

Association Normande Alfred Rossel



Alfred ROSSEL

Première parution le 8 janvier 1897

Revue du Pays du Cotentin

Numéro Spécial 2022

Siège social : Village des enfants – bâtiment A
6 rue Victor Hugo - Octeville
50130 CHERBOURG-EN-COTENTIN

Banque : Crédit Mutuel Querqueville
N° 00045567201

Présidente : Claire GOSSELIN-SCHLUDE
31 rue Roger Glinel
50460 QUERQUEVILLE

EQUIPE BOUÉS-JAUN

- DIGUET Pierre
- GOSSELIN-SCHLUDE Claire
- HAMEL Catherine
- MONTREUIL Jean-Pierre
- PITRON Michel
- TRAVERS Christiane

SOMMAIRE

1. Le travail à faire	2
2. Les ouvriers qualifiés	3
3. Les ouvriers non qualifiés	3
4. L'administration des travaux.....	4
5. Les travaux sur les cônes.....	5
6. Le remorquage et la mise à l'eau des cônes	6
7. Le remplissage des cônes	7
8. Le procédé de l'approvisionnement des pierres	7
9. L'entretien des cônes et de la digue	9
10. La construction des infrastructures	10
11. L'effectif des ouvriers	10
12. Le salaire et les conditions de travail	11
13. Le coût humain.....	12
14. Ce qu'il advint des ouvriers à la Révolution, et après.....	13
15. Conclusion.....	16
Appendices de 1 à 5	18 à 34

L'objectif de ce travail est de mettre en lumière les ouvriers qui, par leur dur labeur, ont construit la digue de Cherbourg ; certains sont connus uniquement parce que leur nom figure sur les listes des blessés et des morts provoqués par ces travaux épuisants. Ils représentent la première génération de ces « travailleurs de l'industrie » qui devront se battre un siècle durant pour que leurs droits soient enfin reconnus. Cette étude est dédiée à leur mémoire.

AN - Archives nationales
 BM Cherbourg - Bibliothèque municipale, Cherbourg
 ENPC - Bibliothèque de l'École nationale des Ponts et Chaussées
 SHD Cherbourg - Service historique de la défense, Cherbourg

- - - oOo - - -

Le succès de la Guerre d'Indépendance d'Amérique, qui s'acheva en 1783, fit renaître chez les Français l'espoir de reprendre à l'Angleterre la suprématie maritime dans la Manche, d'où la décision de construire un port protégé à Cherbourg ; la ville et la côte nord du Cotentin devinrent ainsi, dans les années 1780, un immense site industriel, où des milliers d'ouvriers travaillaient pour la plupart à l'extraction et au transport des pierres, pour construire la première digue artificielle en mer d'Europe.

Pour être utile sur le plan stratégique, le projet devait être achevé avant que n'éclate une nouvelle guerre - le laps de temps estimé étant de cinq à dix ans. Dès le début, en 1783, le projet fut soumis à une forte pression, dont il est fait régulièrement état dans les documents relatant les travaux ; évidemment imposée en permanence aux ouvriers, elle fut en définitive contre-productive. La méthode des cônes en bois de Cessart, qu'on avait choisie pour des raisons de rapidité et d'économie, provoqua en réalité un retard considérable et un énorme gâchis, avant d'être finalement abandonnée en 1788.

Les archives disponibles fournissent un aperçu des travaux et des travailleurs engagés dans cet extraordinaire « chantier stratégique », dans la période précédant la Révolution Française. Notre étude s'appuie sur ces différents documents pour examiner l'évolution du projet, sous l'angle de la vie et des conditions de travail des hommes qui y participèrent.

