

FONDATION

DU

PORT DE CHERBOURG.

MÉMOIRE ET CORRESPONDANCE

DU CHEVALIER HÛE DE CALIGNY, MEMBRE DE L'ACADÉMIE DE CAEN,
AU XVIII^e SIÈCLE.

Les Mémoires de l'Académie de Caen, publiés en 1863, contiennent des lettres copiées par M. Hippéau dans les archives de la maison d'Harcourt, lettres très-intéressantes pour l'histoire du port de Cherbourg. La bibliothèque publique de cette dernière ville possède d'autres pièces antérieures : des lettres du maréchal d'Asfeld et de M. Hüe de Caligny, directeur des fortifications, des places et ports de Normandie ; enfin des plans qui ne laissent aucun doute sur la part que prit cet habile ingénieur à la fondation du premier port de l'une de nos grandes cités maritimes.

M. Hüe de Caligny (Louis-Roland), connu sous le nom de chevalier de Caligny, n'est pas un étranger pour l'Académie de Caen. Il fut l'un de ses membres au XVIII^e siècle ; et, au XIX^e, c'est aussi à l'un de ses membres, M. le marquis de Caligny, lauréat de l'Institut (Académie des sciences), que nous devons communication des pièces suivantes, dont l'impres-

sion est autorisée par le ministre de la marine et des colonies.

Cette famille des Hüe de Caligny était yraiment faite pour les sciences exactes et pour leurs applications. Nous lisons, dans la *Revue maritime et coloniale* de 1868, les lignes suivantes :

« Il y a eu six ingénieurs célèbres du nom de Hüe
« de Caligny, presque tous parvenus aux premières
« distinctions du corps du génie militaire. M. Augoyat, colonel du génie, a publié sur eux une
« savante Notice insérée, en 1841, en tête du premier volume des Mémoires du maréchal de Vauban,
« extraits de leurs archives et publiés chez M. Corréard. C'est principalement à M. Augoyat, bien
« connu comme un de nos premiers écrivains militaires, qu'on doit la connaissance des services
« rendus à la ville de Cherbourg par les deux frères de Caligny, directeurs des fortifications de cette
« province. « A quelques exceptions près, dit-il,
« pendant quarante ans, de 1710 à 1748, les deux
« frères Hercule et Louis-Roland ont rédigé les projets de la plupart des constructions qui se sont
« faites dans les places et ports de la Normandie. »
« La ville du Havre vient, à l'exemple de celle de
« Cherbourg, de donner le nom de Caligny à l'une
« de ses voies publiques.

« M. Augoyat a donné de nouveaux détails sur
« les services de ces ingénieurs dans son grand ouvrage en trois volumes, intitulé : *Aperçu historique sur les fortifications, les ingénieurs et sur le corps du génie en France*. Voir notamment t. I, p. 111, 205, 282, 294, 308, 346, 435, et t. II, p. 54, 60, 80,

« 88, 140, 158, 179 (pour le port de Cherbourg),
« 189, 195, 259, 267, etc.

« Voici la copie de ce qu'il dit dans sa Notice pré-
« citée, relativement à Louis-Roland : « Cherbourg
« lui dut un bassin à flot, capable de recevoir les
« plus gros bâtiments de commerce et des frégates
« de 20 à 40 canons. Jusque-là, cette ville n'avait eu
« qu'un port naturel, qui était le lit de la Divette,
« dans lequel les navires étaient à sec à marée basse.
« Ce port était néanmoins si fréquenté, à raison de
« la facilité de son entrée et de la sûreté que les
« bâtiments y trouvaient, que Vauban l'appelait l'*au-
« berge de la Manche*. M. de Caligny fit son projet en
« 1731. Il se régla sur les fonds qu'on pouvait y
« consacrer. Il proposa le revêtement d'une partie
« du chenal de la Divette, une seule porte éclusée,
« dite d'èbe, pour retenir la marée descendante, et
« un aqueduc pour écouler au besoin les eaux. Les
« travaux commencèrent en 1738, sous le ministère
« du cardinal Fleury. Poussés avec activité par l'in-
« génieur en chef de la place, M. de Caux, ils furent
« terminés dans l'espace de quatre ans. Les habitants
« admirèrent la beauté et la solidité de l'ouvrage et
« demandèrent la continuation des jetées du chenal.
« A son retour de l'armée, en 1745, le chevalier de
« Caligny fit construire la nouvelle enceinte de Ca-
« rentan, poste militaire auquel les circonstances et
« sa position à la gorge de la presqu'île du Cotentin
« avaient donné une importance qu'il n'a plus au-
« jourd'hui. »

Ajoutons que notre ancien confrère, M. le che-

valier de Caligny, composa de nombreux mémoires restés longtemps inédits : un *Traité de la défense des places fortes avec application à la place de Landau*, publié en 1846 par le général Favé ; quelques autres ouvrages édités plus tard ; enfin, des *Mémoires sur la milice des anciens et la milice française*, récemment trouvés à Turin. Ces Mémoires s'impriment et ne tarderont pas à paraître.

MÉMOIRE

SUR LE PORT DE CHERBOURG, RELATIF AU PROJET DES OUVRAGES PROPOSÉS A Y FAIRE.

