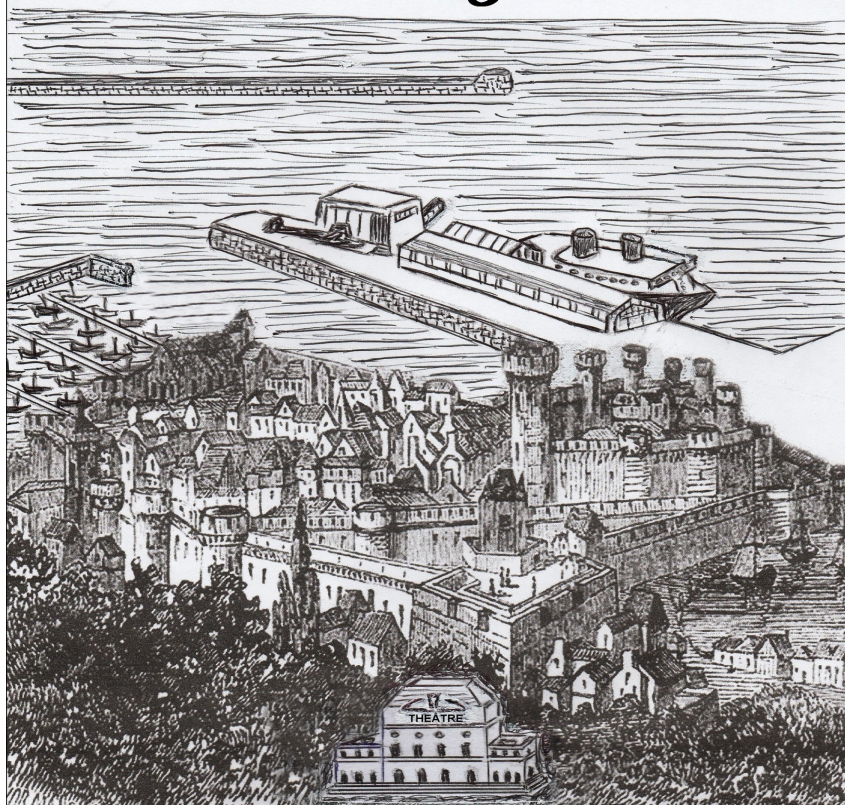


Pierre Dumoncel

Cher bourg



A mon ami Jean-Luc qui était
aussi mon premier lecteur

Cher bourg

Du même auteur :

La mémoire de Cherbourg, Éditions Verbatim 2020

Une étrange semaine, Éditions Verbatim 2019

Clémence, Éditions Verbatim 2018

Fredaines – volume 2, Éditions Verbatim 2017

Rubato, Éditions Verbatim 2016

Coup de blues, Éditions Verbatim 2015

L'Emperesse, Éditions Verbatim 2015

Fredaines – volume 1, Éditions Verbatim 2014

Apostasie, Éditions Verbatim 2013

Sens dessus dessous, Mots'Arts Éditions 2012

Tranche de vie, Artim Éditions 2011

La marche du siècle, Artim Éditions 2011

Tranche de vie (1ère édition), AParis 2010

Pierre Dumoncel

Cher bourg

EDITIONS  VERBATIM

Couverture : Dessin de Pierre Dumoncel, à partir d'une gravure parue dans le livre « Cherbourg » de M. de Bon.

Photos en pages intérieures : archives *Presse de la Manche*

Tous droits de reproduction
et d'adaptation réservés pour tous pays

©Éditions Verbatim, 2021
<http://editionsverbatim.fr>

C'est ici que tout a commencé...

Dans ce grenier moite et étouffant où je me demande encore comment a pu survivre à l'appétit vorace des rongeurs le mystérieux feuillet qui allait guider mes pas dans ce bourg cher à mon cœur !

Rien ne me prédestinait à poser mes valises aussi loin de mes objectifs et dans un lieu aussi isolé que ne l'affiche pourtant clairement un département qui a pour nom la Manche ! Les écrans déformant de nos médias préférés ne se privent pas de nous mettre en garde : parapluies célèbres, centre nucléaire, vingt degrés à une saison où tous les Français rêvent, paraît-il, d'une température paralysante mais compatible avec un récit crédible de vacances... Un pays qui ne craint pas d'afficher sa

pluviométrie - pas plus élevée qu'ailleurs, mais dont les météorologistes de fortune, soucieux d'ordonner notre tourisme national, s'ingénient à la distinguer des « entrées maritimes » arrosant tout autant des régions beaucoup moins septentrionales... Un pays dont le décor naturel n'a aucun équivalent et dont la variété fait voyager le curieux dans le périmètre pourtant restreint de son époustouffant Cotentin ! Un pays dont les habitants, qui paraissent méfiants et distants, conjuguent encore avec bonheur un vivre ensemble signifiant ! Mais... Chuuuut : un pays dont la qualité de vie doit rester confidentielle pour pérenniser sa raison d'être !

J'y suis arrivé un vendredi... Et ma première découverte fut la statue de Napoléon sur cette merveilleuse place éponyme qui la met en valeur - anciennement place des Remparts - et qui doit son nom à la cérémonie de retour des cendres de l'Empereur, le 8 décembre 1840. Après tout, mon intuition ne s'était pas trompée : Napoléon reste bien ici un des principaux architectes de l'expansion locale. « J'avais résolu de renouveler à Cherbourg les merveilles de l'Égypte » est cette phrase inoubliable inscrite dans le granit de la célèbre

statue pour laquelle le sculpteur local bricquebétais, Armand Levéel, avait finalement été choisi malgré quelques péripéties dénonçant un manque évident d'impartialité en proie à d'inévitables pressions politiques... Le 8 août 1858, en présence de nombreuses personnalités, la statue équestre avait été inaugurée par le neveu de l'Empereur, Napoléon III en personne. Tout le sel de cet évènement résidant dans le fait que la reine Victoria d'Angleterre, qui avait accepté quelques mois plus tôt d'assister aux importantes fêtes s'étalant sur cinq jours, ne savait pas qu'il serait rendu un hommage particulier à son ennemi juré qui, représenté sur son cheval, pointait de surcroît un doigt menaçant vers son pays ! L'histoire nous apprend que la diplomatie sut régler le différent en faisant venir la reine le 5 août et la faisant repartir le 7, veille de l'insultante inauguration. Quant au doigt pointé vers l'Angleterre, il ne désignerait en fait que les premiers Grands chantiers cherbourgeois...

Un peu plus loin, les mâts des voiliers balayant le ciel bleu déchiré par le passage récent d'étranges oiseaux d'acier et le tintement lancinant

et régulier du vent dans les drisses avaient fait naître en moi un étrange sentiment.

Je venais à jamais de modifier ma perception du bonheur.

LE MOYEN-ÂGE

Jour après jour, je prenais mes repères dans une ville ne présentant en apparence aucune caractéristique patrimoniale particulière, et dont la reconstruction rapide avait dû céder une partie de son histoire.

Que n'avais-je pas imaginé là !

Je passais mon premier été à découvrir que Cherbourg avait été une place forte au Moyen-Âge dont, sans le savoir, je foulais aux pieds le splendide château chaque fois que j'empruntais les rues piétonnières...

Jusqu'au VI^e siècle, le mystère avait plané sur Cherbourg et le Cotentin. Et ce n'est qu'en 1026-1027 que l'on commença à parler sérieusement de la ville à travers l'acte dans lequel le duc Richard III

énumérait les propriétés qu'il donnait à la princesse Adèle en l'épousant et où figurait justement le château. « Ce château est un cher bourg pour moi » aurait-il déclaré, faisant sans doute allusion à l'énormité des dépenses engagées...

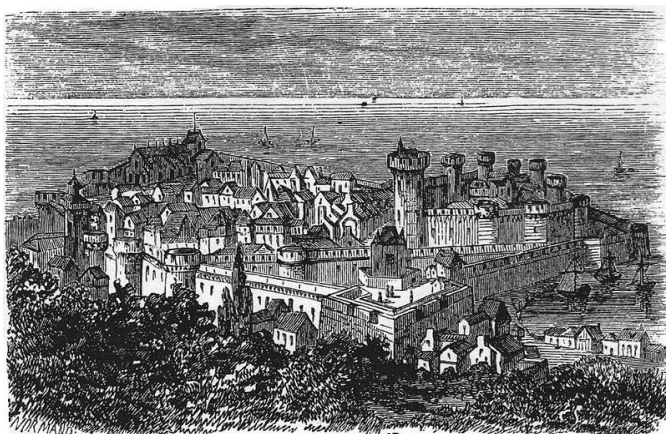
Mais CHERBOURG était née !

Vers 1035, Guillaume le Conquérant fit construire une chapelle en dehors du château suite à un vœu formulé alors qu'il était tombé gravement malade. C'est à cet endroit que s'éleva un siècle plus tard, en 1145, l'abbaye Notre-Dame-du-Vœu à la demande de la princesse Mathilde, fille du duc de Normandie et roi d'Angleterre, Henri 1er.

A cette époque, notre cité faisait déjà partie des villes les plus importantes de la province, car, en 1053, Guillaume avait fait une donation de nourriture et d'entretien à perpétuité pour cent pauvres dans chacun des hôtels-Dieu de Rouen, Caen, Bayeux et Cherbourg. Cet hôtel-Dieu étant vraisemblablement celui de *La Bucaille*, fondé en 435 hors des murs de la ville et situé dans la toujours vivante *rue de l'Ancien-Hôtel-Dieu*. Les Anglais convoitant la ville et y mettant le siège à diverses reprises, les habitants furent contraints de se réfugier au châ-

teau, tandis que l'hôtel-Dieu et l'abbaye brûlèrent. Philippe-le-Bel entreprit alors d'entourer la ville d'une enceinte fortifiée.

En l'an 1300, Cherbourg ressemblait alors à ceci : de la porte Notre-Dame partait la vaste enceinte fortifiée, comprenant douze tours massives et crénelées, entourée de fossés larges et profonds. Ces fossés occupaient les emplacements de la *rue de la Marine*, *place d'Armes* (devenue *place de la République*), *rue François-Lavieille*, *rue de la Fontaine* (devenue *rue Albert-Mahieu*), *place Vitel* (devenue *place de Verdun*).



Le château (véritable ville dans la ville) - qui occupait l'espace compris entre les actuels *quai de Caligny, rue du Port, rue des Fossés, rue du Château, rue du Bassin* (devenue *Maréchal-Foch*) - plongeait ses importantes et invulnérables murailles dans les eaux de la mer et de la Divette. Des tours et des bastions s'élevaient de part et d'autre du donjon qui, édifié au nord, était le magasin de toutes les réserves. Il était lui-même constitué de quatre grosses tours rondes, reliées entre elles par des courtines, dont l'intérieur « eût pu trouver de quoi loger mille hommes et mettre à couvert les munitions de guerre et de bouche nécessaires à la défense de la ville et du château ». La citadelle comprenait également le logement du gouverneur, celui du capitaine, la salle des écuyers, mais aussi, pour la distraction et la détente, une salle de jeu de paume. Dans la cour, adossés aux murailles, avaient été construits casernes, écuries, logements et ateliers. Y figuraient également la chapelle Notre-Dame avec son cimetière ainsi qu'un puits.

La ville ne comprenait que cinq rues : *la Grande-Rue*, qui était la plus ancienne, appelée également *rue de Devant-le-Château*, accueillait le

marché et était affublée de maisons à arcades. *La rue de la Trinité* (aujourd'hui *rue Tour-Carrée*), qui changea plusieurs fois de nom, était la voie la plus peuplée et la plus importante de la cité où se tenait l'hôpital. *La rue du Nouet* - dite aussi *du Lundi*, et devenue *rue Au Blé* parce que c'était en ce jour que se tenait le marché du blé avant la construction des halles - comprenait de beaux hôtels particuliers mais s'avéra dangereuse parce qu'elle était parcourue par une rigole insalubre assurant l'écoulement des eaux vers la mer. *La rue Au Fourdrey*, qui porte le nom de l'une des plus anciennes familles de notre cité depuis six-cents ans (sauf pendant la Révolution où on l'affubla du sobriquet inexplicable de *Traversière*), a aujourd'hui perdu toute sa partie nord, absorbée par la place centrale, mais qui a heureusement conservé la curieuse et vénérable maison fondée par Charlotte de la Vigne en 1624¹, et qui était l'emblème d'une de ces fondations destinées à racheter l'outrage infligé par Julien et Marguerite au blason des Ravalet. *La rue Onfroy* - qui est un nom de propriétaire -, mentionnée dans

1 - *Maison qui fut un couvent de Bénédictines dont les occupantes durent quitter les lieux pour Valognes suite à une épidémie de peste.*

les archives dès 1404, prit ensuite le nom malodorant de *rue de la Vase* qu'elle garda pendant deux-cent-cinquante ans avant de se nommer *rue du Commerce* – où naîtra Mgr Danel, évêque de Bayeux - et qui, malgré les problèmes liés à sa fontaine et à ses égouts, semble avoir abrité quelques hôtels particuliers réputés et même une caserne en 1778.

Seuls s'ajoutaient à ces voies principales quelques boëls ou venelles. La *venelle du Cimetière*, renommée plus tard *venelle de Garantot*, du nom d'un notable local, puis *rue du Nord* avant de prendre son nom actuel de *rue Noël* en souvenir de M. Noël-Agnès, cinquième maire de la ville. La *venelle des Gascoins* devint *venelle de l'Église* puis *chasse des Sœurs* avant de prendre le nom d'*Hervieu*. La *venelle Sothevast*, avec sa maison à piliers près du presbytère et son vieux moulin à bras, qui est sans doute devenue la *rue d'Espagne*. La *rue Daguet*, apparemment devenue notre actuel *passage Digard*, où se trouvait l'une des seules fontaines de la ville.

Le cours de la Divette n'était pas ce qu'il est devenu. Son embouchure était vaste et l'eau ser-

pentait en tout temps vers la mer dans un petit chenal naturel. Lorsque la mer était haute, elle recouvrait l'espace compris entre la *rue de l'Ancien Quai* et le pied de la montagne du Roule.

A l'autre bout de la ville, émergeaient d'un terrain bas et marécageux de petites dunes de sable au lieu dit des Mielles.

LA PLACE DIVETTE

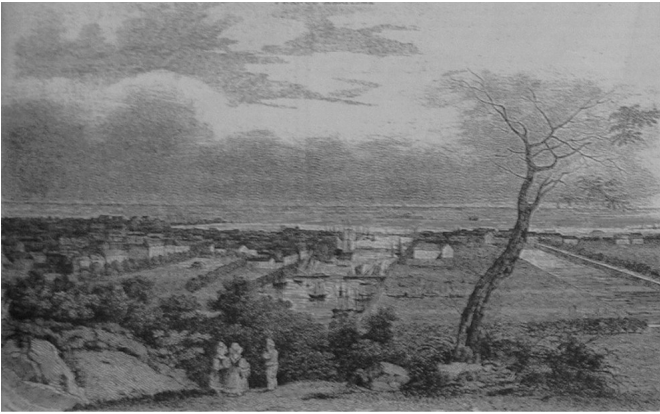
Mon nom est Sébastien Codet. Et mon histoire commence le jour où je deviens propriétaire d'une charmante maison située dans un quartier qui fut des plus populaires et qui connut une transformation exceptionnelle au fil du temps. Combien d'authentiques Cherbourgeois sauront me localiser si je leur dis que j'habite désormais le marais du Cauchin ? Aux visages perplexes, surpris de se voir mis en difficulté, je consens à délivrer un indice supplémentaire, quitte à épaissir le mystère et à culpabiliser maladroitement la fierté d'autochtones à l'ignorance légitime : ce marais devint place Collart en 1825... Si, enfin, je vous dis que j'habite désormais le quartier Divette, je pense que tous les Cherbourgeois auront alors, suivant les époques, les images

d'une place au cœur de la cité comme lieu de rassemblement populaire, vivante et chargée d'histoire.

Ses origines sont antérieures au XVIIIe siècle, alors que Cherbourg n'était encore qu'un modeste port de quelques milliers d'habitants sans digues et sans bassin, et que la marée montante venait régulièrement mourir au pied du Roule où elle rencontrait les rivières du Trottebec et de la Divette ; celle-ci venant irriguer le terrain vague qui servait probablement de dépotoir aux habitants du proche quartier du Faubourg. Quelques années avant la Révolution, et tandis que Cherbourg commençait à changer de visage, « la rivière, dans ce temps, serpentait dans l'arrière-port et n'avait d'autre lit que celui de la partie la plus basse du terrain d'où elle était obligée de répandre ses eaux ça et là, et ne s'écoulait ensuite que par la petite et ancienne écluse du côté de la ville dont on ouvrait les vannes afin qu'à mer basse les eaux de la rivière se dégorgeassent par cette écluse dans l'avant-port où elles faisaient chasse ; et ce n'était qu'après cette chasse achevée que l'on pouvait traverser cette petite rivière à gué, soit à cheval, soit en voiture ».

On construisit alors un pont en pierres qui s'appela *pont de Carreau*, puis une retenue dans laquelle s'évacuèrent les eaux des deux rivières. La Divette ainsi détournée, avec la construction du bassin du commerce la mer ne vint plus lécher le quartier du Faubourg qui ne bénéficiait plus d'une chasse d'eau naturelle. C'est comme ça que le terrain vague est devenu un marais, le marais du Cauchin, et que la situation devint insupportable pour les habitants du quartier : « Depuis que l'on a détourné la rivière de Divette pour la faire affluer à la mer par la retenue de l'est, l'espace qu'elle arrosait et à travers lequel elle avait un cours d'eau continu qui s'opposait à la corruption est devenu un cloaque infect d'où il émane des vapeurs qui portent dans le faubourg les maladies les plus désastreuses ». Moins de trois années plus tard, l'ingénieur des Ponts et chaussées Pitrou revenait à la situation précédente en recouvrant d'eau l'espace, mais en construisant un petit canal de communication du bassin avec cet espace où, à l'aide de deux vannes à coulisse, on disposait de l'eau de mer à volonté pour entrer ou pour sortir. Or, quatorze ans plus tard, la situation ne semblait guère réglée si l'on en croit le rapport de deux

experts qui estimaient que les 5/6 des terrains étaient des marécages infects ne supportant aucun produit de culture ou de bâtisse. C'est le maire de Cherbourg, Nicolas Collart, qui donna le coup d'envoi, en 1815, du remblaiement du marais Cauchin (avec de la terre et des pierres prises au pied de la montagne du Roule) et qui, constatant un an plus tard qu'il restait beaucoup à faire, demanda à son conseil municipal la possibilité d'employer des pauvres à la tâche pour leur assurer un moyen d'existence ; il ajouta qu'à ce but d'utilité publique s'adjoignait « celui de continuer un travail qui doit transformer un marais infect, et dont il est dangereux d'être voisin, en une très belle place destinée à recevoir un jour les établissements publics dont la ville manque ». Le marais continua ainsi au moins jusqu'en 1830 à être remblayé, et, fin 1831, la municipalité décida enfin d'entreprendre un vaste programme de travaux publics à travers toute la ville et grâce auxquels la *place Divette* héritait de deux aqueducs destinés à recevoir les eaux de la plus grande partie de la ville.



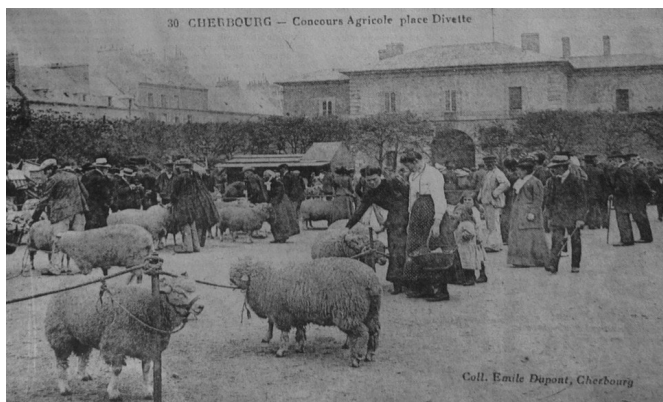
Le marais du Cauchin (future place Divette) remblayé

Ce travail de titan du remblaiement sut aussi servir d'argument au conseil municipal pour demander au roi d'établir quatre foires à Cherbourg : La Saint Julien (27 janvier), la foire des Rameaux, la foire de la Trinité, et la foire Saint Louis (26 août). Le marais du Cauchin ainsi disparu devint en 1825 la *place Collart*, qui était vouée au développement cadrant avec le nouveau statut de la ville dotée d'un arsenal, d'un port, d'une prison (bientôt d'une halle et de tribunaux) et dont la population ne cessait de croître. Un plan strict d'aménagement la concernant fut définitivement adopté en mars 1832, tandis qu'elle abandonnait le nom de son créateur pour

prendre son appellation contemporaine de *place Divette*. Mais, désormais, se posait un important problème : la place n'appartenait pas à la ville ! Elle appartenait à l'hospice. Le maire, Noël-Agnès, proposa alors en février 1835 à ses conseillers d'en devenir propriétaire et d'ouvrir à la construction le quartier situé au sud de la place - entre la *rue de la Poudrière* (actuelle *rue Émile Zola*) et l'*avenue de Cauchin* (actuelle *avenue Jean-François Millet*) -, et d'ouvrir la *rue Hélain*. Il fallut attendre le mois d'avril 1839 pour que les terrains de l'hospice, situés à l'est et à l'ouest du bassin du commerce entourant la place Divette - désormais propriété municipale - soient vendus à une quinzaine d'acquéreurs privés. Dès l'année suivante, ils construisirent maisons et entrepôts, tandis que la mairie procédait au baptême des rues entourant la place officialisant le quartier. A savoir la *rue de l'Asile*, la *rue Hélain*, la *rue des Tribunaux*, la *rue de la Prison*, la *rue de la Halle*, la *rue Vastel*, la *rue Groult*, la *rue Delaville*, la *rue François 1er*, la *rue Louis XVI*, et la *rue Troude*.

Au XXe siècle, la place avait trouvé sa fonction dans la ville comme lieu de loisir, de commerce et de rencontre, notamment le jeudi

avec son traditionnel marché à bestiaux (devant la poste, construite en 1936).



Les paysans qui se retrouvaient à Cherbourg profitaient des commerces de grains et de fourrage, des bourreliers, de la forge Polidor, du vétérinaire (père de Jean Marais), des coiffeurs et des cafés entourant la place. Les halles avaient aussi une forte attraction avec, côté rue Louis XVI, le beurre, les œufs et le fromage, tandis que les marchands de volaille investissaient l'autre côté. Par ailleurs, tous les deux ans, de 1926 à 1938, furent rassemblées sur la place les grandes maisons de matériel agricole participant à la foire-exposition de Cherbourg.

Côté loisirs et rencontres, cirques, fêtes foraines, théâtres, cinématographes délivraient pour quelques jours leurs spectacles ambulants. La place Divette, très vivante, n'était pas avare de bars borgnes et chambres de bonnes dans un quartier qui, fréquenté par les familles cherbourgeoises le jour, était livré la nuit aux marins en goguette et aux prostituées dont la proximité avec les trois bordels de la ville - situés rue du Faubourg et rue Thomas-Henry - constituait un foyer de maladie où éclataient parfois de ces épidémies funestes que l'on avait peine à enrayer. Un siècle après son remblaiement, le marais du Cauchin et ses miasmes remonteraient donc à la surface ?... Ce fut la municipalité socialiste de René Schmitt, en 1956, qui s'attaqua la première au problème d'assainissement des logements en déclarant la guerre aux taudis. Mais ce fut la municipalité du gaulliste Jacques Hébert, élue en 1959, qui put mettre en œuvre la rénovation de tout le quartier de la place Divette sous l'appellation d'« îlot n°1 ». L'avant-projet du 26 février 1960 prévoyait l'arasement total des constructions existantes - dont 51 % étaient jugés malsains ou très malsains - et la construction nouvelle de mille-cent-

soixante-quatorze logements dans des bâtiments de cinq à neuf niveaux, des espaces verts, l'installation de soixante-quinze commerces, de cent-soixante-dix garages et de cent-quatre-vingts places de parking. Début novembre 1961, commencèrent les travaux de démolition de l'îlot. Le chantier avançait alors au gré des acquisitions d'immeubles, des déménagements des locataires et des propriétaires, de la démolition des immeubles insalubres et de la construction des nouveaux ensembles. En avril 1963, le préfet visita le premier appartement terminé, entièrement meublé au goût et au confort du jour, puis les nouveaux locataires commencèrent à emménager au fur et à mesure des mises à disposition. En février 1965, le quartier perdit la dernière trace de son passé avec le déménagement du traditionnel marché aux bestiaux vers le *Pont de Carreau*. Puis, ce fut le dynamitage du blockhaus devant la poste laissant la place à un parking, l'ouverture du premier commerce (Deschateaux), et le dallage de la place d'ici la fin de l'année. L'année suivante, le dernier immeuble de l'îlot, menaçant de s'écrouler, fut abattu - celui qui barrait l'entrée du futur

boulevard Schuman, ultérieurement inauguré le 13 février 1967.

Une nouvelle vie s'offrait alors à la place Divette, dont il ne restait plus qu'à construire la tour surplombant l'entrée sud du boulevard et la barre longeant le quai Alexandre III.

LA BATAILLE DE CHERBOURG

Il me faut une semaine, voire une semaine et demie tout au plus, pour m'installer dans ce nouvel univers qui va figer un destin que j'avais décidé en peu de temps d'enchaîner à ce bout de terre pas tout à fait comme une île...

Mon nouveau domicile m'invite tout naturellement à en savoir plus sur ce centre-ville dont je venais d'entrevoir le fascinant passé moyenâgeux. Comme toutes les villes fortifiées, Cherbourg a connu une forme de construction anarchique où l'étroitesse de certaines rues n'autorisait qu'une circulation à pied ou à cheval. Et c'est surtout dans le quartier central que l'on rencontre encore ce type de venelles. La guerre de Cent ans permit à Cherbourg d'affirmer sa réputation de citadelle hors pair

grâce aux habitants qui, en 1346, surent la conserver à la couronne alors que toutes les autres places fortes capitulèrent sous la pression des quarante-mille Anglais d'Édouard III, descendus à la Hougue. Cependant notre cité a subi des fortunes diverses pendant cette funeste guerre en passant d'une main à l'autre. Un square conserve la mémoire d'un modeste artisan de cette époque. Il s'agit de Phélipot le Cat, chanteur ambulant au cœur généreux, qui avait formé le projet audacieux de délivrer la ville avec les défenseurs du Mont-Saint-Michel et ceux qui avaient pris le maquis dans la vaste forêt de Brix... jusqu'à ce qu'on lui tranche la tête sur la place du château, le 18 juillet 1429.

Subissant de terribles sièges, la ville devait tout posséder sur place, mais aussi loger les nombreux artisans qui travaillaient dans la rue (pêcheurs, calfats, charpentiers, cordiers) et disposer de hangars pour stocker les barils car, depuis le XIII^e siècle et les Plantagenêt, la ville était devenue un important port de transit des vins de la Guyenne à l'Angleterre. La conséquence directe avait été la construction de maisons à plusieurs étages, des cours servant d'ateliers, une grande quantité d'écu-

ries et de locaux annexes. C'est ce qu'ont révélé les travaux du *parking Notre-Dame* et de la *Cour Marie*.

- Mais pourquoi les venelles ont-elles persisté alors qu'au XVIIe et au XVIIIe siècle les bourgeois aisés se firent construire de vastes demeures entourées de très beaux jardins hors les murs ?, me demande alors insidieusement celui qui va devenir mon meilleur ami, et dont je n'ai pas encore décelé l'impressionnante connaissance patrimoniale locale, n'ayant rien de comparable avec mes balbutiements culturels.

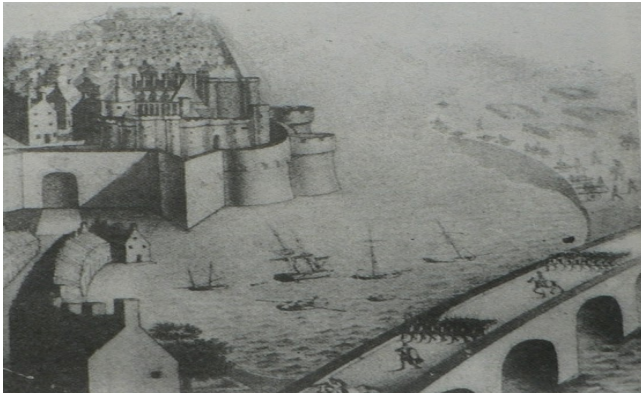
- Parce que..., marmonné-je en souriant, je n'ai pas encore lu le deuxième tome sur l'histoire de Cherbourg !

- C'est parce qu'elles assuraient la desserte indépendante de ces jardins, ménageant à certains bourgeois la faveur d'importants îlots de verdure souvent parfaitement ignorés, et dont le *Parc Emmanuel Liáis* est l'un des plus beaux fleurons. Le développement démographique et l'évolution de la cité ont tout naturellement bouleversé cet agencement. Les résidences trop spacieuses, construites souvent entre cour et jardin, ont été reléguées à l'arrière-plan par des immeubles de rapport ou des

immeubles commerciaux bâtis plus tard en bordure de rue. C'est au bout d'un couloir ou au fond d'une cour pavée encore desservie par un portail que l'on peut retrouver ces témoins du passé, plus ou moins déclassés. Le nombre de rues principales étant relativement peu élevé, le tissu urbain intermédiaire est encore en de nombreux points constitué par des îlots compacts et anarchiques où finissent de vivre, solitaires, quelques arbres oubliés. C'est le cas du *parking Gambetta-Fontaine*, qui occupe l'ancien emplacement de la *cité Avoyne* et du *passage Dorival* .