On dispose de très peu d'illustrations sur les travaux de masse de l'époque ; un superbe tableau d'une route en construction, peint par Claude-Joseph Vernet en 1774, décrit davantage la transformation de la nature par l'homme que la réalité du travail lui-même. L'ouvrage de J-R Perronet sur ses projets de ponts contient deux gravures intéressantes, qui décrivent la rudesse des conditions de travail sur le chantier ; deux autres esquisses dans le livre de Cessart donnent une image similaire des travaux à Dieppe, alors que les illustrations concernant les cônes, reproduites ici (appendice 5) ne reflètent pas du tout la dureté du travail dont témoigne l'ingénieur Hubert dans son journal manuscrit du chantier de construction des cônes à Cherbourg.¹

1. Le travail à faire

Le projet comprenait la construction de deux forts (à partir de 1778) et d'une digue de 4 km de long, élevée jusqu'au niveau de basse mer (à partir de 1783) ; au début, on utilisa des

¹ Perronet J-R., *Description des projets de la construction des ponts*, Paris 1782 gravures XIII, XXXVI ; De Cessart L-A., *Description des travaux hydrauliques*, Paris 1808 t2, gravures IX, X, XXIII - XXV, XXIX, XXX ; SHD Cherbourg 3K0018 *Journal pour les caisses coniques*.

énormes cônes en bois, méthode qui fut bientôt remplacée par des pierres jetées simplement sur le tracé de la digue.

Jusqu'à l'invention et la mise en œuvre de la machine à vapeur², tout le travail devait être fait à la main (ou avec des animaux), sans aide mécanique autre que la grue et le cabestan, manœuvrés à la force des bras. En conséquence, le projet réclamait une quantité de main - d'œuvre humaine qui semblait sans limite, bien supérieure en tout cas à ce qui avait été prévu initialement.

2. Les ouvriers qualifiés

À l'œuvre au premier plan sur les forts, une quantité de maçons taillaient et posaient les pierres ; pour les cônes, des équipes de charpentiers découpaient et ajustaient les madriers, comme pour une digue ou une jetée. C'étaient des journaliers itinérants, ou *compagnons du devoir*, qui parcouraient le pays en fonction du travail offert par le réseau des sociétés compagnonniques, dont on retrouve la trace dans les deux corporations ci-dessus.³

Les journaliers étaient réputés insoumis et fauteurs de troubles, privilège d'artisans qui se savaient recherchés, ce qui était le cas à Cherbourg. Au fort du Hommet, une longue querelle se termina en 1785 par un compromis entre des tailleurs de pierres et l'administration, tandis que du côté des cônes, des charpentiers prouvaient leur penchant au conflit en se battant avec des marins locaux après la paye de juillet, en 1784⁴. Comme nous le verrons (p.12), ces charpentiers fonctionnaient en petits groupes fermés, habitués à défendre leurs intérêts.

Les ingénieurs étaient alors obligés de passer du temps à résoudre les conflits de travail, pour éviter les abandons de poste, puis de s'assurer que ces mêmes ouvriers, souvent basés à proximité de villes plus grandes, acceptaient de revenir travailler la saison suivante, afin de maintenir la continuité de l'ouvrage et respecter les échéances des travaux.

3. Les ouvriers non qualifiés

Alors que les cônes tombaient progressivement en disgrâce, la quantité de travail à Cherbourg allait croissant et se simplifiait, réclamant moins d'ouvriers qualifiés mais toujours plus de manœuvres. Beaucoup étaient des soldats, mais on trouvait de plus en plus « d'étrangers » (des migrants économiques venus des quatre coins de France). Cela contribua à l'émergence d'une classe ouvrière défavorisée, engendrée par les entreprises capitalistes au début de la révolution industrielle en France. Le projet de la digue, dirigé par un entrepreneur privé unique, la compagnie Boulabert, peut être classé dans ces entreprises.

Le projet des cônes, puis le passage aux digues intermédiaires (à partir du mois de septembre 1785), imposait de jeter les pierres à la main ; la consigne était qu'elles devaient être faciles à soulever, c'est-à-dire peser environ 12 kg. Cette méthode nécessita bientôt un maximum de travailleurs, quand la priorité fut progressivement donnée aux digues, et que la

² Le premier bateau à vapeur, le *Rameur*, fut mis en service à Cherbourg en 1830.