Le port de Cherbourg, ainsi que la ville, est situé au fond d'une grande baie, sur la côte septentrionale de la presqu'île du Cotentin, entre le cap de la Hague et celui de Barfleur ; il n'est éloigné que de 18 à 20 lieues de Portland et de l'île de Wight, qui est vis-à-vis et à 25 à 26 lieues de Portsmouth, un des meilleurs ports d'Angleterre, de sorte qu'on peut y arriver de ces ports en quatre heures de vent favorable, et il n'en faut pas même plus de vingt-quatre de vents contraires, à cause des différents courants qui règnent entre Portsmouth et Cherbourg. Ce trajet est la partie de la Manche la plus étroite, et comme pendant la guerre les gardes-côtes anglais et les corsaires de Jersey et Guernesey croisent continuellement dessus, nos vaisseaux marchands et autres qui font cette route ne peuvent doubler de jour le cap de la Hague sans être aperçus et poursuivis, de sorte que les Anglais nous en ont beaucoup pris ou fait périr à la côte, pendant la dernière guerre, faute

d'un port pour se réfugier. Ce même défaut est aussi fort préjudiciable aux navigateurs, lorsqu'ils sont pris de vents contraires et de mauvais temps sur ces côtes ; car il ne peut entrer dans le port de Cherbourg, en l'état tel qu'il est, en morte-eau, que des bâtiments de 50 à 60 tonneaux, n'y montant qu'à 12 à 13 pieds d'eau en vive-eau, et 6 à 7 pieds en morte-eau ; ceux qui sont d'un port au-dessus sont obligés de se retirer dans la petite rade sous le canon du fort du Gallet, qui est à peu près à 600^{toises} à l'Occident de Cherbourg et dans la fosse du Gallet joignant ledit fort, dans laquelle il ne reste à mer basse que 2 à 3 brasses d'eau ; mais elle ne peut contenir que 7 à 8 frégates, lesquelles y sont même en danger de périr dans les gros temps par les vents, depuis le nord jusqu'à l'est, qui donnent à plomb dessus ; mais lorsque les bâtiments qui viennent d'aval et font la route d'amont peuvent doubler le raz ou cap de Barfleur, ils gagnent la rade de la Hougue, où ils sont plus à couvert. En accommodant ce port suivant le projet ci-joint, on serait pour ainsi dire à l'abri de tous ces dangers ; il servira d'asile aux frégates du roi et aux flottes marchandes, et pourra contenir 150 à 200 voiles du port de 4, 5 à 600 tonneaux, les plus grands bâtiments restant dans l'avant-port, 11 ; et comme ce port est mieux situé pour la course qu'aucun autre du royaume, si l'on y tenait pendant la guerre 7 à 8 frégates de 20, 24, 30, 36 et 40 pièces de canon bien montées, elles désoleraient tout le commerce de la Manche et feraient plus de mal aux ennemis que les 20 plus gros vaisseaux armés dans d'autres ports ; car il faut que tout le commerce du nord passe par l'espace de mer qui est entre Cherbourg et l'Angleterre, à moins que de faire le tour de l'Écosse, qui est très-long et fort périlleux ; et comme cet espace est très-étroit, on n'est pas à 6 lieues en mer qu'on ne découvre tout ce qui se passe entre l'Angleterre et nos côtes. Ces frégates serviraient, en outre, d'escortes à nos flottes marchandes,

lorsqu'il serait nécessaire , et favoriseraient par là d'autant mieux le commerce ; d'ailleurs , ce port étant bien accommodé, le commerce de Cherbourg qui est très-peu considérable présentement , deviendra florissant et produira une augmentation aux fermes du roi.

Pour mettre le port de Cherbourg en l'état qu'il convient, il est indispensable de construire l'écluse cotée 12 sur le plan ci-joint , avec des portes d'èbe , lesquelles retiendront les eaux de la mer dans le port ou bassin qu'elle formera ; pour y tenir les vaisseaux à flot , cette écluse , ainsi que tous les quais de maçonnerie de droite et de gauche , qui sont également indispensables , sera fondée sur un tuf ou roc de pierres ardoisines , et son radier établi environ 5 pieds au-dessous du fond du chenal d'à présent, et comme il se fait souvent par de certains vents des rapports de sable qui comblent le chenal , non-seulement entre les jetées, mais encore jusqu'à la basse mer, le principal office de cette écluse sera , au moyen du courant d'eau qui se formera par les deux ventelles , non-seulement d'emporter lesdits sables , mais encore d'approfondir le chenal de 4 , 5, 6 et 7 pieds , depuis ladite écluse jusqu'à la basse mer , ce qui ne pourrait se faire par aucun autre moyen ; le même courant servira à aider en bonne partie au nettoyage et à l'approfondissement de l'avant-port 11 , où il peut y avoir 8 pieds de hauteur R de sable ou même de galet à enlever ; c'est pourquoi il ne conviendra de travailler à cet approfondissement qu'après l'exécution de ladite écluse , afin d'épargner , par le courant d'eau qu'elle formera , une partie de la dépense portée dans le projet pour cet article.

La jetée 7 de l'est , construite en pierres sèches , ainsi que celle 4 de l'ouest , sont fondées l'une et l'autre fort haut sur un fond de sable , et par conséquent bien au-dessus du fond que le chenal doit avoir ; on ne pourra se dispenser de faire à toutes deux , d'un bout à l'autre , le remplète-

ment de maçonnerie proposé, de 7 pieds d'épaisseur réduite et 11 à 12 de hauteur, établi sur le tuf ou roc d'ardoise, sans quoi le courant des écluses, en approfondissant le chenal, aurait dans peu sapé le pied desdites jetées. Lesdites jetées, 7 et 4, sont fort courtes; on ne pourra se dispenser de les prolonger de 60 toises chacune, pour arrêter les sables qui viennent du côté d'amont, diriger le chenal sur une longueur raisonnable et faciliter l'entrée du port, qui est fort difficile en l'état qu'elle est; mais si on faisait ces prolongations en pierres sèches, elles seraient détruites en peu de temps par la mer, qui est souvent très-rude, surtout en hiver, et on ne pourrait pas même se flatter de les achever, pour peu qu'il survint de mauvais temps pendant la construction; c'est pourquoi on propose d'exécuter ces prolongations en maçonnerie à parement de pierre de taille bien conditionnée, mais cet article doit être réservé pour le dernier.

