



L'ARSENAL de la MARINE à CHERBOURG

Une ville dans la ville

Association des Amis du Musée national de la Marine

SOUSCRIPTION

Les éditions
du Cotentin

L'ARSENAL de la MARINE à CHERBOURG

Une ville dans la ville

Association des Amis du Musée national de la Marine

Cherbourgeois de naissance ou d'adoption, ayant tous travaillé à la Direction des Constructions Navales de Cherbourg, les auteurs se sont retrouvés au sein de l'Association des Amis du Musée national de la Marine, Délégation de Basse-Normandie.

Conjointement avec le Comité d'établissement de DCNS Cherbourg, ils ont présenté, en 2007, en divers lieux de l'agglomération de Cherbourg, une exposition intitulée « De la *Colombe* au *Redoutable*, deux siècles de construction navale à l'arsenal de Cherbourg ».

Acteurs et témoins d'une longue période de la vie de l'Arsenal, ils ont pensé, dans le prolongement de cette exposition, qu'il était nécessaire de rédiger un travail de mémoire sur l'Arsenal de la Marine au moment où des restructurations importantes se poursuivaient au sein du Ministère de la Défense, avec de significatives répercussions dans l'Etat-Major local et les grandes Directions et Services qui constituaient autrefois la structure même d'un arsenal de la Marine.

Parmi ces mutations citons : la création de la Base navale et celle de l'entreprise DCNS, succédant à la DCN, la partition du territoire de l'Arsenal entre ces deux entités, la fermeture du Centre Hospitalier des Armées « René Le Bas », la suppression de la Direction locale des Travaux maritimes et le rattachement de ses services à une direction régionale interarmes...

Ce travail a été réalisé avec comme fil conducteur : *Qu'existe-t-il dans une ville, que l'on retrouve dans un arsenal ?*

Pour répondre à cette question, les thèmes suivants ont été abordés : l'organisation matérielle (rues, réseaux d'énergie...), la gouvernance et les autorités responsables (enseignement, justice, police, santé, transports...), les activités professionnelles, les loisirs, etc.

Regroupés autour de Claude Coutanceau, délégué régional de Basse-Normandie, Yves Marie, Richard Nguyen-Huu, Jean Pivain, André Rozec, Charles Sohier et Raymond Theiss, après des années de recherche, ont rédigé ce livre. Ils sont particulièrement heureux de vous le présenter aujourd'hui.

**Les éditions
du Cotentin**


1^{ère} de couverture :

1- Porte d'entrée sud de l'arsenal de Cherbourg sous le Second Empire.
D'après le plan établi par la Direction des Travaux Hydrauliques de Cherbourg et certifié conforme à exécution. © Service National de la Défense Clt 2K98 - Photo Anne Bonnet.

2- La rade de Cherbourg vers 1900. © Service National de la Défense

4^e de couverture :

L'arsenal de Cherbourg vu du Fort du Roule © Yves Marie



SOMMAIRE

Préface	5
Avant-propos	7
Topographie de l'Arsenal	11
Toponymie de l'Arsenal	19
Formes et bassins	33
Réseaux, voiries et communications	39
La Préfecture maritime	49
Le Contrôle résident	55
La Majorité générale	57
La Direction du Commissariat de la Marine	69
La Direction des Constructions Navales	77
La Direction des Travaux Maritimes	95
La Direction de l'Artillerie Navale et les pyrotechnies	97
La Direction du Service de Santé de la Marine	103
La Direction du Port	123
L'Atelier Militaire de la Flotte	125
Les services de transport	127
Les services de logement	129
Les services de restauration	137
Les écoles	139
La Base Aéronautique Navale	149
Autres services	153
Les visites et voyages officiels	163
Postface	171
Bibliographie	173
Iconographie	175
Les auteurs	176
Remerciements	177



TOPOGRAPHIE DE L'ARSENAL



Cette gravure montre l'emplacement des terrains situés entre le fort du Homet et le fort du Galet où a été construit le port militaire de Cherbourg (Direction du Génie © Service National de la Défense)

C'est par décret du 25 germinal an XI (15 avril 1803) que Bonaparte, 1^{er} Consul, ordonne la construction, dans la rade de Cherbourg, d'un avant-port et d'un port capable de contenir 17 navires de guerre¹ et 3 formes de construction. Ce décret précise également que ce port sera complété ultérieurement par un bassin construit en arrière des deux bassins prévus et pouvant contenir 25 vaisseaux de guerre.

(...)

