphémère une ville balnéaire. Le port civil connaît un premier essor avec le commerce transmanche et surtout transatlantique, évoluant en escale pour de nombreuses compagnies à partir de 1895. Port d'entrée en Europe et dernière étape vers une vie nouvelle pour les migrants, Cherbourg va voir passer par ses quais des présidents de la République, les tsars Alexandre III et Nicolas II, la reine Victoria, des célébrités comme Joséphine Baker, Charlie Chaplin ou Charles Lindbergh, des scientifiques de renom comme Marie

Curie, et surtout des centaines de milliers d'anonymes migrant pendant l'entre-deux-guerres. De même, son port accueille des paquebots mythiques, comme le *Titanic* en avril 1912. Pour recevoir ces géants et le trafic lié aux traversées, le port est agrandi de la darse transatlantique, offrant un quai en eaux profondes et une nouvelle gare maritime en 1933 – chef-d'œuvre en Art déco – pour faciliter les escales. La crise de 1929 et les quotas d'immigration closent l'âge d'or des transatlantiques au milieu des années 1930.

En juin 1940, Cherbourg est occupé malgré une résistance des troupes françaises et des volontaires de l'arsenal pour ralentir les Allemands et permettre aux troupes anglaises de rembarquer. Cible de bombardements réguliers, la ville est intégrée au mur de l'Atlantique. Les Allemands rasent le casino, l'ancienne gare maritime, dynamitent la nouvelle et sabordent le port avant sa libération le 26 juin 1944. Remis en fonction dès juillet, le port participe activement à la logistique alliée pour libérer l'Europe. Après des millions de tonnes de marchandises débarquées, Cherbourg récupère son port en 1945. L'après-guerre voit de profondes modifications dans la ville qui ouvre plusieurs artères en remplacement des étroits quartiers populaires à l'ouest, construit plusieurs cités HLM et crée le port Chantereyne. Au niveau économique, l'arsenal poursuit sa spécialisation dans les sous-marins nucléaires et le trafic transmanche par ferries prend la place des transatlantiques au cours des années 1960. La ville est alors sous le feu des projecteurs avec le film *Les Parapluies de Cherbourg* de Jacques Demy en 1964 et en tirera une renommée internationale, de même que la médiatisation de l'affaire des vedettes de Cherbourg à Noël 1969. Les six communes de l'agglomération cherbourgeoise s'organisent en communauté de communes en 1971, avant de fusionner au sein de Cherbourg-en-Cotentin en 2016.