Suivant le projet de feu M. le maréchal de Vauban, ces jetées devaient s'étendre l'une et l'autre jusqu'à la basse mer pour rendre l'entrée du port plus sûre et plus aisée; mais cela quadruplerait la dépense, et comme le sable de l'estran est très-fin et sans rapport de vases, on a lieu d'espérer qu'au moyen du jeu des écluses, qui sera très-fort, parce qu'il restera 7 à 8 pieds de pente jusqu'à la basse mer, on entretiendra un chenal profond et direct, depuis la tête des jetées jusqu'à ladite basse mer, quoiqu'il soit exposé d'être de temps en temps rempli de sable. L'entrée desdites jetées sera défendue par le canon du fort de l'Onglet, qui n'en est éloigné que de 150 toises, situé à l'ouest de la ville, et par le canon du fort du Galet, situé aussi à l'ouest, sur une pointe de rocher avancée à l'entrée de la baie, éloignée de 500 toises. Du côté de l'est, ladite entrée sera défendue par le canon de la redoute de Turlaville, éloignée à la vérité de plus de 600 toises; mais on pourrait établir une batterie dans les dunes à 150 ou 200 toises, s'il était jugé nécessaire.

On n'emploie pas dans le projet l'approfondissement du chenal du port ou bassin 17, quoiqu'il soit de 4, 5, 6 ou 7 pieds plus haut que ne sera le dessus du radier de l'écluse 12, lorsqu'elle sera exécutée, parce qu'on a lieu d'espérer que la petite rivière Divette, qui passe dedans, l'approfondira aussi bas que ledit radier, principalement dans les temps de grandes pluies, étant ordinairement peu abondante en eaux; au pis aller, on pourra par les suites, s'il est nécessaire, se servir de main d'hommes pour aider à creuser ledit chenal et faire un approfondissement plus ample dans ledit port, qui est fort spacieux, si le besoin le requiert, pour y tenir toujours à flot les frégates du roi et autres bâtiments. Le port de Cherbourg accommodé suivant le projet, il y montera 11 pieds de hauteur d'eau sur le radier de l'écluse 12 en pleine mer de morte eau, 17 pieds en pleine mer de vive eau ordinaire, et 20 pieds dans les grandes vives eaux des équinoxes, et 2 à 3 pieds de plus dans l'avant-port 11; c'est tout ce qu'on peut y faire par rapport à la situation du lieu. Fait au Havre le 22^e août 1731.

Le chevalier DE CALIGNY.

CORRESPONDANCE.

Au Havre, le 20 juin 1736.

Monseigneur, j'ai l'honneur de vous informer de mon retour d'hier au soir, de la tournée que je viens de faire dans les places et ports de la côte de la Basse-Normandie, et de ce que j'y ai remarqué. Les ouvrages ordonnés cette année au château de Caen, à la côte de la Hougue, à celle de Cherbourg et à Grandville sont, Monseigneur, bien entrepris, et les entrepreneurs s'approvisionnent des matériaux nécessaires pour les finir pendant la belle saison.

Je n'ai rien remarqué d'ailleurs qui mérite votre attention. J'ai fait, Monseigneur, un long séjour à Cherbourg pour y examiner de nouveau, suivant vos ordres, s'il n'y aurait rien à changer au projet que je dressai, il y a trois ans, des ouvrages qu'il conviendrait de faire pour mettre ce port en état. Lorsque je réglai, je comptais de trouver partout un fond de roc, fondé sur des mémoires de M. le maréchal de Vauban et le préjugé des anciens habitants du lieu ; je fis même donner quelques coups de sonde avec les fers que je pus trouver, et le hasard nous fit tomber sur des parties de roc de pierres ardoisines, mais nos fers s'étant rompus en les retirant, nous ne pûmes faire un plus ample examen. Prévenu qu'on trouverait partout un fond de roc, je réglai mon projet sur ce pied ; mais ayant voulu, Monseigneur, en dernier lieu, en connaître l'épaisseur, pour être plus sûr de mon fait, j'ai fait percer ce roc avec des aiguilles ou fers de mines, et il ne s'est trouvé avoir que deux pieds d'épaisseur, qu'il faudra même enlever, les fondations devant être établies de cinq ou six pieds plus bas ; ce roc n'existe même que dans une partie de l'emplacement de l'écluse projetée et en deux ou trois autres endroits ; il n'y en a point le long des jetées à pierres sèches ni à leurs têtes, qu'on doit prolonger en maçonnerie. On a fait entrer partout, Monseigneur, des sondes de 15 pieds de longueur, et par conséquent plus bas que le dessous des fondations ; le fond paraît solide et être composé de sable et de gravier, et peut-être de quelque lit de terre grasse. Cette différence de fond avec le roc est cause qu'on sera obligé de fonder les ouvrages de plusieurs pieds plus bas, de piloter l'écluse projetée, d'y faire des doubles planchers et grillages, des avant-radiers et faux-radiers, et d'y enfoncer six files de palplanches, ce qui en augmentera très-considérablement la dépense ; je ne comprends pas même, pour l'épargner, dans l'estimation que j'ai dressée avec M. de Caux, des

