

Pour fermer la grande rade de Cherbourg par l'est, on construit

## LA DIGUE DE COLLIGNON



pose de la première pierre



Loin de clore le sujet des ouvrages maritimes de notre région, l'histoire de la digue de Collignon termine, pour la partie Est, la fermeture de la rade. Cet historique de la digue de l'Est, donne l'occasion de tenter d'éclaircir quelques origines de noms liés au site de Collignon : la plage, la passe... histoire d'être au «courant».

C'est en 1889, qu'on décide de «fermer la rade pour la mettre à l'abri des torpilleurs en temps de guerre» et que la construction des digues dites de l'Ouest (Querqueville) et de l'Est (Collignon) est programmée. Cette dernière qui relie le fort de l'île Pelée à la terre a un double but : militaire en fermant la grande rade aux navires de faible tirant



La construction de la digue de l'Est dite aussi de Collignon. Pour les besoins du chantier une ligne de chemin de fer amenait les rochers



d'eau et aussi de protection de la rade contre les vents d'Est, comme l'explique l'ingénieur des Ponts et Chaussées Lafaix dans un rapport de 1931 : «La digue de l'Est défend très efficacement la jetée des Flamands, l'aspect de la rade par fort vent d'Est ou de Nord-Est montre nettement que si la mer déferle violemment sur la digue de l'Est, elle ne déferle que peu sur la jetée des

Flamands qui à elle seule ne résisterait pas aux vents d'Est.» Malheureusement, dans ce même rapport intitulé «Projet de réfection totale de la digue de l'Est», ce même ingénieur dresse un triste constat : «Par suite du manque absolu d'entretien des ouvrages maritimes du port militaire de Cherbourg pendant la période 1914-1924, la situation de ces ouvrages et particulièrement celle de



*date de fin des travaux de la digue*



*extraits des carrières de la Croix Morel jusque sur la plage des Mielles qui ne s'appelait pas encore de Collignon (voir encadré p. 14).*

## Des noms, des noms... non de non !

### Collignon

Les noms de la plage de Collignon, digue de Collignon ou passe de Collignon nous sont familiers. Il est tentant de penser que cette appellation provient du nom de l'entrepreneur A. Collignon qui mena les travaux de la construction de la digue de l'Est et du port de l'île Pelée de 1889 à 1895. Pourtant, nous n'avons trouvé nulle trace officielle de la dénomination de ces trois lieux. Ce qui est sûr c'est, qu'avant ces travaux, la plage des Mielles s'étendait de Cherbourg jusqu'au Becquet.

En consultant le dictionnaire biographique de la Manche de 1910, on s'aperçoit que les Collignon sont légion et qu'ils se sont illustrés dans divers domaines mais qu'aucun d'eux n'a un prénom commençant par A. Ce Collignon là (celui de la digue), entrepreneur de travaux publics 5 rue Gounod à Paris, mentionné comme «tâcheron de la régie» dans les archives du chantier de la digue, est-il le bon ? Le nom de la plage, de la digue et de la passe sont-ils le fruit d'une appellation populaire ou officielle ? Nous n'en savons pas plus.

### La passe Cabart-Danneville

Autre énigme, la passe de Collignon qui devient passe Cabart-Danneville. Ce que nous avons constaté, c'est que jusqu'en 1948 la passe est appelée «de Collignon». Ce n'est qu'à partir de cette date que l'on trouve sur les plans l'appellation «passe Cabart-Danneville». Pourquoi cet hommage tardif à Charles-Maurice Cabart-Danneville (1846-1918) ? Si la réponse n'est pas évidente, l'occasion nous est donnée de présenter le personnage.