³ Au sujet des journaliers à cette époque, Voir Perdiguier A., *Le Livre du Compagnonnage*, Paris 1839 ; Sonenscher M., *Work and wages : natural law, politics and the 18th century French trades*, CUP 1989, en particulier les chapitres 6, 8 et 9 ; Truant C M, *Independent and Insolent : Journeymen and Their "Rites" in the Old regime Workplace* dans Kaplan S L et Koepf C J, eds, *Work in France*, Cornell 1986, 131 – 175.

⁴ Voir 'Mémoire présenté au duc d'Harcourt sur les ouvriers tailleurs de pierre, employés en 1785 aux travaux du fort de Hommet', Hippeau C. *Le gouvernement de Normandie*, 1e partie t3 417 - 429 ; SHD 3K 0018 *Journal pour les caisses coniques*, 18 juillet 1784.

quantité de pierres à déverser augmenta de façon exponentielle. Le nombre de manœuvres non qualifiés et de soldats travaillant à l'extraction et au transport des pierres s'accrut donc entre 1785 et 1790, jusqu'à atteindre dit-on la population de Cherbourg, environ 9 000.

Jusqu'à la Révolution, on continua d'utiliser de petites pierres, même si on se doutait que, le niveau de la digue se rapprochant de la surface, il faudrait des blocs beaucoup plus gros. La première tentative d'employer de gros blocs de pierre n'eut lieu qu'en 1787, et fut peu concluante ; cette technique ne fut spécifiée que lorsqu'une nouvelle adjudication fut passée en force en 1791⁵. A ce moment-là, quelques 300 000 toises cubes, soit 2,5 millions de mètres cubes de pierres, avaient déjà été déchargées à la main.

4. L'administration des travaux

Le duc d'Harcourt, gouverneur de Normandie, était responsable du projet, supervisant à la fois la construction des forts par les ingénieurs du génie militaire et les travaux de la digue par les Ponts et Chaussées. Les ingénieurs militaires étaient dirigés par des officiers qui rendaient compte au Directeur des Fortifications de Normandie, Pierre - Jean de Caux. L'entrepreneur principal pour les forts fut, à partir de 1782, un certain André Boulabert de Montpellier.

Les Ponts et Chaussées, en la personne de leur intendant, La Millière, étaient chargés de la réalisation de la digue, sous la responsabilité du Ministre de la Marine Castries ; le père des cônes, Louis-Alexandre de Cessart, ingénieur en chef de la généralité de Rouen, fut nommé directeur des travaux. L'ingénieur chargé du chantier de construction à Chantereyne, René - Armand Hubert, s'occupait également de la maintenance des cônes une fois ceux-ci coulés en rade ; à partir de 1784, Hubert dut coopérer avec une équipe de la marine, dirigée par le commissaire ordonnateur Antoine Deshayes qui fut assisté d'un contrôleur des travaux, Coquereau, d'un trésorier, Collart, et d'un responsable de magasin, Lefèvre. Un certain nombre d'ingénieurs travaillaient sous les ordres d'Hubert à Chantereyne et au Becquet, et, à la fin, des équipes d'inspecteurs furent affectées au contrôle des opérations de chargement et de déversement des pierres pour éviter la fraude.

L'entrepreneur Letellier de Rouen, qui avait participé au cône expérimental au Havre en 1782, était chargé de recruter la main-d'œuvre pour la construction et la maintenance des cônes sous les ordres d'Hubert ; il est possible qu'il ait amené des ouvriers avec lui. À l'origine, le contrat de Letellier prévoyait également la fourniture de quincaillerie - boulons, rondelles, écrous, clous, etc. - qui étaient fabriqués dans des forges construites sur le chantier. À partir de 1785, ces forges furent reprises par des sous - traitants.

Au début, Letellier était aussi responsable de la livraison des pierres sur les quais, jusqu'à ce qu'André Boulabert accapare aussi ce marché en 1785.⁶ La logistique des pierres, depuis les carrières jusqu'à la digue, fit partie du contrat de Boulabert jusqu'à l'interruption des travaux en 1791 pour des raisons financières, et fut ainsi à l'origine de l'énorme augmentation des besoins en main-d'œuvre non qualifiée. Ce travail fut sous-traité en grande partie à des investisseurs locaux, qui employaient les ouvriers ; il n'est pas surprenant que ces derniers soient tombés dans l'oubli, quoiqu'on retrouve ici et là quelques fragments dans les registres

⁵ BM Cherbourg MS 371, *Mémoire en réponse aux demandes de M. de la Millière* ; MS 492 chemise 1 pièce 21 *Résultat des adjudications pour la fourniture de pierre en 1791*.