pilots sous les bajoyers, ainsi qu'il se pratique dans ces sortes d'ouvrages, comptant que le fond sera assez bon pour s'en passer. On sera indispensablement obligé, Monseigneur, de mettre des files de palplanches au pied des rempiètements des jetées à pierres sèches et de leur prolongation en maçonnerie, pour empêcher les eaux de la mer et du courant des écluses de saper le dessous des fondations. Toutes ces augmentations de dépense m'ont obligé, Monseigneur, de ne proposer la prolongation en maçonnerie des jetées à pierres sèches que sur 20 toises de longueur chacune, au lieu de 60, afin que le montant du nouveau projet ne paraisse pas trop fort, car on sera toujours à temps, lorsque le tout sera exécuté dans nombre d'années, de prolonger davantage lesdites jetées s'il est nécessaire. Je fais faire, Monseigneur, tous les plans et profils qu'il convient pour avoir l'honneur de vous les adresser; mais comme ils ne pourront être finis d'un mois, j'ai cru devoir, en attendant, vous envoyer un état des ouvrages proposés pour vous faire connaître à combien ils pourront monter, afin que vous en puissiez faire dans peu usage si vous le jugez à propos, car M. de Wattaut m'a dit, en passant à Caen, qu'on devait régler incessamment dans le Conseil les impositions, et que si le temps était passé sans qu'on en eût réglé une extraordinaire pour Cherbourg, il faudrait attendre à l'année prochaine pour le faire, et que pour lui il ne pouvait envoyer de projet d'imposition, à moins que M. le contrôleur général ne lui en donne l'ordre. Si le roi se détermine à faire travailler à Cherbourg, il conviendrait d'y dépenser 60 ou 80 m. l. par an, qu'on emploierait à la construction de l'écluse qui est l'ouvrage le plus pressé, et lequel ne doit pas traîner en longueur, crainte des accidents de la mer. Je n'ai pas manqué, Monseigneur, suivant vos ordres, d'aller visiter le port de Diélette; j'ai trouvé la jetée en très-bon état, elle a fort bien résisté aux furieuses tempêtes qu'elle a

essuyées depuis plusieurs années. M. le marquis de Flamanville a fait rétablir assez solidement son parapet que la mer avait renversé ; mais il serait bien nécessaire que le dessus de ladite jetée fût pavé en pierres de champ bien maçonnées, n'étant garni que de petites pierres posées à sec et de galet, dans lequel les lames de la mer, dans les gros temps, font toujours quelques souilles. J'ai remarqué, Monseigneur, que depuis deux ou trois ans il s'était fait, pendant les tempêtes qui sont survenues, un ensablement dans ce port sur environ la moitié de sa superficie et 6 à 7 pouces de hauteur seulement, mais cet accident est de peu de conséquence ; cet ensablement est provenu d'un banc de sable qui est au pied de la côte entre des rochers, 150 toises au-dessus du port, et ayant très-peu de superficie. Il n'y a rien à changer, Monseigneur, au projet que j'ai eu l'honneur de vous envoyer il y a trois ans, et il serait plus que jamais fort à désirer que le roi se déterminât à faire l'acquisition de ce port, qui est le seul que nous ayons sur la côte occidentale de la Basse-Normandie, pour balancer, avec celui de Cherbourg, le port que les Anglais font à Origny, lequel s'avance beaucoup, et ceux des îles de Jersey et de Guernesey. Je suis, etc.

Le chevalier DE CALIGNY.

Écriture, en partie illisible, qui se trouve sur la lettre en date du 20 juin 1736, du chevalier de Caligny. — Je vois par l'examen général des ouvrages à faire au port de Cherbourg que les dépenses monteraient à ; j'en rendrai compte à Son Éminence, et je souhaite pouvoir la déterminer à faire travailler au port l'année prochaine et que l'on s'impose pour cela 60 ou 80 m. l. comme je le marque ; il sera bon que vous engagiez M. de Wat-taut. . . . à M. le contrôleur général et même à M. le

cardinal, pour marquer de quelle conséquence il est de mettre ce port en état. Je l'aiderai de mon côté à obtenir les fonds qui sont demandés, mais je crains fort que si la réforme que vous ferez dans les croquis diffère encore, cet ouvrage ne soit encore remis à une autre année; les mêmes raisons pourront aussi engager à différer à un autre temps l'acquisition du port de Diélette. Je suis bien aise que vous ayez trouvé les jetées en bon état. Je comprends bien qu'il serait nécessaire d'y faire travailler.

Au Havre, le 16^e août 1737.