LA RADE DE CHERBOURG, LES FORTIFICATIONS ET LES ÉDIFICES MILITAIRES

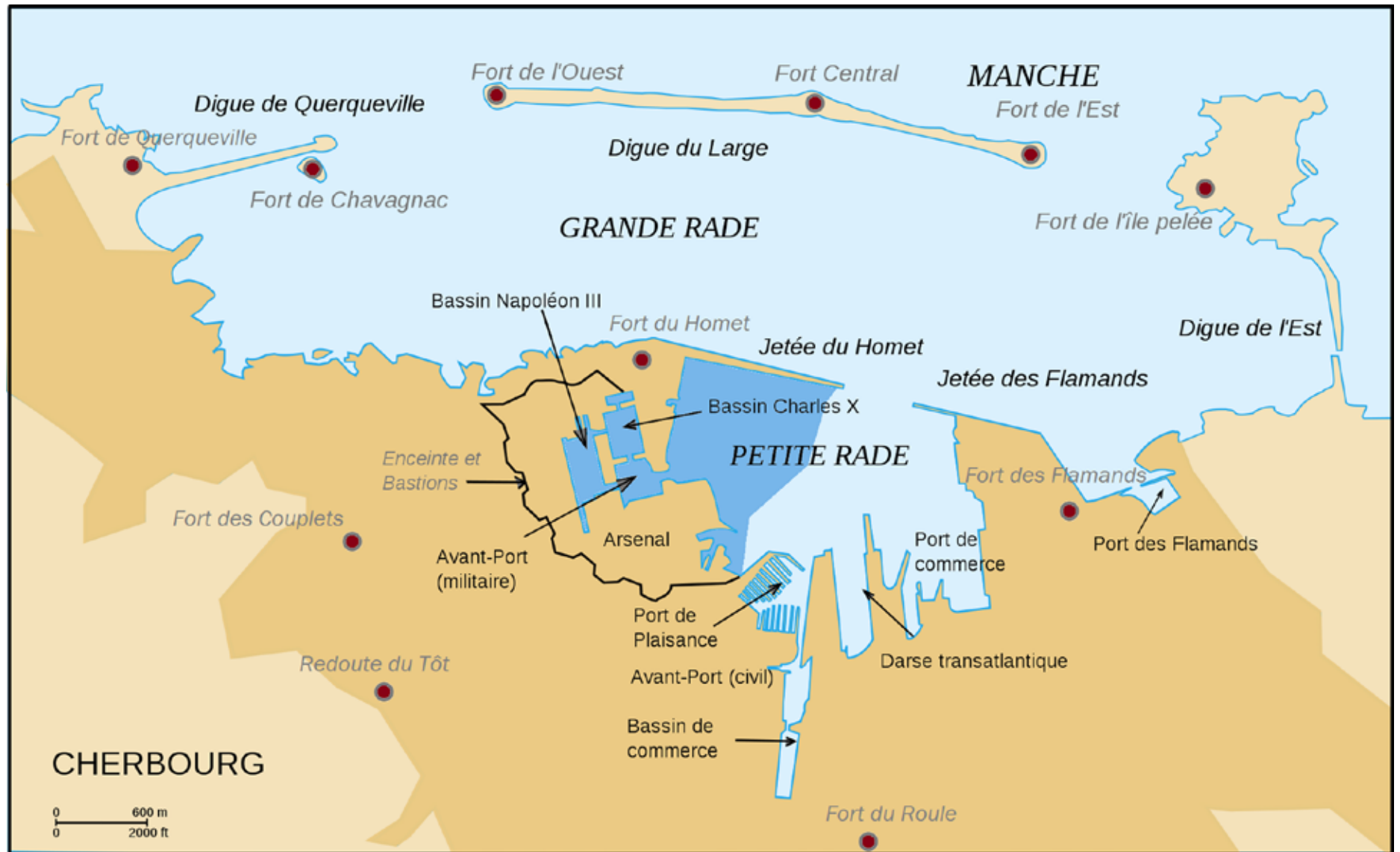
LA GRANDE RADE

QUERQUEVILLE, CHERBOURG, TOURLAVILLE



Construite entre la fin du XVIII^e et le début du XX^e siècle, la grande rade a permis l'essor maritime de Cherbourg en offrant un refuge sûr aux navires y croisant en Manche. Longue de 7 km, elle se compose de trois digues : la digue de Querqueville, la digue centrale et la digue de Collignon, formant un espace d'une superficie de 1 500 hectares, faisant de Cherbourg l'une des plus grandes rades artificielles du monde. L'accès à la rade s'effectue principalement par deux passes : l'une à l'ouest à Querqueville large de 1 100 m et profonde de

13 m à marée basse et une autre à l'est entre la digue centrale et l'île Pelée de 700 m, empruntée par les ferries et les navires de faible tirant d'eau. Une troisième passe, secondaire, large de 50 m, est implantée sur la digue de Collignon.



LES BÂTISSEURS DE LA RADE

La rade de Cherbourg fut une réalisation de longue durée où œuvrèrent plusieurs générations d'ingénieurs, dont Vauban qui fut le premier à imaginer Cherbourg comme « l'auberge de la Manche » en 1680. Il faut attendre 1776 pour que le projet soit lancé sous l'égide de Louis-Alexandre de Cessart (1719-1806) et de Louis de la Coudre de la Bretonnière (1741-1809). Le premier propose une méthode originale de cônes géants en bois remplis de pierres au lieu des traditionnelles pierres perdues. Louis XVI assiste

à l'immersion du neuvième cône en 1786. Stoppé en 1792, Joseph Cachin (1757-1825) reprend les travaux de la rade en 1803, améliore les forts, le port et crée le port militaire. Lui succède Louis-Benoît Fouques-Duparc (1772-1838) qui suggère le maçonnage de la digue du large, achevée par Félix Reibell (1795-1867) en 1857. Paul Minard (1858-1941) ferme la rade par les digues de Querqueville et Collignon. Tous, hormis Fouques-Duparc, ont une rue ou une place à leur nom à Cherbourg.



Louis-Alexandre de Cessart.



Louis de la Coudre de la Bretonnière par Robert Lefevre.



Joseph Cachin.



Louis-Benoît Fouques-Duparc.