⁶ SHD Cherbourg 3K 00017 dossier 19 pièce 4 *Adjudication de la fourniture des pierres 12 aout 1785*.

des blessés et des morts, qu'on centralisait pour pouvoir attribuer les dédommagements à la charge des travaux⁷ (voir appendice 3).

5. Le travail sur les cônes

Initialement, on avait prévu de construire dix cônes par an, mais le chantier ne pouvait en contenir que cinq. Chaque cône exigeait 24.000 pieds cubes de bois, environ 1 000 pièces pesant chacune plus de 500 kg, assemblées avec quelques 5 000 boulons pouvant atteindre un mètre de long, fabriqués sur place. Il fallait 50 charpentiers, 100 ouvriers, et environ deux mois pour construire un cône.

Les scieurs et les charpentiers coupaient les pièces verticales à la bonne longueur, cintraient les pièces horizontales et ajustaient les raccords. Ils travaillaient sur des gabarits disposés dans le chantier, bien que l'objectif fût de limiter au maximum le travail de découpe en achetant du bois déjà courbé.⁸

Il fallait en premier lieu réaliser la plateforme du cône sur la plage, en martelant les piles de bois avec des *sonnettes*, ou *mâts de battage* ; cette opération nécessitait environ 24 hommes à chaque fois (Fig.4). Le cône nécessitait d'être assemblé sur la plage entre le niveau de basse mer et celui de haute mer, afin de pouvoir quitter sa plate - forme en flottant. Pour gagner du temps, on travaillait à marée montante et descendante, dans le sable humide. L'un des premiers bâtiments à être construit sur le chantier fut un *chauffoir*, une pièce dans laquelle les travailleurs pouvaient se sécher devant un feu avant de regagner leur logement, ce qu'ils devaient apprécier après une période de travail sur la plage.

Ensuite, on redressait le premier étage des jambages, le second niveau déjà fixé pour former les *jambes de cisaillement*, et les montants horizontaux boulonnés dessus pour assurer la rigidité de la structure. Puis les jambages du deuxième niveau étaient relevés vers l'extérieur, et fixés avec d'autres pièces horizontales (Fig. 1 - 3).

On soulevait les troisièmes et quatrièmes étages de jambages au moyen de *chèvres*, ou grues mobiles, posées sur la superstructure - puis on fixait des madriers horizontaux à la fois sur l'intérieur et sur l'extérieur du cône. Chaque élément devant être soulevé et positionné en bonne place, on perçait et boulonnait un certain nombre de pièces en même temps, et donc la plupart des ouvriers affectés à un cône travaillaient tous à la fois.

Quand tous les boulons étaient serrés, on doublait l'intérieur du cône avec du bois plus mince, pour empêcher les pierres de s'en échapper. Puis on ajoutait des trémies à l'intérieur pour maintenir les ballasts, ainsi que les points d'accroche du filet de cordes, à la base des jambages, pour les empêcher de s'écarter ; on ajoutait en dernier des tonneaux en guise de flotteurs, et le cône complet pouvait être remorqué jusqu'à la digue.

Sur la plage, les plateformes des cônes devaient être situées entre la laisse de basse mer et celle de marée haute, les travaux étaient donc régulièrement interrompus par la marée montante ; le problème disparaissait une fois le cône à moitié construit, car on pouvait continuer à travailler sur les niveaux supérieurs.

⁷ L'Assemblée nationale arrêta les paiements en août 1790.

⁸ Voir SHD Cherbourg 1A48 *Adjudications et Soumissions* 25 novembre 1784.