Monseigneur, j'ai l'honneur de vous envoyer, suivant vos ordres, le projet des ouvrages indispensables à faire au port de Cherbourg pour le mettre en état de recevoir les frégates du roi depuis vingt jusqu'à quarante canons, et les vaisseaux marchands les plus gros, et j'y joins, Monseigneur, les plans et dessins nécessaires; le plan du port, première feuille, représente la disposition des ouvrages proposés, lavés de couleur jaune; la deuxième feuille contient les plans de l'écluse; je n'y ai point marqué de pilots sous les bajoyers, parce qu'ayant fait sonder le fond avec des aiguilles de fer de 15 pieds de longueur, il m'a paru assez ferme et solide pour pouvoir épargner cette dépense, qui ne laisserait pas d'être considérable; je lui donne d'ailleurs toute la solidité que doivent avoir ces sortes d'ouvrages; le profil en travers et la coupe en long de la même écluse sont marqués sur la troisième feuille; et la quatrième contient les profils du chenal et des revêtements en forme de quai, le long des jetées en pierres sèches de l'est et de l'ouest, et ceux des prolongements en maçonnerie des mêmes jetées. L'emplacement de l'écluse est, Monseigneur, celui qui convient le mieux

et le même de l'ancien projet de feu M. le maréchal de Vauban ; c'est par son moyen qu'on sera en état d'avoir par ses portes un courant d'eau qui, avec peu de secours, formera, jusqu'à la basse mer, un chenal à la profondeur qu'il doit avoir, et le tiendra toujours ouvert; on le nettoiera lorsque la mer y aura fait des rapports de sable, qui ne sont que trop fréquents. Cette écluse formera un bassin coté 13, dont le fond du chenal se trouvera de 4 à 5 pieds plus haut que le radier de ladite écluse après sa construction, mais le courant de la rivière l'approfondira dans sa chute au même niveau que ledit radier, pour peu qu'il soit aidé de main d'hommes, et il servira à placer plusieurs vaisseaux et les tenir à flot à mer basse en attendant que par les suites on approfondisse, sans beaucoup de dépense, telle superficie dudit bassin qu'on jugera à propos suivant les besoins à venir. On aura, au moyen de cette écluse, une retenue d'eau très-considérable pour le nettoyage du chenal. Vous remarquerez sans doute, Monseigneur, qu'elle est un peu exposée au nord; mais comme les lames poussées de ce vent forcé qui viendront entre les jetées trouveront un grand espace pour s'étendre dans l'avant-port, elles perdront la moitié ou les trois quarts de leur force et n'auront que peu d'effet; il montera 10 à 11 pieds d'eau sur son radier en pleine mer de morte eau, 16 à 17 en vive eau ordinaire et 3 de plus dans les grandes vives eaux d'équinoxes. On pourrait, Monseigneur, établir plus bas ledit radier pour faire monter dessus une plus grande hauteur d'eau, parce qu'il ne restera que 3 pieds de pente jusqu'à la basse mer de vive eau, ce qui est le moins qu'on puisse conserver, afin que le courant de l'écluse ait la chasse nécessaire pour nettoyer le chenal, et c'est là tout ce que la situation du lieu peut permettre de faire. L'avant-port 11, qui est, Monseigneur, beaucoup plus spacieux que n'était celui du projet de M. le maréchal de Vauban, est disposé présentement tel qu'il est représenté sur

le plan, à son approfondissement proposé près ; il aura son fond de 2 pieds 1/2 plus bas que le dessus du radier de l'écluse, et pourra contenir une grande quantité de vaisseaux marchands ou frégates, et recevoir ceux qui tireront trop d'eau pour pouvoir entrer dans le bassin principalement dans les mortes-eaux. La disposition des ouvrages proposés par le projet est telle, Monseigneur, que si, par les suites, on jugeait à propos pour le bien du service du roi de les augmenter, il n'y aurait rien à y changer. Lorsque vous serez informé des fonds que vous devez obtenir, si vous voulez bien avoir la bonté de me faire savoir la somme qui aura été accordée, je dresserai un nouveau projet particulier en conformité, et je l'emploierai pour l'année prochaine, si vous le trouvez bon, par à compte, à l'écluse et à la prolongation en maçonnerie des jetées, parce qu'il convient de commencer à travailler par ces deux ouvrages ; mais il sera difficile, Monseigneur, à l'égard de l'écluse, de faire autre chose l'année prochaine que de s'approvisionner, le plus qu'il sera possible, de matériaux, afin de la pouvoir fonder l'année d'ensuite ; j'emploierai dans ce projet les entretiens et les ouvrages à faire à la côte de Cherbourg à l'ordinaire. L'entrée du port de Cherbourg est défendue par le canon du fort de l'Onglet, qui n'en est éloigné que de 150 toises, situé à l'ouest de la ville, et par le canon du fort du Gallet situé aussi à l'ouest, sur une pointe de rocher avancée, à l'entrée de la baie, éloignée de 500 toises. Du côté de l'est, ladite entrée est défendue par le canon de la redoute de Tourlaville, éloignée à la vérité de plus de 500 toises, mais on pourrait établir une batterie dans les dunes à 100 ou 200 toises s'il était nécessaire. Comme vous êtes parfaitement informé, Monseigneur, des propriétés avantageuses de la situation du port de Cherbourg, tant pour favoriser de toutes façons le commerce que pour déranger infiniment en temps de guerre, par la course, celui des Anglais, en

y tenant huit ou dix frégates qui pourraient aussi servir d'escorte aux bâtiments marchands, je ne vous en ferai point un plus long détail. Je suis, etc.,

Le chevalier DE CALIGNY.

A Asfeld, près Rheims, le 20 septembre 1757.