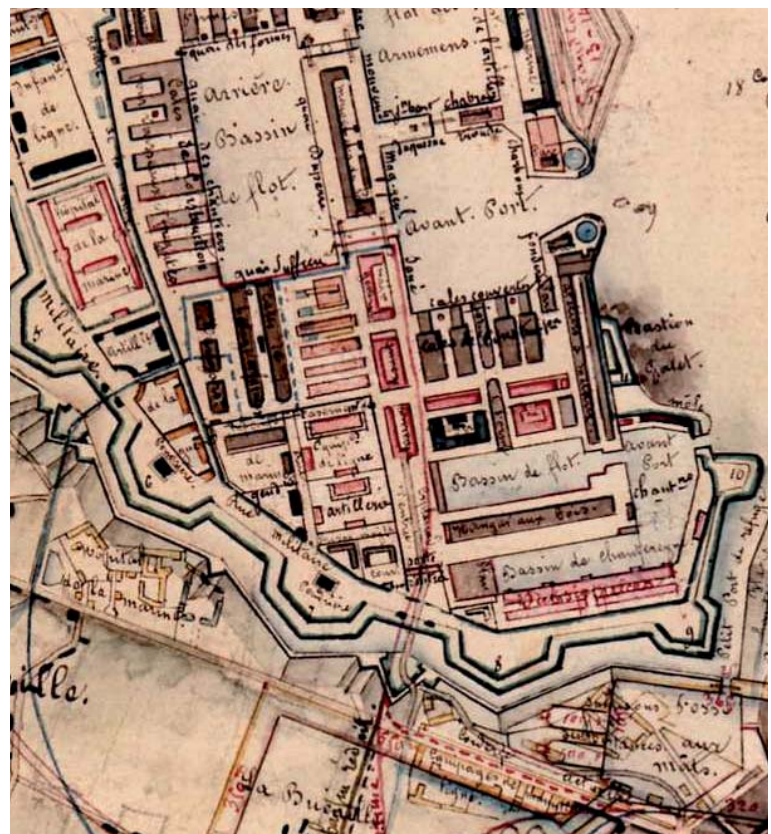
Plan de l'Arsenal, vers 1858, montrant l'implantation des différentes infrastructures à l'intérieur des fortifications dont les bastions sont numérotés de I à XIV en partant du fort du Homet, dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. (© Service National de la Défense)

La topographie d'une ville, permet de connaître les caractéristiques et la configuration des terrains qui la composent, pour les utiliser et développer de manière harmonieuse les constructions et ouvrages soit publics, soit privés.

Il en fut de même pour l'Arsenal, pour implanter les bassins et les ouvrages nécessaires pour construire et entretenir les vaisseaux et navires de la Marine militaire.

Le port militaire est implanté sur un territoire situé à 1 km au nord-ouest du centre de la ville de Cherbourg dans l'anse du Galet et composé « des prés du Roy » achetés par Vauban à la fin du XVIII^e siècle, de la majeure partie des terres de l'abbaye du Vœu concédées définitivement au département de la Marine en mars 1791 par l'Assemblée constituante et d'une partie d'Equeurdreville réunie à Cherbourg le 13 ventôse an X (4 mars 1802).

L'ensemble, de nos jours, représente 170 hectares dont la majeure partie est sur la ville de Cherbourg et le reste sur la ville d'Equeurdreville.



¹ Il faut entendre "vaisseaux"



LA PRÉFECTURE MARITIME

Historique de la fonction

La construction de la Grande Digue et l'immense chantier qu'elle engendre, entraînent la création d'un Commandement de la Marine à Cherbourg en 1784. Son premier titulaire en est le capitaine de vaisseau de la Coudre de la Bretonnière. Sous la Révolution et le premier Empire, ce commandement est assuré en alternance par des fonctionnaires civils de l'Administration ou par des Officiers de marine. La fonction de préfet maritime est créée par l'arrêté consulaire du 7 Floréal An VIII (27 avril 1800). Celui-ci commande et administre tout ce qui concerne la Marine dans l'étendue de son arrondissement. Voici quelques paragraphes de cet arrêté en encart ci-contre.

(...)

- § III *Il y aura dans chacun des arrondissements un préfet maritime*
- § IV *Le préfet maritime résidera dans le chef-lieu de son arrondissement*
- § V *Les préfets maritimes, dans leurs ports respectifs, recevront immédiatement les ordres du ministre de la marine, et les feront exécuter ; ils auront seuls la correspondance avec lui.*
- § VI *Ils auront sous leurs ordres les individus employés dans tous les genres de services de la marine ; ils seront à la tête de l'administration, et auront la direction générale des travaux.*
- § VII *Ils seront chargés de la sûreté des ports, de la protection de la côte, de l'inspection de la rade des bâtiments qui y sont mouillés, et enfin de la direction de tous les bâtiments armés qui, par la nature de leur mission ou de leurs instructions, n'auront pas été mis hors de leur dépendance.*
- § VIII *Il sera statué, par un règlement particulier, sur les traitements et les frais de bureau de chacun des préfets maritimes.*

Résidence du Préfet maritime

La résidence du Préfet maritime se situe rue des Bastions, dans un hôtel particulier construit par l'entrepreneur Jacques-Martin Maurice, sur un terrain acquis en 1783. Cet hôtel loué par le Roi a toujours été occupé par des militaires, le premier d'entre eux ayant été le colonel Dumouriez, commandant militaire de Cherbourg. Sous la Révolution, des personnalités appartenant tour à tour à l'administration de la Guerre ou de la Marine, s'y succèdent. C'est avec le premier Empire que la Marine s'y établit définitivement. L'administration installe ses bureaux au rez-de-chaussée et le préfet occupe le reste de la maison.

