

## La Bretonnière, inventeur du port de Cherbourg

**Peut-être serait-il aujourd'hui tombé dans l'anonymat si une voie limitrophe entre Cherbourg et Tourlaville ne portait son nom. La Bretonnière ! Son évocation nous entraîne plus de deux cents ans en arrière au large du *petit port de Cherbourg*, dans un contexte historique tumultueux. Cela nous emmène aussi sur les routes du Cotentin, jusqu'au marais de Marchésieux qui ont vu naître celui que d'aucuns appellent *l'inventeur du port de Cherbourg*.**

**La grande digue de l'île Pelée à Querqueville, ça rappelle quelque chose ! Il en a fallu des milliers d'hommes et des tonnes de pierres pour venir à bout de ce projet incroyable qui fait aujourd'hui encore du port de Cherbourg la plus grande rade artificielle au monde. Notre propos ne consiste pas à dresser l'histoire de ce chantier mais simplement à rappeler la mémoire de l'un de ses plus grands défenseurs.**

La Bretonnière est un marin très expérimenté ; il guerroya dans la Royale sur toutes les mers du globe connues à l'époque. On le trouve dans tous les ports de France et de Navarre : Brest, Bordeaux Morlaix, Rochefort, Dunkerque, Bayonne, Saint-Domingue - Haï ti-, Terre-Neuve, Porto-Rico. Il prend part à de nombreux combats navals pendant la guerre de sept ans- 1756-1763-contre l'Angleterre et plus tard durant la guerre d'indépendance des Etats-Unis toujours contre les Anglais. Agé tout juste de quarante ans, il est nommé capitaine de vaisseau en 1781, grade le plus élevé des officiers de Marine.

En 1776, le duc d'Harcourt, gouverneur de la Normandie, le charge avec l'astronome Méchain d'une mission d'inspection des côtes de la Manche de Dunkerque à Granville. Cette mission, réalisée du 16 mars au 10 novembre, est particulièrement importante et urgente car il s'agit de déterminer l'endroit stratégique de défense des côtes de la Manche. Une commission spéciale, dont font partie La Bretonnière et Dumouriez est chargée d'éclairer le gouvernement qui hésite depuis plusieurs années entre Ambleteuse, Boulogne et Cherbourg. Saint-Vaast-la-Hougue compte également des partisans résolus et le port du Havre n'a pas dit son dernier mot.

La commission rend compte de ses conclusions au ministre de la Marine, Monsieur de Sartines, en 1777, au vu du rapport de La Bretonnière ; le diagnostic est sans appel : C'est à Cherbourg que la Marine doit construire un port. A qui revient le mérite d'avoir convaincu le roi Louis XVI ? Dumouriez ne craint pas de s'en attribuer l'honneur et il sera nommé, peu de temps après, commandant de la place de Cherbourg. La Bretonnière semble se satisfaire de son rôle d'expert ; le roi dira de lui : « ...*C'est La Bretonnière qui le premier a fixé l'opinion sur les travaux à effectuer à cette rade...*  ». Et en effet, La Bretonnière démontre que, seul le site de Cherbourg permet d'accueillir quatre-vingts bateaux de guerre à l'abri du vent, de la marée et de l'ennemi. Il connaît parfaitement le projet de Vauban conçu un siècle plus tôt. Preuves à l'appui, il va au-delà des idées du maréchal en proposant d'enraciner une digue au large entre l'île Pelée et la pointe de Querqueville. D'autres, comme Dumouriez, plus soucieux de la défense terrestre, défendent le projet d'une rade plus étroite entre l'île Pelée et le Hommet. En dépit des controverses et des atermoiements dus aux énormes difficultés financières et politiques qui font différer le projet d'année en année, le nouveau ministre, Monsieur de Castries, tranche en faveur de La Bretonnière en 1781. Mais le dossier est loin d'être clos car il faut déterminer la méthode de construction de la digue et là encore, plusieurs idées s'affrontent durant l'année 1783.