Sur ce que vous m'avez marqué, Monsieur, que vous désiriez d'avoir un plan des ouvrages que l'on se propose de faire au port de Cherbourg, j'en ai fait faire une copie que je joins ici. Quand ces ouvrages seront faits et le bassin creusé, il pourra y entrer des frégates depuis 20 jusqu'à 40 pièces de canon, et l'avant-port II est disposé de manière qu'il pourra contenir une grande quantité de vaisseaux marchands ou frégates et mettre en sûreté ceux qui tireront trop d'eau pour pouvoir entrer dans le bassin, principalement dans les mortes eaux. Vous savez, Monsieur, que ce port est avantageusement situé tant pour le commerce que pour imposer pendant la guerre à celui de l'île d'Origny, en y tenant des frégates. La dépense des ouvrages à y faire montera à 553,314 liv. Le roi ayant approuvé ce projet, M. Orry est disposé d'en accorder les fonds en plusieurs années. Je profite avec plaisir de cette occasion pour vous assurer que j'ai l'honneur d'être très-parfaitement, Monsieur, votre très-humble et très-obéissant serviteur. Le maréchal D'ASFELD. (*A M. le comte de Maurepas.*)

A Caen, le 2^e avril 1759.

Monseigneur, j'ai l'honneur de vous envoyer, suivant vos ordres, les plan et profil de l'écluse ordonnée à Cherbourg,

avec un plan du port, comme aussi, Monseigneur, l'état des ouvrages les plus indispensables ordonnés à y faire en quatre années, pour le mettre en état de recevoir quelques frégates du roi et les plus gros vaisseaux marchands. Vous remarquerez sans doute, Monseigneur, sur le plan de l'écluse, que je n'y ai employé que des portes d'èbe pour arrêter les eaux de la rivière et de la mer dans le bassin, et que je n'y ai point mis de portes de flot contre les eaux de la mer; il aurait fallu pour cela allonger cette écluse de l'intervalle d'une porte à l'autre, ce qui, joint à la dépense de la porte, en aurait composé une augmentation assez forte que je n'ai pas cru devoir proposer, ladite porte m'ayant paru tout-à-fait inutile au port de Cherbourg, et je n'ai eu cette pensée qu'après M. le maréchal de Vauban, qui n'en avait point employé à une pareille écluse, quoiqu'il n'épargnât rien d'ailleurs pour mettre ledit port dans toute sa perfection. Le radier de ladite écluse doit être fait en pavé, posé en ciment, d'environ 4 pieds de longueur, 3 de large et 18 à 20 pouces d'épaisseur, à l'exception de la partie des portes représentées sur le plan, qui sera construite en charpente et d'une manière très-solide, suivant qu'il se pratique à ces sortes d'ouvrages. J'ai fait marquer, Monseigneur, sur le même plan de l'écluse la petite écluse de chasse que vous avez approuvée cet hiver, afin d'avoir un plus grand courant d'eau pour nettoyer le chenal jusqu'à la basse mer et de donner issue aux eaux de la rivière dans le temps des débordements, et qu'on aurait retenu les eaux de la mer dans le bassin; sa dépense sera prise sur une épargne assez forte qui se trouvera sur la grande écluse; mais nous pourrons bien sur la fin avoir besoin d'un supplément de fonds de 10 à 12,000 livres; mais je ferai ce qui dépendra de moi pour que cela n'arrive pas. J'ai marqué, Monseigneur, à la marge de l'état, ce qu'il y a d'ouvrages faits et ce qu'il en reste à faire, et au bas ce qui a été dépensé l'année

dernière et ce qui reste à dépenser pour faire les ouvrages dont il fait mention. Comme vous m'aviez ordonné, Monseigneur, de n'employer dans le projet que les ouvrages indispensables pour recevoir des vaisseaux marchands, le roi ne voulant pas faire de trop grosses dépenses, je me suis attaché à suivre exactement vos ordres ; c'est pourquoi je n'ai pas proposé l'approfondissement du bassin 13, pour lui donner une forme convenable et régulière ; il aurait fallu pour cela l'approfondir sur environ 130 toises en carré et le revêtir de quais tout autour, tant pour les besoins que pour la régularité, et empêcher les eaux de la mer d'attirer dedans les sables qui sont du côté opposé à la ville, lesquels auraient formé des bancs considérables ; il aurait même été nécessaire de faire deux ou trois écluses à son extrémité, opposées à la grande, pour le nettoyer lorsque la rivière y aurait causé des ensablements ; 100,000 écus n'auraient pas suffi pour cette dépense ; je n'ai donc pas cru, Monseigneur, devoir la proposer, dans l'esprit d'économie où est la cour, et n'étant question que de l'indispensable ; j'ai pensé, au contraire, que si, dans un nombre d'années, le commerce de Cherbourg devenait très-florissant et que le roi voulût y entretenir un nombre de frégates, Sa Majesté serait à temps de faire cette dépense et autres telles qu'elle le jugerait à propos, et qu'en attendant l'avant-port 11, lorsqu'il sera achevé d'approfondir, pourra contenir commodément un nombre assez considérable de vaisseaux ; le bassin 13, que l'écluse formera, en contiendra aussi les moins gros en l'état qu'il est, et comme le radier de ladite écluse sera de 5 à 6 pieds plus bas que le chenal actuel de la rivière dans ledit bassin, elle l'approfondira d'elle-même aussi bas, pour peu qu'elle soit aidée de main d'hommes, de sorte qu'on y pourra tenir à flot, en cas de besoin, une douzaine des plus gros navires qui seraient trop fins pour soutenir l'échouage ; mais, pour avoir plus de commodité et d'em-