(...)



Salon de musique

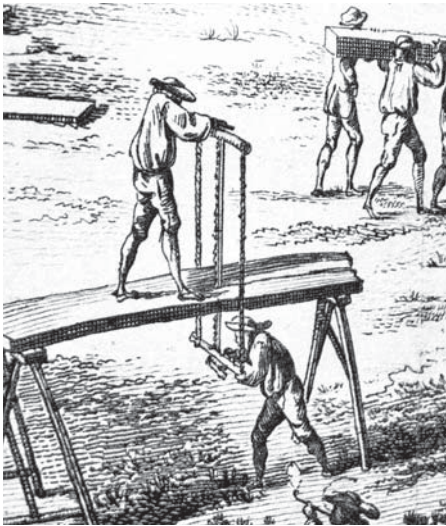
© Raymond Theiss



LA DIRECTION DES CONSTRUCTIONS NAVALES

Marine à voile, marine en bois

Les constructions navales militaires débutent en 1793 à Cherbourg sur le quai est de l'avant-port de commerce (aujourd'hui quai Lawton Collins), dans le vieil Arsenal (appelé aussi ancien Arsenal). C'est d'abord l'entretien de petites unités, avant la construction de pas moins de 35 navires : chaloupes, bricks, canonnières, frégates de 18, chasse-marée, corvettes, cotres... jusqu'en 1830. Deux vaisseaux préfabriqués par l'arsenal du Havre sont assemblés pendant cette période sur les cales Chantereyne, près du fort du Galet, à proximité du nouvel Arsenal en cours de construction à l'ouest de la rade. Celui-ci, décidé en 1803 par Napoléon 1^{er}, commence vraiment son activité avec la mise en service effective des cales au sud de l'avant-port militaire en 1830.



Equipe de scieurs de long
Encyclopédie de Diderot et d'Alembert
© Service National
de la Défense Cherbourg

Les navires sont en bois et donc sur ces chantiers s'activent diverses catégories d'ouvriers principalement des scieurs de long, charpentiers de navire, perceurs, calfats,...

Tous œuvrent sous les ordres d'un ingénieur-constructeur. Le premier navire construit dans l'ancien Arsenal est la *Colombe*, brick à voile de 12 canons, sur les plans de l'ingénieur constructeur Pierre Ozanne. Il est lancé le 27 septembre 1795.

Les navires, frégates et vaisseaux suivants, sont l'œuvre du baron Sané, en particulier la frégate de 18, *La Manche*, construite dans l'ancien Arsenal et lancée en 1806. Le baron Jacques-Noël Sané est alors considéré comme



Le Baron Sané, Gravure Julien Boilly
(collection de l'auteur)

le « Vauban » de la Marine. Il s'intéresse aussi aux projets de sous marins ; d'abord le *Nautilus* de Fulton et ensuite en 1810, un nouveau *Nautilus* des frères Coessin, projets négligés par la Marine française.

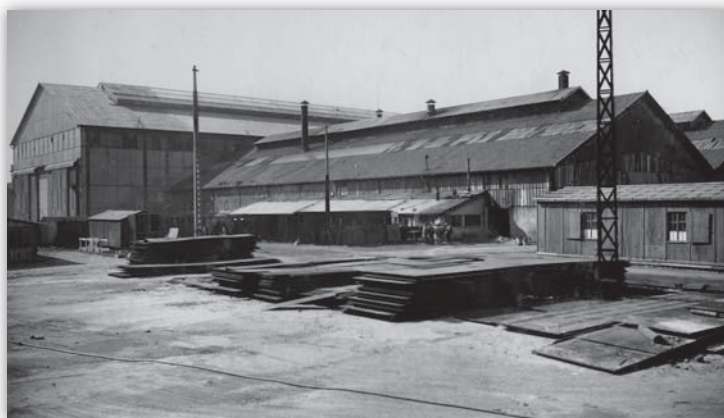
(...)