La Bretonnière suggère de réaliser la partie basse de la digue au moyen de vieux vaisseaux remplis de moellons maçonnés, de jeter sur cette montagne sous-marine de grosses pierres perdues extraites des carrières du Becquet où l'on réalise un port de transbordement. La partie supérieure de la digue serait maçonnée comme on le ferait pour un quai. De cette façon écrit-il : « *Une telle digue serait indestructible et ni les hommes ni les éléments ne pourront l'arracher du fond de la mer...*  ». L'histoire lui donnera raison quelques années plus tard, mais à l'époque, les gouvernants sont séduits par la solution avancée par l'ingénieur Alexandre de Cessart. Il propose de construire à terre quatre vingt-dix cônes en bois de vingt mètres de hauteur, de les remorquer au large puis de les lester au moyen de pierres. Cette invention va étonner l'Europe entière ; nombre de savants, écrivains, hommes politiques vont faire le déplacement à Cherbourg pour venir voir le formidable chantier. Louis XVI viendra en personne assister à l'immersion du neuvième cône en juin 1786. Ce sera d'ailleurs le seul et unique déplacement de son règne en Province à l'exception de son escapade funeste à Varennes.

De Cessart est nommé responsable général du projet et La Bretonnière commandant de la Marine du port de Cherbourg en mai 1784 ; il lui revient alors d'assurer la direction de toutes les opérations en mer.

Après des débuts prometteurs en 1784, l'entreprise s'avère beaucoup plus difficile et onéreuse que prévu. Les forteresses de bois ne résistent pas aux tempêtes, l'approvisionnement en bois devient problématique et l'argent manque. En cinq années, seulement vingt cônes sont mis en place. Le rêve tourne au cauchemar et les dirigeants du chantier se rejettent les responsabilités. A qui la faute ? De Cessart met en cause La Bretonnière. Dumouriez,

ardent défenseur des cônes en 1783 y devient hostile. Quant à La Bretonnière, il manifeste une loyauté parfaite même si son projet n'a pas été choisi.

Pourtant, en 1788, devant l'échec patent de la méthode de de Cessart, on en revient à l'idée préconisée par La Bretonnière cinq ans plus tôt. Mais, le temps perdu ne se rattrape pas ; l'argent non plus. Les caisses de l'état sont vides et les difficultés politiques pointent à l'horizon. Le climat social est à la révolution. Les travaux de la digue se poursuivent jusqu'en 1790 mais on n'y croit plus. Dumouriez est chassé de Cherbourg fin 89. Acquis ou rallié aux idées de la révolution, il mènera par la suite une carrière brillante en devenant, avec Kellerman, le sauveur de la République lors de la bataille de Valmy le 20 septembre 1792. Il sera également ministre. De Cessart « quitte le navire » et La Bretonnière poursuit seul son oeuvre contre vents et marées, sans argent et sans appui. Pas pour longtemps car l'orage gronde à Paris. La république cohabite avec l'ancien régime mais la situation ne satisfait personne. En septembre 1791, l'emploi de commandant de la marine de Cherbourg est supprimé. On ne renvoie pas La Bretonnière mais on le prive de ses salaires et pensions si bien qu'il démissionne le huit mars 1792 et se retire à Valognes. Son attachement pour l'ancien régime, alors en perdition, ne fait pas de doute. Pendant la terreur en 1793, Il est dénoncé par le club des Montagnards de Valognes et incarcéré pendant seize jours. Le conventionnel Jean -Baptiste Le Carpentier propose sa réintégration dans la Marine au grade de simple matelot ; La Bretonnière refuse et se réfugie à Paris. Il lui faudra attendre dix ans avant que le Premier Consul Bonaparte le réintègre dans son grade en 1803. Il demande avec insistance à être nommé à Cherbourg où les travaux de la digue ont repris l'année précédente sous la direction de l'ingénieur Cachin. On préfère l'affecter à Boulogne puis à Dunkerque. Mais la carrière de La Bretonnière est derrière lui. Au début de 1804, il perd l'usage de ses membres et il est admis à la retraite par un décret consulaire du 7 avril 1804. Il décède à Paris le 25 novembre 1809.

Sources : Pierre Appel député de la Manche, auteur en 1930 de *La Bretonnière, inventeur du port de Cherbourg* ; Roger Lepeley - d'après le précédent ouvrage- dans *le veil arsenal de Cherbourg* 1990 ; M. de Bon, Les ports militaires de la France 1867.

Remerciements à Monsieur le maire de Marchésieux et à Monsieur Kossorotov, propriétaire du château de La Bretonnière à Marchésieux pour leur excellent accueil lors de nos recherches.