placement dans ledit bassin, on pourra, Monseigneur, après la construction des ouvrages ordonnés, en approfondir quelque portion entre le chenal de la rivière, tel qu'il est représenté sur le plan, et la ville, commençant auprès de l'écluse; et comme le peu de quais qu'il y a, nécessaires pour la décharge des marchandises, ne valent rien, sont difformes et fondés trop haut, on en pourra faire en même temps quelques parties; 20 ou 25 mille livres tous les ans pourvoieraient à ce travail et autres besoins. La mer a, Monseigneur, augmenté cet hiver assez considérablement les ensablements de l'avant-port 11; mais j'espère qu'au moyen du courant des écluses qui nous aidera, on pourra se passer d'une augmentation de fonds pour l'approfondir. Pour achever de creuser le chenal depuis l'avant-port 11 jusqu'à la basse mer, suivant qu'il est représenté sur le plan, en ne se servant que de main d'hommes, il en coûterait 24 à 25 mille livres. Je n'ai point employé cet article dans le projet général, parce qu'il ne doit être exécuté qu'après la construction des autres ouvrages, et que je compte de le faire faire à beaucoup moins de dépense en y employant le courant des écluses, qui chassera à la mer une grande partie des sables et élargira même ledit chenal beaucoup plus qu'il n'est représenté sur le plan. J'aurai l'honneur, Monseigneur, lorsqu'il en sera temps, de vous informer du fonds que je croirai qui pourra être nécessaire pour exécuter cet ouvrage. M. de Caux fait travailler depuis 10 ou 12 jours à battre des palplanches à l'écluse afin d'en commencer les fondations le plus tôt qu'il se pourra; il m'a mandé que ce travail allait très-lentement, le terrain étant extrêmement dur et rempli de pierre et de gallet; il profite autant qu'il peut du séjour du régiment de Périgord, mais on ne peut, Monseigneur, aller bien vite dans les commencements. M. de Wattau, qui est à Paris, m'a promis de représenter à M. d'Angervilliers et à M. le

contrôleur général le besoin que nous avons que ce régiment reste à Cherbourg. Si nous en sommes privés, on fera ce qu'on pourra pour ramasser un nombre suffisant de paysans, mais on tire de bien mauvais services de ces sortes de gens, qui sont presque tous paresseux; je ne tarderai pas à me rendre sur les lieux et aussitôt que j'y croirai ma présence nécessaire. Je suis, etc.

Le chevalier DE CALIGNY.

10 avril 1739.

A M. de Caligny. — J'ai reçu, Monsieur, votre lettre du 10 de ce mois avec les plan et profil de l'écluse de Cherbourg, le plan du port et l'état des ouvrages les plus indispensables à y faire en quatre années pour le mettre en état de recevoir des frégates et les plus gros vaisseaux marchands. Vous m'avez mandé qu'il y entrerait des frégates de 40 pièces de canon, suivant les intentions du roi. Ainsi je ne doute point que vous ne vous soyez arrangé sur ce pied-là; vous m'avez même ajouté que, quand on aurait nettoyé le bassin ou l'arrière-port, il pourrait y entrer de plus gros vaisseaux, ce qui est absolument nécessaire. Je vois par le plan de l'écluse que vous n'y mettez que des portes d'èbe pour arrêter les eaux de la rivière et de la mer dans le bassin ou arrière-port, et vous me mandez que vous ne comptez point y mettre des portes de flot contre les eaux de la mer, parce que vous les avez jugées inutiles, autorisé par le projet de M. de Vauban qui n'en avait point employé à une pareille écluse. Quelque respect que j'aie pour ses projets, ne m'entendant point d'ailleurs à ces sortes d'ouvrages, je ne puis me dispenser de vous observer que, dans toutes les écluses que j'ai vues, il y avait des portes de flot contre les eaux de la mer, et si vous n'en faites point à Cherbourg, comment

empêchez-vous dans les grandes malines, surtout quand les eaux seront agitées par un vent de mer, qu'elles ne fassent ouvrir les portes d'èbe? Et supposez qu'à la mer montante vous ouvriez les portes d'èbe pour faire entrer les eaux de la mer dans le bassin, et que vous les fermiez quand la mer sera prête à descendre pour y retenir l'eau pour vous en servir à la basse-mer, pour former le chenal et le nettoyer ainsi que l'avant-port pendant cinq heures ou environ qu'elles resteront dans le bassin, elles le combleront successivement. Je dois encore vous observer qu'il n'est pas possible que vous puissiez former le chenal devant l'avant-port sans commencer à l'ouvrir à main d'hommes, sans quoi il ne s'approfondira ni ne s'élargira pas par les eaux que vous retiendrez dans le bassin, et vous auriez dû employer cette dépense dans votre projet, puisqu'elle y est relative et nécessaire à son exécution. A l'égard de la petite écluse de chasse que vous proposez, si vous faites entrer l'eau dans le bassin aux marées montantes, je ne vois point de nécessité de la faire, attendu qu'elle coûtera beaucoup, puisqu'elle aura 9 pieds d'ouverture dans œuvre sur environ 30 toises de longueur : et si vous ne faites pas entrer les eaux de la mer à marée montante, je ne vois pas comment vous empêcherez, par les raisons que je vous marque ci-dessus, que les eaux de la mer ne forcent vos portes d'èbe ; je vous avouerai que je ne comprends pas que cela puisse être autrement : vous me ferez plaisir de me mander, en recevant cette lettre, le remède que vous comptez d'y apporter pour me tranquilliser là-dessus. Comme je compte de prendre congé du Roi et de Son Éminence le 17 ou le 18 de ce mois pour commencer ma tournée, il est nécessaire que j'aie votre réponse avant.

Le maréchal D'ASFELD.

A Caen, le 14 avril 1739.