DIGUE DU LARGE



La digue du Large constitue la pièce maîtresse et le plus ancien élément de la rade. Longue de 4 km entre la pointe de Querqueville et l'île Pelée, elle est imaginée par l'ingénieur Louis de La Coudre de La Bretonnière en 1776. Sa réalisation débute en 1783 et durera plus de 70 ans, avec plusieurs interruptions, sous la supervision de nombreux ingénieurs qui laisseront leurs noms à Cherbourg : Louis-Alexandre de Cessart, puis La Bretonnière de 1783 à 1792, Joseph Cachin de 1802 à 1813 et enfin Louis Benoît Fouques-Duparc et Félix Reibell de 1832 à 1853. La digue est bâtie sur un enrochement en pierres perdues, surmonté d'un mur maçonné de blocs de

granit au-dessus de la haute mer. Elle est agrémentée de trois forts de défense : fort de l'Ouest, fort Central et fort de l'Est.

DIGUE DE COLLIGNON

Cette digue ferme la grande rade dans sa partie est entre l'île Pelée et la plage de Collignon à Tourlaville. Elle fut construite de 1889 à 1895 par l'entrepreneur parisien Collignon qui donna son nom à l'ouvrage. La digue mesure 1 900 m, passe comprise. D'une largeur de 8 m, elle est constituée de blocs de granit provenant des carrières du Becquet.



DIGUE DE QUERQUEVILLE

QUERQUEVILLE



Longue de 1 200 m, la digue de Querqueville est construite entre 1890 et 1895 sous la supervision de l'ingénieur Paul Minard qui fut aussi chargé de diriger les travaux de la digue de Collignon. Les deux digues sont édifiées pour achever de sécuriser la rade des tempêtes et des attaques ennemies. En 1918, la digue se voit doter d'un nouveau rôle en devenant un port pétrolier avec une plate-forme d'amarrage, dont on peut voir les vestiges, elle était reliée par un pipeline à des réservoirs implantés à Hainneville d'une capacité de 16 000 m³. Fortement utilisée par les Alliés en 1944, rarement employés après, la plate-forme sera abandonnée en 1970.

LA PETITE RADE

CHERBOURG, TOURLAVILLE

La petite rade de Cherbourg borne l'ensemble des installations portuaires de la ville. D'ouest en est : le port militaire et l'arsenal, le port Chantereyne, l'avant-port, la darse transatlantique et le terre-plein des Mielles. La petite rade est accessible par une passe comprise entre la jetée du Homet délimitant le port militaire et la jetée des Flamands fermant la zone portuaire civile.



FORT DE L'OUEST

CHERBOURG



© Photo Stéphane L'Hôte

Défendant l'entrée de la passe de l'Ouest depuis la digue du large, le fort de l'Ouest fut construit en 1851 par l'ingénieur Félix Reibell. De forme circulaire, il comprend deux étages de casemates surmontés d'une terrasse enserrant une place centrale. L'étage inférieur était dédié aux logements, vivres et munitions pour la garnison de 150 hommes. Il fut arasé, bétonné et modernisé en 1890. Il n'est plus actif depuis 1944 et l'occupation

allemande, en dehors de son feu de balise marquant l'accès de la passe de l'Ouest. Présent depuis 1853, il a été électrifié en 1934, puis automatisé en 1977. Le fort reste la propriété de la marine et est fermé au public.

FORT DE QUERQUEVILLE

QUERQUEVILLE



Ordonnée par Louis XVI lors de sa visite en juin 1786, la construction du fort de Querqueville débute en 1787 sur l'emplacement d'un ancien fortin semi-circulaire dont il reprend la forme. Mais en 1788, la découverte de hauts-fonds oblige les ingénieurs à décaler d'un kilomètre la passe de l'Ouest, hors de portée des canons du fort. Devenu inutile, on maintient son édification, en la réduisant à une batterie casematée de 53 affûts au lieu des trois étages prévus et on le dédie au casernement. Achievé en 1795, il ne reçoit son armement qu'en 1852 et est complété d'une caserne supplémentaire. Il fut très peu remanié au XX^e siècle, hormis par l'ajout d'une tourelle par les Allemands pour contrôler l'anse de Nacqueville. Longtemps laissé à l'abandon, le fort fut mis en vente par les Domaines en 2013. Il a été acquis en 2017 par Boubekeur Khelifaoui, qui le destine à un lieu de dialogue interculturel et y organise le festival des Continents.