Au terme de la guerre de Cent ans, la place forte de Cherbourg, qui avait changé six fois de mains au cours des hostilités, était sous la domination anglaise depuis août 1418, soit depuis trente-deux ans. Tandis que les troupes de Charles VII reprenaient en 1448 et 1449 diverses places de Normandie, le connétable de Richemont et le comte de Clermont vinrent en 1450 mettre le siège devant Cherbourg - « ce plus fort château du royaume » que Duguesclin lui-même n'avait pu prendre soixante-quinze ans plus tôt. Ce fut par la

ruse qu'ils y parvinrent en installant leurs bombardes sur la grève (près du pont-tournant actuel) -



là où la mer recouvrait à chaque marée et où l'occupant anglais se croyait logiquement en sécurité - en les enveloppant de peaux enduites de graisse pour les garantir de la marée montante, et les retirant à basse mer pour reprendre le feu contre la place. Les Anglais capitulèrent le 12 août 1450 au terme d'un siège d'un mois environ, et évacuèrent la place deux jours plus tard – le 14 août devenant la date officielle commémorative de la bataille de Cherbourg. Les fortifications ayant beaucoup souffert de la canonnade – une tour s'étant effondrée et le donjon étant ébranlé – deux nouvelles tours

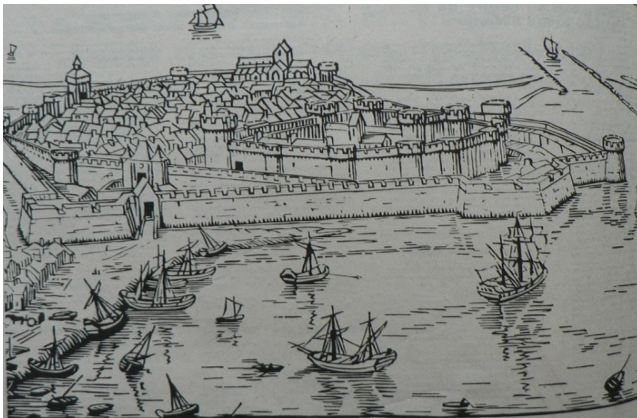
furent édifiées ultérieurement : la tour de l'Église (vingt mètres au nord de la Trinité) et la tour des Sarrazins (*place Bricqueville*). Elles survivront au démantèlement de 1689 et venaient s'ajouter à la tour du Moulin (à proximité du pont tournant), la tour Cornette (*place de la Fontaine*), la tour Carrée et la tour de Gouberville (à l'extrémité de la *rue Tour Carrée*, près de la mairie), ainsi qu'aux bastions des Moulins et de St François (délimité par la *rue des Portes*, la *rue des Tribunaux*, la rue et la *place du Château*) dont il ne reste rien aujourd'hui. L'attitude héroïque des Cherbourgeois leur valut d'être dispensés par le roi Louis XI (fils de Charles VII) des impôts royaux et d'être considérés comme « pairs à barons ». Ces privilèges étaient accordés afin de retenir dans une ville forte - souvent attaquée au Moyen-Âge, et organisée en milice bourgeoise - les habitants assujettis « au guet et garde ». Ils tenaient ainsi lieu d'une garnison qui eût coûté beaucoup plus au roi que n'eussent rapporté les impositions dans une ville sans commerce. Un monument, dit « Notre Dame Montée », fut édifié en l'honneur de la Vierge en haut de de la voûte de l'église par les Cherbourgeois en mémoire de cet

évènement qui eut une grande renommée jusqu'à la période de la Révolution où il fut détruit en janvier 1794.

LE XVI^e SIÈCLE

Au XVI^e siècle, Cherbourg était une ville de trois mille ou trois mille cinq cents âmes, ravagée six fois par la peste. A cette époque, on accédait à notre cité par *le chemin royal de Brix* (actuellement *rue Armand Levéel*) et par *le chemin de la Loge-à-l'Abbé* (la *Vallée de Quincampoix*) qui se rejoignaient au *pont François 1er* (le *Bosquet du Roule*). On contournait ensuite l'actuel Amont-Quentin par *les Ruettes* (*rue du Roule*) pour se retrouver sur le vieux pont à écluse qui permettait de franchir la Divette vers Tourlaville. Prenant alors la *rue du Vieux-pont* (aujourd'hui détruite) et la *rue du Faubourg* (*rue Charles Blondeau*) qui lui faisaient suite, on parve-

nait au pied des murailles du bastion Saint-François.² Il suffisait alors de prendre un pont au dessus du fossé, puis une première porte située à l'entrée de notre actuelle *rue des Portes* pour pénétrer dans le bastion. A l'autre extrémité de la *rue des Portes*, se trouvait un autre petit bastion qui commandait la monumentale porte Notre-Dame, doublement défendue par un pont sur le fossé et par un pont-levis.



On aperçoit distinctement les trois portes du Cherbourg fortifié (au centre gauche du croquis)

2 - Celui-ci ne fut construit que dans la deuxième moitié du XVI^e siècle pour renforcer les défenses de la porte Notre-Dame ; il occupait le vaste triangle compris entre la rue Maréchal Foch, la rue Albert-Mahieu et les rues du Commerce et du Château.

Une lagune vaseuse, couverte par la mer à marée haute et où serpentait l'ancien lit de la Divette, occupait approximativement tout l'espace délimité par l'actuel centre commercial des Éléis, l'avant-port, le centre culturel, *la place Divette* et une partie de la *place de Gaulle*. La *rue Grande-Rue* était bien différente de ce qu'elle est aujourd'hui. La place centrale n'existant pas, des bâtis - dont certains à arcades, nommés porches ou soliers - occupaient le lieu et étaient séparés du château par des fossés dont la rue éponyme actuelle nous rappelle l'emplacement et la présence de quelques bicoques d'artisans autorisés à élever des chapons. La *rue du Commerce* porta durant deux-cent-cinquante ans le vilain nom de *rue de la Vase* et était reliée à la *rue Au Fourdrey* par le *boël Chilard*, aujourd'hui disparu. Les *boëls Meslin* et *Gisbey* (notre actuelle *rue Boël-Meslin*) étaient des ruelles insalubres et populeuses qui faisaient communiquer les *rues Au Blé* et *Grande-Rue*. La *rue de la Trinité* (aujourd'hui *Tour Carrée*) était la plus importante et la plus peuplée de la ville. Elle possédait une fontaine surmontée d'une croix à son intersection avec la *rue Grande-Rue*, ainsi que plusieurs hôtels

dont l'hôtel de Thyeuville et la maison commune (ancienne mairie). En la remontant au nord, on trouvait sur la droite les halles et la juridiction, puis la *rue d'Espagne* – ainsi nommée à cause des prisonniers espagnols qui résidèrent dans Cherbourg au XVI^e siècle. Entre le presbytère (immeuble situé à l'angle des *rues de l'Église et des Moulins*), la muraille de la ville et la *rue d'Espagne* se trouvaient des moulins à blé et à foulon. Hors les murailles, se trouvaient les faubourgs très peu peuplés. Au sud, c'était le chemin d'accès du *Faubourg du Roule* avec sa fontaine Massot. Côté ouest, se trouvait l'amorce de la *rue des Corderies (rue François La-Vieille)*. Quelques maisons groupées portaient le nom de triage : le triage Corne-de-cerf (*rue Gambetta*) où se trouvait la maison de l'Écu, le triage de la Grande-Vallée (entre la Tour-Carrée et les buttes Saint-Thomas) traversé par un ruisseau appelé le ruisseau de la Fontaine où, plus tard, Barthélémy Picquerey érigea une croix de carreau.

A cette époque, l'eau provenait d'une source située au-dessus du cimetière, appelée la Croix Bonamy, avant de descendre la colline et d'être captée dans un champ de la ferme de la Polle

(devenue une résidence) et débitée par une fontaine - la fontaine Égrin - au bas de la route des Aiguillons où se trouvaient encore au début du XXe siècle des robinets et un lavoir public très fréquenté. A partir de là, la source donnait naissance à deux ruisseaux. Un premier - aujourd'hui sous terre - qui coulait autrefois alternativement à l'air libre ou en conduite dans les jardins ou les caves de la *rue Asselin* et de la *rue Hippolyte de Tocqueville* avant d'aller se jeter dans la fosse du Galet, à l'entrée de l'arsenal. C'était l'ancien ruisseau Chantereyne établissant jadis la limite entre Cherbourg et Équeurdreville. Le second ruisseau descendait à l'air libre la *rue de la Polle* et alimentait la fontaine des Cavaliers, puis celle de la *place de la Fontaine* avant de se jeter dans les fossés extérieurs après avoir sans doute alimenté l'abreuvoir à chevaux placé au carrefour des *rues de la Vase* (aujourd'hui *du Commerce*) et *du Nouet* (devenue *Au Blé*). Car il y avait deux rangs de fossés : ceux qui entouraient la forteresse (*rue des Fossés*) et ceux qui entouraient l'enceinte urbaine (de la *rue des Portes* à la *place Napoléon* en passant par les *rues Albert Mahieu* et

François-La-Vieille), c'est à dire partout où la Divette et la mer ne remplissaient pas le même office.

LA BIBLIOTHÈQUE MUNICIPALE

La bibliothèque municipale est vite devenue un lieu de prédilection où j'attise ma curiosité. Et, chaque chose ayant nécessairement une histoire, j'en profite pour savoir comment ce pimpant centre culturel est devenu le *Quasar*, et la bibliothèque municipale la *bibliothèque Jacques Prévert*.

Tout a commencé avec la convention du 8 Pluviôse, an II, qui exigeait la création d'une bibliothèque publique dans chaque district. Le district de Cherbourg créa donc un premier lieu dédié aux livres, au 24 *rue Tour Carrée*. Mais celui-ci disparut rapidement, en même temps que le district, en 1795. Un nouveau lieu de culture refit surface en 1830 grâce au rachat de la bibliothèque et du

cabinet d'histoire naturelle de l'érudit local Henri-François Duchevreuil, qui venait de décéder. Mais, les locaux s'avérant rapidement exigus, la bibliothèque dut déménager en 1855 pour s'installer dans l'aile gauche de l'hôtel de ville. Puis, en 1896, un nouveau transfert de ses quelques vingt-mille livres de l'époque s'effectua au 9 *rue Thiers* (aujourd'hui *Paul Talluau*). Elle y resta alors pendant presque un siècle, avant de céder sa place aux archives municipales, en 1981. En effet, l'augmentation de la lecture publique et l'accroissement constant des collections lui imposèrent un nouveau déménagement dans des locaux plus vastes et plus modernes. Ce sont les anciennes halles, situées derrière le théâtre, qui héritèrent du fonds enrichi dans des bâtiments fraîchement reconvertis en centre culturel. La *bibliothèque municipale* est devenue la *bibliothèque Jacques Prévert* en l'honneur de celui qui choisit de finir sa vie à la pointe de notre envoûtante presqu'île. Le centre culturel, subissant d'importants travaux entre 2011 et 2015, la relégua provisoirement dans l'ancien hôpital des Armées, et l'accueille à nouveau au cœur de ce

qu'on appelle désormais le *Quasar*, qui trône sur la toute nouvelle *esplanade de la laïcité*.

Je mets entre parenthèses cette bibliothèque, qui vient de me dévoiler les arcanes d'un surprenant passé, le temps de préparer mon petit jardin à l'arrivée imminente du printemps. Rien de bien contraignant, à peine cent-cinquante mètres carrés de plate-bandes à l'abandon et quelques friches herbues.

Mais, aujourd'hui, il ne fait pas beau et je ne résiste pas à cette furieuse envie d'aller explorer mon grenier. Ah le grenier ! Ce fantasmagique endroit que notre esprit abusé se complaît à sanctifier. Hé bien, c'est faux ! ... Ou plutôt, c'est vrai : un grenier ne recèle pas *que* le spectre des fantômes d'ingénus mythomanes ! Il nourrit réellement l'imaginaire, et pas seulement par stimuli cognitifs...

Mes combles couvrent toute la superficie et se décomposent en deux parties cloisonnées avec une porte qui sépare ce que devaient être autrefois deux petites maisons mitoyennes accolées qui n'en font plus qu'une aujourd'hui. On y accède par un petit escalier à claire-voie qui, prolongeant le deuxième étage, débouche dans un premier grenier

très sombre, aux fermes basses et aux lucarnes voilées de toiles d'araignées. Comme dans toute vieille bâtisse d'un siècle que je ne saurais définir, il règne dans ce délicieux galetas une troublante atmosphère dont la chaleur moite et l'enivrant parfum d'une époque ancestrale amplifient l'indicible perception. Déjà, lors de ma première visite avec l'agent immobilier, cette mansarde m'avait fasciné par son côté conforme à l'idée que je me fais d'un tel lieu suranné, et, maintenant que j'en suis propriétaire, le fait d'avoir su attendre le dernier moment – celui où on languit avec impatience sans en modifier l'idoine hiérarchie – me permet d'en jouir totalement. En abordant le deuxième grenier, je me dis que l'ancien maître des lieux, qui a laissé quelques traces de son passage, m'invite à découvrir ce qui constitue le charme absolu de ce lieu mythique : refaire une histoire avec les brins d'un passé qui ne nous appartient pas et dont notre imaginaire peut s'emparer pour satisfaire des questionnements singuliers...

Les sablières, encore surchargées de cordes usées et d'oignons vidés de toute substance, font face à un entrecroisement de fils, jadis galvanisés,

qui m'évoquent puissamment les douces fragrances des lessives d'antan. A la limite du plancher et des rampants, gisent quelques cartons et des documents dont un comporte une brève coupure de journal au titre renversant :

« Quel souvenir gardera Cherbourg du passage d'Adrien Codet dans sa ville ? »

J'en suis tout retourné ! Ma main tremblante approche le papier d'une des tuiles translucides, et je relis à nouveau le texte dont, seul, le titre en gros caractères permet une lecture cohérente. Pas de doute possible, c'est bien mon nom qui se trouve subitement associé à la ville que je tente d'appriivoiser ! La feuille sépia n'autorise aucune présomption, son état extrêmement usagé ne délivrant que rarement un mot dont l'acception même ne peut être fixée.

Beaucoup d'idées saugrenues et d'insipides propositions se bousculent dans ma tête perturbée. J'arrête là ma visite des combles, et choisis de quitter mon domicile pour réfléchir à cette nouvelle

donne qui va nécessairement bouleverser la suite de mon intégration.

Mes pas me portent vers les bassins - qui sont proches - et dont le contournement me rapproche inconsciemment du jardin public où un soudain rayon de soleil bouscule mon emploi du temps et mes préoccupations du moment. Le jardin est un écrin de verdure m'évoquant la mémoire de l'inoubliable Emmanuel Liais qui le fit construire - tout comme le splendide parc qui porte son nom dans le quartier de la Bucaille.

C'est en 1868 que la municipalité valida l'idée de la création d'un jardin public ou d'un square à Cherbourg sur une partie de l'emplacement actuel. Puis, quatorze ans plus tard, le maire de l'époque, M. Gosse, fit voter par le conseil municipal l'acquisition des immeubles et terrains concernés. Mais de nouveaux problèmes, consécutifs à la nature du sous-sol peu stable des terrains, retardèrent les travaux ainsi qu'un contre-temps sur les adjudications. Ce ne fut donc qu'en janvier 1885, alors qu'Emmanuel Liais s'était fait élire maire quelques mois plus tôt, que débutèrent les travaux s'échelonnant sur deux ans. Puis, un nouveau

problème, lié au budget et différant les travaux d'aménagement et de plantations, repoussa au mois de juin 1887 - soit cinq ans après l'achat des terrains - l'ouverture du Jardin qui s'était doté d'une estrade pour permettre les concerts militaires du dimanche (à l'emplacement du futur kiosque) et de quelques bancs pour agrémenter l'aspect final de l'espace vert. Enfin, dans la foulée, fut réalisé l'aménagement de la mare - alimentée par la source d'eau venant de la montagne en la faisant jaillir dans une grotte permettant aux promeneurs d'admirer les quatre premiers canards et le premier couple de cygnes.

Je réalise à quel point le contraste est saisissant entre ce havre de paix et la voie qui en assure l'accès par sa simple dénomination, ô combien explicite : avenue de Paris !

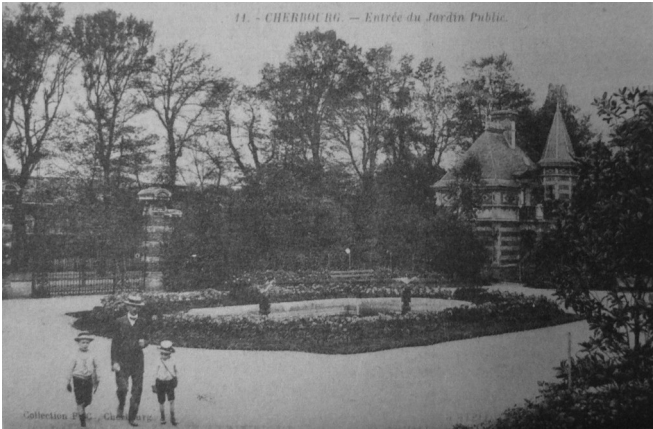
Dès que l'on passe le portail principal, avant même de pouvoir deviner l'architecture plantée de cet espace bucolique, se dresse un monument dont l'impression de sérénité qui s'en dégage n'est que pure illusion. En effet, ce monument - qui prend ses racines en 1914 alors qu'un groupe de journalistes locaux était soucieux d'édifier un mémorial aux

marins disparus le 8 juin 1912 au large de la Hague à bord du sous-marin *Vendémiaire* - dût attendre la fin de la guerre pour que la municipalité accepte, le 16 mars 1920, de bénéficier de la somme allouée à cet édifice dédié pour ériger « un monument qui glorifierait à la fois tous nos héros morts pour la Patrie ». Puis, le motif sculptural fit polémique à plusieurs reprises au gré des idées émises pour la commission ad hoc : une dalle en bronze, un poilu en haut relief, un faisceau de drapeaux, un livre ouvert.... Enfin, ce fut au tour du choix du granit devant constituer le soubassement de l'œuvre de connaître jusqu'à une certaine forme de discrimination au sein même du conseil municipal entre carrière de Fermanville et carrière de Diélette. Finalement, il s'est agi d'une statue coulée dans le bronze, exécutée par le sculpteur Alexandre Deca-toires, représentant une femme en deuil et reposant sur un socle de granit rose. Son inauguration même - retardée au 20 décembre 1924 - fut confrontée à d'autres péripéties dues à l'attitude intransigeante de son maire, Albert Mahieu, n'entendant pas que le monument portant quelques

neuf-cent noms de Cherbourgeois morts au champ d'honneur fût béni.

Au bout du jardin, après avoir arpenté les allées parfois déjà fleuries, se dresse le buste d'un artiste incontournable du Cotentin. Né au hameau Gruchy à Gréville-Hague, le 4 octobre 1814, et très tôt élève de professeurs cherbourgeois, il obtint une aide du conseil municipal de Cherbourg lui permettant de poursuivre ses études à Paris, notamment chez le peintre Delaroche. Il s'agit, bien entendu, de Jean-François Millet pour lequel le sculpteur Jean Chapu, chargé le premier de lui édifier une statue, eut l'idée d'insérer le buste de l'artiste de la vie rurale dans une sorte de niche formée par des branches de chêne, et reposant sur une stèle de granit. Mais, décédant alors qu'il n'en était encore qu'au stade de la maquette, c'est le sculpteur parisien Bouteiller qui fut désigné pour prendre la suite du projet auquel il rajouta deux sujets en bronze, figurant au bas du monument : d'un côté une palette et des pinceaux et, de l'autre, une paysanne tenant sur son bras un enfant présentant des fleurs champêtres au peintre de Barbizon. Emmanuel Liais inaugura le monument le 22

septembre 1892 au milieu des réjouissances marquant « le centième anniversaire de la souveraineté nationale ».



LA PLACE DE LA FONTAINE

Mon raisonnement est simple.

D'abord, n'étant pas de la région, il me paraît assez exceptionnel de découvrir la trace d'une éventuelle parenté. Ensuite, je constate que cet Adrien Codet est un personnage connu dans la région au point de faire les titres du journal local et d'interpeller le sens critique de journalistes qui se demandent quel regard porter sur son comportement.

La coupure de presse en ma possession ne m'apporte aucun élément concernant l'époque. Non seulement aucune date n'apparaît, mais le nom du journal n'y est pas non plus mentionné. Sachant que *La Presse de la Manche* avait remplacé *La Presse Cherbourgeoise* en 1953, et que celle-ci avait

remplacé *Cherbourg-Eclair* en 1944 qui, lui même, avait remplacé *Le Réveil Cherbourgeois* en 1905, j'aurais au moins pu cerner une période déterminée...

Je n'ai donc à ma disposition que ce titre interlope qui m'invite à considérer les choses autrement, et à bousculer l'ordre de mes priorités. J'investis désormais tous mes loisirs dans l'histoire du patrimoine local et ses différents protagonistes.

Ma première démarche est pour la mairie auprès de laquelle j'espère bien glaner de précieux renseignements.

En sortant de chez moi, je ne peux m'empêcher d'imaginer ce que fut ce fabuleux quartier Divette au fil du temps, avant de rejoindre la rue Gambetta dont la genèse remonte à 1743. A cette époque, les habitants empruntaient la toute nouvelle *rue Ferey*, qui devint la *rue Corne-de-Cerf* dont l'origine est contestée ; certains disant qu'elle vient du nom de l'auberge qui s'y trouvait, d'autres évoquant la mise à jour d'un bois de cerf fossilisé lors des fondations des premières maisons. Elle comprenait alors la *rue des Tribunaux* avant de devenir cette *rue Gambetta* - qui abrita longtemps la caser-

ne des pompiers – en souvenir de celui qui vint à Cherbourg en 1871 comme tête de liste de l'élection des députés, et revint dix ans plus tard en tant que président de la Chambre accompagné du président de la République Jules Grévy et du président du Sénat Léon Say.

Quittant la *rue Gambetta*, je remonte tout naturellement la *rue Albert-Mahieu*, qui s'appelait à la base, en 1701, la *rue de la Croix-de-Carreau*. Elle avait pris ensuite le nom de *rue de la Fontaine* - du nom de la place où elle débouche encore à ce jour, et où trôna longtemps une fontaine qui subit de nombreuses transformations au XIXe siècle. Car cette place ne tire pas son nom du célèbre fabuliste... Du temps de ses fortifications, Cherbourg avait deux portes d'entrée, la « Porte Notre-Dame » et la « Porte Neuve », composées toutes deux d'une porte ouvrante et d'un pont-levis. La « Porte Neuve » se trouvait alors sur l'emplacement actuel de la *place de la Fontaine* ; le fossé à cet endroit ayant cent-vingt pieds de largeur et douze de profondeur, tandis que la partie solide du pont était soutenue par six gros piliers. Le ruisseau de la fontaine traversant la Grande Vallée y aboutissait et l'on pouvait

voir au XVIIIe siècle une croix de Carreau - érigée par le bienheureux Barthélémy Picquerey - un lavoir et un pont. C'est là que, le 31 juillet 1789, Nicolas Picquenot et Bon Mesnil furent pendus.



Sur cette gravure, extraite du manuscrit de l'abbé Demons, on aperçoit le bienheureux Picquerey enseignant le catéchisme aux enfants, le pont enjambant le ruisseau qui avait remplacé dans son tracé l'ancien fossé, et les maisons formant l'angle de nos actuelles rues du Commerce (à gauche) et Albert Mahieu (à droite).

La fontaine érigée sur la place a subi de nombreuses transformations tout au long du XIXe siècle. Ce fut d'abord une fontaine en granit présentant sur une face un masque de lion. Puis, plus récemment, elle représenta un château fort, avant que la dernière en date, transportée et conservée

un temps sur une pelouse du Jardin public, ne comprît une colonne et une amphore. Enfin, la fontaine fut supprimée faisant place à un kiosque orné de cinq horloges rarement à la même heure... Depuis 1910, la place est vide de tout ornement, faisant aujourd'hui la part belle aux terrasses de café et à une mini-fontaine ; ce qui est quand même mieux que ce qu'elle connut dans les années 1970 où elle était devenue un carrefour automobile avec son triangle de stationnement envahi de vélos, de mobylettes et de publicités.

Au sortir de la *place de la Fontaine*, mes pas m'entraînent *rue François-La-Vieille* - du nom d'un commissaire de la marine, député de Cherbourg et consul de France au Panama – où je lève la tête devant le numéro 40, qui a abrité la chambre de commerce de 1909 à 1991. Elle s'intitulait *rue des Corderies* en 1751 à cause d'une fabrication de cordages, et faisait déjà partie des rares voies présentes au temps du château sous le nom de *rue du Neufbourg* - hors des remparts où, à l'ouest de l'enceinte fortifiée, les faubourgs étaient fort peu peuplés et de faible étendue.

Enfin, se dévoile la *place de la République*, anciennement *place du Calvaire*, où se tient l'hôtel de ville et où se dressent trois monuments qui n'ont rien en commun, et fixent notre territoire dans la mémoire d'un passé fluctuant au gré de ceux qui l'ont fait. L'obélisque, d'abord, célèbre le passage du duc de Berry – neveu du futur Louis XVIII – à Cherbourg en avril 1814 pour annoncer le retour prochain des Bourbons, et donc de la royauté. Quelques mètres plus loin, trônant sur son cheval et lui tournant délibérément le dos, son ennemi juré : Napoléon 1^{er}, dont nous aurons l'occasion de reparler. Enfin, un émouvant monument aux morts en granit gris de Diélette qui vit le jour le 5 juillet 1958 à l'initiative de l'association des déportés et internés de la Résistance. Ce jour là, au crépuscule, un char des pompes funèbres, contenant des cendres prélevées dans les fours crématoires des camps de concentration, précédé de trois anciens déportés et encadré par des soldats et marins porteurs de torches, gagna le péristyle de l'hôtel de ville. Les précieuses reliques furent introduites dans des urnes mortuaires en bronze, entourant en partie une stèle triangulaire de quatre mètres de

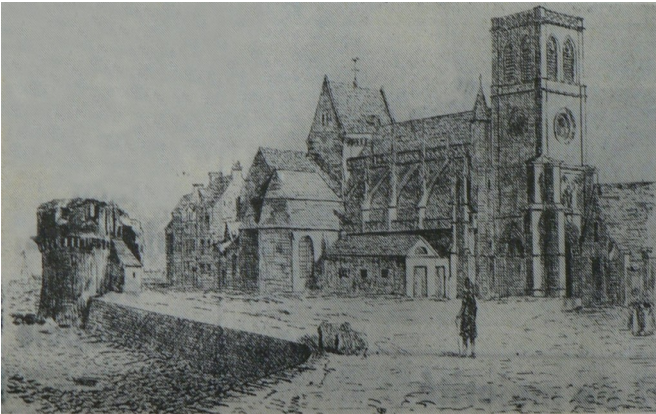
hauteur et légèrement surélevée afin de « perpétuer le souvenir de ceux qui sont tombés dans le combat clandestin, et exalter le sentiment de révolte patriotique ».

LA TOUR DE L'ÉGLISE

N'obtenant rien des services de l'état civil, qui préservent à juste titre la confidentialité de leurs données et qui n'ont aucune compétence se rapportant au cadastre, je décide de prolonger ma visite du côté de la plage verte, où il subsisterait une tour à l'église de la Trinité... C'est à deux pas d'ici, et j'en suis tout émoustillé.

Je ne m'attendais pas à découvrir la masse sombre d'une tour imposante le long du boulevard de Cessart qui aurait échappé à la sagacité de mon œil scrutateur... Évidemment, non ! Néanmoins, je ne m'attendais pas à cette relique gisant parmi les pelouses de la partie est de la place Napoléon... J'en ai presque la larme à l'œil de penser à la construction de cette tour qui s'est faite en deux étapes et

remonte au début du XIV^e siècle, pour une part, et au lendemain de la célèbre libération de Cherbourg en 1450 (consacrant la fin de la guerre de cent ans), d'autre part. « Les pieds baignés par la mer, elle lève sa tête crénelée encore chargée de graminées et de giroflées jaunes et, forte de ses murailles restées intactes, elle s'enorgueillit de braver les efforts conjurés du temps et des vagues qui, depuis quatre siècles, viennent deux fois par jour saper ses fondements », disait d'elle le *Nouveau guide du voyageur à Cherbourg*, en 1839.



Pendant près d'un siècle, elle fut d'abord désignée sous le nom de « Tour Foireuse » ! Appe-

lée à jouer un rôle important dans la défense de la ville fortifiée de Cherbourg, en pouvant recevoir six à huit canons, elle n'eut finalement pas ce glorieux destin et vécut cahin-caha au gré de l'histoire jusqu'en 1850 où elle fut abattue. Mais, bien plus que son rôle militaire, la Vieille Tour (son honorable ancienneté lui avait substitué cette appellation à celle de Tour de l'Église) fut avant tout un témoin de l'histoire heureuse ou malheureuse de notre cité. Heureuse, avec les fêtes organisées en l'honneur d'hôtes prestigieux tels François 1^{er} le 28 avril 1532, ou Louis XVI le 22 juin 1786. Témoin douloureux lorsque les protestants soutenus par les Anglais tentèrent en 1562 et 1574 de s'emparer de la ville défendue victorieusement par Jacques de Matignon, ou, comme en 1758, lors de la dernière invasion de nos « amis » d'outre-Manche. Témoin atterré et rescapé de la destruction du vieux château à partir de 1689, ordonnée par Louvois alors que Vauban avait entamé les travaux d'agrandissement de la ville fortifiée. Enfin, témoin pétrifié par la tempête du 12 février 1808 au cours de laquelle près de deux-cents hommes travaillant sur la digue furent noyés à ses pieds.