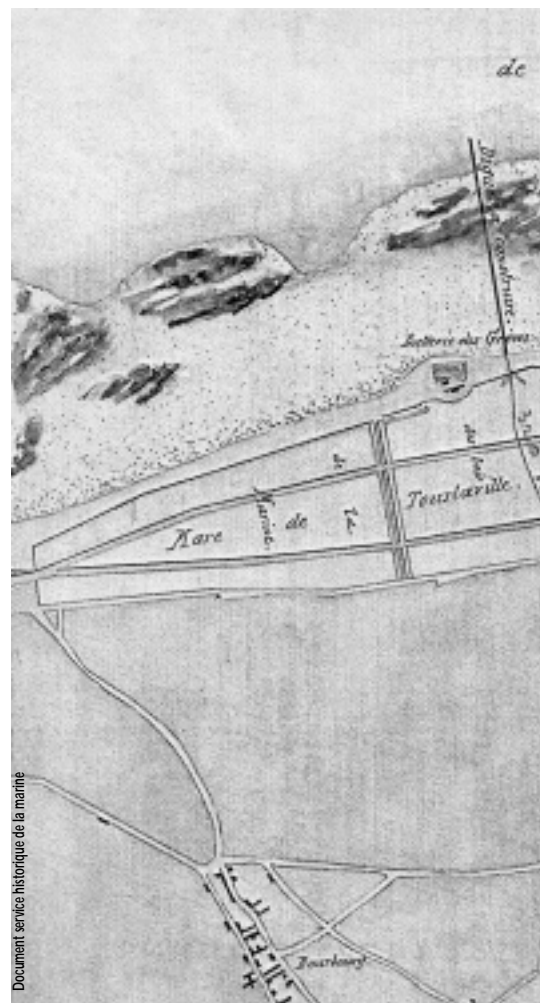
collection Marc Adém

Charles Maurice Cabart-Danneville (1846-1918)  
député, sénateur de la Manche  
et maire de Tourlaville de 1900 à 1901

présidait. Outre de nombreux rapports parlementaires, on peut mentionner ses ouvrages sur *La défense de nos côtes (1885)*, *les poudres de la guerre et de la marine en France et à l'étranger.*»

M. Prevost dictionnaire biographique de la Manche de 1910, page 758.

«Député, sénateur de la Manche, maire de Tourlaville de 1900 à 1901. Ce professeur de mathématiques de l'école Turgot à Paris, s'était présenté sans succès aux élections législatives de la Manche en 1885. Élu Député dans l'arrondissement de Cherbourg en 1889, il est réélu en 1893. En 1895 il est élu sénateur, réélu en 1897 et 1906. Il s'inscrit au groupe de la gauche républicaine, mais de mentalité plutôt conservatrice, vota parfois avec la droite dans des questions économiques ou fiscales. Dans les deux assemblées, il se fit une spécialité des affaires maritimes et intervint fréquemment dans les questions relatives aux arsenaux, aux ouvriers des ports, à la défense des frontières de mer, aux colonies, aux troupes de la marine... Il avait siégé fort longtemps à la commission de la marine marchande et avait fondé, pour l'étude des questions portuaires, le groupe des intérêts maritimes qu'il



