La Mare de Collignon

Le premier tronçon de la voie de contournement par l'Est roule sur les traces de la pyrotechnie des Flamands (voir Reflets de janvier 2001). Lorsque la seconde phase des travaux sera entreprise, la voie longera la mare de Collignon avant de prendre la direction du sud, vers les carrières. On voit bien se profiler la voie nouvelle mais il est plus difficile d'imaginer le passé de la mare de Collignon au XIXème siècle. A cette époque, la construction navale et en particulier l'Arsenal de Cherbourg utilise exclusivement le bois comme matériau de construction. Avant d'être prêt à l'emploi, le bois doit être stocké, traité, conservé.

Alors qu'il vient d'être décidé en 1803 de réaliser à Cherbourg un grand port militaire et un nouvel arsenal pour la construction navale, il importe de savoir comment et où on va conserver le bois que la Marine achète partout en France.

Le mode de conservation des bois qui a prévalu à Cherbourg est celui de l'enfouissement dans le sable ou la vase baignée d'eau saumâtre. En mai 1845, la Marine acquiert par adjudication les terrains dits de la mare de Tourlaville, ancien marais en face de l'île Pelée. Le ministre met aussitôt à l'étude l'appropriation de la mare pour le dépôt des bois de construction. Cette acquisition bornée d'abord à une surface de 10 hectares a été à l'origine de l'important établissement où ont été conservés des approvisionnements considérables.

En vue de former d'autres parcs plus à proximité de l'arsenal, on construit le port d'échouage des Flamands. Puis, une dépêche ministérielle du 11 septembre 1848 prescrit d'une part, d'exécuter les maçonneries du quai à la mer sur un développement suffisant pour abriter une portion du parc capable de contenir 12 000 stères de bois et d'autre part, de faire les arrasements de rocher et mouvements de sable nécessaires en arrière du quai. La partie terminée en 1849 servait à l'enfouissement d'une partie des bois. Le 2 mars 1851, le ministre de la Marine Vaillant, ayant reconnu la bonne conservation des bois par enfouissement dans la mare de Tourlaville décide l'achat des terrains les plus bas et par conséquent les moins chers, en vue d'étendre l'exploitation.

Le 3 août 1853, le ministre Ducos demande un profil transversal de la mare portant indication de la position des plans de bois par rapport aux divers niveaux de la mare. Satisfait des résultats, il fait entreprendre des travaux : la mare est agrandie et approfondie et un canal creusé pour la mettre en communication avec le port des Flamands. Le parc Est des Flamands et la mare ont une surface suffisante pour contenir ensemble 105 000 stères de bois de toute espèce. Le parc d'enfouissement a une superficie de 7 hectares 50 ares et la partie submersible de la mare 22 hectares ce qui fait que la mare mesure 955 m de long et 300 m environ dans sa plus grande largeur ; un chemin public est aménagé le long de la rive sud de la mare à l'endroit où passe aujourd'hui la piste cyclable.

Le canal de communication entre le port des Flamands et la mare est éclusé, de façon à permettre l'inondation de la mare. Cette inondation est elle-même réglée à l'intérieur de la mare par un barrage insubmersible éclusé. Une autre levée de terre ou digue de défense est élevée à l'extrémité Est pour prévenir les inondations de la mer séparée seulement par un chemin formant un enrochement. La mare possède aussi deux canaux longitudinaux qui se joignent à l'ouest et des rigoles d'écoulement transversales. Les canaux permettent de conduire facilement les bois à leur point d'enfouissement ou de les ramener au port des Flamands.

Deux gares d'assèchement, l'une dans le prolongement du port des Flamands l'autre en amont de l'écluse servent de dépôt aux bois. Au sud du parc d'enfouissement, une rampe est utilisée pour le débarquement des chargements.

L'expédition des bois vers l'arsenal se fait au moyen d'un remorqueur à hélice tractant des chalands. Le bateau stationne dans l'avant-port des Flamands et les chalands reçoivent leur chargement dans la gare de réserve. Le peu de largeur que présente le fond des canaux (3 m), ne permet pas de former des radeaux ; il est plus simple de faire flotter les pièces de bois jusqu'à la gare en soulageant les plus grosses pièces à l'aide de bouées en tôle. Ensuite, le bois est mis à bord des chalands au moyen de grues fixes. Quelques années plus tard, les transports ont été simplifiés grâce à la réalisation d'un embranchement de chemin de fer entre les Flamands et l'arsenal. Des bureaux, des maisons de garde et des dépôts d'apparaux complètent ces installations.

La mare de Tourlaville, le port d'échouage et les ouvrages qui en dépendent sont achevés en 1860 mais la suppression de la construction des navires en bois conduit à abandonner l'utilisation de la mare de Tourlaville et du parc d'enfouissement. Le stock de bois entreposé à la mare depuis plusieurs années est vendu par la Marine en 1892.

Entre 1910 et 1914, on installe, à l'ouest de la mare, des grands réservoirs à mazout pour la chauffe des chaudières des bâtiments. Une pipe-line amène le combustible des réservoirs au petit port des Flamands pour l'embarquement sur des chalands spéciaux qui accostent à des postes construits en 1891.

Progressivement, la mare est livrée à l'abandon au début du vingtième siècle sauf pour les pêcheurs et les chasseurs profitant des vastes étendues pour s'adonner à leurs plaisirs favoris. Il en sera ainsi pendant les deux premiers tiers du vingtième siècle jusqu'à ce qu'il soit décidé de faire de la mare une décharge d'ordures ménagères pour l'agglomération et ce jusqu'en 1985, date de sa fermeture. L'environnement de la mare a été réhabilité très récemment et connaît aujourd'hui les faveurs des promeneurs.

ENCADRE

Cet enfouissement a d'abord eu lieu dans le bassin de retenue de l'avant-port de commerce. Mais cette méthode présentait des difficultés ; au début de 1822, le poteau de l'écluse du bassin est avarié en introduisant les mâtures dans la retenue. Le 24 mai 1824, le directeur des fortifications accepte que la Marine dépose des bois de construction dans le fossé sud de l'enceinte du port, à condition qu'elle fasse aplanir par déblais le fond du fossé et rétablisse une vanne à l'entrée pour contenir les eaux.

La Marine dispose aussi de la plage des Mielles qui s'étend depuis l'ancien arsenal à Cherbourg, sur le quai portant aujourd'hui ce nom, jusqu'au delà de la redoute de Tourlaville toujours existante boulevard Maritime. La plage est utilisée à l'enfouissement des bois de mâture, mais elle s'abaisse annuellement d'une manière sensible, surtout près du port de commerce. En 1844, le directeur des constructions navales, signale l'impossibilité de maintenir plus longtemps sur cette plage de sable les bois de mâture car les affouillements produits par la mer à chaque grande marée met constamment ces bois à découvert. Il fait valoir que la dépense d'ensablement serait très considérable si l'on n'adopte pas des mesures pour empêcher l'enlèvement du sable. Finalement, la Marine choisira la mare de Tourlaville.

SOURCES

Cet article est très largement extrait de l'ouvrage de A. Adam, *le port de Cherbourg et les événements qui s'y rattachent* écrit en 1923. Cet ouvrage n'a jamais été publié.

La photo de la mare appartient au Service Historique de la Marine, rue de l'Abbaye à Cherbourg tout comme celles qui ont été publiées dans *Reflets* le mois précédent