L'époque napoléonienne, en dépit des visites de l'Empereur en 1811 et de Marie-Louise en 1813, avait marqué le déclin de la tour, notamment depuis la construction de la nouvelle prison de la place de la Divette se substituant à celle qui ne servait plus que d'habitation au fossoyeur du cimetière...

Grandeur et décadence de tout un passé que ce cher bourg n'a pas su préserver... A l'image de ce quartier évaporé que je côtoie à mon retour en traversant à nouveau la *place de la Fontaine* et dont Le *Passage Dorival* - qui se situait à l'emplacement de l'ancienne pharmacie faisant l'angle avec le *parking Gambetta-Fontaine* - constituait l'artère tortueuse principale de la *cité Avoyne*. Ensemble qui - avec ses deux relais de poste et leurs écuries, ses deux écoles, son lavoir collectif et ses jardins aux splendides essences - était une véritable ville dans la ville, et dont plusieurs boëls donnant *rue Albert-Mahieu* et *rue Gambetta*, ainsi que plusieurs jardins débouchant *rue Bondor* et *rue Christine*, assuraient la liaison.

LE XVIII^e SIÈCLE

L'histoire n'a pas effacé de sa mémoire uniquement des pans entiers de son patrimoine. Les hommes font aussi partie de l'ingratitude d'une époque, parfois prompte et subjective, mais souvent injuste.

Matignon et Caillière sont inséparables dans l'histoire de notre cité. Les Matignon, qui ont dans leur descendance les actuels princes de Monaco, étaient seigneurs de Gatteville et gardèrent presque sans interruption, du X^e siècle jusqu'à la fin du XVIII^e, le gouvernement de Cherbourg avec lequel Jacques II, le plus célèbre, défendit victorieusement la ville contre les huguenots. Jacques de Caillière, lui, était maréchal de camp des Armées du Roy et fut commandant de la ville et du château de

Cherbourg de 1644 à 1662. Il fut aussi homme de lettres, écrivit plusieurs pièces en vers et publia quelques ouvrages dont le plus important est, justement, l'histoire du maréchal Jacques de Matignon... Il mourut à Cherbourg le 12 juin 1662 où il fut inhumé dans l'église de la Trinité.

Ces gloires oubliées avaient un compagnon de quartier en la personne de l'abbé de Beauvais, né au premier étage de la maison située à l'angle de la *rue Noël* et de la *rue Tour Carrée*, qui fut évêque de Senez et qui prêcha à la Cour le sermon de pentecôte.

En 1731, les ingénieurs Caligny et de Caux creusèrent le bassin du commerce, créèrent les quais, dessinèrent le chenal et construisirent les jetées. Or, notre mémoire collective n'a conservé que le nom de Caligny dont un quai porte le nom et dont l'exécution du plan était à la hauteur du projet nécessitant vingt années de réalisation..., avant que les Anglais ne détruisissent tout ce qui venait d'être fait, en 1758, replongeant le port dans son état primitif. Mais ceci est une autre histoire... Celle du premier Grand chantier cherbourgeois...

Quoi qu'il en fut, à cette date, la ville s'était profondément transformée et de nouvelles voies étaient nées, soit sur l'emplacement de l'ancien château (détruit à partir de 1689), soit dans l'ancienne enceinte, soit dans les faubourgs. On découvrait la *rue du château*, dite *de la Montagne* sous la Révolution. La *rue d'Entre-les-Portes*, qui abrita une prison en 1759, définissait les portes de l'ancienne citadelle (s'appelant ensuite la *rue des Vieilles portes* avant de devenir notre actuelle *rue des Portes*). La rue dénommée *rue des Chapons-sur-les-Fossés* était devenue la *rue Neuve des Chapons*. Le nom d'origine s'expliquant par le fait que certains habitants autorisés par le commandant de la Place à construire des échoppes et boutiques contre les fossés du château devaient fournir en échange un certain nombre de chapons. Décision qui, en plus de constituer un appréciable avantage pour la table du commandant, passait pour une mesure de salubrité publique car les constructions autorisées empêchaient les riverains de jeter dans les fossés « leurs immondices et excréments qui tournent en pourriture et en putréfaction ; ce qui évidemment apportait un danger éminent de nourrir et engen-

drer plusieurs maladies ». C'est cette rue que l'on nomme plus simplement aujourd'hui la *rue des Fossés*. D'autres voies nouvelles apparurent, comme la *rue des Fausses Brayes* - qui deviendra la *rue du Quai de bassin*, puis *du Bassin* tout court avant de devenir notre actuelle *rue du Maréchal Foch* - ou comme la *rue des Moulins*, anciennement *Derrière-les-Moulins* parce que des moulins à bras se dressaient entre le presbytère, le mur d'enceinte et la *rue d'Espagne*. Les *rues des Corderies* (*rue François-La-Vieille*) et *de la Fontaine* (*rue Albert-Mahieu*) étaient à peine bâties, boueuses et pleines d'ornières profondes. Le quartier qu'elles délimitaient avec la *rue du Chantier* (*rue de l'Abbaye*) - qui n'existait pas encore - n'était aussi que très peu bâti. La *rue de l'Union* venait de voir le jour et la *rue de la Paix*, longeant le cimetière d'alors, était une chaussée déserte ne comportant qu'une seule maison. « La ville, disaient les échevins, est extraordinairement malpropre parce qu'il n'y a point de commodités publiques et qu'il n'y en a que très peu de particulières ».

Le château et ses formidables fortifications ayant disparus, Cherbourg était donc à l'état de

ruines depuis que les Anglais avaient détruit le port en 1758. La haute mer se répandait jusqu'au pied du Roule, comme avant les travaux de 1738, recouvrant l'emplacement de l'actuelle *place Divette* et de la *place du Château (place de Gaulle)* à tel point qu'en 1766 les navires « Le Télémaque » et « l'Aimée-Olive » furent lancés sur cette même place ! La population de la ville, déjà en expansion, devait être de six mille à sept mille âmes, et resta à peu près stationnaire jusqu'en 1783. En 1770, « il faut compter sous le nom de pauvres au moins le quart des habitants qui ne peuvent pas gagner assez pour avoir du pain », nous confiait Voisin-la-Hougue. La milice de Cherbourg au XVIIIe siècle se composait de quatre compagnies et d'un corps de canonniers bourgeois qui n'était pas astreint à la garde, le roi entretenant en outre un corps d'invalides de la marine pouvant être considéré comme demi bourgeois. La ville, qui n'avait ni biens communaux ni octroi, tirait le plus clair de ses revenus municipaux du privilège du franc-salé, c'est à dire de l'achat du sel en gros puis de sa revente aux habitants. Le commerce demeurait peu actif et se faisait, en 1778, par « trois bâtiments de long cours

d'à peu près trois-cents tonneaux et une trentaine de barques de dix à quarante tonneaux qui naviguaient de côte en côte ». Les sources de richesse de Cherbourg étaient le commerce de la mer, la préparation des salaisons et, vers la fin du siècle, l'entreprise des travaux du port et de la rade auxquels s'ajoutaient quelques industries textiles à qui l'interdiction d'acheter des laines aux îles anglo-normandes, prévue dans le traité de commerce de 1786, causa un grand préjudice.

N'ayant pas réussi à obtenir la vicomté en baillage, Cherbourg dépendait de Valognes pour tout appel au civil, créant sans doute ainsi la rivalité entre les deux communes ; d'autant plus que, l'instruction étant en honneur dans la bourgeoisie locale, son collègue était loin d'égaliser celui de sa rivale...

Il existait déjà une loge maçonnique, dénommée « La fidèle maçonne », et six érudits avaient fondé en 1755 une société académique.

LE QUARTIER DE L'ABBAYE

Brûlant d'en savoir plus, je décide de quitter mon travail un peu plus tôt afin de me rendre au centre des impôts fonciers, *rue de l'Abbaye*. C'est à cet endroit, si j'ai bien compris, que le cadastre est consultable. Là, je devrais être en mesure de connaître le nom des différents propriétaires de ma nouvelle résidence et, peut-être, enfin comprendre qui est cet homonyme mystérieux.

La *rue de l'Abbaye* est un axe important de l'agglomération puisqu'elle dessert toutes les communes situées à l'ouest de Cherbourg. Son histoire remonte au XVIII^e siècle où une partie de la *rue d'Harcourt* (*rue de la Fédération* en 1791) est devenue sur une faible longueur la *rue de l'Union*, et sur le reste notre actuelle *rue de l'Abbaye*. À ne

pas confondre avec la toute première *rue de l'Abbaye* - qui s'appelait initialement *rue des Sans-culottes*, puis *rue du Chantier* avant de prendre le nom actuel de notre célèbre astronome *Emmanuel Liais*.

Au niveau du stade Maurice Postaire, où s'implante actuellement *l'écoquartier de l'Archipel* en lieu et place de l'ancienne cité coloniale, je ne peux m'empêcher de faire une halte devant les grilles derrière lesquelles se dresse au milieu d'une petite pelouse le buste d'un Cherbourgeois malheureusement fort méconnu. Il s'agit de Marcel Chardin dont la statue, coulée par Alexis Rudier, fut inaugurée le 24 juin 1934 sur un emplacement situé entre l'Aviation maritime (Chantereyne) et l'ancienne vigie de l'Onglet. Deux ans plus tôt, alors qu'il lisait son journal sur la plage Napoléon, ce jeune employé de commerce de vingt-deux ans, entendant des appels au secours, se jeta à l'eau pour aller sauver deux jeunes élèves de l'École Pratique qui se noyaient. Ayant ramené l'un d'eux au bord de la plage, il repartit aussitôt porter assistance au second qui avait déjà disparu de la surface de l'eau. Hélas, il n'en revint pas ! Tous deux disparurent emportés

par le courant. Aux heures douloureuses de l'occupation allemande, la statue échappa à la fonderie grâce à la bienveillance d'un contremaître et de deux employés municipaux qui la déboulonnèrent de son socle et l'emmenèrent jusqu'aux abattoirs de la *rue Matignon* (aujourd'hui disparue) où elle fut cachée jusqu'à la libération. Elle reste à ce jour le symbole de l'incroyable leçon de courage et de dévouement de ce discret héros, qui illumine aujourd'hui encore ce petit square du stade Maurice Postaire.

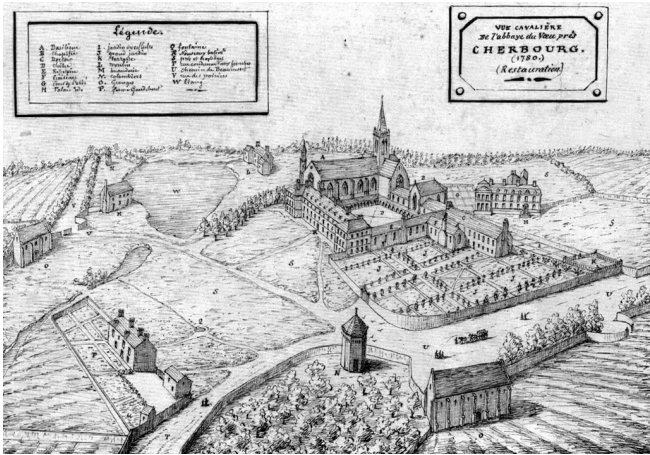
Quelques mètres plus loin se dresse l'ancien hôpital des armées René Le Bas, dont le parc et les jardins furent longtemps une des curiosités locales. Ce superbe et monumental établissement, achevé en 1871, avait été réalisé à la demande de Napoléon III venu inaugurer la dernière tranche du port en 1858. Immense bâtiment administratif de deux-cent-deux mètres de long sur quatre niveaux, il était doté à l'arrière de quatre pavillons - communiquant entre eux par des promenoirs et reliés au bâtiment principal par des passerelles -, d'un bâtiment des « bains » et d'une chapelle ; ce qui valut à l'établissement le surnom de « Versailles de Cherbourg ».

Cessant toute activité en 2002, ses locaux remaniés ont accueilli plusieurs projets d'enseignement supérieur axés sur le cinéma et l'audiovisuel avant d'abriter désormais « l'Autre Lieu », un projet multifacettes visant à soutenir la création artistique.

Presque en face resplendit l'ancienne abbaye du Vœu, symbole du vieux Cherbourg, aux origines apocryphes. Deux thèses s'affrontent, mais convergent vers le même personnage : Mathilde, petite fille de Guillaume le Conquérant et fille du roi d'Angleterre, Henri 1er. La première explication soutient qu'elle fonda l'abbaye vers 1145 pour répondre à l'esprit de réforme qui dominait la vie religieuse dans le courant du XIIe siècle. La deuxième est une légende beaucoup plus romantique et séduisante. Elle nous apprend que Mathilde, qui faisait de fréquents déplacements entre l'Angleterre et la Normandie, fit, un jour de violente tempête, un vœu à la vierge Marie si elle échappait aux flots déchaînés. Ce vœu concernait l'édification d'un monastère à proximité du lieu où elle accosterait. « *Chante Reyne, voici la terre* », lui aurait alors annoncé un matelot apercevant le rivage côtier. Mais certains historiens prétendent, eux, qu'elle ne

fit que terminer le monastère dont Guillaume, son aïeul, avait entrepris la construction. L'abbaye comportait une trentaine de chanoines en moyenne (sans compter ceux de St Héliier, à Jersey, avec qui elle fusionna en 1185). Ces religieux jouirent à certaines périodes de prérogatives extrêmement importantes, notamment en matière de justice. Au XIIIe siècle, l'abbaye connut ses heures de prospérité avec le renouveau spirituel et intellectuel de l'époque qui lui permit de bénéficier de nombreuses constructions, mais la fin de ce siècle fut marquée par les luttes franco-anglaises, et elle n'échappa pas au sort destructeur commun avant d'être incendiée en juillet 1346. Les chanoines, réfugiés à Cherbourg au cours du XIVe siècle, réintégrèrent l'abbaye dans la seconde moitié du XVe. Mais un dernier pillage anglais, en 1758, précipita l'abbaye dans la ruine, et les moines quittèrent les lieux définitivement à partir de 1775. Ensuite, l'abbaye fut occupée par le gouverneur de Normandie et commandant en chef de Cherbourg, le duc d'Harcourt, jusqu'en 1785. La suite de Louis XVI y logea lors de la visite du roi, du 22 au 26 juin 1786, et, après la Révolution, les bâtiments furent recon-

vertis en caserne après avoir été utilisés par la Marine en hôpital. Au cours de l'été 1944, les troupes allemandes incendièrent la grande partie des bâtiments, pourtant classés en monument historique depuis 1913. Ce n'est qu'en 1965 que la Direction de l'Architecture entreprit les premiers travaux de restauration avec le concours de la collectivité et du département. La remise en état complète des bâtiments s'étala sur de longues années, pour connaître son inauguration officielle en 2001.



J'arrive enfin à bon port.

Je n'ai plus qu'à traverser la *rue de l'Abbaye* pour accéder à l'hôtel des impôts, où m'attendent les arcanes de mon patronyme...

Ma déception est grande.

Aucun des anciens détenteurs de ma nouvelle demeure ne porte mon nom, à quelque époque que ce soit. Conclusion logique : Adrien Codet n'était que locataire... Ou bien, il n'a même jamais habité cette maison, et un des propriétaires nourrissait un vif intérêt pour mon homonyme...

Mais pour quelle raison ?

Je décide de consulter mon ami Thomas, dont la famille réside ici depuis des générations et qui me dit n'avoir jamais entendu prononcer ce nom de famille dans la région.

- Néanmoins, restons prudents, ajoute-t-il. Disons qu'à priori, il ne doit pas être originaire du Cotentin. De deux choses l'une : ou il est venu en

voyage officiel, et il faisait partie de ces nombreuses personnalités inconnues au service d'un monarque ou d'un président pour lequel il officiait, ou il est venu pour travailler.

Il s'éclaircit la voix et se réjouit visiblement de devoir explorer ce qu'il aime par dessus tout : l'histoire de son pays.

- Cherbourg a connu quelques Grands chantiers qui n'ont pas attendu l'ère du nucléaire pour déplacer les foules.

Il sourit. Masque malicieux d'une forme d'agacement.

- Je te dis ça parce que ça m'énerve que les gens puissent penser que Cherbourg est né avec cette maudite usine de la Hague qui porte le nom totalement abusif d'une région fantastique. Tu sais de quoi je parle, toi qui as tout de suite adopté notre territoire et qui s'y intéresse tout autant que moi.

J'éclate de rire, flatté mais lucide.

- Certes, mais avec toutes les lacunes qu'un horsain aura toujours beaucoup de mal à compenser.

- Écoute, tu dois éplucher au microscope l'histoire de Cherbourg, et je ne demande qu'à t'aider.

- Par quoi commencer ?

- Je viens de te le dire : les Grands chantiers !

Thomas m'emmène chez lui, ouvre une armoire où s'entassent d'impressionnants dossiers rigoureusement classés, et débute la fantastique aventure à rebondissements du port.

- A l'origine, le port de Cherbourg n'était qu'une lagune envasée contenue entre les rochers du Homet, les récifs de l'île Pelée et le pied de la Montagne du Roule jusqu'où, à marée haute, remontait la mer se confondant avec le Trottebec et la Divette. Sous les ducs, la pêche existait déjà, comme en atteste une charte de Louis 1^{er}, dit le Pieux, confirmée par Guillaume le Bâtard ; mais Omonville, Portbail et Barfleur étaient les ports de mer désignés de l'époque. En fait, le port de Cherbourg n'apparaît que très vaguement sur une carte du XIVe siècle, à l'est du château. Un siècle plus tard, les habitants entreprirent une première ébauche de canalisation de l'estuaire de la Divette en bordant la

rivière de deux digues en pierres perdues afin de maintenir les sables des Mielles, ce qui constitua l'origine de nos deux jetées. La fosse du Galet abritait quant à elle les quelques navires marchands. Après quelques occasions ratées par les envoyés du cardinal de Richelieu, au cours du XVII^e siècle, il fallut attendre la venue de Vauban en 1686 pour lancer l'idée d'une « Auberge de la Manche » en dissociant le futur port militaire et le port marchand. Mais ce n'est qu'en 1737 que Louis XV approuva le projet définitif, s'inspirant beaucoup de celui de Vauban, prévoyant l'édification de deux jetées en maçonnerie pour canaliser la Divette à son embouchure et arrêter les sables des Mielles risquant d'obstruer le chenal. Un bassin bordé de quais devait être creusé dans la partie sud de la lagune, dans un deuxième temps. La première pierre de la jetée ouest fut posée en grandes pompes le 7 juin 1738, et celle de la jetée est un mois plus tard. Les travaux de l'écluse et du premier pont tournant (une nouveauté pour l'époque) furent terminés en 1743 - époque où la guerre reprenait entre la France et l'Angleterre, sans trop perturber les travaux, jusqu'à ce que le lieutenant-général

Blygh débarquât sur la plage d'Urville-Nacqueville, le 8 août 1758, et détruisit l'ensemble des réalisations ! Tout était à refaire. Les premiers crédits débloqués en 1769 permirent de creuser à nouveau le bassin, de reconstruire le quai ouest de l'avant-port (devenu quai de Caligny en 1865), puis de remplacer le pont tournant et d'ouvrir le canal de retenue. Le 3 juillet 1779 - selon l'idée de Vauban de faire édifier deux digues prenant racine, l'une sur l'île Pelée, l'autre sur les rochers du Homet - le général Dumouriez, en tant que gouverneur de la Place, donna l'ordre de commencer les travaux selon la technique retenue de l'immersion de quatre-vingt-dix cônes tronqués en bois devant servir d'assises à la digue du large.



Ce fut le début de la véritable expansion de Cherbourg, dont la croissance resta contenue (cinq-mille-cinq-cents habitants en 1731) jusqu'en 1783, date à laquelle débutèrent les travaux du port et où afflua une main d'œuvre extérieure à un point tel que les propriétaires se lamentaient de l'impossibilité où ils allaient se trouver de faire cultiver leurs champs « vu le nombre excessif de citoyens employés aux travaux de Cherbourg ». Le 22 juin 1786, le roi Louis XVI effectua l'unique déplacement de son règne dans notre cité - seule ville en France à posséder une rue au nom du monarque déchu - pour assister à l'immersion du neuvième cône, dit de « Cessart » ; mais la technique subissant de nombreuses avaries fut bientôt abandonnée au profit de la méthode des pierres perdues, chère à La Bretonnière.

- Sais-tu combien de cônes au total furent néanmoins posés ?

- Je crois que c'est dix-huit. Le roi, ce jour là, exprima le désir de se rendre au port de commerce ; il en fit le tour en canot et il se fit expliquer le mécanisme du pont tournant après avoir assisté à sa manœuvre. Puis, il se fit conduire sur le terre-

plein est de l'avant-port de commerce sur lequel se dressaient déjà les bâtiments édifiés par l'ingénieur Boulabert ; celui-ci était chargé de mener à bien les travaux d'achèvement des forts du Homet et de l'île Pelée où la Marine royale possédait déjà un parc et un chantier de construction navale - prémices de ce qui allait devenir le premier arsenal. Les travaux de la digue du large et du port continuèrent au ralenti durant la période révolutionnaire et cessèrent pratiquement à partir de l'annonce de la mort du roi, le 21 janvier 1793. La rade de Cherbourg était alors protégée par le fort de Querqueville à l'ouest, par celui du Homet au centre, et par le fort de l'île Pelée à l'est - tous récemment construits. Ensuite, les travaux reprirent peu à peu à partir du mois de septembre, et, en novembre 1794, deux navires furent mis en chantier sur les deux cales situées au nord de l'ancien arsenal (situé *quai Lawton Collins*). Napoléon décrétant en 1803 « qu'un port de guerre de première classe serait créé à Cherbourg », les travaux du port de commerce allèrent au ralenti, permettant néanmoins la poursuite de la maçonnerie des jetées - celle de l'est s'achevant en 1828, un an après le lancement du premier bateau à

vapeur construit à Cherbourg. Trois ans après cette mise à l'eau historique, la longueur du bassin du commerce fut doublée. Il était désormais ouvert à la navigation, et deux cales de carénage et de construction furent érigées à l'emplacement de l'actuelle criée aux poissons et de la gare routière. Les travaux de la jetée ouest, dite petite jetée, commencèrent en 1834.

- Autrement dit, il aura fallu presque un siècle pour se doter d'un port de commerce fonctionnel...

- Et encore... A cette époque, le bassin était achevé et bordé sur le côté est par l'entrepôt Réel et le chantier Maurice (qui jouxtait ce qui est aujourd'hui notre hôtel de police) ; une voie ferrée venant de la montagne du Roule, où l'on extrayait des blocs de pierres, longeait le *quai du Bassin* qui s'appellera plus tard le *quai de l'Entrepôt*³. Le pont tournant était en bois et remplaçait depuis un an celui qui, vermoulu, s'était écroulé après avoir été inauguré en 1805. L'avant-port était loin d'être

3 - *En souvenir de l'entrepôt Réel, qui était placé sous le contrôle et la surveillance de la douane et dans lequel étaient stockées toutes les denrées et marchandises ne provenant pas des colonies françaises.*

achevé, et les travaux prévoyaient la construction d'une cale et d'une forme sur le terre-plein situé au nord du vieil arsenal. En 1850, une partie des murailles de la Vieille tour de l'église, rasée, servit à combler la partie sud de ce qui devint le quai Napoléon. En 1861, une nouvelle tranche de travaux fut décidée pour améliorer la profondeur des deux bassins, ainsi que celle du chenal d'accès entre les deux jetées. En 1882, la forme de radoub, dite Napoléon, fut dotée d'une station de pompage et, deux ans plus tard, une nouvelle écluse dans le bassin du commerce fut creusée tandis que le pont tournant se dotait d'une structure métallique. Alors, le port marchand commença à prendre l'allure qu'on lui connaît actuellement avec la création du petit port de l'épi, en 1885. En 1900, trois appontements furent créés dans l'avant-port de commerce tandis que le quai sud du bassin fut érigé sept ans plus tard. Une vie corporative animait alors les lieux : les chantiers de construction navale Lepetit, Bienvenu, puis Barbanchon-Doucet, le « cimetière » Cousin, les cordiers Baudru, Françoise, Ingouf, les voiliers Jacquette, Pastel, la forge Hamel, la société

des glaces du Nord, les pouliers-mâteurs ainsi que les premiers mareyeurs.

- Et pas une enseigne au nom de Codet ?

Thomas éclate de rire.

- Eh, non ! Pas une enseigne. Et pas une personnalité ayant joué un rôle quelconque dans cette passionnante épopée...

Ma première investigation des Grands chantiers cherbourgeois est donc un échec. Même si je ne me faisais guère d'illusions avant l'exposé de Thomas, je suis un peu déçu car, ayant un peu tendance (sans doute trop) à considérer mon ami comme le prophète de mon inculture locale, mon subconscient devait être en attente d'un autre dénouement. Mais à y bien réfléchir, je me dis que, seule, une chance insolente aurait su répondre à mon impatience.

Que sais-je réellement de Cherbourg ? A part les quelques rues que je sus extraire de leur passé médiéval et des siècles précédant la Révolution...

- Les forts de la digue, la gare maritime, le tramway, les sous-marins, les sites de lancement de fusées et missiles pendant la dernière guerre – sans parler du nucléaire, beaucoup plus récent - sont encore autant de chantiers intéressants à explorer, m'assure Thomas, dont l'intérêt va bien au-delà de ma propre recherche. Et puis, n'oublie pas les visites des nombreuses personnalités... Après tout, Cherbourg est quand même le fief d'un ancien Premier ministre !

Le décor est planté !

Le week-end suivant, je décide de m'intéresser à une période qui pourrait bien me révéler quelques noms aux parcours inattendus : la Révolution...

Si à son début la Révolution fut bien accueillie à Cherbourg, les assemblées du Tiers – dont la représentation assurée par la bourgeoisie de robe et celle du négoce jouissait d'une prépondérance incontestée – réclamèrent une constitution confirmant ou rétablissant « les lois fondamentales de la monarchie française d'une manière assez claire, assez précise pour cimenter à jamais les droits du monarque et de la nation ». La ville n'oubliait pas

que Louis XVI y était venu trois ans auparavant et qu'elle lui devait sa prospérité. Mais, au printemps 1789, le ralentissement des travaux de la rade et le prix élevé du pain entretenirent un danger d'émeute favorisé par les idées nouvelles. Et, le 21 juillet, les choses se gâtèrent quand les femmes des faubourgs réclamèrent la vente immédiate de tout le blé envoyé par le gouvernement au prix de quatre livres le boisseau, alors qu'au marché on le payait jusqu'à huit livres. Des ouvriers et des matelots, grossissant la foule menaçante, pénétrèrent chez le maire, monsieur Garantot, et pillèrent sa maison, tandis que le duc de Beuvron, supérieur hiérarchique de Dumouriez, le commandant de la place, était obligé de livrer les clés du magasin à blé. L'hôtel du second échevin, M. de Chantereyne, subit le même sort, la prison fut ouverte et le bureau de la douane sacca-gé. Cent-quatre-vingt-sept hommes et trente-neuf femmes furent capturés - dont deux hommes furent pendus sur la place de la Fontaine au soir du 3 août, et une femme et six hommes furent marqués au fer rouge et fouettés en public.

Mais les difficultés d'approvisionnement en blé ne furent pas résolues pour autant. L'agitation

se poursuivait jusqu'en août et septembre où la bourgeoisie marqua des points dans la période qui suivit avec la réorganisation de la municipalité et le triomphe de M. de Gassé, entraînant la démission de Dumouriez. Les représentants du pouvoir central ayant disparu, la municipalité obtint une autonomie complète et dut faire face seule aux circonstances, légiférant autant qu'elle administrait. La désorganisation fiscale affectait les impôts, et les finances municipales étaient en piteux état. Dans la Hague, les contrebandiers débarquaient impunément des chargements entiers, et la population prenait le parti des fraudeurs.

Une place à Cherbourg perpétue encore le souvenir de la Révolution en portant son nom ; autrefois appelée *place de la Halle*, elle abritait, en plus de ce bâtiment, la juridiction de la maison commune, autrement dit l'Hôtel de ville dont subsistent encore quelques arcades.

Le nom d'un enfant de Cherbourg se détache de cette période troublée, celui d'Augustin Asselin, ancien séminariste qui devint maire, premier sous-préfet, membre du Conseil des Cinq-cents, et grand érudit qui légua à notre bibliothèque

municipale les quelques trois mille volumes et manuscrits de sa collection.

Le printemps est là. Un peu en retard, après avoir pourtant anticipé le calendrier pendant une semaine au début du mois.

Mon jardin, à qui j'ai su redonner une identité, vit au rythme insensé de ce renouveau climatique. Primevères, jonquilles et jacinthes couvrent de leurs tons pastels mes plate-bandes revigorées. Ma surprise vient du nombre d'oiseaux qui, chaque jour, s'acharnent à trouver sur ce petit bout de terrain une fortune que je n'imaginai pas être la source d'une telle diversité. Je m'adapte avec délectation à cet inattendu bonheur bucolique qui ne fait qu'amplifier mon épanouissante découverte urbaine.