## Repères

Au milieu du dix-huitième siècle, après quelques années de paix relative, la France est à la veille de la guerre de sept ans (1756-1763) avec l'Angleterre. L'aristocratie accorde de larges facilités à la petite noblesse terrienne pour l'accès aux carrières militaires ; on recrute dans la Royale car, depuis le redressement opéré par Colbert au siècle précédent; la marine française, après le désastre de la bataille de la Hougue en 1692, a perdu sa suprématie au bénéfice de la flotte britannique. L'Anglais débarque quand il veut sur les côtes françaises. D'ailleurs en août 1758, Cherbourg est dévasté. Le nouveau port réalisé vingt ans plus tôt par Monsieur de Caligny avec un avant-port, une écluse, des quais et un pont tournant en bois est totalement ravagé. Cherbourg, dont on avait démoli le château réputé comme le plus fort du monde par Vauban en 1686, est à la merci de n'importe quelle attaque anglaise. Or, les relations franco-britanniques sont très médiocres. Les diplomates et militaires français ne *digèrent* pas les termes du traité de Paris de 1763 qui met fin à la guerre de sept ans en obligeant la France à renoncer à la plupart de ses colonies dont le Canada ; elle est dominée par la puissante Angleterre même si le commerce avec les Amériques et en particulier Saint-Domingue et les Antilles est florissant.

A la première occasion la France prendra sa revanche. Précisément, en 1776, les *Insurgent* d'Amérique du Nord réclament leur indépendance à l'Angleterre entraînée dans une guerre coûteuse. La France apporte avec succès son soutien aux insurgés américains. Le général La Fayette sera l'un des héros de cette guerre.

Le fait de porter le conflit en Amérique ne peut faire oublier que les côtes françaises ne sont toujours pas défendues. Il y a urgence car l'Angleterre pourrait à son tour prendre sa revanche. Or, Cherbourg est de nouveau menacé le 5 juillet 1779 par des tentatives d'incursions anglaises. Le pouvoir tremble car lorsque Cherbourg tombe aux mains de l'ennemi, la presqu'île du Cotentin forme un bastion imprenable.

Dumouriez, Commandant de la place de Cherbourg, inquiet de l'activité des navires ennemis qui croisent au large de la presqu'île, use de son influence pour faire réaliser les travaux de construction des forts du Hommet et de l'île Pelée en juillet 1779.

La digue n'est que très partiellement réalisée en 1792. Après de longues périodes d'arrêt du chantier, il faudra attendre 1853 pour qu'elle soit achevée sous les ordres de l'ingénieur Reibell.

Ce que nous pouvons retenir de ce formidable chantier initié par La Bretonnière c'est que sans la digue, il n'y aurait pas eu d'installations portuaires ; l'agglomération de Cherbourg serait sans doute aujourd'hui un petit village, guère plus important qu'il ne l'était encore au milieu du dix-huitième siècle.

## Dans la Manche, sur les traces de La Bretonnière

La famille de La Couldre semble apparaître dans la région de Marchésieux, commune du centre Manche vers le XIV<sup>ème</sup> siècle ; elle devient propriétaire du fief de Champeaux au XV<sup>ème</sup>. Le grand-père de Louis de La Couldre fera ériger en fief la terre de La Bretonnière à Marchésieux en 1710 et y construira un château encore existant. *L'inventeur du port de Cherbourg* est né le 6 juillet 1741 à Marchésieux peut-être à La Bretonnière, mais plus vraisemblablement à la Vantignière, une autre propriété des de La Couldre dans le village.

Louis de La Couldre a peu vécu à Marchésieux et au plus tard jusqu'à son âge de quatorze ans puisqu'il s'engage dans la Royale le 5 juillet 1755.

En juillet 1787 il vend son *fief noble, terre et seigneurie de La Bretonnière* de Marchésieux. En 1791, il acquiert le château de La Bretonnière à Golleville entre Valognes et Saint-Sauveur-le-Vicomte dans lequel il ne réside pas non plus. Lorsqu'il était dans le Cotentin, il vivait au château de Tourville à Lestre, entre Montebourg et Quettehou, à Valognes, 57 rue de la Poterie-propriété détruite en juin 1944, ou à Cherbourg où il disposait d'un logement à l'abbaye du Vœu puis sur la Place d'Armes près du presbytère de la Trinité.

En récompense de ses excellents services, le roi lui octroie X hectares du bois du Mont du Roc entre Octeville et Sideville. Il n'en profitera guère car cette propriété lui sera confisquée à la révolution.

Ses descendants en ligne féminine sont toujours propriétaires des deux châteaux précités, en revanche sa descendance en ligne masculine est éteinte depuis 1901 pour la branche cadette et en 1941 pour la branche aînée.

Source : Société d'Archéologie de la Manche 1972 et mairie de Marchésieux.