Frégate de 18, contemporaine de La Manche
© Musée national de la Marine

L'âge du fer et de la vapeur

En 1826, l'avis à roues *Le Nageur*, est mis en chantier. C'est le dernier navire construit dans l'ancien Arsenal. Le début de l'ère de la propulsion vapeur par roues à aubes est un tournant dans l'activité du port de Cherbourg. Ce n'est encore qu'un complément à la propulsion à voile, quand le vent fait défaut. L'hélice ne fait vraiment concurrence à la roue à aubes qu'à partir de 1850, également sur un navire avis *Le Marceau*. Certains ateliers sont équipés de machines utilisant l'énergie produite par la vapeur tel l'atelier Machines. L'atelier Chaudronnerie (1858) au nord du bassin Napoléon III et la halle de montage des chaudières, au sud des cales, sont alors construits. En même temps apparaissent de nouveaux métiers liés à la mécanique et à la chaudronnerie. Mécaniciens et chaudronniers coexistent avec les personnels des métiers traditionnels du bois.

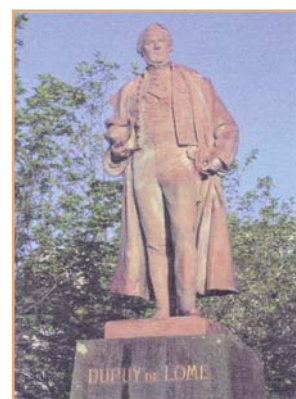


Les Bâtiments en Fer © DCNS

La première application du fer se fait en 1848 sur la corvette à vapeur *Newton* avec une coque entièrement métallique. La deuxième est au profit de la cuirasse, constituée de plaques métalliques fixées sur la coque au niveau de la ligne de flottaison de la batterie flottante *Dévastation*, mise sur cale en 1854. Le fer puis l'acier doux (*Le Fulminant*, 1877) prennent progressivement le pas sur le bois dans la coque des navires de guerre. C'est l'apparition des charpentiers fer, des formeurs de tôles et de profilés, des perceurs, des riveurs... L'atelier des Bâtiments en Fer est construit en 1874, toujours au sud des cales. Il est ensuite modifié à de nombreuses reprises, pour s'adapter à l'évolution des navires et en particulier à l'accroissement de leurs dimensions.

(...)

Cette époque est marquée par l'ingénieur Henri Dupuy de Lôme, d'abord en 1854, avec la réalisation de la *Ville de Nantes*, vaisseau encore en bois du même type que le *Napoléon*. Il s'intéresse à l'utilisation des chaudières à vapeur dont il équipe la frégate cuirassée en bois *La Gloire*. C'est le début des frégates cuirassées. L'arsenal de Cherbourg construit la *Normandie*.



Statue de Dupuy de Lôme à l'arsenal de Lorient (Collection particulière)



Lancement du Jules Ferry le 23 août 1903 sur la cale du galet (collection particulière)

plus de 12 000 tonnes *Jules Ferry* est assemblé sur la cale du galet en octobre 1901, cale donnant dans la rade de Cherbourg. (...)

Un dernier garde-côte cuirassé, le *Henri IV*, de près de 9 000 tonnes, mis en chantier début 1898, montre avec ses grandes dimensions la limite de capacité des cales de construction de l'avant-port militaire. C'est pourquoi le croiseur cuirassé de

BULLETIN DE SOUSCRIPTION

Les Editions du Cotentin et l'Association des Amis du Musée national de la Marine,
Délégation de Basse-Normandie, vous proposent l'ouvrage

L'ARSENAL de la MARINE à CHERBOURG

Une ville dans la ville

en souscription jusqu'au 18 décembre 2013, au prix de 20 €.

Format 21x29,7
184 pages - quadrichromie
sur papier demi-mat 150 g
couverture rembrodée

Prix à parution :
27 euros
à partir du
20 décembre 2013

*N'hésitez pas à consulter
nos autres ouvrages sur
notre site internet :
www.leseditionsducotentin.com*

Merci de compléter et d'adresser votre
bulletin, accompagné de votre règlement à :

EDITIONS DU COTENTIN
260, rue des Noisetiers - 50110 TOURLAVILLE
Tél. 02 33 88 52 52
e-mail : contact@leseditionsducotentin.com

**Possibilité de venir retirer votre ouvrage
en nos locaux dès le 20 décembre 2013.**

"L'ARSENAL de la MARINE à CHERBOURG - *Une ville dans la ville*"
Je souhaite bénéficier de l'offre de souscription à 20 € (prix public 27 €)

BON DE COMMANDE

NOM.....Prénom :

Adresse :

Code postal Ville :

Tél..... E-mail (bien lisible svp)

Nombre d'exemplaires : x 20 € TTC = + 4,50 € frais de port

TOTAL € Règlement par chèque bancaire ou par mandat administratif à l'ordre
des **Éditions du Cotentin.**

Pour toute commande supérieure à 5 exemplaires, merci de nous contacter par e-mail à l'adresse suivante :
contact@leseditionsducotentin.com



Association des Amis du Musée national de la Marine



Les éditions
du Cotentin