Cet après-midi, j'ai décidé d'aller faire le tour de la rade en bateau afin de compléter mon savoir sur les forts de la digue que Thomas a mentionnés dans son brillant exposé sur le port de commerce. Mais avant cela, je me délecte en inaugurant le barbecue que je viens de finir d'installer sur ma terrasse. Quelques calamars d'une cuisson brève auxquels j'ajoute une fine pincée de fleur de sel, accompagnés d'un petit bol de semoule aux poivrons et courgettes... Le soleil irradie un bien-être dont la brise, à peine perceptible, accentue le confort ; et mes bouchées, d'une saveur et d'une texture inégalables, convoquent ma raison dans les arcanes d'une bien mystérieuse félicité. Tout en mastiquant voluptueusement, mon obsédante investigation me ramène inconsciemment à l'ordre du jour de mes récentes découvertes au siècle naissant de la révolution industrielle. 1803 vit les premiers réverbères de la ville alors que les rues étaient encore dans un état déplorable. En 1811, Bonaparte, venu à Cherbourg accompagné de l'Impératrice pour se rendre compte de l'avancement des travaux de notre port, fit de notre cité un chef lieu d'arrondissement (qui dépendait jusqu'alors de

Valognes) et une préfecture maritime, tout en nous concédant, malgré la vive opposition des Tourlavillais, les terrains des Mielles. L'expansion de la ville était à son comble, affichant dix-sept-mille habitants en 1825.

Il est 13h30. Je me dirige vers la petite jetée où je fais l'erreur de croire que « l'Adèle » appareillera à 14 heures. Mais le musoir est désert, et pour cause : le bateau-promenade est ancré en face, sur l'autre digue. Il va me falloir faire le grand tour par le pont-tournant, et il est déjà tard. N'ayant pas envie de courir, et sachant qu'aujourd'hui samedi un départ a lieu toutes les heures, je décide de prendre mon temps et de profiter de ces fantastiques jetées trop souvent ignorées d'un grand public dépourvu des singulières sensations qu'elles procurent.

La mer étincelle sous les doux rayons du soleil printanier et ses enivrantes fragrances iodées me provoquent ce sentiment de solitude béate que, seul, un marin peut ressentir. Conçu en granit gris de la Hague, un monument, représentant un kiosque à sous-marin surmonté d'un périscope en

bronze, trône sur le côté ouest de cette petite jetée, au cœur du parapet dominant la plage verte et à quelques mètres seulement de vestiges ayant fait partie du mur de l'Atlantique. Inauguré le 23 septembre 1951 par le général de Gaulle, ce mémorial est érigé à la gloire de l'équipage du croiseur sous-marin « Surcouf », plus beau fleuron des Forces Navales Françaises Libres, victime d'un abordage non loin du canal de Panama le 19 février 1942, et dont Cherbourg était le port constructeur.

Le détour pour rejoindre la grande jetée est constitué des quais de Caligny et Lawton Collins. Le charme n'est donc pas totalement rompu et m'évoque avec envie ces moments forts qu'ont connu les digues du 14 au 17 juillet 2005 en accueillant la Tall Ship's Race et les plus grands voiliers du monde.

Mais quelle divine sensation quand reprend la marche insulaire vers l'infini céruleen...

L'embarcadère de « l'Adèle » est situé face à la Cité de la Mer, ce musée maritime qui a pris place dans le bâtiment art déco de l'ancienne gare maritime, et qui est un parc scientifique et ludique. Inaugurée le 29 avril 2002, la Cité de la Mer est consacrée à la découverte des grands fonds, dont

un espace est dédié au *Titanique* et où le plus grand sous-marin nucléaire lanceur d'engins est visitable.

Je suis en avance pour la sortie de quinze heures, je poursuis donc ma balade jusqu'au bout du parking de la Cité de la Mer qui a la luxueuse particularité de proposer à ses résidents à quatre roues une vue à 360° sur la mer ! La sensation est unique. Au bout du bout, se profile l'inimaginable, le dessein déraisonnable d'un Napoléon qui sut renouveler à Cherbourg les merveilles de l'Égypte. La plus grande rade artificielle au monde (peut-être la deuxième depuis que les Pays du Golfe ont trouvé le moyen d'assouvir leur folie des grandeurs) est là devant nous sous la forme de ses trois digues s'étalant de Tourlaville à Querqueville sur six kilomètres de long. Un paquebot géant ancré le long du *quai de France* crée une délicieuse confusion en mêlant son nom à celui du *Redoutable*, prince déchu des sous-marins nucléaires, définitivement amarré dans sa darse contiguë. Quelques chalutiers aux filets éprouvés rentrent au port aux cris déchirants des goélands s'accrochant inlassablement à leur sillage écumant. Au large, « l'Adèle » a mis le cap sur la grande jetée, que je m'empresse de rejoindre.

C'est parti ! Le bateau entame son périple à l'intérieur d'un périmètre instituant la défense maritime de la rade, faite de différentes fortifications au rang desquelles les trois forts de la digue centrale qui furent l'objet d'une lente élaboration au long du XIXe siècle.

Les travaux de la digue - recentrés sur l'apport des pierres perdues suivant la méthode chère à la Bretonnière - ayant été suspendus durant la révolution, la rade de Cherbourg était alors insuffisamment protégée : le fort de Querqueville et celui de l'île Pelée n'assuraient pas une défense efficace des passes est et ouest de la rade qu'ils étaient censés protéger, tandis que le fort du Homet ne protégeait que l'accès de la petite rade et ses abords immédiats. C'était en tout cas l'opinion de Bonaparte qui décida alors de réactiver les travaux. Ils furent confiés à Cachin, inspecteur général des Ponts et Chaussées, dont une de nos rues conserve la mémoire. Mais la tempête du 12 février 1808 causa une véritable catastrophe, renversant totalement la « batterie Napoléon » (construction en pierres perdues sans maçonnerie) et tuant cent-soixante-seize des deux-cents ouvriers y travaillant.

Napoléon se rendant à Cherbourg en mai 1811 examina la situation et prit deux décrets par lesquels fut décidée la construction d'un nouvel ouvrage comprenant une tour en forme d'ellipse avec une caserne - dont les travaux entrepris aussitôt furent malheureusement stoppés avec la chute de l'Empire⁴. L'œuvre de Cachin s'étant interrompue brutalement en 1814, ce n'est qu'en 1828, à la fin de la Restauration, que le ministre de la Marine décida de reprendre les travaux. Sous la Monarchie de juillet, l'élaboration du tracé des forts en France s'avérant décisive, le roi Louis-Philippe, qui se rendit à Cherbourg en 1833, confirma la nécessité d'établir des batteries au centre et aux extrémités de la digue. Plusieurs projets virent le jour et, si à la fin de la Monarchie de juillet les plans des trois forts étaient pratiquement arrêtés, on peut dire que la réalisation de la nouvelle enceinte bastionnée du port militaire demeure l'apport majeur du règne de Louis-Philippe sur le plan défensif - tout comme les services du Génie reprirent et perfectionnèrent à cette époque les ébauches des

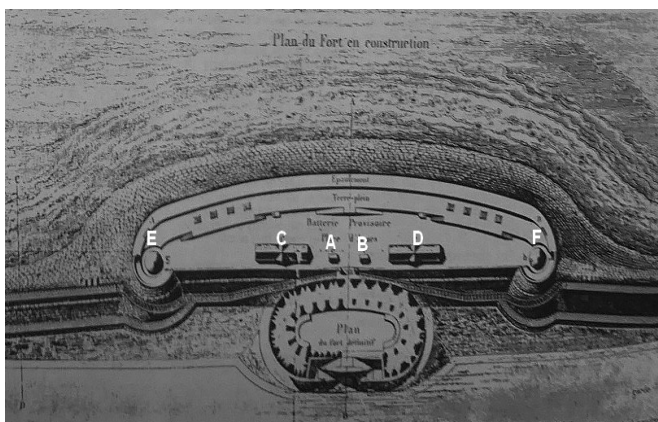
4 - La « batterie Napoléon » devenant même « batterie Dauphin » en l'honneur du duc d'Angoulême.

forts de la digue. Cette dernière achevée en 1850, commença la construction des trois forts. Ils comprenaient deux étages surmontés par une plateforme à barbette pouvant recevoir de l'artillerie. Les logements du rez-de-chaussée pouvaient accueillir deux-cents personnes et quelques officiers. Chaque fort était doté d'un phare et d'un port. Au début du second empire, il fut décidé de construire une batterie intermédiaire entre le fort de l'ouest et celui du centre pour réduire la distance jugée trop importante entre les deux édifices, et, en 1861, on prit la décision de relier les trois forts entre eux par une voie ferrée couvrant les trois-mille-six-cents mètres de la digue ! A partir de 1860, la commission de défense des côtes se préoccupa de la vulnérabilité des forts face aux progrès récents de l'artillerie, mais ce fut la crise de l'obus-torpille, vers 1885, qui marqua un progrès décisif dans l'histoire de la fortification où l'emploi du béton se généralisa peu à peu. En 1889, un projet d'armement fut établi pour les trois forts de la digue ainsi que pour celui de l'île Pelée et, trois ans plus tard, un plan de renforcement modifia de façon considérable la défense de la rade et du port - dont l'équipement

moderne et l'armement accru en canons modifièrent la puissance de feu et où des parapets en béton furent érigés.

Les travaux de renforcement des forts durèrent jusqu'à la fin du XIXe siècle, et c'est sur cette digue à la défense renouvée que le Président Fallières accueille en 1909 le tzar Nicolas II.

Plan général de la batterie Napoléon



*A – Corps de garde
C et D – Corps de casernes
F – Magasin aux vivres*

*B – Logement du commandant
E – Magasin à poudre*

LES FÊTES D'AOÛT 1858

Je dois attendre le week-end suivant pour revenir avec Thomas sur la période que je viens d'explorer et que je souhaite pouvoir clôturer en toutes connaissances de cause. La passionnante aventure de l'expansion de Cherbourg me semble à ce jour confinée autour du port, sur une période à cheval entre le XVIIIe et le XIXe siècle, dont la ville sut profiter intelligemment pour se moderniser.

En 1836, elle comptait officiellement cinquante-neuf rues, dix places, douze impasses et cinq passages. Une immense halle aux grains avait été créée, le cimetière avait été transféré vers le haut de la *rue de la Duché*. Une école secondaire, qui deviendra notre futur lycée Victor Grignard, avait vu le jour tout comme une bibliothèque, un

musée d'histoire naturelle et un musée d'antiquités, tandis que le musée Thomas Henry était tout juste inauguré. Une Caisse d'épargne était née, tout comme la Chambre de commerce, et les premiers journaux locaux apparaissaient. La partie est de la ville prenait forme peu à peu, et des voies s'ouvraient : *rue du Val de Cère*, *rue de la Cayenne* (*rue Alfred Rossel*), *rue du Rivage* (*rue Aristide Briand*), *rue des Sables* (*rue Charles Gohel*), *rue des Mielles* (*rue ingénieur Cachin*), *chemin du Maupas* (*rue du Maupas*), *rue du Bois*, *chaussée du Cauchin* (*avenue Jean-François Millet*), *rue de Paris* (*avenue Carnot*), *place du Champ de Mars* (actuel emplacement de l'hôpital Pasteur). L'édification du palais de justice survint en 1840, tandis que la population atteignait le chiffre record de vingt-mille-six-cent-soixante-cinq habitants. Les églises de Saint-Clément et du Vœu furent consacrées respectivement en 1856 et 1859, et Cherbourg prit bientôt des allures de villégiature avec l'arrivée régulière des bourgeois de Paris qui prenaient les « trains de plaisir » le week-end pour profiter de la mer et du

tout nouveau casino⁵. Casino qui sera détruit le 3 juin 1943 par les troupes d'occupation.



En 1884, une deuxième écluse fut construite à l'ouest de la première, et le pont en bois du pont tournant fut remplacé par un pont métallique à double voie qui allait voir défiler le tramway à vapeur en 1897, le tramway électrique en 1911, et enfin les voitures. Car le pont de Cherbourg n'a pas

5 - Il était situé au bout du quai Lawton Collins, à la place des actuelles tours du casino. Il fut inauguré le 15 juin 1864, soit quatre jours seulement avant que le public n'assistât en direct, et médusé, au naufrage de « l'Alabama », ce navire américain sudiste torpillé par un bateau de la Marine de l'Union américaine pendant la guerre de Sécession.

toujours été tournant... Pendant longtemps, les voyageurs ont dû traverser à pied l'embouchure de la Divette, située au pied du château, Jusqu'à ce qu'en 1742 un premier pont tournant en bois fût installé, et que, suite aux attaques destructives des Anglais en 1758, un nouveau pont, toujours en bois, prît sa place en 1775. En juin 1940, les Anglais (encore eux, mais pour la bonne cause, cette fois...) sabotèrent le mécanisme du nouveau pont métallique installé en 1884, avant que les Allemands ne le détruisissent en 1944. Un pont Bailey roulant l'a alors remplacé provisoirement. Mais il fallut attendre quatorze ans avant de retrouver un pont tournant - dont l'inauguration eut lieu le 24 mai 1958 - qui ressemblât peu ou prou à celui qui fait aujourd'hui la fierté des Cherbourgeois.

J'ai hâte de savoir quel regard Thomas va porter sur le compte-rendu de mon appropriation culturelle locale...

- Je vois que tu n'as pas hésité à te rendre sur le site des évènements, se félicite-t-il, après m'avoir attentivement écouté. Sage démarche qui ne procure malheureusement pas que des satisfac-

tions quand tu vois l'état dans lequel sont aujourd'hui ces bijoux du passé...

- En effet, si rien n'est fait rapidement, c'est tout un pan de l'histoire de Cherbourg qui risque de rejoindre le fond de la mer ! N'y-a-t-il pas moyen de faire classer monument historique cette digue, ne serait-ce qu'en mémoire de ceux qui y ont laissé leur santé ?

- Pas si simple, si j'en crois les timides tentatives réalisées... Mais totalement inadmissible qu'on ne s'acharne pas à y parvenir ! Un jour, je te raconterai l'histoire de notre gare maritime, et tu verras qu'on n'a pas hésité à en détruire une partie pour simplement disposer d'un espace de stockage !

- Ce con de Louvois avait bien commencé par détruire le château..., ajouté-je cyniquement.

Thomas préfère en rire. Le rire crispé d'un esthète passionné et convaincu du rôle essentiel du patrimoine historique.

- T'as raison lorsque tu mentionnes que Cherbourg a connu un fort développement qui va grosso modo du milieu du XVIIIe au milieu du XIXe, mais ça ne clôture en rien son histoire car elle a une

suite, notamment avec la fabuleuse épopée de l'émigration transatlantique. Quant à ton mystérieux personnage - qui n'aurait pas encore trouvé la période propice à son avènement - je te conseille de t'intéresser au mois d'août 1858 avant de quitter cette époque prolifique.

- C'est précis, ça, dis-moi !

- Cinq jours, très exactement, du 4 au 8 août. Cinq jours où Cherbourg reçut en grandes pompes des invités d'honneur pour célébrer de grandes fêtes et où - pourquoi pas ? - un Adrien Codet pourrait surgir soudainement...

- Ah, ah, j'allais l'oublier celui là, repris-je en m'esclaffant.

- Mais, là, je dois m'en remettre à mes documents car je ne connais pas dans le détail le nom des différents intervenants.

C'est ainsi que je passe mon dimanche après-midi chez Thomas qui a plus de difficultés qu'à l'accoutumée à retrouver les traces de cet insolite interstice historique.

- En 1853, débutèrent les travaux de voies ferrées pour la section de Mantes à Caen, soit cent-quatre-vingt-deux kilomètres, qui s'achevèrent en

1855. La section Caen–Cherbourg (cent-trente-et-un kilomètres), dont les travaux n’ont été entrepris qu’en 1856, fut livrée à la circulation le 25 juillet 1858. Et, le 4 août, dans la gare de Cherbourg, des milliers de spectateurs groupés sur des estrades élevées le long de la voie criaient : « Vive l’Empereur, vive l’impératrice, vive le prince impérial ». L’empereur Napoléon III et l’impératrice Eugénie descendirent le marche-pied du wagon-salon pour fouler le quai de la gare où Joseph Ludé, le maire, les accueillit avec déférence et tendit avec émotion à l’Empereur les clefs de la ville « présentées pour la première fois en 1811 à l’immortel fondateur de [sa] dynastie ». Après cette inauguration, l’Empereur des Français ne resta que peu de temps à la préfecture maritime où il était logé car il lui fallait aller saluer des invités de marque, la reine d’Angleterre Victoria et son prince époux, qui résidaient en rade à bord du « Victoria and Albert ». Le lendemain, à 11 heures et demie, des salves d’honneur se firent entendre tandis que la reine Victoria et le prince Albert se dirigeaient à bord d’un canot richement décoré vers l’arsenal. A midi précis, le canot royal accosta dans l’avant-port

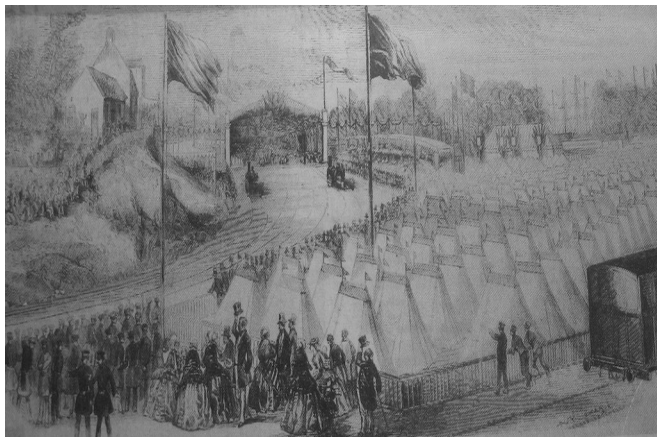
militaire au pied d'un escalier de l'ancien quai de Berry où attendait Napoléon III, qui s'empessa de donner le bras à la souveraine anglaise pour l'aider à débarquer. Puis ce fut une courte visite du nouvel arsenal en calèche impériale avant de gagner l'hôtel de la préfecture maritime où un copieux déjeuner les attendait. L'après-midi se poursuivit par l'ascension de la montagne du Roule en calèche et la visite du fort d'où les souverains purent contempler sous le soleil le fabuleux panorama s'offrant à eux, et dévoilant l'importance des travaux entrepris sur la digue et dans le port militaire. Spectacle rehaussé par l'impressionnante présence de nombreux navires pavés dans la rade. A vingt heures, l'Empereur offrit un grand banquet de soixante-dix couverts dans la batterie haute du vaisseau amiral français le « Bretagne » en l'honneur de la reine Victoria et du prince Albert. C'était la première fois dans l'histoire que la reine régnante d'Angleterre prenait pied à bord d'un vaisseau de ligne français ! Le vendredi 6 août, l'Empereur et l'impératrice se rendirent sur le yacht de la reine Victoria pour un lunch en guise d'adieu. Ensuite, ils firent le tour des navires de l'escadre où Napoléon III procéda à une

importante remise de décorations avant de visiter les travaux de la grande digue et de poser la première pierre du nouvel hospice civil. Le lendemain fut une journée des plus chargées, pratiquement consacrée à la marine et au port militaire dont le bassin portant le nom de l'empereur Napoléon III fut immergé, clôturant ainsi la série des grands travaux de construction d'un port de guerre de première classe décidé par Napoléon 1^{er}. Pour rappel, l'impératrice Marie-Louise (en l'absence du premier consul) avait présidé la mise à l'eau de l'avant-port en 1813, et son altesse royale, le dauphin duc d'Angoulême, avait inauguré le bassin Charles X. Le lendemain, dimanche 8 août, Napoléon III achevait son séjour en inaugurant amèrement la statue équestre de son oncle - exécutée par Armand Le Véel, et sujet d'un malaise diplomatique. Alors quand le maire de Cherbourg, M. Ludé, recevant sa croix d'honneur après l'inauguration, dit à l'Empereur : « Sire, cette croix doublerait la valeur à mes yeux si elle était accompagnée de celle de M. Le Véel », l'Empereur, excédé, ne suivit pas le protocole pour regagner la préfecture maritime, et son

séjour, commencé dans la liesse populaire, s'acheva dans l'amertume !

- Rien que cela ! Mais, dis-moi, à part les têtes couronnées, aucun nom ne transparaît dans ton récit, pourquoi ?

- Tout simplement parce que je n'en ai pas. En fait, il y avait beaucoup trop de monde. Une ville nouvelle originale avait été créée dans l'enceinte même de la cité. Une ville artificielle faite de tentes campées à la gare, et où logeaient au moins mille-cinq-cents personnes dont les plus grands dignitaires du gouvernement.



- D'accord. J'en déduis donc qu'aucune personnalité n'est ressortie de cet exceptionnel rassemblement...

Je m'aperçois que le printemps a déjà habillé les arbres de ses délicieuses feuilles d'un vert tendre à croquer et que mon jardin n'a pas encore entamé sa partie potager... La faute à Napoléon, Vauban, Cachin, La Bretonnière et tous ces fabuleux acteurs qui m'ont inoculé la fibre cherbourgeoise - sans oublier Adrien Codet, qui par son absence, préserve intacte, voire accroît, mon inlassable motivation.

D'un autre côté, c'est pas plus mal de planter début mai où la terre a eu le temps de se réchauffer. Et puis les jours sont si longs que je dispose, à mon retour du travail, d'un laps de temps suffisant pour façonner mes plate-bandes au goût

de mes besoins végétaux. Mais en même temps que je le constate, j'en déplore l'impossible mise en œuvre. En effet, je dois aller au théâtre ce soir m'enivrer de ma drogue lyrique favorite : Carmen. Et donc, pour optimiser ma fin de journée en fonction de mes impératifs, je décide de consacrer l'heure et demie qui suit à l'achat de mes graines et plants manquants.

Pour rejoindre le quartier du Vœu, où je connais un horticulteur-grainetier sympa, je traverse la *rue François 1^{er}*, qui rappelle aux Cherbourgeois le voyage qu'effectua le souverain dans notre cité le 28 avril 1532⁶, avant de déboucher dans le boulevard *Robert-Schuman*, qui fut créé de toutes pièces en 1967 dans le prolongement de la *rue Albert-Mahieu* pour faciliter l'accès aux nouveaux immeubles de la *place Divette*.

6 - Un autre édifice rappelle la venue de François 1^{er} : le pont à l'entrée de la vallée de Quincampoix, au bosquet du Roule. Pont qui vit également passer Saint-Louis en 1256.



Puis, j'atteins le quartier du Vœu proprement dit avec la *rue Président-Loubet*, anciennement *rue Sainte-Honorine*, qui, se prolongeant dans le quartier Saint-Sauveur, menait autrefois avec la rue du même nom à la chapelle Sainte-Honorine - restaurée par le bienheureux Barthélémy Picquerey, et dont la voie dans le prolongement porte son nom. La *rue Orange*, qui lui succède, suggère à notre mémoire collective la personne du lieutenant-général Orange-Desroches, né en notre ville en 1621 (alors qu'au départ elle évoquait le nom d'un propriétaire homonyme), qui de simple cavalier devint brigadier des Armées du Roi, puis comman-

deur de l'ordre Royal et Militaire de St Louis, pour finir gouverneur des Invalides. Enfin, j'atteins la *rue Victor Grignard* - célébrant un autre enfant du pays, lauréat du prix Nobel de chimie en 1912 - en ayant fait au préalable un court détour par l'incontournable jardin d'acclimatation, plus connu sous le nom de jardin Montebello. Situé en haut de la rue éponyme, il est le plus ancien jardin public cherbourgeois - fondé en 1872 par la Société d'Horticulture - abritant sur un minuscule terrain des essences exotiques et un élégant petit chalet en briques et en poutres apparentes, témoignant ainsi du style du XIXe siècle.

Près de deux heures plus tard, je suis de retour, mais il est 19h35 et je n'ai pas mangé ni même pris ma douche. D'accord, le protocole régissant la fréquentation d'un lieu culturel aussi distingué que le théâtre de Cherbourg a énormément changé et, Dieu merci, il n'est plus de mise de venir faire admirer son haut de forme ou son élégante redingote, mais je n'envisage vraiment pas de me présenter dans l'état où je suis après une chaude journée de labeur.

En revanche, en cinq minutes, je suis au pied des marches de cet exceptionnel édifice que beaucoup nous envient, car les théâtres à l'italienne ne sont pas légion sur le territoire français. J'ai la chance d'être placé dans une loge située au premier étage, légèrement à gauche de la scène. En effet, j'adore être isolé (même si je ne suis pas seul) dans cette théâtrale baignoire (c'est d'ailleurs son nom) qui nous fait croire que le spectacle n'est joué que pour nous et « confidentialise » subrepticement les rapports au sein de cet auditoire restreint - un peu comme dans un train les wagons à compartiments isolent et rapprochent les individus. J'aime les images, les sons, les odeurs de ce lieu unique qui transporte l'imaginaire où chacun le rêve.

Jusqu'en 1879, époque à laquelle fut décidée la construction d'un théâtre municipal à Cherbourg, les différentes salles de spectacle n'offraient pas toutes les conditions de sécurité et de confort au public. Au début du XIXe siècle, le théâtre se situait *rue de la Comédie*, mais n'était qu'une vulgaire salle de spectacle, parfois qualifiée de bouge ignoble, qui eut l'insigne honneur de recevoir l'impératrice Marie-Louise en 1813. A sa fermeture en

1836, une salle située *rue de la Paix* se substitua à elle jusqu'en 1864. Puis, ce fut la construction en neuf mois d'un nouveau théâtre *rue de l'Alma*, inauguré le 2 décembre de la même année et détruit en 1950 pour faire place à l'école maternelle actuelle.



Dès 1872, en fait, s'était posée la question d'un nouveau théâtre « digne de la ville de l'importance de Cherbourg », placé au cœur de la cité et l'inscrivant sur une place fermée selon la formule de la salle Favart (opéra comique), place Boïeldieu à Paris. Plusieurs projets furent mis en concurrence dont un le situant dans l'axe de la *rue des Cordiers* (*rue François-Lavieille*) sur la *place de la Fontaine*,

certainement à la hauteur de l'actuel parking, et prévoyant la percée de deux rues donnant sur la *rue Corne-de-Cerf (rue Gambetta)*. Tout compte fait, une séance municipale du 25 avril 1879 mit fin aux interminables réflexions en adoptant la construction du théâtre à l'emplacement de la halle aux grains (plutôt que la reconstruction de l'immeuble de la rue de l'Alma) - revenant ainsi aux idées qui avaient prévalu dès l'origine de la construction de la halle en 1833, dont l'espace à l'époque avait été jugé trop grand pour ses activités commerciales et qui prévoyait déjà d'y installer une salle de spectacle assez simple. Survint alors une crise municipale au sujet de l'évaluation du coût du projet provoquant la démission de huit élus et la tenue de nouvelles élections, où la majorité sortante conforta largement sa position avec la reconduction d'Albert Mahieu dans ses fonctions de maire. Malgré un surcoût de huit-cent-mille francs, portant la dépense totale à un million-deux-cent-cinquante-mille francs au lieu des quatre-cent-cinquante-mille prévus, les travaux commencèrent le 15 avril 1880. Pour la partie décoration, le ministère des Beaux-Arts ayant accordé une subvention prenant en

charge les deux tiers de la dépense, c'est lui qui désigna les artistes chargés de la peinture et de la sculpture. L'artiste principal fut le peintre Clairin, qui avait orné une partie de la galerie du glacier et deux petits salons de l'Opéra de Paris. Mais un sculpteur local, Louis-Alexandre Lefebvre, participa à la décoration de la façade. On lui doit notamment les cariatides du rez-de-chaussée, les enfants à la lyre sculptés au-dessus de l'entablement formant acrotère et le fronton qui couronne l'édifice. La façade élégante et gracieuse de l'inauguration du 28 janvier 1882 ne comportait pas l'avancée de la terrasse du *café du théâtre* actuel, et des huisseries d'époque occupaient la place des baies vitrées de la partie ouest.

Le théâtre fut classé Monument historique un siècle plus tard.

L'entracte est l'occasion pour moi de refaire l'histoire in situ à partir de cet éblouissant hall d'entrée bondé qui communique avec le café du même nom. Je m'y engage autant que je peux, et suis condamné à boire ma bière au comptoir. J'ai à peine le temps de la déguster que la sonnerie

annonçant la reprise du spectacle me chasse de
mes rêveries.

Je sais que je n'y perdrai pas au change :

« L'amour est un oiseau rebelle

Que nul ne peut apprivoiser

Et c'est bien en vain qu'on l'appelle

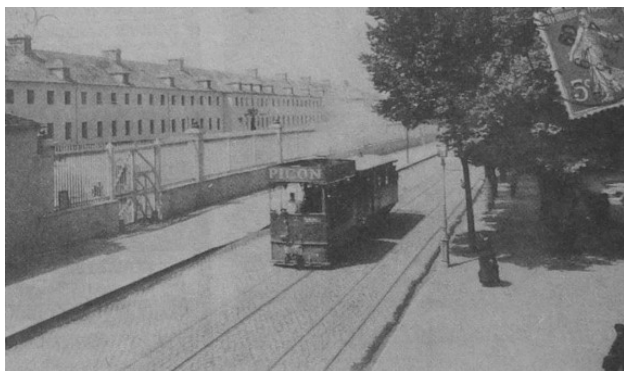
S'il lui convient de refuser »...