LOUIS XVI

Louis XVI (1754-1793) reste indissociable de l'histoire de Cherbourg. Passionné par la mer, il est l'initiateur, en 1776, des travaux de la digue de Cherbourg afin de fournir à la flotte un abri et une base pour lutter contre les Anglais en Manche. Entre le 21 et 28 juin 1786, Louis XVI effectue à Cherbourg le seul voyage en province de son règne. Il vient officialiser la construction de la digue et assiste à la mise en place du neuvième cône conçu par Louis-Alexandre de Cessart, passe en revue la flotte et visite les fortifications. Il est accueilli avec enthousiasme par la population. Ravi, il confie : *Je n'ai jamais mieux goûté le bonheur d'être roi que le jour de mon sacre et depuis que je suis à Cherbourg.* Depuis 1839, une rue perpétue sa mémoire dans la ville.



Louis-Philippe Crépin. Visite de Louis XVI à Cherbourg en juin 1786, à l'occasion des travaux pour mettre en place la digue.

FORT DE CHAVAGNAC

QUERQUEVILLE

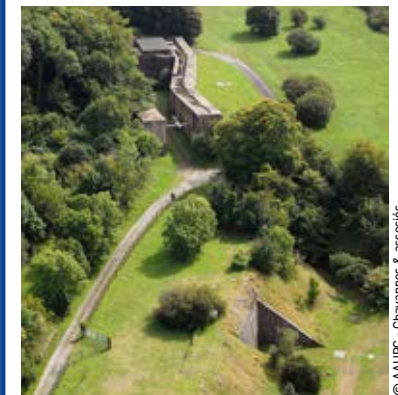


Construit entre 1854 et 1865 sur un rocher au large du fort de Querqueville, le fort de Chavagnac est chargé de sécuriser la passe de l'Ouest et comprend un fort de 116 m de long sur 66 m de large avec deux étages de batteries pouvant accueillir 60 canons. Son nom fait référence au comte de Chavagnac (1745-1809), responsable des travaux maritimes sous Louis XVI et découvreur de la passe de l'Ouest. À la fin du XIX^e siècle, il est modernisé, bétonné et voit la digue de Querqueville s'étendre devant lui. Désarmé après la Seconde Guerre mondiale, le fort est resté la propriété de la marine jusqu'à sa mise en vente en 2016. Racheté en mars 2017 par une société immobilière, le site, sérieusement dégradé, est en attente de réhabilitation.

SITE DE BRÉCOURT

ÉQUEURDREVILLE-HAINNEVILLE

En 1928, la marine aménage un stockage de mazout dans la vallée de Brécourt à Hainneville composé de citernes de 80000 m³ enterrés, reliés à l'arsenal. Sabordé en juin 1940, il est repris par les Allemands qui le transforment à partir de 1942 en site de lancement de fusées V2. Inachevé en juin 1944, il est réemployé par la marine jusqu'en 1986. Classé monument historique en 1995, il reste inaccessible.



FORT DES COUPLETS

ÉQUEURDEVILLE-HAINNEVILLE



Situé sur les hauteurs d'Équeurdreville, le fort des Couplets est construit en 1812 pour protéger le port d'une attaque anglaise et comptait une garnison de 60 hommes. Il a été bâti autour d'une enceinte hexagonale. Actif jusqu'en 1940, il est intégré au mur de l'Atlantique par les Allemands qui renforcent la zone avec des blockhaus et 4 canons de 155 mm. Restitué à la marine après-guerre, il sert de repère aux navires militaires pour des tests de vitesse. Inscrit aux Monuments historiques en 1994 et racheté par la ville d'Équeurdreville-Hainneville en 2000, le site est depuis un centre de loisirs.



LA REDOUTE DU TÔT

ÉQUEURDEVILLE-HAINNEVILLE



Construite entre 1812 et 1813 sur ordre de Napoléon, à la suite de sa visite de 1811, la redoute du Tôt fait partie des cinq premiers forts de « hauteurs » érigés pour améliorer les défenses de Cherbourg face à une attaque anglaise. Elle est constituée d'une caserne cruciforme pour 44 soldats, comprise dans une enceinte bastionnée pentagonale avec un fossé d'une largeur de 8 à 11 mètres et de 5 mètres de profondeur. Elle fut classée en 1992, il ne subsiste que les vestiges des murs des quatre bras de la caserne, parsemée de canonnières, aujourd'hui mis en valeur au sein du parc du Tôt.