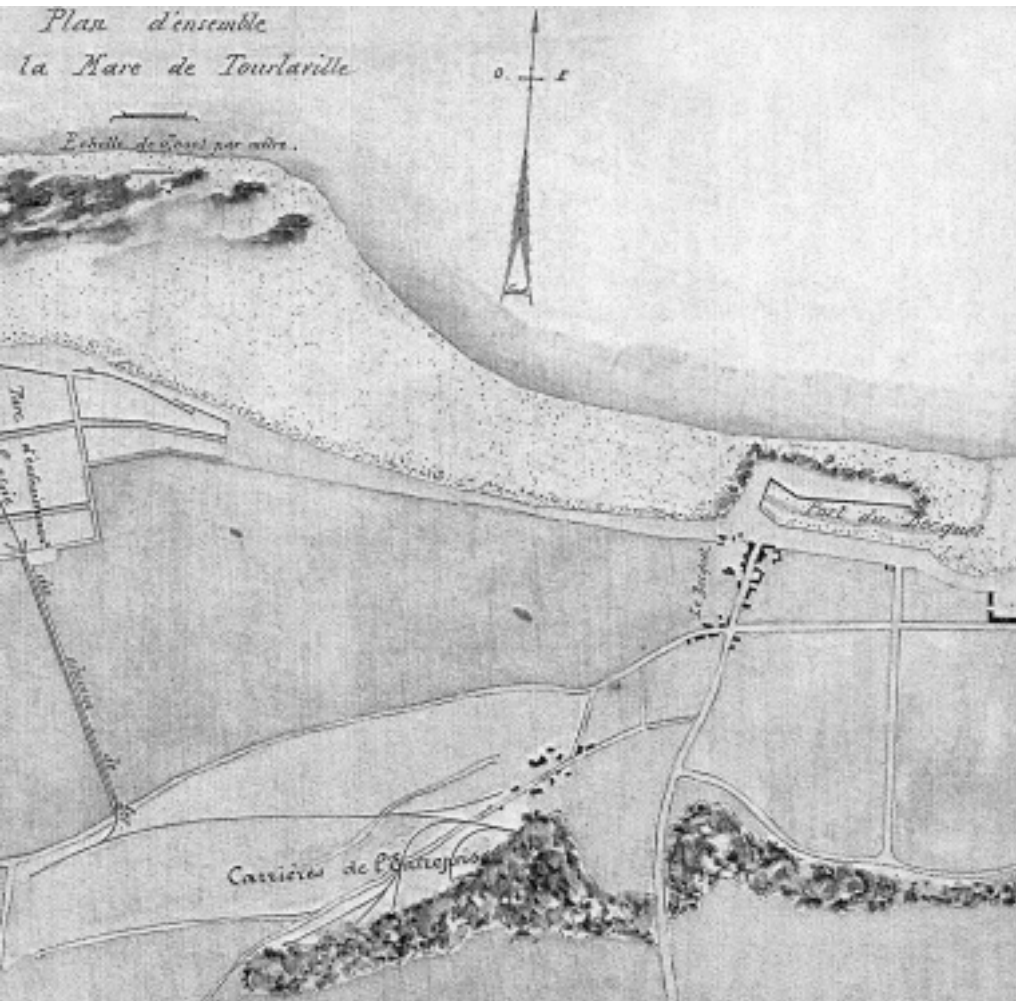
Document service historique de la marine

Sur ce plan antérieur à 1890, on voit très bien le tracé de la marées, a modifié la physiologie du littoral. L'accumulation du

la digue de l'Est est devenue critique.» Depuis plus d'un siècle, assauts des tempêtes, dégâts et réparations se succèdent autour de cette digue à double identité.

### La digue de l'Est, dite de Collignon

Ordonnée en même temps que la digue de l'Ouest (Querqueville), la digue de l'Est a fait l'objet d'un marché le 12 décembre 1889 passé avec A. Collignon, entrepreneur de travaux publics à Paris. Dès 1890, demande est faite d'autoriser l'installation d'une voie ferrée dans le parc d'enfouissement des bois de la Marine aux Flamands «pour le dépôt des sables destinés à l'exécution des maçonneries de la digue». Cette ligne de chemin de fer achemine les enrochements extraits des carrières «de l'entreprise» (du Becquet) jusque sur le chantier de la digue (voir plan et photo). Le tracé de cette voie de



ligne de chemin de fer. Depuis la construction de la digue de Collignon (1890-1894), l'action conjuguée des courants et du sable et des sédiments au pied de la digue côté Est, a provoqué dans le temps une différence sensible du niveau de la plage.

chemin de fer est encore visible aujourd'hui. Trois ans plus tard, A. Collignon construit un canal de vingt-cinq mètres dans la mare de Tourlaville, pour effectuer ses approvisionnements en sable.

Cet impressionnant projet de fermeture de la rade est mené, pour la partie tourlavillaise par M. Frossard ingénieur en chef, et un certain Paul Minard «ingénieur ordinaire» dont nous avons brossé le portrait le mois dernier.