En bon élève que je suis, et soucieux de ne pas manquer une marche dans la prospective de ma démarche, je me retrouve une fois de plus à la bibliothèque.

Thomas m'a délivré une grande partie du développement de la ville axé sur le port en général, et je me demande quelle fut cette fin de XIXe siècle dans une ville en plein essor s'appêtant à m'ouvrir les portes du rêve américain avec sa gare transatlantique. En fait, mon questionnement concorde curieusement avec un sujet d'actualité, car J'ai lu dans la presse locale qu'une partie de la population s'oppose aujourd'hui à l'arrivée du BNG (Bus Nouvelle Génération), revendiquée par la

municipalité. Ça tombe bien, car cette fin de siècle se décline avec l'implantation du tramway !

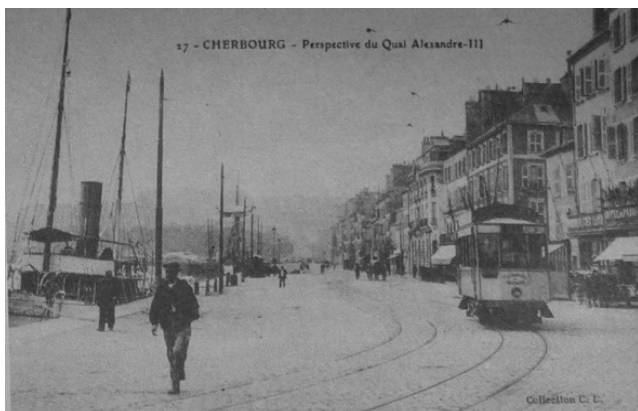
Un décret du 28 mai 1887 annonçait la concession d'un réseau de tramways à chevaux entre Tournaville et Querqueville... qui ne vit jamais le jour ! Deux ans plus tard, un réseau semblable, mais à traction mécanique, s'implantait sur l'agglomération... pour deux ans seulement ! Ça partait mal ! La déchéance, prononcée le 11 août 1893, annonçait donc une troisième tentative à la suite de laquelle un certain Monsieur Laval, de Lyon, fut le nouveau concessionnaire à partir de 1896. Entre temps, la municipalité d'Emmanuel Liais s'était demandé quel mode de traction choisir : l'électricité ou la vapeur, cette dernière étant finalement préférée avec le système dit « serpollet ».



Le jeudi 27 novembre, à 14 heures, trois voitures « Serpollet » effectuaient l'inauguration partielle du tronçon de cinq kilomètres reliant la place du château à celle de Tourlaville.

Devant le succès grandissant du tramway, il s'avéra urgent d'augmenter le parc des motrices. Le 22 mai 1897, ce furent trois voitures « Serpollet » et trois voitures « Winterthur » qui accueillirent les trois-cents invités à l'inauguration de la ligne Tourlaville – Querqueville. En 1901, le parc se composait de sept locomotives Winterthur, sept automotrices Serpollet, huit remorques à bogies de cinquante-quatre places, trois de quarante-six places et quatre de quarante-quatre places. La longueur du réseau atteignait onze kilomètres de voies entre Tourlaville et Querqueville.

En 1910, la section urbaine (soit près de six kilomètres), dont la desserte était assurée par quinze motrices d'un nouveau modèle, fut électrifiée. Mais ce n'est qu'en juillet 1920 que la totalité de la ligne - soit seize kilomètres cinq-cents, car le 27 janvier 1911 avait été inaugurée la ligne Querqueville–Urville – passa en traction électrique.



Puis, ce fut le déclin. A partir de 1935, la concurrence de l'automobile se fit sentir, et l'exploitation du tramway devint déficitaire. Le contrat avec la compagnie gérante fut résilié le 9 décembre 1937, et l'exploitation du réseau fut reprise en régie. Durant la guerre et l'occupation allemande, le « tram » n'assura plus qu'un service intermittent, et les difficultés d'entretien rencontrées précipitèrent la chute d'une ligne à bout de souffle. Le coup fatal fut porté le 23 juin 1944 lorsque la Wehrmacht fit sauter le pont tournant dont la reconstruction ne prévoyait pas de nouvelles voies ferrées. Pendant quatre mois, l'agglomération fut dépourvue de tout

moyen de transport en commun jusqu'à la timide apparition d'un autobus de remplacement.

La municipalité ne souhaitant pas voir « réapparaître ces véhicules archaïques et brinquebalants », c'en était définitivement réglé du sort des tramways dont les voies furent peu à peu démontées.

J'aime cette ironie de l'histoire qui, à l'image de nos rues que l'on a dépavées dans les années cinquante, s'est acharnée sur un mode de transport totalement redevenu à la mode depuis quelques décennies...

LES RUES FANTÔMES

Cette ville admirable, dont la modestie présente masque tout un passé fascinant, m'ensorcelle. J'y arrive par hasard, sans joie particulière, et j'y découvre des trésors de patrimoine et de qualité de vie. J'avais connu auparavant des villes où il n'y avait pas grand-chose à voir, mais où la communication habile avait fait que tout le monde les visitât...

Promenant mon regard émerveillé sur l'immensité indigo, que laminent des paquets de mer déchaînés, j'ai encore du mal à admettre que cette ville était déjà ancienne quand les Romains y portèrent leurs armes. Même si ses origines exactes ne sont pas connues, les historiens n'hésitent pas à attribuer la fondation de Cherbourg – dont le nom

signifie ville de guerre, ville fortifiée, aux anciens Gaulois à une époque où Cherbourg s'appelait Coriallo ; et son château, disent-ils, passait pour le plus fort château du monde ! Comme toutes les Gaules, elle demeura sous la domination des empereurs romains pendant plus de cinq-cents ans jusqu'à ce que Clovis s'en emparât, vers 502, et qu'elle échût à son fils Clotaire, venu y abolir les restes du paganisme. Puis, en 841, les Normands (peuples de Danemark et de Norvège) pillèrent la ville avant que la peste et la famine n'affligeassent le pays qui fut longtemps sans pouvoir s'en relever. Vers l'an 905, la Basse-Neustrie⁷ - sous les coups de boutoir répétés des Normands, ses nouveaux habitants - devint la Normandie, et, en 912, Cherbourg passa de domination française sous celle de Rollon⁸, avant de repasser définitivement dans le giron français en 1204.

7 - *La Neustrie comprenait le nord-ouest de la Gaule et s'étendait de l'estuaire de la Loire à celui du Rhin, tout en incluant une vaste zone maritime le long de la Manche et de la mer du Nord.*

8 - *Premier duc de Normandie dont Richard II le Bon, son petit-fils, fonda l'église dédiée à St Benoît à l'intérieur du château.*

Puis, Cherbourg, la discrète, fut l'innocente victime des imbroglios politiques qui lui firent perdre son âme et son plus beau fleuron lorsque Louvois prit le scandaleux parti de détruire sa forteresse, tandis que Vauban avait commencé à la restaurer, provoquant ainsi l'infâme débâcle de la bataille de la Hougue, en 1692 - la flotte française n'ayant pu s'abriter dans le port de Cherbourg fortifié.

Mais, Cherbourg, la fière, s'enflamma lorsque Napoléon la choisit pour y renouveler les merveilles de l'Égypte en édifiant la plus grande rade artificielle au monde ou quand elle reçut l'Empereur en personne chez elle, au point que le conseil municipal du 23 septembre 1813 émit le souhait que la ville portât désormais le nom de Napoléonbourg ! Demande qui aurait sans doute abouti s'il n'y avait pas eu Leipzig, trois semaines plus tard, sonnante le début de la fin.

Cherbourg, la conquérante, elle, sut profiter de cette visite impériale pour agrandir son territoire au dépend de nos amis tourlavillais, dépités. Le conseil municipal - « Considérant la nécessité de donner des noms aux différentes rues de la partie

de la commune de Tourlaville réunie à celle de Cherbourg, située de l'autre côté du pont - arrête que la rue en face du pont portera le nom de *rue du Val-de-Cère*. La rue qui longe les établissements de la Marine aura le nom de *rue des Mielles* (*rue Cachin* actuellement). Le quai du port sera appelé *quai de l'Arsenal* (puis *Ancien Arsenal*, et enfin *Lawton Collins*). La rue qui part de la maison du citoyen Coutour, conduisant à la mer, portera le nom de *rue des Sables* (*Charles Gohel*). La rue qui part du pignon de la maison du citoyen Mosqueron, allant à la mer, portera le nom de *rue du Rivage* (*Aristide Briand*) ».

A qui imputer alors, sinon à l'immuable marche du temps vers un progrès sans cesse renouvelé, le deuil des rues et quartiers disparus, telle la *Chasse des gendarmes*, autrefois située entre la *rue de l'Alma* et la *rue Victor Grignard*, qui accueillait une caserne de gendarmes dont l'arrière était constitué de jardins ouvriers qui leur étaient réservés et abritait une loge maçonnique - particularité assez étonnante au Moyen-Âge où la confrérie se faisait très secrète et où les luttes religieuses étaient ardentes. Des venelles de la *rue de la Pou-*

drière (aujourd'hui *rue Émile Zola*) subsiste la principale, qui a conservé en partie son rôle de desserte des jardins de la *rue Guillaume Fouace* et de la *rue Gibert*, mais elle a perdu son utilité militaire avec la disparition de ses casemates remplacées par un hangar devenu salle de danse puis société de gymnastique bien connue sous le nom « Les Enfants de Cherbourg » ; salle qui fut aussi quelque temps le premier cinéma de la ville. Ruelles, venelles, impasses et boëls ne manquaient pas. Celles de la *rue Paul Talluau* (ancienne *rue Thiers*) et de la *rue François Lavieille*. Celles des *rues Emmanuel Liais* et de *la Comédie*, celles qui structurent *La Polle* et *La Duché*, celles qui par l'entrebâillement d'une porte nous livrent l'enchantement d'un superbe potager ou d'une charmante demeure. Autrefois, la *ruelle des Bastions* ne s'achevait pas, comme aujourd'hui, en bifurquant à gauche vers la *rue Emmanuel Liais* ; elle s'orientait également à droite et rejoignait, après un angle droit, la *rue Grande vallée* pour s'achever *place du Calvaire*, c'est à dire *place de la République*. Amputée au XVIII^e siècle, la jonction a été interrompue entre ce qui est resté la *ruelle des Bastions* et ce qui est devenu *l'impasse Liot* (abou-

tissant en effet *rue Grande vallée*). La poursuite du dit passage jusqu'à la *place de la République* restant un grand mystère à ce jour.

Le nom de Gilles Le Hédois, corsaire et vice-amiral, fait partie de ces noms de rues inconnues à Cherbourg. Et pour cause : elle n'existe plus, débaptisée en 1894 par le conseil municipal qui, prenant connaissance des mémoires de Duguay-Trouin, découvrit la véritable identité de celui qui n'était qu'un traître. Disparue également la *rue Troude*, du nom du commandant du « Fougueux », né place de la Révolution en 1762, et dont l'Empereur pendant son séjour en nos murs avait dit de lui à ses généraux : « Je vous présente le Horace français, le brave capitaine Troude ». Victime en 1924 de la construction d'une usine d'incinération d'ordures ménagères, la *rue Jean Hamon* connut le même sort. Et pourtant Jean Hamon, né à Cherbourg en 1618 et qui fut médecin, se retira du monde à l'âge de 33 ans avec les solitaires de Port Royal dont il devint le véritable directeur spirituel. Racine, qui était son disciple, sollicita même l'honneur d'être enterré à ses pieds ! Figurant pour la première fois sur le plan de 1878, la *rue Groult* fait aussi partie de

ces artères substituées à notre mémoire collective. Elle perpétuait pourtant le souvenir d'une des plus éminentes et importantes familles de Cherbourg qui, de 1591 à 1814, s'identifia à l'histoire de la ville - depuis Michel (curé de la Trinité) jusqu'à Thomas (le plus célèbre), procureur du Roi en l'amirauté de Cherbourg et auteur prolige, en passant par Jean (anatomiste réputé) dont les rois Louis XIII et Louis XIV firent leur chirurgien ordinaire.

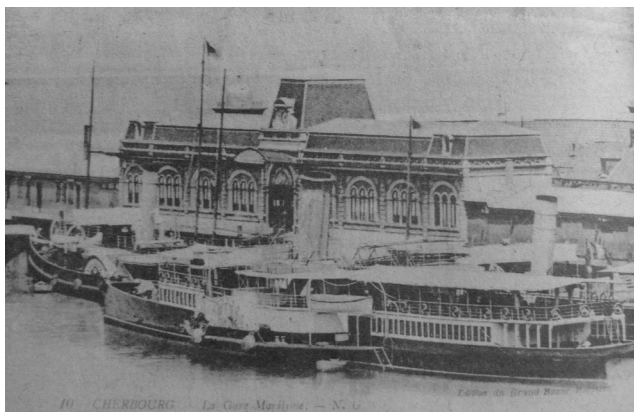


Venelle Kerrien

Évidemment, LA grande épopée moderne de Cherbourg, celle qui, avant ce maudit nucléaire, donna ses lettres de noblesse à notre cité reste sans conteste la fabuleuse aventure du port transatlantique et son emblématique gare maritime. Les souvenirs ne sont pas lointains et, sans habiter la région, j'en avais eu écho, un peu comme on feuillette un livre d'histoire contemporaine. Thomas tient parole, autant pour mon plaisir que pour le sien, et profite de cette saison riche en escales de ces nouveaux paquebots touristiques pour m'entretenir de ce qu'il considère comme l'identité de ce bourg cher à son cœur. Pour lui, Cherbourg a toujours été tournée vers la mer, ce que les édiles locaux récents ont trop souvent négligé.

Dès qu'un rayon de soleil éclaire l'horizon céruléen, il m'emmène sur la grande jetée où les fragrances iodées et l'écume des mascarets relatent les vicissitudes d'une époque dorée.

- La position géographique de Cherbourg était appréciée depuis fort longtemps. Bien avant la guerre de 1870, des paquebots y faisaient déjà escale en transbordant sans trop de difficultés des passagers embarquant ou débarquant du continent. A la fin de la guerre de 1870, des escales régulières s'installèrent via des petits transbordeurs qui assuraient le transfert des quais jusqu'aux navires. En 1904, un premier appontement fut installé et une première gare maritime en bois vit le jour. Puis, en 1910, on réalisa une deuxième gare maritime, en dur cette fois. En 1914, le port transatlantique fonctionnait à plein régime et, les escales se multipliant, il devenait alors de plus en plus nécessaire d'éviter les transbordements en créant un port en eau profonde et une gare transatlantique.



Le transbordement des passagers aboutissait au quai de l'Ancien Arsenal où s'élevaient les bâtiments de la gare maritime.

Mais la première guerre mondiale vint contrarier le projet qui ne fut repris qu'à partir de 1921. Un premier projet présenté par M. Hersent fut qualifié de « folies des Mielles », et c'est le second, porté par Camille Théodore Quoniam et émanant de l'architecte Levavasseur, qui vit le jour. L'objectif était de faire de Cherbourg « l'auberge de l'Europe », capable d'accueillir les bateaux les plus gros.

- Ce qui fut le cas en 1928 - le coupé-je, soucieux d'apporter ma contribution à un récit que

je connaissais partiellement - où *l'Asturias* et le *Berengaria* accostèrent, non ?

- Exact, approuve-t-il, avant d'ajouter un brin cynique, tandis que le « fou volant » de Lindbergh en franchissant l'Atlantique avait survolé notre cité quelques mois auparavant, ouvrant ainsi la voie à une ère nouvelle, celle du transport aérien... Mais ceci est une autre histoire...

- Suggérerais-tu que le projet était mort-né ?

- On peut le dire ! D'autant plus que la crise de 29 n'était pas loin...

- Il n'empêche qu'en 1929, la gare accueillit neuf-cent-quatre-vingt-cinq escales et trois-cent-mille passagers, si je ne m'abuse, ce qui est faramineux, faisant de la ville le premier port de migration en Europe devant Hambourg, Southampton et Liverpool !

- Certes, mais le héros d'un jour n'est pas forcément celui du lendemain, surtout si les paradigmes changent. Maintenant, excuse-moi, mais je vais devoir t'abreuver de quelques chiffres assommants qui vont néanmoins te donner une idée précise de l'étendue du programme. Le projet prévoyait de gagner 70 hectares sur la mer et de

creuser une darse en eau profonde entre deux quais de 620 mètres de long, tout en abritant l'ensemble par une digue de protection de 1200 mètres. Mais ça, tu le sais déjà et tu es même allé le constater in situ. La gare transatlantique, elle, mesurait 280 mètres de long sur 42 de large, comprenant 12 000 mètres carrés de bâtiments et un campanile de 70 mètres de haut orné de quatre horloges. Son hall pouvait accueillir 4 trains simultanément et elle devait coûter 200 millions de francs.



Le 30 juillet 1933, la ville en fête recevait le Président de la République, M. Albert Lebrun,

venant inaugurer le port en eau profonde et la gare transatlantique, commencée en 1928, dans laquelle un banquet de sept-cents personnes fut organisé. Plein de beau monde était là, mais - j'ai vérifié - personne du nom d'Adrien Codet... A partir de cet instant, les compagnies anglaises, allemandes, américaines, hollandaises vinrent faire escale dans notre port où le *Queen Mary* se présenta pour la première fois le 27 mai 1936, et, en 1937, les passagers découvrirent les neuf passerelles métalliques mobiles de débarquement.

- Sais-tu combien il y en eut cette année là ?

- Oui : Soixante-dix-neuf-mille-trois-cent-quarante passagers ! C'est-à-dire, en gros, trois fois moins que dans les années vingt... Je te dirai pourquoi plus tard en abordant le problème de l'émigration dont Cherbourg était trop dépendante. Pendant la deuxième guerre mondiale, les destructions furent considérables, et la gare maritime ne fut plus qu'un amas de pierres, les quais étant éventrés et le chenal d'accès au port étant encombré d'épaves. Les unités spéciales du génie de la marine américaine entreprirent l'immense tâche de la remise en service du port, et le trafic

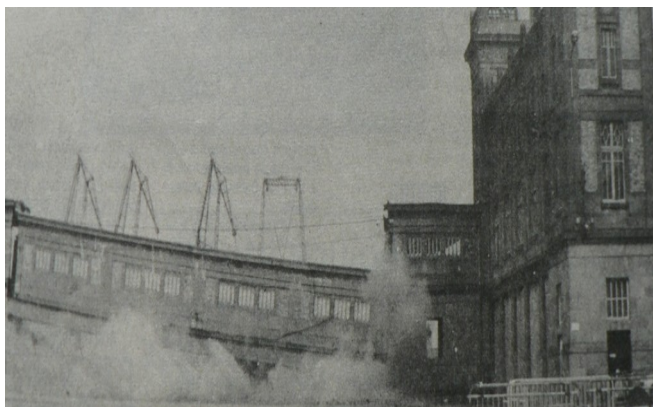
militaire fut considérable. « Cherbourg fut le centre mondial le plus important de l'armée alliée et transita plus de la moitié des marchandises transportées par l'armée des États-Unis à travers le monde », faisant de notre port le plus important de la planète avec un trafic double de celui de New-York. En 1945, après la restitution des installations par les Américains aux autorités françaises, il fallut songer à rétablir le port en eau profonde. Les travaux reprirent à partir de 1948 par la rénovation de la partie la moins sinistrée, la partie nord. La halle des trains, amputée d'un tiers de sa longueur, fut reconstruite à l'identique, le grand salon fut également réhabilité, mais l'aile sud ne fut pas refaite, tout comme le campanile qui assurait pourtant à la gare maritime sa majesté exceptionnelle. La galerie couverte fut reconstruite à grands frais, et la voie charretière reliant la halle à la gare maritime fut rétablie dans les nouvelles limites du bâtiment principal. C'est à l'entrée sud de cette voie qu'Antoine Pinay, président du Conseil, coupa le ruban de la nouvelle inauguration, le 22 mai 1952. La gare maritime retrouva alors un peu de sa splendeur d'antan avec une nouvelle clientèle faite

de nombreux passagers au rang desquels d'importantes célébrités, grâce au choix de la Cunard faisant de Cherbourg la troisième escale de son trajet Southampton–New-York. De 1952 à la fin des années soixante, le *Queen Mary* et le *Queen Elizabeth* accostèrent toutes les deux semaines au quai de France. Mais la vente du premier en 1967 et la retraite forcée du deuxième l'année suivante portèrent le coup de grâce à la gare transatlantique, par ailleurs concurrencée par l'aviation en pleine expansion. On était loin des belles années précédant la crise mondiale où le port connut jusqu'à huit escales de paquebots dans la même journée avec cinq autres sur rade, atteignant, comme tu l'as souligné, neuf-cent-quatre-vingt-cinq escales et trois-cent-mille passagers en transit sur l'année 1929 !

- Splendeur et décadence !...

- Tu ne crois pas si bien dire : le 10 avril 1979, la galerie couverte à l'extrémité nord du quai s'effondrait sous les charges d'explosifs, et, au mois de mars 1982, la galerie couverte au sud de la gare était transformée en tas de gravas pour répondre aux impératifs économiques de la Chambre de Com-

merce et d'Industrie dont les intérêts étaient plus portés sur l'aménagement d'une hypothétique aire de stockage pour conteneurs que sur la préservation des richesses patrimoniales ! Heureusement, l'inscription à l'inventaire des monuments historiques en 1989 scella définitivement le sauvetage de l'édifice, qui n'était plus constitué que des deux-tiers de la surface construite au début des années trente. Enfin, sa reconversion en Cité de la Mer, en 2002, lui redonna ses lettres de noblesse.



La galerie nord de la gare maritime s'effondre sous la charge des explosifs

LE PORT TRANSATLANTIQUE

Le bâtiment principal de la gare maritime retrouve à peine son identité avec la pose récente de ses verreries, redonnant à l'édifice la noblesse qu'elle ne pouvait incarner avec ses bâches blanches provisoires. L'intérieur est maintenant constitué pour partie de l'immense hall d'entrée de la Cité de la Mer, qui expose une collection unique d'engins sous-marins internationaux - tel le bathyscaphe *Archimède* et les sous-marins industriels *Total Sub* et *Globule* de la Comex - ou encore l'unique mémoire outre Atlantique de la guerre de Sécession avec le canon de l'épave du *CSS Alabama*. L'autre partie offre six-mille mètres carrés de polyvalence permettant d'accueillir de multiples événements.

Il n'est pas difficile d'imaginer ce que furent ces années d'effervescence migratoire au pied de l'escalier d'où descendaient autrefois les passagers pour prendre leur train, et d'où Thomas, imperturbable, enchaîne son récit avec le rêve américain.

- Dès 1920, Cherbourg fut choisie comme port d'escale vers l'Amérique par les plus grandes compagnies : la *Cunard*, la *White*, la *Canadian Pacific*, la *Red Star*, la *Hamburg Amerika*, et autres où des paquebots gigantesques comme le *Berengaria* ou l'*Olympic* faisaient l'aller et le retour Cherbourg–New-York tout au long de l'année. Les émigrants venaient de toute l'Europe, originaires pour la plupart de Pologne, Hongrie, Russie, Grèce, Turquie, Italie (jusqu'en 1912), et se rendaient, pour les deux tiers, à New-York ; les autres se dirigeant vers l'Amérique latine ou le Canada. A partir de 1922, Cherbourg vit passer de plus en plus d'émigrants qui s'établirent en moyenne à quarante-six-mille par an. Selon la compagnie qui les transportait, ils étaient logés à l'hôtel Atlantique ou à l'hôtel New-York. L'hôtel Atlantique est cet étonnant ensemble de bâtiments en fer et en ciment armé à deux étages,

construit dans le quartier du Val-de-Saire, en bordure du boulevard maritime.



Comme pour la gare maritime, c'est l'architecte Levavasseur qui fut l'artisan de ce plus grand hôtel d'Europe pouvant accueillir deux-mille-cinq-cents voyageurs simultanément, et dont les installations sanitaires, très perfectionnées, avaient été installées pour les visites médicales. Ni palace, ni hospice, l'hôtel Atlantique était un hôtel hors du commun dont un médecin, chef du service sanitaire américain, disait après l'avoir visité « que les émigrants gardent tous le meilleur souvenir de leur passage à Cherbourg car nulle part ils ne sont mieux

traités ». L'hôtel New-York, lui, avait été bâti par le *Royal Mail* dans le quartier du Roule, à proximité de la voie ferrée, et fut détruit par les Allemands durant la guerre. Moins bien équipé que l'hôtel Atlantique, il accueillit surtout les gens en partance pour l'Amérique latine. Ces deux hôtels, servant à faire patienter les passagers avant leur grand départ, participaient activement à l'animation colorée de la ville à la grande satisfaction des commerçants sur lesquels s'abattait une véritable manne si on songe qu'en octobre 1922 trois mille émigrants dépensaient chaque jour quarante-cinq-mille francs en achats les plus divers. Un défilé des plus étranges et des plus pittoresques envahissait les rues où les émigrants, avec leurs tenues bariolées si caractéristiques suivant leur origine, transformaient Cherbourg en une cavalcade folklorique permanente. Toute une vie s'organisait autour de l'émigration. On comptait vingt-deux consulats étrangers et des interprètes en nombre tout autant que des faussaires en papiers et des aventuriers exploitant la crédulité des pauvres gens.

- Et comment étaient-ils perçus par la population locale ?

- D'une façon générale, les émigrants, suscitant peur et crainte dans un premier temps, étaient bien accueillis et la solidarité prit rapidement le pas sur la méfiance. Suite à certaines mesures de restriction prises par les autorités américaines, certains émigrants ne pouvant réaliser leur rêve restèrent à Cherbourg grâce à une intervention du maire de la ville leur permettant de séjourner plus longtemps que les décrets ne le permettaient. Hé bien, devant la détresse et le désespoir de ces malheureux sans ressources, de nombreux cherbourgeois s'émurent et certains créèrent en novembre 1923 un comité d'aide et de secours aux émigrants dont un guide fut imprimé et tiré à cinquante-mille exemplaires.

- Cherbourg serait-elle alors devenue, comme Vauban l'avait souhaité, « l'auberge de la Manche » ?

- Sans aucun doute. Des projets grandioses furent mis en chantier dont celui de la nouvelle gare maritime. A partir de 1926, Cherbourg était devenue le premier port français pour le trafic passagers, aussi bien émigrants que touristes ; certains jours, il

partait plus de paquebots pour New-York que de trains réguliers pour Paris !

- Ce qui paraît aussi invraisemblable que ce qui va suivre...

- Oui, le déclin fut, hélas, brutal à partir de 1929. A cela deux raisons : d'une part, les USA multiplièrent les mesures restrictives et les quotas limitatifs à l'entrée d'étrangers⁹, puis la crise économique de 1929 ruina l'économie américaine provoquant une énorme vague de chômage stoppant le flot d'émigrants. En 1927, deux-cent-dix-mille personnes s'étaient embarquées à Cherbourg, tandis qu'en 1934 elles n'étaient plus que trente-huit-mille !

- Ah, d'accord, l'année suivant l'inauguration de la gare maritime...

- Tout juste. En fait, l'inauguration de la nouvelle gare maritime, en 1933, fit de Cherbourg un port d'embarquement pour touristes - marquant la fin de sa riche époque de port d'émigration !

9 - *En 1921, le Sénat américain permettait l'entrée de 103.091 slaves, tandis qu'en 1924 il n'en admettait plus que 12.914 !*

LE CENTE AÉRONAUTIQUE
CHANTEREYNE

L'été n'est plus très loin si j'en juge au nombre de touristes sillonnant la ville. La *place de Gaulle* est en pleine animation à l'initiative des terrasses de café qui n'offrent pas toujours l'opportunité d'y participer... Heureusement, il reste les bancs entourant la fontaine qui permettent tout autant de goûter à cette indicible atmosphère de bien-être et de liberté. C'est grâce à Louis Auguste Mouchel que ce merveilleux monument existe car cet ancien conseiller municipal légua, en 1893, vingt-cinq-mille francs à la ville de Cherbourg pour édifier une fontaine monumentale qu'il définissait comme « une grande vasque octogonale, un groupe statuaire de quatre figures représentant les saisons

portées sur un socle en granit et entourant un fût avec chapiteau recevant une deuxième vasque de forme circulaire et de plus petite dimension ». Un couronnement et des dauphins complétant sa décoration. Mais la mise en chantier du projet rompit l'harmonie des lignes décrites par son auteur quand vint l'heure de choisir le maître d'œuvre de l'ouvrage... Le maire chargeant Armand Le Véel (créateur de la statue de Napoléon) d'établir une maquette, alors que Louis-Auguste Mouchel citait Louis-Eugène Gutelle dans son testament. Finalement, « le conseil ne peut faire autrement que de tenir compte de la volonté expresse du donateur et de se conformer en tous points à ses instructions », écrivait le journal *Le Phare*, après cette regrettable cacophonie.

Depuis sa restauration et le redéploiement total de la place en 2014, la proximité avec le théâtre à l'italienne suggère à l'ensemble une délicieuse évocation transalpine. Dos aux chuintements rafraîchissants et le visage ankylosé par ma drogue favorite - celle de Phébus... - je ferme les yeux et me laisse aller à mes délirantes considérations, qui tournent à l'obsession, paraît-il, si j'en crois les dires

de certains. Curieux regards que ceux qui ne voient en moi qu'un horsain déboussolé, entiché du fantôme de ses racines. Il faut n'avoir rien compris à ma démarche en ne saisissant pas le degré hautement formateur de la culture patrimoniale. Mon homonyme révèle tout le jeu d'une quête - voire d'une enquête - à tout le moins révélatrice...