Monseigneur, je reçois la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 10^e de ce mois, en réponse du compte que j'avais eu celui de vous rendre, Monseigneur, des ouvrages de Cherbourg, en vous envoyant les dessins de l'écluse 12 qui y est ordonnée. Vous aurez pu remarquer, par le profil de ladite écluse, qu'il pourra monter 10 à 11 pieds d'eau sur son radier en pleine mer de morte eau, 6 pieds de plus pendant les vives eaux ordinaires des nouvelles et pleines lunes, et 3 d'augmentation lors des mers des équinoxes, de sorte, Monseigneur, qu'il pourra entrer dans le bassin des frégates de 40 canons pendant les vives eaux ordinaires, et de plus gros vaisseaux pendant les mers des équinoxes et non dans d'autres temps, la disposition du lieu ne permettant absolument pas d'établir plus bas le radier de l'écluse pour avoir au-dessus une plus grande hauteur d'eau que celle marquée ci-dessus. Il est vrai, Monseigneur, qu'il y a des portes de flot aux écluses des bassins de plusieurs ports lorsqu'elles ne sont pas exposées à la mer et qu'il n'y a pas de rivière qui passe au travers, et elles n'ont guère d'usage que pour empêcher la mer de monter plus haut qu'on ne voudrait dans un bassin pendant les grandes malines ou le tenir à sec dans des cas extraordinaires qui n'arrivent presque jamais, ce qui ne pourrait avoir lieu à Cherbourg où il y a une rivière. Il y a d'autres écluses qui ont été faites sans portes de flot, telle est celle de l'entrée du bassin d'Honfleur, où il monte en vive eau 17 à 18 pieds d'eau, et elles y seraient tout-à-fait inutiles ainsi qu'à Cherbourg, car on ne pourrait les tenir fermées à aucun de ces deux ports pendant les grandes malines, pour empêcher la mer de monter bien haut dans le bassin si elle était agitée, parce qu'elle les briserait étant exposées à

leur effort; on a même soin, pendant ce temps-là, de tenir les portes d'ébé ouvertes, crainte qu'elles ne soient endommagées; d'ailleurs, Monseigneur, il sera très-indifférent qu'on laisse monter la mer plus ou moins haut dans le bassin, nous ne craignons de rapports de sable que ceux que la rivière pourra charrier avec elle dans ledit bassin, ce qui pourra n'être pas considérable; mais nous n'appréhendons pas ceux qui pourraient subvenir depuis l'écluse jusqu'à la mer; parce que nous pourrions nous en débarrasser aisément au moyen du courant des écluses. L'observation que vous faites, Monseigneur, sur l'approfondissement du chenal, depuis l'avant-port jusqu'à la mer, est très-juste; lorsqu'il sera question d'exécuter ce travail, on ferméra à mer basse les portes de l'écluse pour arrêter les eaux de la rivière dans le bassin et pouvoir travailler à sec, avec un grand nombre de travailleurs, à faire une rigole la plus profonde qu'on pourra, d'un bout du chenal à l'autre; ensuite de quoi on retiendra les eaux de la mer dans ledit bassin; et après qu'elle sera retirée, on lâchera les écluses, dont le courant élargira et approfondira ladite rigole autant qu'il sera nécessaire, en réitérant plusieurs fois cette manœuvre et en approfondissant de nouveau, avec des travailleurs, la même rigole, si le fond se trouve trop dur pour être approfondi tout-à-fait par le courant. Si je n'ai pas eu l'honneur, Monseigneur, de vous faire ce détail, c'est que je l'ai cru inutile et que je craignais de vous ennuyer par de trop longues écritures. Je vous informerai, dans le temps, du fond dont on pourra avoir besoin pour cette dépense. A l'égard de la petite écluse de chasse proposée à faire à côté de la grande, et que vous avez approuvée, je prends la liberté, Monseigneur, de vous représenter que c'est un ouvrage tout-à-fait nécessaire et sans lequel ce que nous faisons se trouvera imparfait, et M. du Portal, à qui j'en ai parlé cet hiver, l'a fort approuvé. Les propriétés seront: première-

ment, à mer basse, de servir de passage aux eaux de la rivière lorsqu'elle sera débordée et qu'on aurait retenu les eaux de la mer dans le bassin pour y tenir des vaisseaux à flot; deuxièmement, elle servira d'écoulement aux eaux ordinaires de ladite rivière lorsque, par les suites, on sera obligé de faire quelques réparations aux portes et au radier de la grande écluse, sans quoi on serait embarrassé pour les exécuter; troisièmement, son utilité la plus essentielle est qu'elle produira un courant d'eau qu'il est d'une grande conséquence d'avoir, pour le joindre au courant qui passera par les ventelles de la grande écluse, lequel n'est pas suffisant pour bien nettoyer le chenal depuis l'écluse jusqu'à la mer, le bien entretenir en tout temps et emporter les sables, dont la mer comble de temps en temps ledit chenal en avant des jetées; lorsqu'on voudra se servir du courant desdites écluses, on laissera monter les eaux de la mer dans le bassin; et pour les y retenir, lorsqu'elle commencera à baisser, on fermera les portes de la grande écluse et l'on baissera les vannes de la petite, et après que la mer sera basse, on lèvera les vannes de la grande et de la petite écluse, d'où les eaux, sortant avec une grande rapidité, en formeront un courant tel qu'on le peut désirer pour le nettoyage du chenal sans qu'il puisse porter aucun préjudice ni que la mer puisse rien faire aux portes d'ébe en quelque temps que ce soit, d'une façon ni d'autre; c'est sur quoi vous pouvez compter, ainsi que sur tout ce que j'ai l'honneur de vous mander. Je suis, etc.

Le chevalier DE CALIGNY.