Le tracé de la digue est dirigé suivant l'alignement droit défini par les balises «La Vieille» et «du Pont de l'Île» sur une longueur de huit cent mètres à partir de la pointe des Grèves. Il s'infléchit vers l'Ouest suivant un arc de cercle de quatre cent mètres de rayon et de trois cent soixante-dix mètres de développement, puis aboutit en droite ligne à la porte d'entrée du fort de l'île Pelée. La longueur de la digue de la pointe des Grèves jusqu'à l'île est

d'environ mille huit cent quarante-sept mètres, y compris la largeur de la passe de cinquante mètres. Elle repose sur un massif d'enrochements large de huit mètres, en pierres de toutes grosseurs. À trois mètres de hauteur, les enrochements sont surmontés d'une muraille en maçonnerie de moellons de trois mètres cinquante d'épaisseur sur cinq de large. Les deux branches de la digue attenantes, l'une à la pointe des Grèves, l'autre au fort de l'île Pelée, sont terminées par des musoirs formés par des massifs en maçonnerie. Ils sont couronnés par un parapet en granit de un mètre de hauteur et de un mètre cinquante d'épaisseur. Ils s'appuient sur une plate-forme d'enrochements d'une largeur de vingt mètres et sont protégés par un revêtement en blocs naturels. Les travaux ont été achevés en 1895 et ont coûté plus de deux millions de francs de l'époque. Cette digue est aussi le trait d'union avec le fort de l'île Pelée qui fera l'objet d'un article dans un prochain numéro.

TB

#### Sources et remerciements

Cet article s'inspire très largement de l'ouvrage de A. ADAM ingénieur des directions de travaux de la marine «Le port de Cherbourg et les événements qui s'y rattachent» pages 296 à 300, paru en 1923.

Les documents consultés au service historique de la marine sont référencés aux cotes : 3K 682 à 690, 897 et 962.

#### Nous tenons à remercier :

- Mademoiselle Olive, Monsieur Legentil, Madame Bienfait, ainsi que leurs collègues du service historique de la marine pour l'efficacité de leurs recherches.
- Nelly Nee, pour le prêt de sa biographie sur Charles-Maurice Cabart-Danneville.
- Jean Pivain pour nous avoir confié l'ouvrage de A. Adam cité plus haut.

## La digue de l'ouest voisine et jumelle

Ordonné en même temps que celle de Collignon (de l'est) le 12 décembre 1889, la digue de l'ouest (de Querqueville), ferme avec sa soeur tourlavillaise la grande rade, elle méritait bien qu'on s'y arrête. Aperçu de son histoire.

En 1787-1788, le comte de Chavagnac effectue des sondes ayant montré que la passe qui avait été projetée entre le rivage et l'extrémité Ouest de la digue, d'une largeur d'environ mille mètres, était d'une profondeur insuffisante pour les bateaux de fort tonnage. En 1792, un projet d'une seconde digue de mille cent soixante-neuf mètres appuyée sur le rivage et dirigée vers le musoir de la grande digue, est proposé. Ce projet avait pour but d'éviter aux bateaux de toucher les hauts-fonds, d'augmenter la tranquillité de la rade, de procurer un emplacement plus vaste pour le mouillage et de garantir la baie Sainte-Anne des tempêtes. Cette digue de l'ouest aurait formé un chemin couvert, praticable par tout temps pour accéder à la batterie prévue à son extrémité orientale. Napoléon ne jugea pas cette digue indispensable et rejeta le projet.

Le chantier de la digue de l'ouest est confié à l'entreprise Caville qui s'installe sur le polygone de Querqueville. La digue se raccorde avec l'enracinement de la jetée du port de Querqueville par un arc de cercle de 200 mètres de rayon, sa longueur totale est de 1140 mètres musoir compris. Les travaux s'achèveront en 1897 et auront coûté plus de neuf millions de francs. Pendant la première guerre mondiale, cette digue a permis d'organiser un port pétrolier où des navires d'un tirant d'eau de onze mètres pouvaient effectuer en toute sécurité leurs opérations de réception de pétroles et mazouts.