Les jours sont tellement longs que je ne rentre pas chez moi quand la ville se vide de ses passants à l'heure du berger. Je préfère profiter de ces instants qui ne semblent appartenir qu'à moi-même, ces moments volés à un décalage horaire générant une façon de vivre autrement. La place se vide peu à peu, tandis que le soleil l'inonde de ses rayons bas. J'ai l'impression de vivre au ralenti dans un univers en suspension.

Un, deux, trois, mes pieds touchent le sol ; je regarde ma montre qui m'indique vingt-et-une heures. Trop tôt pour rentrer, le meilleur est à venir ! La *rue Maréchal Foch* n'est plus qu'un long sanglot de lumière donnant un relief étonnant au bassin du commerce qui, par contraste, baigne dans une clarté sans pareille. Le *quai de Caligny* le prolonge dans l'ombre jusqu'à l'ancienne *place des*

Sarrasins où se dresse devant la mer un monument constitué d'une tête de bronze reposant sur un socle de granit. Sur la face sud, les noms des batailles de Wagram, Krasnoe, Anvers et Versailles rendent hommage à un brillant colonel d'état-major de la Grande Armée, né au château de Bretteville-en-Saire, et descendant d'une vieille famille noble du Val-de-Saire, qui deviendra député de Cherbourg. Il s'agit du comte Armand de Bricqueville, auquel la *place des Sarrasins* céda son nom en 1850. Au-delà du quai s'étend cette merveilleuse *place Napoléon* aux arborescences multiples et variées qui lui donnent un air exotique, et dont mon regard fasciné ne peut se lasser. Toute la vie du Cherbourg maritime est ici concentrée, face à la rade d'où partent et arrivent toutes sortes de bateaux, devant l'importante école de voile et son yacht-club renommé, à quelques encablures d'un des plus grands ports de plaisance français dont l'accueil régulier des plus performants voiliers transforme le plan d'eau en un tableau chamarré, à portée de main de l'ancienne vigie de l'Onglet et de cet espace Chantereyne, forcément chevillés à la mémoire de nos aînés. Songez donc qu'au début du

siècle dernier, ils furent les témoins privilégiés d'un spectacle dont on ne parvient même pas à imaginer aujourd'hui le ballet. Un spectacle devenu familier captivait autochtones et horsains qui se pressaient place Napoléon ou sur la petite jetée pour admirer la mise à l'eau d'hydravions laissant de longues traînées blanches et bouillantes en rade avant de s'arracher du plan d'eau cherbourgeois !

Le 1^{er} mars 1917 avait été créé le centre aéronautique maritime de Cherbourg qui comportait deux hangars et un atelier de voilure édifiés pour partie sur l'ancien cimetière des protestants de Chantereyne. Cette base était censée abriter et pourvoir au ravitaillement et à l'entretien des hydravions chargés de faire la chasse aux sous-marins allemands au large des côtes du Cotentin tout en assurant la protection des convois entre la côte sud anglaise, les ports du Havre et de Cherbourg. Après l'armistice, le centre de Cherbourg subsista (ainsi que celui de St Raphaël-Fréjus) afin de servir de centre d'entraînement des équipages et d'expérimentation des nouveaux appareils. La section d'hydravions de patrouille et la demi-section d'hydravions de haute mer comptaient en 1922 huit pilo-

tes, vingt officiers-mariniers et quartiers-maîtres navigants, trente-deux arrimeurs et trente-quatre mécaniciens d'aéronautique, ainsi qu'une centaine de techniciens et ouvriers.



Un an plus tard, le centre fut agrandi. Le Bastion XI, une ancienne fortification à la Vauban, fut rasé pour faire place à de nouveaux hangars et des voies ferrées menant aux slips de mise à l'eau desservis par des grues. Un colombier fut même érigé afin de permettre aux pilotes en mission aérienne d'emmener avec eux un volatile capable de transmettre des messages plus audibles que les liaisons radio de l'époque...

En 1925, dans le but d'assurer la protection du centre d'hydravions de Chantereyne, la Marine entreprit d'importants travaux pour ériger une base sur le polygone de Querqueville où elle édifia deux pistes capables d'accueillir des avions et, en 1926, la base cherbourgeoise prit le nom d'« Aviation Cherbourg-Chantereyne » avec un effectif de vingt-cinq officiers, quatre-vingt-cinq officiers-mariniers, quatre-cent-cinquante quartiers-mâtres et marins ! Elle comportait trois escadrilles : la première de haute-mer, dite d'éclairage, la deuxième d'observation, et la troisième de bombardiers moyens - ces deux dernières utilisant des « Latham ».

Choisie pour expérimenter de nouveaux appareils, la base de Cherbourg reçut un « Latham » monstre de trente-deux mètres d'envergure, et, sept ans plus tard, accueillit une nouvelle version du constructeur dont l'utilisation de l'aluminium à la place du bois constituait une innovation d'importance. L'extension du centre se poursuivit jusqu'en 1932 où un hangar double, réservé aux hydravions « Schreck-F.B.A » de l'escadrille d'entraînement, et deux autres hangars abritant « Cams » et « Goliath » furent érigés. Tout allait pour le mieux avec

le spectacle captivant du ballet perpétuel de ces oiseaux mouches et de leurs curieuses mises à l'eau, attachés par un fil à la grue du « Béton ».



Mais, en 1834, un hydravion « Cams » cherchant à amerrir, suite à des ennuis de moteur, toucha le cordon lunaire à Vrasville et prit feu faisant cinq morts. Puis, en juin 1936, deux hydravions « Cams 37 » de la section d'entraînement, au-dessus de Sainte-Anne à Hainneville, s'écrasèrent près des pétroles de Brécourt, faisant cinq morts également. La *base aéronautique navale de Chantereyne*, désormais ainsi dénommée, connut alors une année noire en 1938. En effet, le 16

juillet, un « Bréguet 370 », avec quatorze personnes à son bord, heurtait à l'amerrissage un rocher près de la passe de Collignon sous les yeux médusés d'une centaine de personnes amassées sur la plage. Bilan : deux morts. Une semaine plus tard, un biplan de bombardement à flotteurs rebondissait sur l'eau et capotait en rade lors de son amerrissage, faisant deux blessés graves et provoquant la mort de quatre personnes.

Durant la « drôle de guerre », une partie des escadrilles cherbourgeoises fut transférée vers les bases annexes de Boulogne, Calais, et Dunkerque. L'activité principale des avions et hydravions des Forces maritimes du Nord fut axée sur la protection des convois assurant l'acheminement du corps expéditionnaire britannique, ainsi que la détection éventuelle de sous-marins allemands au large du Cotentin, des îles anglo-normandes et en baie de Seine. Les pertes furent sévères parmi les équipages et, le 5 juin 1940 après la chute de Dunkerque, ce qui restait des Forces maritimes se regroupa à Cherbourg, Querqueville et Gonneville-Maupertus, où les équipages épuisés, avec du matériel qui aurait eu besoin d'être révisé, continuèrent de se

battre. Le 18 juin, en début d'après-midi, les derniers appareils quittèrent la base de Querqueville peu avant l'arrivée des Allemands à Octeville.

Commença alors la longue période d'occupation...

LA PLACE DES CAVELIERS

L'illusion est presque parfaite en cette heure magique où, entre chien et loup, la mémoire (ou cette étonnante appropriation du passé) vient perturber la scène nébuleuse du présent occulté. Pour un peu, j'entendrais le bruit des moteurs de ces fantomatiques hydravions surgissant du grand large... Il existe des jours, ou des soirs comme ça, où la talismanique combinaison du temps et de l'espace avec les conditions d'une météo exceptionnelle propulsent l'esprit humain au-delà de ses raisonnables perceptions. Délicieux interstice auquel je dédie la trajectoire de ma nouvelle destinée...

J'aborde le chemin du retour par la *rue de l'Onglet* qui débouche sur le monument du chantier. C'est le nom communément adopté par les Cher-

bourgeois pour désigner le monument des soldats et marins morts aux colonies, que le conseil général de la Manche souhaita ériger en 1893 et que la mairie réalisa deux ans plus tard. Pyramide de granit rose d'une hauteur de six mètres avec des décors en bronze reposant sur un socle de quatre mètres et demi de base, elle est la mémoire de ce que Cherbourg fut pendant de nombreuses années : le siège de plusieurs régiments d'infanterie et d'artillerie coloniales participant régulièrement aux expéditions menées outre-mer pour asseoir l'autorité française sur son empire colonial. Néanmoins, l'exégèse de l'historique monument ne permet pas d'en saisir l'appellation, dont le terme de « chantier » interpelle à juste titre. En fait, il faut remonter au XVIII^e siècle pour découvrir que cet endroit était le chantier de fabrication des cônes de Cessart utilisés pour l'édification de la digue du large...

Puis, j'aborde la *rue Emmanuel Liais* ; du nom de notre grand astronome explorateur botaniste et homme politique local, qui fit don de son parc avec sa bibliothèque et ses collections rares de plantes exotiques à la ville de Cherbourg - dont il fut maire, sans même en être le candidat, avant de

devenir conseiller général. Au milieu de celle-ci, se trouve l'intersection avec la *rue de l'Ancien-Hôtel-Dieu* - tellement ancien qu'il fut fondé en 435 - et la *rue Christine*. S'agit-il de Christine de France, fille de Henri IV, morte en 1663 ? Ou s'agit-il plutôt de Christine de Suède ? Cette reine aux allures de garçon manqué et au caractère bien trempé qui reçut à sa cour deux Bas-Normands - dont le célèbre Huet, futur évêque d'Avranches - et qui, tandis qu'elle naviguait au large de nos côtes, aurait été interceptée et malmenée par un de ces audacieux corsaires de la Hague : le sieur Jaillot, seigneur de Beaumont ! Toujours est-il que le croisement de ces deux rues se nomme *place des Cavaliers*, vieux carrefour cherbourgeois du XVIIIe siècle. Cette charmante place qui avait été dessinée avec un souci certain de l'esthétique - que ce soit sa forme ronde, la forme concave des façades et des toitures, la forme convexe des trottoirs ou encore la présence d'œils-de-bœuf et d'épis de faîtage sur certaines vieilles maisons - n'a plus cours aujourd'hui avec la suppression du vieil immeuble de l'épicerie Chau-lieu, cet établissement en forme de trapèze qui s'ouvrait sur les *rues Christine, Emmanuel Liais* et de

la Duché, et dont la façade joliment ronde bouclait la circonférence de la place.



Avant la Révolution, la *rue Emmanuel Liais* était appelée *rue de l'Abbaye* et s'arrêtait au niveau de la *rue Christine*, c'est à dire qu'elle ne se prolongeait pas jusqu'à la *place de la Demi-lune* - aujourd'hui appelée *place Henri-Gréville*. Le carrefour d'alors était constitué du *chemin de la Polle* (*rue de l'Ancien-Hôtel-Dieu*), de la *rue de l'Abbaye* (*rue Emmanuel Liais*), de la *rue Christine* et de la *ruelle des Bastions*. Un ruisseau s'écoulait autrefois le long de la *rue de la Polle* (où existait une autre fontaine, la fontaine Égrin dont la source provenait

de la Croix Bonamy à Octeville) et de la *rue de l'Ancien-Hôtel-Dieu*, qui rejoignait *rue Christine* un autre cours d'eau venant de la *rue Emmanuel Liais*. La fontaine des Caveliers était située au coin de la rue Christine et de l'ex-*rue de l'Abbaye*. Mais, mal située et coûteuse, elle fut détruite en 1788 où il fut décidé d'en reconstruire une autre à l'emplacement actuel. Le mystère du nom Caveliers reste entier. Certains disent qu'il proviendrait d'un nom de famille, mais on peut aussi penser qu'il pourrait provenir - si l'on s'en tient à la définition du dictionnaire étymologique d'Albert Dauzat - de la présence antérieure de cabaretiers dans le quartier. Il est en effet probable qu'autrefois ce carrefour, à l'orée de la campagne, ait compté de nombreux cabarets dont trois existaient encore au début du XXe siècle : deux à l'entrée de la *ruelle des Bastions* et un, plus calme du style café-restaurant, sur la place (à côté de l'ancien bureau de tabac à l'angle de la *rue de l'Ancien-Hôtel-Dieu*). Mais il y avait aussi deux ou trois entrepôts, comme l'épicerie Chaulieu¹⁰ et l'entrepôt Renaudin - qui occupait, lui, une surface

10 - Située à la place du petit square qui subsista jusqu'en 1958, et qui avait sa réserve impasse Bertrand

importante entre la *rue de l'Ancien-Hôtel-Dieu* et la *rue de la Duché*, et dans lequel on pénétrait par un large porche côté *rue de l'Ancien-Hôtel-Dieu*. Ce qui pourrait alors expliquer la présence de la fontaine, créée pour le lavage des barriques de ces négociants en vins.

La nuit commence à tomber sur la ville étoilée. La fraîcheur, qui commence à envahir subrepticement mon corps enivré de ce parcours prophylactique, et mon estomac, qui commence à souffrir de cette prolongation improvisée, me font tracer la ligne la plus droite pour rentrer - me privant de mes venelles et boëls préférés.

LES GLOIRES LOCALES

Le week-end du 6 juin est celui réservé aux festivités anniversaires du débarquement. Thomas et son ami Tony m'emmènent à Sainte-Mère-Église où, en longeant les marais par le chemin des écoliers, je peine à croire que ces vastes pâturages soient cette même étendue qui, quelques mois plus tôt, s'effaçait en totalité sous la blancheur d'un hypothétique raz-de-marée en parfaite adéquation avec la singularité des lieux. C'est une journée de folie dans le cadre rétro des années quarante qu'un étonnant cosmopolitisme et une convivialité hors du commun convertissent en une rencontre d'un genre totalement inédit. Le soir, sur la place du village dont le curieux clocher héberge un inattendu parachutiste, s'alignent sans fin des tables où se

côtoient toutes les nationalités partageant nourriture et conversations. On y parle anglais, allemand, italien, espagnol, polonais, portugais, et même parfois français... Ce qui est mon cas lorsque j'explique à Tony - que je ne connais pas, et que Thomas m'a présenté comme étant un ancien militaire - les méandres de mes recherches en cours. Je remarque alors son regard s'éclairer, mais je poursuis mon récit jusqu'au bout car il ne m'interrompt pas. J'apprends par la suite, avec une satisfaction non feinte, qu'il semble connaître ce nom qui m'échappe depuis des mois, et qui pourtant est le mien...

Adrien Codet serait un sous-lieutenant de l'armée française s'étant fait remarquer durant la deuxième guerre mondiale au cours de manœuvres, dont Tony ne sait rien, mais qui lui auraient permis d'obtenir une médaille militaire et d'inscrire son nom à la postérité.

Ça tombe bien ! La libération de Cherbourg – ou plutôt son anniversaire - c'est dans vingt jours. je vais enfin pouvoir répondre à cette question qui me fascine depuis des mois : « Quel souvenir

gardera Cherbourg du passage d'Adrien Codet dans sa ville ? ».

Mais vingt jours c'est drôlement long quand on est dans l'attente de quelque chose d'important. Ça me rappelle mes jeunes années où l'approche de Noël était une douleur nichée dans l'antichambre du bonheur. J'attends donc avec impatience et volupté la date du 26 juin, 14h30 pour être précis ; car c'est l'heure à laquelle un guide-conférencier me délivrera sans doute les arcanes d'une probable bravoure.

En attendant, j'en profite pour creuser mes connaissances sur les rues de Cherbourg en identifiant celles spécifiquement dédiées à des personnalités locales qui se sont distinguées dans les Lettres, les Arts, les Sciences, ou l'Armée. C'est le cas de Michel Legoupil - poète-barbier du Roule -, du chansonnier patoisant Alfred Rossel et de son interprète Charles Gohel, de Jean Marais - acteur -, de Thomas Henry - artiste peintre et commissaire des Musées Royaux qui fit don de cent-soixante-trois tableaux à la ville -, de Jacques Rouxel - dessinateur créateur de la série télévisée *Les Shadoks* -, de Jean-Baptiste Biard - créateur de *la*

Presse de la Manche -, d'Alexandre Piedagnel – journaliste écrivain -, d'Hippolyte de Tocqueville – historien local -, de Victor Grignard – prix Nobel de chimie -, de Félix Amiot – industriel fondateur des CMN -, de résistants - comme Charles Blondeau, Raymond Raux, Paul Talluau et Jacques Lesdos -, des Amiraux d'Aboville et Lecannellier, pour ne citer qu'eux. La ville a même étendu sa sollicitude à quelques proches voisins tels Marie Ravenel – la meunière poétesse de Fermanville -, Jean-François Millet – qu'on ne présente plus -, le peintre réveillais Guillaume Fouace, l'explorateur hainnevillais Jean Nicollet, les écrivains saint-sauveurais Jules Barbey d'Aurevilly et vastevillais Jean Fleury. Cherbourg, ayant aussi voulu conserver le souvenir des visites de souverains ou chefs d'État français et étrangers, n'a pas hésité à baptiser de leurs noms quelques unes de ses voies. Ainsi la *rue Louis XVI* et la *rue François 1^{er}* - dont nous avons déjà parlé -, la *rue Louis-Philippe*, la *rue Dom Pedro* – empereur du Brésil chassé de ses états qui aimait se promener seul dans nos rues -, sans oublier le tzar Nicolas II de Russie - qui vint à Cherbourg en octobre 1896, accueilli par le président de la République Félix

Faure, et dont une rue porta son nom dans le quartier de la *rue de la Bretonnière*, aujourd'hui absorbée par l'usine des CMN.

Dans le concert de ces rues dédiées à nos ancêtres cotentinois, que je parcours tout en les citant, je ne peux éviter un détour par le parc Emmanuel Liais - l'éclectique astronome, explorateur, botaniste et homme politique faisant évidemment lui aussi partie de nos gloires locales. Merveilleux jardin aux azalées et aux rhododendrons flamboyants doté d'un bassin aux nymphéas variés, de serres tropicales humides à la flore généreuse, et d'une serre tropicale sèche abritant des végétaux provenant des déserts. Ce havre de paix - qui accueille également le muséum d'histoire naturelle, d'archéologie et d'ethnographie - abrite plus étonnamment la bibliothèque de la Société des sciences naturelles et mathématiques de Cherbourg, où des dizaines de milliers de livres et de revues scientifiques s'accumulent sur plusieurs niveaux. Le botaniste Auguste Le Jolis et le physicien Théodose du Moncel s'étaient joints à leur ami savant pour fonder en 1852 cet établissement, rapidement devenu d'utilité publique, afin de faire

partager leur savoir et leur amour de la science. Le 14 juillet 1903, jour de la Fête Nationale, trois-cents invités pénétrant dans le parc s'étaient dirigés vers la pelouse proche de la tour de l'observatoire afin d'assister à l'inauguration d'une statue en bronze représentant un homme debout, dont l'une de ses mains était appuyée sur un globe terrestre. « Cette œuvre rappellera aux générations futures les traits du savant astronome qui, pendant onze ans, présida aux destinées de notre cité », avait alors dit l'ancien premier adjoint de l'édile statufié, devenu maire à son tour. Cette statue en bronze - qui n'existe plus aujourd'hui, victime de la fonderie sous l'occupation allemande - revit grâce à un buste en marbre représentant Emmanuel Liais, né à Cherbourg le 15 février 1826, astronome à l'observatoire de Paris puis au Brésil pendant vingt-cinq ans.

LA LIBÉRATION DE CHERBOURG

Une grande discrétion règne sur la ville en ce jour anniversaire de libération. Étonnant contraste avec l'animation gigantesque et bon enfant constatée à Sainte-Mère-Église, Sainte-Marie-du-Mont, Utah-Beach et Carentan quelques jours plus tôt. Mais une file d'attente devant l'office de tourisme m'indique que la visite est populaire.

Le conférencier nous emmène vers le port, et commence alors son vivant exposé, structuré comme un véritable journal de bord :

- Depuis le 6 juin, la ville semble morte. La deuxième évacuation de la population - de mars à mai - s'est déroulée dans le calme et seulement dix-mille habitants peuplent encore l'agglomération. La résistance commence à se faire entendre et une

sourde agitation règne dans la campagne où les sabotages se multiplient. Les Allemands restent très confiants car Cherbourg paraît imprenable avec sa montagne du Roule percée seulement de deux vallées, celles du Trottebec et de la Divette. Côté mer, un dispositif impressionnant de défense s’aligne d’ouest en est, de la batterie du Castel-Vendon jusqu’à celle du cap Lévi, en passant par les deux forts de Nacqueville, celui du Roule ou encore ceux de Bretteville. La rade, quant à elle, est protégée par les forts de Querqueville, de Chavagnac et de l’île Pelée, ainsi que par différentes batteries. Mais les troupes américaines emmenées par le général Lawton Collins, qui continuent d’avancer vers la pointe de la Hague, ont décidé d’attaquer Cherbourg. Depuis le 11 juin au matin, les bombardements à faible altitude ne cessent sur les points stratégiques de l’agglomération. Les Allemands mettent à exécution le plan de destruction des installations portuaires, et de violentes explosions éclatent à la gare maritime, à l’arsenal et aux terrains d’aviation de Querqueville et de Maupertus.



La gare maritime (photo dday-overlord)

Le 13 juin, à la demande des maires et du sous-préfet, les habitants se dispersent sur les routes à l'exclusion de ceux qui ont un rôle social à tenir (médecins, pharmaciens, commerçants en denrées de première nécessité). Le 16, les bombardements s'amplifient, les ordres d'évacuation deviennent plus précis, les quais sont presque entièrement détruits et l'arsenal n'est déjà plus qu'une carcasse calcinée. Le 18, les marins-pompiers sont sur les lieux et luttent encore contre le feu. Le 20 juin, l'aviation alliée se déchaîne et les Allemands font sauter les appontements de l'avant-port, coulant un cargo et deux navires à l'entrée du

port. Le lendemain, l'attaque vient de la mer où Américains et Britanniques pilonnent les batteries allemandes pendant que le général Collins et la première armée américaine se mettent en mouvement. Le 22, c'est la débandade du côté Allemand, plusieurs immeubles sont la proie des flammes, l'électricité est coupée et le manque d'eau se fait ressentir. Dans la nuit du 23 juin, une formidable explosion secoue la ville quand la tour de l'horloge de la gare maritime, bourrée de trente tonnes d'explosifs, éclate dans un affreux chaos. L'heure de la libération approche, l'étau se resserre ; à l'est, la 4^e DI pénètre dans l'agglomération ; à l'ouest, la 9^e est à l'entrée d'Equerdreville ; au sud, la 79^e occupe les Rouges-Terres ; le 315^e RI s'apprête à gagner Octeville. Le 24 juin, c'est la veillée d'armes où l'assaut final est décidé pour le lendemain. Les troupes américaines, avec le précieux concours de la résistance locale, pénètrent avec force à l'est et à l'ouest de la ville. Dès l'aube, l'avance s'accroît. A midi, les alliés atteignent l'église des Mielles et trois heures durant c'est un déchaînement ininterrompu de tirs ciblés provenant de l'escadre placée non loin des forts, dissimulée par un épais rideau de fumée.

La riposte allemande se fait de moins en moins violente et, tour à tour, les forts, touchés, s'éteignent. En ville, quatre tanks et cent hommes sont parvenus au mur antichars de la *rue Etienne-Dolet*, et un combat de rues se prépare. Puis, un immense brasier s'ensuit dans la nuit avec notamment la prise de l'un des points névralgiques de la défense de Cherbourg : le fort du Roule. Le 26 juin, les divisions américaines font leur entrée dans la ville. Rue du Val-de-Saire, les soldats US avancent de chaque côté en file indienne, et les seuls nids de résistance situés sur le terre-plein des Mielles sont rapidement investis. On dénombrera trente-huit-mille prisonniers allemands à l'issue des combats. Toute la journée les dernières défenses tombent une à une et le soir, sur la place de la République couverte de monde, les drapeaux allemands flottant au-dessus de l'hôtel de ville sont descendus et remplacés par les trois couleurs dans un silence impressionnant, avant qu'une clameur immense ne salue la liberté retrouvée. Cherbourg est libérée. A l'exception de l'arsenal, qui tombe le lendemain et où dès 6 heures du matin, et pour la première fois

depuis de longues années, les cloches de l'église du Vœu sonnent à toute volée.



Le 27 juin, à 16 heures, le général Collins arrive à l'hôtel de ville debout sur un char de combat

Nous sommes le 27 juin, et un bastion de résistance subsiste néanmoins : le fort de l'ouest, investi dans la nuit par un commandant allemand ayant pu quitter l'arsenal. Il subit alors les violentes attaques incessantes de l'aviation et des cinq batteries d'artillerie. Pour en finir enfin, le général

Collins décide d'envoyer des négociateurs à l'officier reclus ; et le 29 juin au matin, à bord du « Petit Pierre », la barque du pêcheur cherbourgeois Maurice Sergent ramène les prisonniers du fort, dont la reddition marque la fin d'un douloureux épisode local et offre la clef de la Victoire au monde libre.

Le conférencier se tait alors, et jette un regard circulaire autour de lui.

- Avez-vous des questions ?

Aussitôt, je lève la main.

- Des noms en particulier sont ils attachés à la libération de Cherbourg ?

- Le général Lawton Collins, évidemment. Les FFI, courageux et efficaces, qui sont entrés en action avec leurs actes de sabotages. Je peux encore vous citer le colonel Beck, qui ordonna la deuxième évacuation de la ville de mars à mai 1944, ou encore M. Caubrière qui, lui, fut chef de secteur de la défense passive et qui sera placé à la tête de la municipalité provisoire.

- Vous ne savez pas quel rôle aurait pu jouer un certain Adrien Codet ?

- Adrien Codet, dites-vous... Et ce serait un résistant ?

- Non, non, pas du tout, apparemment un sous-lieutenant de l'armée française.

Le conférencier réfléchit un instant tout en faisant la moue.

- Désolé. Jamais je n'ai entendu prononcer ce nom.

Je ne suis pas de nature pessimiste, mais je ressens comme une lassitude apparentée à une forme de découragement après ce jour commémoratif de la libération de Cherbourg. Le fantôme d'Adrien Codet me poursuit sans relâche tandis que vient de tomber le rideau sur son spectre le plus probable. Sans doute y ai-je trop cru ! Ce qui me chiffonne néanmoins est que mes illusions ne se sont pas faites ex nihilo... Tony n'a quand même pas inventé une identité à mon homonyme uniquement pour engager la conversation avec moi...

C'est ce que j'explique à Thomas, qui me promet de relancer son ami sur le sujet et me rappelle que l'investigation est vaste.

- As-tu exploré le chantier du tramway, par exemple ?

- C'est fait !, dis-je, sur le ton amer de celui qui s'attendait à être déçu.

- Les hydravions ?

L'expression de mon visage l'invite à quitter son inventaire à la Prévert.

- Tu pourrais peut-être faire une recherche à *La Presse de la Manche*, mais je ne vois pas comment tu vas pouvoir retrouver un article dont tu ne connais pas la date et dont tu n'es même pas sûr qu'il soit issu de leur rotative !...

Je garde le silence ; mauvais présage pour mon ami qui connaît bien mon mode de fonctionnement.

- Ben, j'sais pas, moi, s'énerve-t-il un peu. Tout ce qui concerne le port, on l'a vu ensemble ; que ce soit le port militaire, le bassin du commerce, les forts de la digue, la gare maritime, l'épopée transatlantique...

Il réfléchit un instant.

- Le chantier du nucléaire, c'est trop récent si j'ai bien compris... As-tu regardé du côté de l'arsenal ?

A mon étonnement, il comprend que j'ai négligé une piste.

- Non, tu ne l'a pas fait, hein ? Erreur, dit-il, satisfait d'avoir découvert la faille, et peut-être aussi de se débarrasser d'une injuste culpabilité. Tu as quasiment un siècle et demi de construction à découvrir ; tu verras, c'est passionnant... Je peux même te présenter à un ami journaliste, spécialiste de la construction sous-marine...

Il n'en faut pas plus pour relancer ma curiosité, un moment détournée.

Thomas, qui n'a pas perdu de temps, m'appelle dans la semaine pour m'inviter à faire la connaissance de son ami journaliste.

Grégory est un homme d'une quarantaine d'années, grand, barbu, au regard perçant. Très sympa, et dont la communication dénote une envie naturelle de faire partager ses connaissances.

- Tu sais, me dit-il, l'arsenal fut l'élément dominant de la classe ouvrière cherbourgeoise au XXe siècle. Les quatre-mille personnes qui y travaillaient composaient une cité dans la cité avec sa vie propre.

- Les fameux « cocus de l'arsenal », comme on les appelait, renchérit Thomas.

- Oui, s'en amuse Grégory. Et je ne pourrais te donner une explication sérieuse sur son origine,

sinon que beaucoup de gens jalouaient ceux qui avaient eu la chance d'y figer leur carrière.

Une petite brise rafraîchit soudain la terrasse où nous dégustons notre deuxième bière pression. Il est 18h30, et le soleil descend lentement sur la façade du café à l'angle de la *rue Paul Doumer* et de la *rue de l'Ancien quai* qui fut jadis un temple protestant construit en 1834, victime dans les années soixante des travaux de rénovation de l'îlot n°1.

- L'actuel *quai Lawton Collins*, qui porte le nom du général américain qui nous a libérés de l'occupation allemande, s'appelait auparavant *quai de l'Ancien Arsenal*, localisant ainsi clairement le premier site de nos constructions navales, poursuit Grégory, essayant discrètement quelques éclisses de mousse prisonnières de sa moustache.