NAPOLÉON I^{er}

Napoléon I^{er} est le continuateur des projets cherbourgeois de Louis XVI. En 1802, il fait reprendre les travaux de la digue, puis fonde le port militaire, mais aussi le tribunal de commerce, en fait un chef-lieu d'arrondissement (1811) et le siège de la préfecture maritime. En mai 1811, il vient en personne visiter les travaux et inspecter la flotte, puis est représenté par l'impératrice Marie-Louise en août 1813 pour l'inauguration de l'avant-port militaire. Bienfaiteur de la ville, au point que celle-ci demande le 23 septembre 1813 à se renommer « Napoléonbourg » en son hommage, décision jamais appliquée. Cherbourg accueille les cendres de Napoléon en décembre 1840 avant leur transfert aux Invalides. Depuis 1858, sa statue trône dans la ville, en devenant l'un des symboles.

FORT CENTRAL

CHERBOURG



Construit entre 1847 et 1858, le fort Central est chargé de défendre la digue du large qui ferme la rade de Cherbourg. Il a une forme elliptique avec une cour centrale et une casemate à deux étages. Édifié sur une île artificielle en pierres perdues, le fort reprend l'emplacement de la batterie Napoléon, érigée par l'ingénieur Cachin en 1804 qui fut détruite lors d'une terrible tempête le 12 février 1808, tuant la majorité des 250 hommes

stationnés sur place et sera reconstruit en 1811. Comme le reste des forts de la digue, il demeure propriété de la marine et est inaccessible au public.

FORT DU HOMET

CHERBOURG



Construit entre 1779 et 1786 par l'ingénieur Pierre Jean de Caux, le fort du Homet se compose d'un polygone à 7 faces et comprend une casemate de deux étages et une terrasse pouvant accueillir 75 canons et 400 hommes. Il est renommé fort Artois en juin 1786 après la visite du comte d'Artois, frère de Louis XVI, puis il devient fort Liberté sous la Révolution avant de reprendre son nom originel. Il fut utilisé comme prison pour les insurgés de Paris en 1848 et les communards en 1871. Déclassé en 1875, il est considérablement remanié après l'agrandissement progressif de l'arsenal. Compris dans l'enceinte du port militaire, il est accessible au public.



LA BATTERIE DU ROULE

CHERBOURG



En 1920, pour renforcer les défenses du port, des galeries sont creusées sous le fort pour servir de dépôt de munitions. Elles sont agrandies par les Allemands en 1943 dans le cadre du mur de l'Atlantique, ajoutant quatre batteries de canons de 105 mm. Enjeu de furieux combats à partir du 25 juin 1944, les batteries ne se rendent que le 27, marquant la libération de la ville. Abandonnées après-guerre, elles seront scellées par sécurité en 1980. Classées monument historique en 1995, elles sont accessibles à la visite depuis 2009, uniquement en saison sur réservation auprès de l'association Exspen.

LE TORPILLAGE DU LÉOPOLDVILLE (1944)

Le 24 décembre 1944, le *Léopoldville*, ancien paquebot de la Compagnie maritime belge réquisitionné par les Alliés, quitte Southampton en embarquant 2235 hommes de la 66^e division US vers Cherbourg. À 17 h 30, au large du port, le *Léopoldville* est atteint par une torpille du sous-marin U-486 et coule au bout de deux heures, emportant 800 hommes avec lui. Son épave repose à 5 miles au nord de Cherbourg.

FORT DE L'EST

CHERBOURG



Construit à la même époque et sur un modèle identique à celui du fort de l'Ouest, le fort de l'Est avait pour rôle de défendre la passe de l'Est, entre la digue centrale et l'île Pelée, plus étroite que celle de l'Ouest. Il disposait des mêmes caractéristiques en termes d'aménagement et de personnel. Le 18 juin 1940, après plusieurs heures de combats, les Allemands occupent Cherbourg et l'arsenal, seuls les forts du large résistent. Le fort de l'Est poursuit le combat et est entièrement détruit à la suite du sabotage de ses batteries, entraînant l'explosion de son magasin à poudre. Le site est depuis resté en l'état.

FORT DES FLAMANDS

TOURLAVILLE

Situé à Tourlaville, le fort des Flamands fut construit entre 1844 et 1850 et a pour rôle de sécuriser la limite est de la petite rade. De sa création à 1976, le fort abrite une pyrotechnie pouvant stocker jusqu'à 450 tonnes de poudre. Elle fut rachetée par la chambre de commerce afin d'agrandir le terre-plein des Mielles. La pyrotechnie fut détruite en 1993, le fort reste à l'état d'abandon.