- Oui, j'ai découvert ça avec la construction du port, lui précisé-je.

- Si tu veux, je te raconterai la belle histoire de nos sous-marins une autre fois ; c'est un peu long et je ne serais pas sûr d'être exhaustif sans le soutien de mes documents...

- Je suis à ta disposition. Je me doute bien qu'une telle entreprise n'a pas dû s'improviser au fil du temps et que quelques noms ont dû en révolutionner le déroulement...

- Un nom surtout, celui de Laubeuf, un des pères des sous-marins modernes dont une de nos rues et le bâtiment principal de l'arsenal portent le nom. Après..., l'histoire de la construction sous-marine s'écrit avec l'amélioration de la suspension élastique, combinée au tracé de l'hélice, et à la révolution de la propulsion nucléaire, qui ont permis une meilleure discrétion acoustique.

Grégory se lève et nous tend la main. Un orage vient tout juste de délivrer ses premières gouttes.

Rendez-vous est pris pour dans deux jours.

Y découvrirai-je enfin des éléments pouvant éclairer mes recherches ?

Thomas m'avait communiqué au début de notre rendez-vous la réponse embarrassée de Tony qui a confondu Adrien Codet avec un certain Lucien Cadet, qui s'illustra durant la bataille de Normandie !...

J'ai pris un plan avec moi car je ne connais pas bien Tournaville.

Grégory habitant cité Claude Lefranc, j'emprunte la *passerelle Michel Legrand* qui relie le *bassin du commerce* au *quai de l'Entrepôt*. Puis, je déambule dans la *rue du Val-de-Saire* avant de bifurquer dans la *rue de la Bretonnière*. Un nom qui m'est maintenant bien connu puisque c'est lui qui fut désigné en 1784 pour commander la Marine à Cherbourg et que c'est sur son rapport que furent jetées les premières bases du grand port militaire en préconisant la construction des forts du système Vauban à chacune des extrémités naturelles de la rade. Nom indissociable de celui de l'ingénieur Cessart – dont l'avenue prolongeant la *place Napo-*

léon porte son nom – qui réalisa à Chantereyne les quatre-vingt-dix énormes caissons coniques en bois censés supporter la digue, et dont dix-huit seulement furent remorqués sur place pour y être coulés. Mais je ne connaissais pas son identité intégrale : capitaine de vaisseau de la Coudre de la Bretonnière.

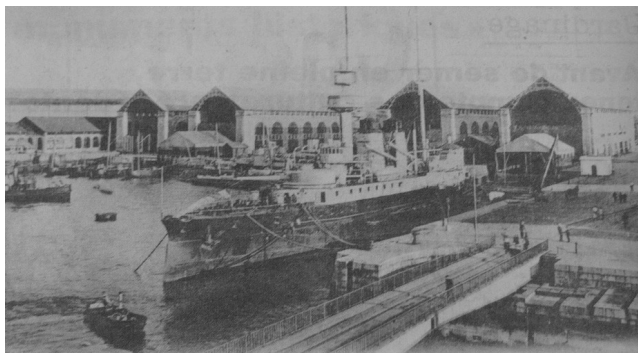
Ensuite, je débouche sur le *boulevard Félix Amiot*. Du nom de l'entrepreneur cherbourgeois connu pour son usine de constructions navales des CMN (Constructions Mécaniques de Normandie), et surtout par ses vedettes devenues mondialement célèbres un soir de Noël 1969 où elles échappèrent clandestinement à l'embargo du gouvernement français. Ce que l'on sait peut-être moins, c'est que ce génial chef d'entreprise fut aussi et d'abord un pionnier de l'aviation. Le nom de Félix Amiot succéda à l'appellation de *boulevard maritime* qui, lui-même, avait remplacé le *boulevard du bord de la mer*. C'est un autre *boulevard maritime* qui prolonge la rue de l'usine de cet éclectique inventeur et me fait pénétrer sur le territoire de Tourlaville, dont la cité Claude Lefranc occupe un espace situé à quatre-cents mètres de là, face à l'ancien

chantier de l'U.I.E. qui, dix années durant, fit la promotion des plate-formes pétrolières.

Grégory m'accueille comme si je faisais partie de son cercle familial, qu'il me présente avec empressement. Son engouement convivial se perd en une logorrhée désarticulée traitant aussi bien de la chute brutale de la température que de la position enviée de Cherbourg - spécialisée depuis longtemps dans la construction de sous-marins militaires - comme seul port français à avoir atteint dans cette spécialité un savoir faire exceptionnel de réputation mondiale ; et tout cela en levant nos verres à la santé du Cotentin, terre adulée de sa belle famille d'origine étrangère.

- Le premier navire construit dans l'arsenal fut le brick *La Colombe* ; dans un établissement composé de quatre grandes cours et de deux cales de construction, s'étendant à l'est de l'avant-port du commerce, car c'est en 1793 que le service officiel des constructions navales de Cherbourg fut créé. Dix ans auparavant, un entrepreneur nommé Boulabert avait construit des bâtiments servant d'atelier et de magasin pour les travaux d'achèvement des forts du Homet et de l'île Pelée, qui furent réquisi-

tionnés le 20 septembre 1793 sur les ordres du représentant du peuple Le Carpentier. Ce bateau fut mis en chantier le 1^{er} novembre 1794 et lancé le 27 septembre 1797. Mais, peu à peu, ces établissements furent abandonnés au profit de bâtiments construits dans l'enceinte du port militaire ; en effet, le premier consul Bonaparte avait ordonné la construction dans la rade de Cherbourg d'un avant-port et d'un port, capables de contenir dix-sept vaisseaux de guerre et trois formes de construction, dont les travaux débutés en 1803 furent confiés à l'ingénieur Cachin. Le premier vaisseau construit sur la cale Chantereyne fut le *Duquesne*, lancé en octobre 1810. Trois autres cales furent construites, puis couvertes par des hangars dix ans plus tard afin d'abriter les bâtiments en construction.



Au total quatre-cents navires de guerre sont sortis de l'arsenal de Cherbourg avant qu'il ne se spécialise au début du XXe siècle dans la construction de sous-marins.

Première pose intempestive provoquée par l'apparition de Lucas, le petit dernier, tenant à bout de bras la maquette du sous-marin *Le Triomphant*.

- Ah, merci, mon poussin, lui dit son père, ça va bien m'aider ; mais il est encore un peu tôt pour en parler...

Quelques gorgées de bière, et ça repart.

- La première décision de construction d'un sous-marin dans l'arsenal de Cherbourg date du 13 juin 1882 et concernait un bateau nommé *Le Morse*. Mais c'est *Le Gymnote*, construit à Toulon, qui est le premier à figurer sur la liste navale avec le matricule Q1, et dont le projet porté par Gustave Zédé était d'adapter à un « bateau sous-marin » le système de propulsion électrique du dirigeable. Pour *Le Morse*, il fallut attendre quelques années de plus pour relancer le projet et assister enfin, le 4 juillet 1899, à son lancement dans la rade de Cherbourg. Ce fut le premier d'une longue série de bâtiments à bénéficier des bonds technologiques au

fil du temps. L'histoire de nos sous-marins est marquée de l'empreinte d'un ingénieur qui rejoignit l'arsenal de Cherbourg en 1889 : il s'agit de Maxime Laubeuf, dont l'idée révolutionnaire de double coque et de ballast annulaire permit au sous-marin de plonger en une vingtaine de minutes. Le premier bâtiment à en profiter fut Le *Narval*, construit dans la cale 2 et lancé le 21 octobre 1899. Le *Narval* ayant été jugé arme « sûre et redoutable », un nouveau programme de submersibles Laubeuf, de type *Sirène*, fut mis en chantier en 1900, dont quatre bâtiments furent lancés dans la rade de Cherbourg entre mai et octobre 1901 : le *Sirène*, le *Triton*, l'*Espadon* et le *Silure*. Ce dernier ayant failli disparaître corps et bien après avoir heurté une épave lors d'une de ses plongées. Au chapitre des frayeurs, le *Ludion*, lancé le 18 mars 1904, fut, lui, inondé à cause d'un fort clapot, le sous-marin plongeant en quelques secondes avec son commandant accroché sur le pont ! Après le *Dauphin*, lancé le 15 novembre 1904, et qui resta à l'état de prototype, l'arsenal de Cherbourg fabriqua trois des six sous-marins de type *Émeraude*, tandis que maxime Laubeuf étudiait les plans du *Pluviôse*,

construit dans la cale 4 avant d'être lancé le 27 mai 1907. Ce bâtiment donna naissance à la plus importante série de sous-marins avec dix-huit unités livrées dont neuf construites à Cherbourg. Série connaissant bien des malheurs et dont l'épisode le plus tragique fut sans doute l'abordage du *Vendémiaire* qui, participant à un exercice d'attaque contre des navires d'escadre, fut roulé par l'étrave d'un cuirassé et coula le 8 juin 1912 avec ses vingt-quatre hommes d'équipage à cinq miles au nord-ouest de la Hague, dans le Raz-Blanchard. Le sous-marin le plus grand et le plus rapide au monde fut l'*Archimède*, lancé le 4 août 1909, établissant un record de vitesse lors de ses essais, et construit en dix-sept mois. Il en fallut beaucoup plus pour réaliser le *Mariotte*, lancé le 2 février 1911, qui rencontra de nombreux problèmes dans la mise au point des moteurs diesel, mais établit néanmoins un record de vitesse en plongée qui dura trente-cinq années avant de se prendre dans un filet anti-sous-marin le 27 juillet 1915 dans les Dardanelles !

- Hé bien dis donc, dis-je avec un cynisme provocateur, il ne nous restait plus grand-chose pour faire la guerre !...

- Durant le premier conflit mondial, cinq bâtiments à vocations diverses furent lancés : l'*Ariane*, l'*Andromaque*, le *Daphné*, le *Diane* et le *Joessel*. Mais ces sous-marins furent loin d'obtenir les résultats escomptés par la course aux idées, lancée en 1909, et n'aboutirent en fait qu'à équiper la Marine d'une « flotte d'échantillons ». Au sortir de la Grande guerre, un programme de douze nouveaux sous-marins fut établi, dont quatre de la série *Requin* furent fabriqués à l'arsenal de Cherbourg avant que le service technique des constructions navales ne planchât sur un projet de submersible de mille-cinq-centes tonnes aboutissant au *Redoutable* ; premier sous-marin français à traverser l'Atlantique, lancé le 24 février 1928, et suivi de peu par le *Vengeur*.

- Belle longévité, ironisé-je, pour le *Redoutable* encore admiré à ce jour dans la darse de la Cité de la Mer...

Grégory rigole, mais précise quand même :

- Tu te doutes bien que ce n'est pas le même ! Trente-et-un sous-marins de cette série des mille-cinq-centes tonnes furent ainsi construits, dont neuf à Cherbourg, entre 1924 et 1937. L'un deux, le

Prométhée, fit malheureusement les gros titres de la presse. Le jour de son lancement d'abord, le 23 octobre 1930, où hésitant à glisser de son patin il arracha une glissière et manqua d'accrocher une tribune, l'étrave piquant ensuite sur l'avant. Puis, le 7 juillet 1932, où il fut victime d'un accident au large du cap Lévi, disparaissant corps et biens avec son équipage dont seules sept personnes échappèrent au drame. Le *Surcouf*, de la classe des croiseurs sous-marins, lancé le 18 novembre 1929, resta pendant dix ans le plus grand sous-marin du monde et le plus original avec la présence d'un hydravion à son bord. Mais, faute de nombreux problèmes de mise au point, il resta à l'état de prototype et finit tragiquement au fond de la mer ; coulé par accident ou méprise, le drame fit cent-trente morts dans la nuit du 18 au 19 février 1942 au nord du canal de Panama. A cette même période de guerre, le 18 juin 1940, les sous-marins en construction *Roland Morillot* et *La Praya* furent sabordés sur leur cale pour échapper aux Allemands aux portes de la ville, tandis que le *Minerve* et les sous-marins en grand carénage, *Junon*, *Orion* et *Ondine*, étaient remorqués vers l'Angleterre.

- Je suppose que tous ces bâtiments étaient encore à propulsion classique ?

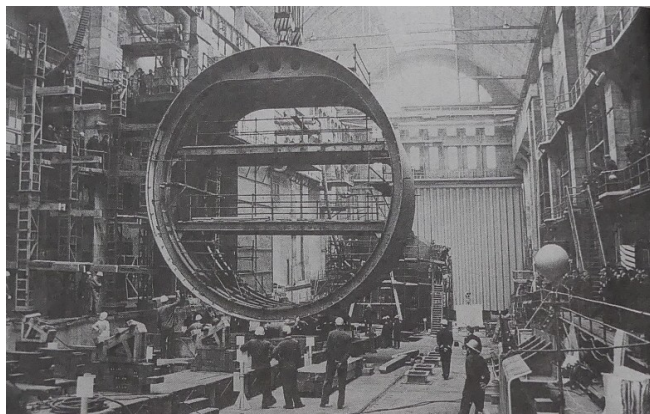
- Oui, car c'est après-guerre que la vocation de Cherbourg s'est affirmée comme seul et unique constructeur des sous-marins à propulsion nucléaire. Après la remise en état des cales 3 et 4 (de 1947 à 1952), la série d'une nouvelle génération innovante fut mise en chantier, celle des *Narval*, dont les sous-marins furent, pour la première fois, construits par sections préfabriquées et où la soudure électrique remplaça l'antique rivetage. Soixante-et-unième sous-marin construit à Cherbourg, le *Narval* fut lancé le 11 décembre 1954 et salué comme « le renouveau de notre flotte militaire, sauvegarde de la paix et de notre liberté ». Trois autres bâtiments complétèrent la série : le *Marsouin*, le *Dauphin* et le *Requin*. Suivit aussitôt la série des sous-marins de type *Aréthuse*, au nombre de quatre et lancés entre le 29 juin 1957 et le 12 septembre 1958. Plus petits, ils étaient dotés d'une propulsion diesel électrique dont le montage sur une suspension élastique souple et le tracé de l'hélice permirent une grande avancée en matière de discrétion acoustique. La série suivante, celle des *Daphné*, a vu six des onze

bâtiments au programme occuper les cales de l'arsenal avec le *Doris*, lancé le 14 mai 1960, le *Flore*, le *Galatée*, l'*Eurydice*, le *Junon* et le *Vénus*.

- Et toujours pas de propulsion nucléaire en vue ?, ne puis-je m'empêcher d'intervenir.

- Voilà, j'y viens. Un premier programme désigné Q244 - abandonné cinq ans après - qui avait été étudié à partir de 1954 pour doter la marine de la puissance nucléaire, fut repris plus tard avec un prototype du nom de *Gymnote*. Le programme SNLE (sous-marins nucléaires lanceurs d'engins) était lancé, et le *Redoutable*, premier navire d'une série comprenant le *Terrible*, le *Foudroyant*, l'*Indomptable*, le *Tonnant* et l'*Inflexible*, fut mis en chantier à Cherbourg en novembre 1964, faisant de la France la quatrième nation à doter sa marine de sous-marins nucléaires. Ce sous-marin nucléaire lanceur d'engins (seize missiles) était le plus gros submersible jamais construit en France. Avec ses cent-trente mètres de long pour un déplacement en surface de sept-mille-cinq-cents tonnes, il a nécessité douze millions d'heures de travail. Le 29 mars 1967, c'est le général de Gaulle en personne qui vint appuyer sur le bouton libérant le bâtiment pour dix-neuf

années de bons et loyaux services, comprenant cinquante-huit patrouilles - dont quatre-vingt-dix-mille heures de plongée - équivalant à dix-huit tours du globe ! Démantelé, il est aujourd'hui la vedette de notre musée maritime, comme tu viens de le signaler en feignant de le confondre avec son aïeul... Dans ce programme, il est à noter que l'interruption momentanée de la construction de l'*Inflexible* en juin 1976 permit à l'arsenal de Cherbourg de bénéficier du transfert de deux chaînes spécialisées dans le carénage.



Le premier tronçon du SNLE l'Inflexible fut mis sur cale en 1973, mais le sous-marin ne fut lancé que neuf ans plus tard.

- Ce programme ne comprenait donc que des SNLE, si j'ai bien compris ?

- Tout à fait. Les SNA (sous-marins nucléaires d'attaque) ne viennent qu'après. Dans cet ordre d'idée, le 19 octobre 1974, fut lancé l'*Agosta*. Doté d'une propulsion classique diesel électrique, il devait justement servir de transition vers les sous-marins nucléaires d'attaque et répondre aux besoins d'une demande à l'exportation. Trois autres bâtiments de la même série furent construits dans la foulée, le *Béveziers*, *La Praya* et le *Ouessant*, lancés entre le 14 juin 1975 et le 23 octobre 1976. Et donc, tandis que quatre SNLE venaient de sortir de la cale 3 de l'arsenal, un nouveau programme de cinq SNA voyait le jour en 1975, dont les caractéristiques originales étaient l'endurance – avec soixante jours en plongée - la discrétion et la mobilité. Le lancement du prototype, le *Rubis*, eut lieu le 7 juillet 1979 dans la plus stricte intimité car l'arsenal avait été le théâtre d'un conflit social très dur pendant les longs mois précédant cet événement. Suivirent le *Saphir*, le *Casabianca*, l'*Émeraude*, l'*Améthyste* et le *Perle*, lancés entre le 1^{er} septembre 1981 et le 22 septembre 1990.

- On entend aussi parler parfois de SNLE-NG, le coupé-je, que désigne cette appellation ?

- C'est tout bêtement la nouvelle génération (NG) des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins. Plus longs de dix mètres et plus large de deux mètres que leurs aînés, ces SNLE-NG eurent pour nom le *Triomphant*, le *Téméraire*, le *Vigilant* et le *Terrible*, qui occupèrent les plans de charge de l'arsenal pendant de nombreuses années. Leurs mises à l'eau s'échelonnèrent entre le 26 avril 1994 et le 21 mars 2008.

- Et qu'en est-il aujourd'hui ?

- Actuellement, sont en cours de construction dans l'arsenal cherbourgeois six bâtiments de la classe *Suffren*, issue du programme Barracuda, et prévus de remplacer les sous-marins nucléaires d'attaque de la classe *Rubis*, dont le premier exemplaire, le *Suffren*, devrait être inauguré très prochainement.

- Mais, dis-moi, l'arsenal ne s'est-il pas un peu privatisé ces derniers temps ?

- Oui, tu as raison. Ce n'est plus l'État à 100 % depuis l'arrivée de Thalès, qui détient 35 %

des parts. DCN est alors devenue DCNS avant de prendre le nom de Naval Group en 2017.

Voilà. Je ne terminerai pas sans omettre de te parler d'une fonction importante de l'arsenal de Cherbourg qui exporte depuis quelque temps son savoir-faire et construit des sous-marins pour des pays étrangers aux rangs desquels comptent le Pakistan, le Chili, le Brésil, la Malaisie et l'Inde. Et pour être tout à fait exhaustif, sache aussi, qu'outre les sous-marins et les vaisseaux de guerre, l'arsenal a également construit, jadis, d'autres types d'embarcations aussi disparates que le yacht impérial *l'Aigle* - pour Napoléon -, le transatlantique *New-York* - qui assura les premières liaisons avec les États-Unis -, ou encore des cargos *Marie-Louise*, et même des canons et des obus pendant la guerre, sans oublier le récent caisson pour le port de Diélette.

LES CHEMINS VAGABONDS

Grégory avait raison de me dire qu'il ne pouvait mettre fin à sa présentation, pourtant bien étayée, sans me parler du service export et des autres types d'embarcation produits par l'arsenal de Cherbourg. Car je ne quittai son domicile qu'à 23h15 (!...), après avoir accepté de partager un repas d'une grande simplicité et d'une rare convivialité. J'étais enchanté d'avoir élargi le champ de mes connaissances et surtout celui de mes amitiés. Néanmoins, un point ne répondait pas du tout à mes attentes...

J'ai l'impression d'avoir balayé assez large la ville et l'histoire de Cherbourg, tout au moins dans ses grandes lignes. Bien entendu, je suis loin, très loin, de connaître les ressorts qui doivent sous-

tendre bon nombre d'aventures et de mécanismes inhérents à la vie cherbourgeoise, mais que puis-je avoir négligé d'aussi essentiel pour qu'une empreinte ayant fait l'objet d'un questionnement existentiel m'échappât ? « Quel souvenir gardera Cherbourg du passage d'Adrien Codet dans sa ville ? » n'est pas de nature à exprimer la venue anodine d'un être anonyme dans une ville indifférente... Certes, le côté narcissique de mon propre nom ne doit pas être étranger à mon obstinée motivation, mais je ne peux me résigner à ignorer un fait qui, de toute évidence, a dû jouer un rôle quelconque sur le déroulement ou l'organisation de la communauté locale. Néanmoins, ce qui me chiffonne le plus est le fait que personne autour de moi n'est capable de m'en parler ! Et comme j'ai pu vérifier à l'aide de mes diverses appropriations historiques régionales que mon personnage n'appartient pas à l'Histoire avec un grand H, j'en déduis donc que son apport ne peut être que secondaire, et même éphémère...

L'été est là, et je poursuis inlassablement mes recherches tout en découvrant chaque jour un peu plus cette ville tout aussi attachante que surprenante. Chaque quartier recèle des secrets

qu'il n'est pas toujours aisé d'identifier. Pour l'heure, je tente de localiser la *rue du Bout-du-Pont* reliant autrefois le faubourg au pont à écluse qui enjambait la Divette vers les Mielles. Ce qui m'occupe un moment avant de me retrouver devant l'hôpital Pasteur, ce magnifique édifice construit de briques rouges et de pierres de taille - inauguré en 1862 sous le nom d'hospice Napoléon III avant de devenir hôtel-Dieu, puis hôpital hospice civil en remplacement du vieil hôtel-Dieu situé près de l'église de la Trinité. J'essaye de lui substituer ce que fut jadis à son emplacement le *Champ de Mars*, ce vaste terrain sur lequel eut lieu le 2 mars 1826 une des rares exécutions capitales à la guillotine.

Puis, retournant dans mon quartier en passant par la *rue Gambetta*, j'admire un édifice que chacun croise chaque jour sans vraiment le voir : l'ancien magasin Ratti. Tout droit sorti de l'imagination de son propriétaire, ce somptueux bâtiment n'est pas sans rappeler les magasins parisiens *La Samaritaine* et *Le Printemps*, où Lucien Ratti apprit son métier avant d'acheter, en 1904, la maison de confection « A la frileuse » - située à l'angle de la *rue des Portes* et de la *rue Gambetta*.

Poussant les murs en achetant les magasins voisins du sien, il fit alors appel à l'architecte René Levavasseur (celui qui réalisa la gare maritime) pour édifier sur les ruines de ses nouvelles propriétés le plus grand et le plus chic des magasins de la région avec ses huit-mille mètres carrés regroupant toutes sortes de commerces. Racheté par *Les Magasins Réunis* en 1954, puis par *Le Printemps*, le luxueux commerce a connu la lente décadence de la concurrence mondialisée pour perdre définitivement son identité.

Juste un peu plus loin, trône un autre immeuble remarquable, celui du Crédit Lyonnais, dû au talent de l'architecte René Levesque à partir de l'ancienne imprimerie Mouchel.

En ce début de période estivale, je ne néglige pas pour autant les prophylactiques agréments de la cité balnéaire. La plage Napoléon - qui s'étendait tout le long de la place éponyme - n'existant plus, la plage verte lui a succédé, et les Cherbourgeois se donnent désormais rendez-vous à Collignon pour goûter aux plaisirs de la mer. Chaque belle journée voit le parking se garnir, et l'agréable promenade du littoral côtier s'animer. J'y puise moi-

même une énergie nouvelle ; tant sur le sentier menant au magnifique petit port du Becquet qu'au bout de l'impressionnante jetée - parfois totalement engloutie lors des très fortes marées - qui, faisant face à l'île Pelée, marque l'extrémité est de cette rade mythique et mystique.

LES PRÉSIDENTS DE
LA RÉPUBLIQUE

Le 12 juillet 2019, Cherbourg fait la une de l'actualité.

En effet, le président de la République est accueilli dans notre cité pour le lancement du sous-marin *Suffren*, comme me l'avait annoncé récemment Grégory.

L'évènement, à mon sens, est moins la présence discrète du président – qui ne sortira pas du cadre restreint de l'arsenal – que le fait qu'une énième personnalité de haut rang estime nécessaire de se rendre dans notre modeste Cotentin. Car rares sont les villes d'importance moyenne qui reçoivent aussi fréquemment que Cherbourg la visite officielle du plus haut dignitaire de l'État.

Emmanuel Macron devient le dix-huitième président de la République - sur vingt-cinq, en un peu plus d'un siècle et demi - à découvrir notre presque-île bien-aimée... Avant lui, et pour la même raison, Nicolas Sarkozy était venu le 21 mars 2008 pour la mise à l'eau du *Terrible*, et entre temps, François Hollande, en septembre 2013, s'était intéressé à notre pays de cocagne et au lancement de... la filière hydrolienne. Mais la visite contemporaine que personne ne peut oublier - la seule que les Cherbourgeois auraient préféré ne pas connaître - est celle de Jacques Chirac le 13 mai 2002 ! Sa venue ayant réuni sous une pluie battante une foule immense et recueillie pour l'intense et bouleversante cérémonie en l'honneur des onze victimes de l'attentat de Karachi... Une autre venue élyséenne, celle de François Mitterrand, le 22 juin 1987, avait en quelque sorte remis en grâce notre région délaissée par les présidents de la Ve république depuis le général de Gaulle...

Louis-Napoléon Bonaparte, deux ans après son élection, le 5 septembre 1850, avait été le premier président de la République à fouler le sol cherbourgeois. Il avait reçu un accueil enthousiaste

de la foule s'écriant : « Vive la République, vive Napoléon ! ». Et, huit ans plus tard, le même personnage et la même foule s'étaient retrouvés pour l'inauguration du chemin de fer..., mais il ne faisait plus bon crier « Vive la République » !

Lui avait succédé, le 18 août 1877, le maréchal Mac-Mahon auquel la population cherbourgeoise réserva un accueil assez timoré, peut-être parce qu'il effectuait alors une tournée électorale. En revanche, le 8 août 1880, une grande liesse populaire avait accompagné « la visite des trois présidents ». Réception ainsi formulée parce que le président de la République, Jules Grévy – qui prit des bains de foule en se promenant à pied dans le centre de la ville au son de la première Marseillaise, ce nouveau chant venant tout juste d'être adopté comme hymne national - était accompagné de Léon Say, président du Sénat, et de Léon Gambetta, président de la Chambre. Huit années plus tard, ce fut la réception du président Sadi Carnot qui connut des mouvements d'agitation provoqués par des partisans boulangistes - même si on ne déplora aucun incident grave et que les manifestations n'empêchèrent pas le déroulement de somptueuses festivités

attirant quinze mille visiteurs. Quant au président Félix Faure, présent dans notre cité le 5 octobre 1896, il reçut le tsar Nicolas II et l'impératrice de Russie dans l'arsenal où fut servi un grand banquet officiel¹¹, mais n'eut aucun contact avec la population cherbourgeoise qu'il quitta pratiquement en catimini...

Vingt ans après en avoir accueilli trois, la foule honora « la visite des quatre présidents », le 19 juillet 1900, quand Émile Loubet vint - pour la troisième fois - en compagnie de Pierre Waldeck-Rousseau, président du Conseil, Paul Deschanel, président de la Chambre et Armand Fallières, président du Sénat. Ce dernier réitérant sa visite comme président de la République le 14 juin 1907 - où il reçut devant une foule énorme Frédéric VIII et la reine du Danemark - et deux ans plus tard, le 31 juillet 1909, en accueillant le tsar Nicolas II (déjà venu en 1896) pour lequel toutes les cérémonies se déroulèrent en mer par précaution d'éventuelles manifestations anti-tsaristes.

11 *Banquet suscitant l'émerveillement des journalistes locaux car les salons étaient pour la première fois illuminés à l'électricité.*

La guerre n'était plus très loin... Quelques mois auparavant, en juin 1913, les Cherbourgeois faisaient la connaissance d'un huitième président, Raymond Poincaré, auquel la foule, massée sur les quais et sur les jetées, réserva un accueil grandiose. Malheureusement, cette courte visite fut endeuillée par une explosion faisant deux morts suite à un dysfonctionnement lors du salut réglementaire des cent-un coups de canon tirés depuis le Roule. Ensuite, il fallut attendre douze années pour revoir à nouveau un président de la République à Cherbourg avec la réception de Gaston Doumergue, le 17 juillet 1925. Accompagné des présidents de la Chambre, du Sénat, du Conseil, et de quelques ministres, dont Pierre Laval, il posa le premier rivet d'un certain *Redoutable*...

En même temps que se développait la construction sous-marine, explosait le trafic passagers portuaire ; c'est pourquoi Albert Lebrun vint inaugurer la gare maritime et le nouveau port transatlantique, le 30 juillet 1933, dans une ambiance de fête qui restera marquée d'une pierre blanche dans les annales maritimes. Puis ce fut la deuxième guerre mondiale, dont il fallut attendre la fin pour

que Vincent Auriol visitât la Normandie meurtrie et fit étape à Cherbourg, le 6 juin 1948, afin de décerner à la ville la Croix de Guerre avec palme devant une marée humaine en liesse. A l'occasion d'un autre anniversaire du Débarquement - le dixième - un nouveau président vint saluer Cherbourg le temps d'une brève inauguration. Celle du musée du Roule où le président René Coty « séjourna » entre 19h et 19h46 (!), le 6 juin 1954. Ce qui ne fut pas, loin s'en faut, l'attitude de son successeur – pourtant déjà venu dans notre cité en 1944 et 1951 - qui reçut l'accueil délirant de vingt-mille personnes, le 6 juillet 1960, en tant que nouveau président de la République.



Il s'agit, bien sûr, du général de Gaulle - qui n'hésitera pas à revenir dans notre cité une fois encore le 29 mars 1967 pour présider au lancement d'un sous-marin qui, bien que portant le même nom que celui auquel quarante-deux ans auparavant Gaston Doumergue avait posé le premier rivet, ouvrait une nouvelle ère : celle du nucléaire et des SNLE, dont le *Redoutable* inaugurerait la série.

*LE MILIEU OUVRIER
ET LA BOURGEOISIE RÉPUBLICAINE*

Les jours passent, et bientôt l'été s'achève.

Comme à son habitude, l'arrière-saison est belle. La température est douce, et la lumière tamisée donne à la ville les tons pastels de sa géniale mise en scène. Le bocage se pare de ses belles couleurs ocres et le chemin des douaniers, qui m'influence par ses curieux cerbères mégalithiques, m'enracine un peu plus dans cet étonnant terroir.

Je découvre que ma meilleure place est face à la petite cheminée que j'ai fait remettre en état dans mon douillet salon, et devant laquelle je parcours les documents du patrimoine local n'ayant pas encore livrés tous leurs secrets. J'aime encore imaginer que mon nom a eu à une époque donnée

une certaine influence sur la vie exemplaire de cette cité...

Ça dure tout un automne et tout un hiver... pendant deux longues années.

Et puis, un beau matin de printemps, par un dimanche frais mais ensoleillé du mois de mai, un peu avant midi, alors que je m'apprête à sortir, ma sonnette se met à vibrer.

C'est Thomas, l'air ravi et enjoué.

- Tu m' payes l'apéro ?, me dit-il sans même me saluer.

- Oh, t'as l'air bizarre...

Sur ce, je le fais entrer.

- Allez, l'encouragé-je, tout en le guidant vers mon salon de jardin presque entièrement baigné de cette lumière écrue qui nous a tant manqué, lâche-la ta blague à deux balles...

Il réfléchit un instant avant d'ânonner :

- J'ai une histoire à te raconter...

Un léger sourire doit se lire sur mon visage ; mais je ne dis rien, et l'invite à s'asseoir.

- Je ne sais par quoi débiter, balbutie-t-il, timidement.

- Par le début, pardi : Pastis ou whisky ?

Il se marre et me fait un signe que je parviens sans peine à décoder. Je m'absente un instant, espérant qu'il saura trouver les mots adaptés pour formuler son excitante promesse inopinée. A mon retour, les verres teintés du liquide jaunâtre exhalant une forte odeur d'anis desserrent l'étau de son inhibition.

- Voilà..., dit-il en choquant son verre contre le mien, tu sais que sous la Monarchie censitaire puis le Second empire Cherbourg fut un gigantesque chantier où l'on construisait de toute part, procurant à la population de la ville un essor vigoureux...

Mi-affirmation, mi-question, son entrée en matière ne me semble pas nécessiter une approbation quelconque et, à mon air satisfait, il poursuit sans attendre.

- A la veille de la Première Guerre mondiale, Cherbourg était devenue une ville ouvrière de quarante-trois-mille-sept-cents habitants – alors qu'elle n'en comptait que onze-mille en 1790 - au sein d'une agglomération de soixante-mille âmes « dont l'aspect général avec ses interminables rues de maisons grises est celui d'une populeuse cité

industrielle surgie de toutes pièces autour d'une immense usine ». Et cette usine, c'est...

Thomas ayant la particularité de rechercher sans cesse l'adhésion de son interlocuteur laisse sa phrase en suspend. C'est son côté pédagogique et chiant en même temps.

- L'arsenal, je suppose..., lâché-je, tel un gosse évitant de peu la foudre du maître.

- Exactement. Et l'élément dominant de cette classe ouvrière était constitué des quatre-mille personnes habitant les communes avoisinantes et travaillant dans cet établissement dont la situation excentrée en faisait une seconde cité avec sa vie propre, préservant par là même l'extrême placidité de la ville.

J'écoute religieusement sans bien comprendre où il veut en venir.

- Vivant à l'écart, les ouvriers de l'arsenal étaient enviés et développaient une mentalité particulière qui, en tant que travailleurs privilégiés, ne les poussait pas à soutenir les revendications de leurs alter-ego des autres arsenaux français. Ils bénéficiaient d'un nombre d'heures de travail réduit, d'un salaire plus élevé que celui d'un ouvrier

agricole et, surtout, ils avaient la perspective d'une retraite assurée, ce qui séduisait beaucoup la prudence du Normand avisé.

A mon sourire, il devine ma pensée.

- Oui, oui, je sais ce que tu penses, mais n'es-tu pas devenu normand, toi aussi ? A côté des ouvriers de l'arsenal, cohabitaient ceux que l'on nommait « les ouvriers de la ville ». Deux grosses entreprises de chaudronnerie marine - l'usine du Temple et les Établissements Hamel -, ainsi que la fabrique de matériel agricole Simon frères, occupaient à elles trois un millier de travailleurs auxquels s'ajoutaient ceux de quelques petits chantiers de construction ou de démolition de navires. Un troisième groupe important, formé d'ouvriers du bâtiment, complétait la structure sociale de la ville. Des rivalités opposaient fréquemment ouvriers de l'arsenal et « ouvriers de la ville », et les rapports entre la section socialiste d'Équeurdreville (composée essentiellement d'ouvriers de l'arsenal) et celle de Cherbourg (au recrutement plus large) étaient parfois tendus au sein d'une tradition républicaine et démocratique solidement et anciennement ancrée dans le milieu ouvrier cherbourgeois.

- Ça remonte à quand, d'après toi ?

- Un procureur général avouait que « Cherbourg est un point à surveiller étroitement » en y signalant la propagation « d'idées socialistes » par l'intermédiaire de quelques ingénieurs de la marine, alors que la ville avait majoritairement voté pour Cavaignac contre Louis-Napoléon au mois de décembre 1848 ! Il en fut de même durant le Second Empire où l'orientation politique des ouvriers cherbourgeois ne se démentit pas en soutenant et élisant en 1864 l'ingénieur de Gasté, « un républicain utopique » aux dires du préfet, contre le candidat officiel. Pire encore lors du plébiscite du 8 mai 1870 où Cherbourg vota non à 58 % !

- Donc, si je comprends bien, Cherbourg possède une organisation politique et syndicale importante depuis longtemps.

- Hé bien non, justement ! La classe ouvrière, qui manifestait nettement ses opinions politiques lors de chaque consultation électorale, tardait à s'organiser tant sur le plan politique que syndical, même si un grand nombre de sociétés de secours mutuels avaient vu le jour sous la Monarchie de juillet. Les trois principales qui fonction-

naient à la fin du XIXe siècle ne dépassaient pas leur rôle d'assistance et ne servaient pas d'organe de défense ouvrière. « La Fraternelle » était dirigée par le radical Joseph Hamel, qui n'était autre que le patron d'une grosse entreprise de chaudronnerie de marine, et Lanièce, le président des « Distributeurs », radical lui aussi, clamait clairement sa méfiance à l'égard des doctrines socialistes. Le projet de la bourgeoisie républicaine cherbourgeoise se proposait de prévenir les effets d'émancipation ouvrière pour préserver l'ordre social en maintenant l'union entre les classes, mais aussi de conserver sa suprématie politique dans la ville en gardant le contrôle de ceux qui formaient l'essentiel de son électorat.

J'éclate de rire spontanément.

- Tu devrais faire de la politique, Thomas, j'suis pas sûr d'avoir tout compris, mais ça sonne bien...

Je ne dirais pas que Thomas le prit mal – il fait suffisamment preuve d’auto-dérision pour y échapper - mais, comme son but n’était visiblement pas de me faire rire, il doit se sentir un peu offusqué et, surtout, contraint de m’apporter quelques explications complémentaires...

Au troisième apéritif, sans lui demander son avis et tout en l’écouter attentivement, je dresse le couvert pour deux. Je dépose devant lui quelques légumes qu’il épluche sans tarder et je mets dans le four le petit rosbif que j’avais eu la bonne idée d’acheter la veille sur le marché.

- Ce qu’il faut comprendre à cette époque, c’est que la mainmise de la bourgeoisie républicaine locale sur la classe ouvrière ne favorisa pas l’éclo-

sion des organisations ouvrières ; même si quelques journaux à l'existence éphémères comme *le Prolo* en 1885 et *le Falot* en 1892 – dans lesquels s'exprimèrent les membres du petit noyau anarchique cherbourgeois mené par le pittoresque Brousouloux, dit Rouard - tentèrent sans grand succès de susciter une prise de conscience. Le premier groupe socialiste, adhérent au parti ouvrier français (POF), apparut en 1894. Albert Mahieu, issu d'une famille de notables, qui fut le fondateur et le principal animateur de ce groupe, fut élu sous cette étiquette conseiller d'arrondissement en août 1895, donnant ainsi au socialisme son premier succès électoral en Basse-Normandie. Mais largement battu, deux mois plus tard aux municipales, il partit se retirer à Marseille, sonnait ainsi le glas du groupe et de son journal *le Socialiste de l'Ouest*.

- OK, mais ce n'est quand même pas la fin de la gauche locale !

- Hé bien, si ! Provisoirement, certes. A peine créé, le POF venait de voler en éclats et de laisser orphelins les socialistes locaux et tous ceux qui adhéraient à des idées progressistes. Et sais-tu ce qui va leur permettre de repartir ?

- ??????

- Et là, je te demande l'entrée des trompettes et des tambours..., ainsi qu'un nouveau verre de ton succulent vin de Faugères !

- Putain, tu sais te vendre, toi au moins..., lui dis-je, amusé, en cramponnant la bouteille.

- Hé bien il fallut attendre 1897 et l'arrivée d'un certain militant nommé ADRIEN CODET !!!

Spontanément, sans se consulter mutuellement, Thomas et moi-même nous levons de notre chaise pour trinquer bruyamment tels des supporters soulagés par le but libérateur.

- Merde ! Trois ans pour en arriver là, lâché-je, ravi d'atteindre enfin le but que je m'étais fixé.

Nous prenons le temps de déguster notre breuvage avant que Thomas ne comprenne mon empressement à connaître l'emprise de mon homonyme sur une cité qu'il sut apprivoiser. Là encore, je faisais fausse route...

- La renaissance fut de courte durée puisqu'un an plus tard, contraint par ses employeurs et les autorités locales, il dut quitter définitivement la ville, anéantissant le groupe socialiste révolutionnaire qu'il avait créé.

Je suis abasourdi. Tout ça pour ça ! Même si l'appropriation de mes connaissances nouvelles sur mon pays d'accueil a toujours été l'objet de ma curiosité et de ma satisfaction intellectuelle, la motivation supplémentaire d'un patronyme, me renvoyant à d'éventuels ancêtres ayant comme moi succombé au charme d'une cité pour en faire leur pays d'adoption, avait néanmoins joué un rôle moteur essentiel. Combien de fois n'ai-je pas insisté et découvert de nouveaux horizons parce que le nom que je recherchais ne s'était toujours pas dévoilé ?

- Néanmoins, au cours des années 1898 et 1899, reprend Thomas, se développèrent à Cherbourg et dans la plupart des communes avoisinantes des groupes d'études sociales regroupant les tenants des diverses écoles de pensée. Et, en 1900, la plupart adhéraient à la Fédération socialiste de Basse-Normandie qui devait deux ans plus tard s'affilier elle-même au parti socialiste français.

Je ne sais s'il le fait exprès (je pense que oui), mais Thomas vient de balayer en l'espace de quelques secondes la destinée d'Adrien Codet ! Je préfère en rire et le lui dis.

- Attends, tu ne vas quand même pas déjà te projeter dans un avenir dont Adrien Codet est totalement absent !

Son air moqueur et faussement émancipé le trahit quelque peu.

- Et pourquoi pas ? La vie de Cherbourg ne s'arrête pas au fugitif passage d'un horsain qui n'a pas su s'adapter !

Nous éclatons de rire tous les deux, et il s'empresse d'ajouter :

- Je vais bien sûr te dire tout ce que je sais de lui, mais je dois t'avouer que je ne sais pas grand-chose... En revanche, je peux te dire que son trop bref passage dans notre cité a eu beaucoup plus d'importance et d'impact que ce que l'on en dit..., pardon, que ce que l'on n'en dit pas ! Pour la simple et bonne raison que très peu de gens, comme tu as pu le constater, connaissent son nom et son action.

- Il venait d'où ?

- Comme toi, de Nantes. C'était un militant blanquiste ; c'est à dire un émule d'Auguste Blanqui, socialiste français du XIXe siècle, qui affirmait que la révolution devait être le résultat d'une impulsion

donnée par un petit groupe organisé de contestataires donnant le coup de main nécessaire pour amener le peuple vers la subversion. La société secrète blanquiste devait donc organiser de façon disciplinée ses membres pour déclencher le moment venu l'insurrection. Voilà pour l'idéologie.

- OK, mais je suppose qu'il n'est pas arrivé là la gueule enfarinée avec son petit panneau : révolutionnaire blanquiste en mission insurrectionnelle !

- Il est arrivé à Cherbourg en 1897 pour travailler aux usines Simon frères. Il lança alors un nouvel hebdomadaire nommé *Le Travailleur*, journal « résolu à combattre sur le terrain de la lutte de la classe ouvrière contre la classe capitaliste ». Mais, faute de ressources, il cessa de paraître après quelques numéros, et Codet, sous la pression des autorités et de ses employeurs, dut lui-même quitter Cherbourg en 1898, faisant ainsi disparaître le groupe socialiste révolutionnaire.

- Impact nul, donc, puisque aucune trace du blanquisme n'a subsisté !

- Non, ne crois pas cela. Au niveau politique pur, oui, il ne reste effectivement rien de ce parti éphémère, mais Adrien Codet a, je pense, énormément

ment apporté au syndicalisme cherbourgeois dont il est sans doute quelque part le père.

Thomas regarde soudain sa montre et se lève brusquement de son siège.

- Il me reste exactement trois minutes pour rejoindre Valognes où je dois assister à une conférence sur Barbey d'Aurevilly, lance-t-il dans un phrasé précipité mais non sans humour.

- T'en fais pas. Avec « le quart d'heure cherbourgeois » tu seras pile à l'heure et puis, de toute façon, je ne vois pas comment ils pourraient commencer sans toi, répliqué-je avec le même sens de la dérision.

Il s'enfuit en courant, répondant dans un halètement à mon ultime interrogation :

- Il faudra que je trouve le temps de te raconter l'histoire du syndicalisme cherbourgeois...

LA VILLE DE GARNISON

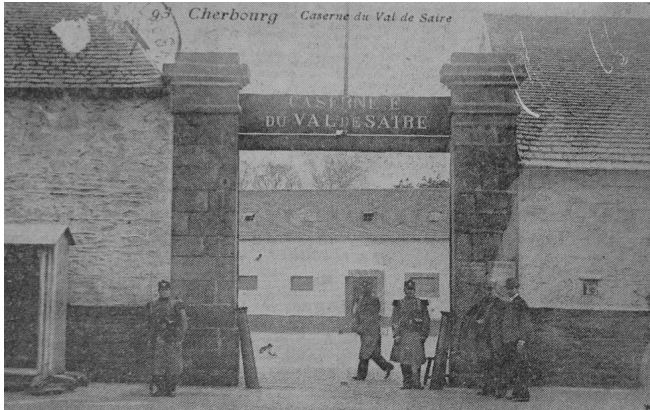
Le mois de mai n'a pas d'équivalent dans l'architecture des différentes saisons. Il peut être chaud ou froid, pluvieux ou ensoleillé, calme ou venté. Mais quand il est calme, chaud et ensoleillé, c'est le paradis sur notre divine péninsule ! Parce que le mois de mai est l'élément unique et indicible d'une voluptueuse renaissance qu'accompagnent des jours sans fin, et que la chaleur cotentine ne sait pas ce qu'excess veut dire.

J'en profite donc sans modération, et tente d'oublier ma légère déception qui couronnait quand même de longs mois de frustration. Et puis je ne connais peut-être pas encore le fin mot sur cet Adrien Codet... La ville rayonne sous les feux ardents d'un soleil capricieux, et mon esprit divague

à la vue d'un jeune homme en tenue militaire en point de mire du pont tournant, où j'imagine ce que dût être autrefois la caserne du Val de Saire.

Cherbourg a toujours été une ville de garnison, qui abritait au début du XXe siècle au moins huit mille militaires, dont des troupes de l'Infanterie de Marine qui logeaient dans cette caserne de la rue du Val-de-Saire. La ville abritait également un régiment d'artillerie qui séjournait dans les bâtiments de l'abbaye, ainsi que des éléments d'infanterie coloniale et d'infanterie de ligne, et, surtout, le régiment cher au cœur des habitants : le 25^e d'Infanterie. Sans oublier les équipages de la Flotte et leurs mythiques marins.

Aujourd'hui transformée en caserne de gendarmerie et en Hôtel de Police, cette caserne E vit se dérouler sur le terrain qu'elle occupait des épreuves de concours hippique militaire et de gymkhana avant de laisser place, au lendemain de la Libération, à une cité administrative provisoire dotée des services de la Reconstruction, des Douanes, du Contrôle du Ravitaillement et de l'École de pêche.



La caserne E, dont on voit la porte d'entrée surveillée par un factionnaire en armes près de sa guérite, a disparu entre les deux guerres.

Car il faut savoir que Cherbourg ne s'est découvert une vocation halieutique qu'en 1951, quand les autorités responsables décidèrent de créer un port de pêche et une École d'Apprentissage Maritime. Après des débuts difficiles, où les élèves cherbourgeois constituaient une minorité des effectifs, le problème s'inversa et ce sont les bateaux qui firent bientôt défaut à la flottille locale ! Un chalutier moderne, c'est un énorme investissement... Thème de réflexion qui fit son chemin pour d'autres cherbourgeois entrepreneurs...

Puis vint l'ère du nucléaire, en 1960, où le maire René Schmitt, pour la première fois, parla du projet d'une usine atomique dans la Hague. Deux-cents ans plus tard, Cherbourg put alors revivre son époque « Grand chantier », mais autour d'une cause bien loin de faire l'unanimité !

Passé le temps du stockage massif des petites voitures japonaises et de la période héroïque de la construction des plate-formes pétrolières avec l'U.I.E. (Union Industrielle d'Entreprise), la ville poursuit aujourd'hui, inlassablement, son industrialisation avec l'éolien - implanté depuis peu sur le terre-plein des Mielles -, peut-être l'hydrolien - absurdement avorté récemment -, et pourquoi pas avec une bonne surprise qui viendrait compenser l'invraisemblable mascarade des « Fast-ships »¹², dont chaque cherbourgeois n'a pu oublier l'abracadabrantique aventure de la fin du siècle dernier.

12 - *Projet de liaison maritime rapide par porte-conteneurs entre Philadelphie et Cherbourg.*

L'acte II de l'appropriation de mon épistémè locale intervient quelques jours plus tard. J'y apprends que l'apparition du syndicalisme local fut tout aussi tardive que l'organisation politique dont Thomas m'a dépeint l'historique. A l'origine, elle provient du milieu catholique assez entreprenant à Cherbourg et constitué par un clergé actif, une partie de la haute bourgeoisie, et bon nombre d'officiers de marine. En mai 1892, un secrétariat du Peuple avait été mis en place, présenté comme « le plus puissant moyen d'apaisement et de concorde entre les différentes classes ». Il offrait aux ouvriers les services gratuits de médecins et juristes, s'occupait de placements et parfois même de mettre bon ordre aux situations matrimoniales irrégulières. Par

la suite, s'ouvrirent une école professionnelle et une clinique tandis que les syndicats mixtes correspondant aux idées sociales des catholiques de cette époque virent le jour, tel le syndicat Sainte-Agnès (composé de couturières) ou le syndicat Sainte-Claire (composé de repasseuses). C'est ainsi que le syndicalisme chrétien réussit à s'implanter dans les petits ateliers au personnel exclusivement féminin, mais échoua totalement auprès des hommes et des grandes entreprises. Il fallut pour y parvenir l'intervention d'un charismatique militant aux infatigables actions qui éveilla parmi les ouvriers cherbourgeois l'esprit syndicaliste... Bref (et sans en rajouter), c'est ici que l'avènement d'Adrien Codet prend toute sa dimension, justifiant aux dires de Thomas mon troublant acharnement ! C'est à lui et aux efforts du groupe socialiste révolutionnaire que le syndicalisme de classe doit sa naissance ! C'est grâce à lui que furent fondées en 1898 les chambres syndicales des cordonniers, des métallurgistes, des menuisiers-charpentiers, des maçons et tailleurs de pierre, et des peintres en bâtiment !

A l'arsenal, la naissance d'un syndicat dut attendre la fin de l'année 1899. En 1901, son orien-

tation révolutionnaire fut fortement contestée et, face à de nombreuses démissions, Hippolyte Mars - socialiste modéré, émule de Jaurès et élu du conseil municipal d'Equedreville - fut choisi comme secrétaire général, poste où il multiplia les déclarations rassurantes. Le redondant débat autour de la théorie de la grève générale déboucha en novembre 1905 sur un positionnement tranché vis à vis des autres arsenaux car les ouvriers cherbourgeois, ne partageant pas les vues révolutionnaires de leurs camarades de Lorient et Toulon, clôturèrent, en même temps qu'ils l'avaient ouverte, la liste des grèves de leur établissement avant la Première guerre mondiale. Cette attitude modérée permit également au syndicat des travailleurs réunis du port de Cherbourg de conserver ses effectifs et d'adhérer en 1903 à la CGT. En octobre de cette même année, à l'occasion d'un scrutin municipal partiel, la liste d'Albert Mahieu (revenu au premier plan avec des idées singulièrement modérées), comprenant sept ouvriers syndiqués de l'arsenal, fut élue en entier et s'empara de la mairie de Cherbourg. Alors, pendant six ans, radicaux, syndicalistes et socialistes s'exprimèrent dans les colonnes d'un

même journal, *La Vigie*, puis dans *Le Petit Républicain*. Aux élections législatives de 1906, Albert Mahieu, seul candidat de la gauche unie, l'emporta et devint député de Cherbourg ; mais pour les socialistes l'heure de reprendre leur indépendance avait sonné car ils acceptaient de moins en moins la tutelle radicale et le sacrifice de leur idéal. La rupture se produisit donc, et c'est dans les colonnes d'un journal désormais indépendant, *L'Éclaireur*, que les socialistes formulèrent des critiques de plus en plus sévères à l'encontre du député-maire et des radicaux. Néanmoins, en 1907 à l'occasion des cantonales, les socialistes subirent un échec retentissant, démontrant par là même « qu'ils sont impuissants chaque fois qu'ils s'éloignent des radicaux et radicaux-socialistes ». L'année suivante, les élections municipales confirmèrent ces propos, et Albert Mahieu conserva la mairie.

Cette modération du syndicat de l'arsenal n'était, bien entendu, pas du goût de tout le monde à l'intérieur du mouvement ouvrier, comme la Jeunesse syndicale, créée en 1904, qui se signala à plusieurs reprises par la virulence de ses membres et son prosélytisme antimilitariste, suscitant peu

d'écho à Cherbourg. Contraints au silence pendant des années, les syndicalistes révolutionnaires cherbourgeois tentèrent à partir de 1906 d'orienter le mouvement ouvrier local dans la voie de l'action directe et de la lutte des classes avec à leur tête deux personnalités membres du syndicat de l'arsenal, Joseph Buray, anarchiste, et Auguste Obey, militant intransigeant. Joseph Buray fit paraître à partir d'octobre 1906, dans *Le Petit Républicain*, une série d'articles constituant un réquisitoire contre les dirigeants du mouvement ouvrier cherbourgeois, mais le directeur de la publication y mit fin et en 1907 Auguste Obey, tentant de porter l'assaut au sein du syndicat de l'arsenal en s'en prenant vivement à Albert Mahieu, fut désavoué par les syndicalistes votant presque unanimement un ordre du jour de confiance au député attaqué. Dix jours plus tard, Obey se fit exclure du parti socialiste et échappa de peu à l'expulsion du syndicat de l'arsenal. Il mit fin à ses jours en mars 1908, sonnait ainsi le glas du syndicalisme révolutionnaire cher à Adrien Codet - tandis que le mouvement ouvrier cherbourgeois s'engageait dans la voie que lui

traçait celui qui en deviendra la principale figure durant deux décennies : Alexandre Burnouf.



Albert Mahieu



Alexandre Burnouf

ÉPILOGUE

Le quartier des bassins fait partie de ces endroits magiques où l'esprit se laisse embarquer par les sens exaltés. Depuis le réaménagement du désuet quai de l'Entrepôt, commencé dans l'ultime année du siècle dernier, l'architecture du lieu a complètement changé. D'un coupe-gorge redouté, ce quartier est devenu la vitrine du Cherbourg moderne avec sa passerelle Michel Legrand reliant l'ancien - le quai Alexandre III (qui donne lui-même sur la nouvelle esplanade de la Laïcité, partant du centre culturel restauré) - avec le nouveau - le quai de l'Entrepôt métamorphosé et son large espace inédit devant le centre commercial rénové, ouvrant de nouvelles perspectives sur une partie occultée de la cité. L'élégant éclairage de ce lieu, mis aux

normes de son alter ego situé de l'autre côté du bassin, anime sur l'eau les reflets bariolés du casino et des immeubles cossus. Les chalutiers, chargés, rencontrent les voiliers amarrés aux confins du pont tournant dont l'attroupement ravi profite de la manœuvre inopinée. Seul, le stationnement toléré des voitures le long de la berge gâche encore le plaisir du promeneur frustré.

Prolongeant le quai de l'Entrepôt, le quai Lawton Collins - objet d'une vaste étude d'aménagement jusqu'à la Cité de la Mer, récemment débarrassée de son inesthétique verrue - verra l'espace, libéré par l'hôtel et les bâtiments de la DDE démantelés, initier un parcours bucolique inédit si la sagesse de nos élus concorde avec la rhétorique de leurs professions de foi.

Comme il y a trois ans de cela, je me retrouve au pied de la statue de Napoléon dont je mesure mieux aujourd'hui l'ampleur du lien reliant l'énigmatique personnage à notre territoire bien aimé. Même si nombre de Cherbourgeois n'ont pas forcément à l'esprit ce déterminant historique, cette célèbre statue est néanmoins l'emblème de celui qui permit à Cherbourg de connaître un destin

maritime hors du commun, tout en incarnant l'ultime rempart à l'envahisseur d'autrefois - même si le fameux doigt pointé vers la mer reste d'une surprenante ambiguïté...

Pour ma part, je préfère croire que « Ce geste là, mon vieux, n'est point de la bravade : pour plaire aux Cherbourgeois, Poléon fait c'qu'il peut, il élève la main... pour leur dir' si qu'il pleut ! »...

TABLE DES MATIÈRES

Le Moyen-Âge.....	11
La place Divette.....	19
La bataille de Cherbourg.....	29
Le XVIe siècle.....	37
La bibliothèque municipale.....	43
Le jardin public.....	49
La place de la Fontaine.....	55
La tour de l'église.....	63
Le XVIIIe siècle.....	67
Le quartier de l'abbaye.....	73
Le port de commerce.....	81
La Révolution.....	91
La grande rade.....	97
Les fêtes d'août 1858.....	107
Le théâtre.....	119
Le tramway.....	129
Les rues fantômes.....	135
La gare maritime.....	143
Le port transatlantique.....	153
Le centre aéronautique Chantereyne	159

La place des Caveliers.....	169
Les gloires locales.....	175
La libération de Cherbourg.....	181
L'arsenal.....	197
Les chemins vagabonds.....	213
Les présidents de la République.....	219
Le milieu ouvrier et la bourgeoisie républicaine.....	227
Adrien Codet.....	235
La ville de garnison.....	243
Le syndicalisme.....	247
Épilogue.....	253

Bibliographie

Heurs et malheurs des Cherbourgeois sous la Révolution (Augustin Lemaesquier)
La vie à Cherbourg de 1750 à 1789 (Ville de Cherbourg)
Cherbourg port des émigrants (Gérard Destrais)
Les chemins de l'histoire (Ville de Cherbourg)
Cherbourg et son histoire (Guy Letourneur)
Cherbourg au gré de l'histoire (Guy Letourneur)
Mémoires (Société Nationale Académique de Cherbourg)
Cherbourg au fil du temps (Maurice Lecoœur)
Cherbourg port aux princes (Jean Fouace)
Guide du promeneur (Gérard Léonard/Frédéric Patard)
La digue qui a fait Cherbourg (Yves Murie)
Histoire de Cherbourg à travers ses rues (Augustin Lemaesquier)
Les remparts de Cherbourg (Gilloudifs)
Histoire de la ville de Cherbourg (Voisin-La Hougue)
Études historiques sur Cherbourg (d'après l'ouvrage de M. de Chantereyne)
Articles Presse de la Manche

Achévé d'imprimer sur les presses
de l'Imprimerie Moderne de Bayeux
Z.I. - 7, rue de la Résistance – 14400 Bayeux
Dépôt légal :

ISBN 978-2-9546213-9-5

Imprimé en France