Un ouvrier était chargé de ramasser tous les outils et matériaux avant que la mer ne monte ; d'autres avaient comme mission de s'occuper des feux pour le travail de nuit, ou d'aiguiser les outils des charpentiers et des scieurs. Un gros travail était de stabiliser les plateformes des cônes, en entassant du sable et des pierres dessous quand la mer affouillait ; pour apporter ces matériaux, on employa, pendant un certain temps, des enfants à conduire les chevaux de trait.⁹

Tout le bois nécessaire devait être transporté depuis les quais, soit par wagons, soit en le faisant flotter, puis entassé prêt à l'emploi ; cette tâche fut sous-traitée quand il devint évident que l'avancement des travaux sur le chantier dépendait de sa bonne exécution. La quantité de bois en stock devait être beaucoup plus importante que ce dont on avait besoin dans l'instant ; les livraisons étaient aléatoires, soumises à la météo, et parfois le port était bloqué par des navires qui déchargeaient, ou par du bois flottant.

Bien sûr on ne pouvait pas toujours soulever ce bois à la main, quoique certains dessins montrent des ouvriers portant de lourdes pièces sur leurs épaules. La grue portuaire standard de l'époque, qu'on voit sur beaucoup de gravures représentant des ports, était actionnée par une *cage à écureuil*, ou roue dotée d'une bande de roulement, avec des hommes à l'intérieur. On se servait de trinquelles, chariots rudimentaires (guère plus qu'un axe et deux roues), pour déplacer individuellement les pièces de bois dans le chantier.

6. Le remorquage et la mise à l'eau des cônes

Le remorquage était assuré par du personnel naval et coordonné par le commandant de marine La Bretonnière ; des cabestans, installés sur une série de bateaux au mouillage et manœuvrés par des marins, halaient le cône à tour de rôle - un travail très dur physiquement, qui, curieusement, semble s'être déroulé de façon satisfaisante. D'autres bateaux escortaient le cône et le maintenaient sur sa route ; quelques-uns avaient des amarres pour aider au remorquage.¹⁰

Une fois le cône arrivé à destination sur la digue, l'ingénieur des Ponts et Chaussées chargé des opérations prenait le relais et coordonnait le travail des couteaux, exécuté par des sous-ingénieurs ; on tranchait les cordages qui maintenaient les flotteurs tout autour du cône, pour qu'il puisse couler progressivement, en position debout - du moins en théorie, car sur beaucoup de gravures on voit le cône prendre une gîte inquiétante en sombrant. Les flotteurs numérotés étaient ensuite récupérés et ramenés à terre pour être réutilisés sur le cône suivant (Fig. 5 - 6).

Soulevé de sa base à la marée haute, le cône arrivait sur site aux environs de la basse mer ; dans l'idéal, on le faisait couler avant le début du flot suivant ; cependant, comme dans le cas du second cône, les équipes de remorquage devaient être capables d'improviser si elles arrivaient en retard. Deux cônes furent remorqués la nuit, au clair de lune, plutôt qu'en plein jour, pour gagner du temps ; cela mettait encore davantage à l'épreuve l'habileté et la coordination des équipes concernées.

⁹ SHD Cherbourg 3K 0018 *Journal pour les caisses coniques* 11 mai 1785.

¹⁰ AN MAR D2 11 299 *Instruction pour les officiers employés à la navigation des caisses coniques, mai 1784*. On avait tenté de remorquer à la voile le premier cône en juin 1784, mais le cône avait été poussé par le vent et avait failli dépasser le navire qui le remorquait !

7. Le remplissage des cônes

Il était essentiel pour la stabilité du cône de le remplir de pierres et d'enfourer sa base ; les bateaux, qui avaient accompagné le remorquage, commençaient immédiatement cette opération. On complétait le remplissage aussi vite que possible, pour renforcer de l'intérieur la structure en bois du cône et obtenir un bloc solide, résistant aux assauts de la mer.

Après quelques tentatives assez comiques,¹¹ on décida d'encercler le cône avec des navires, et de faire porter les pierres depuis chaque bateau par une chaîne de soldats, dont un ou deux devaient se tenir en équilibre sur une planche attachée au cône ; les pierres étaient jetées par des *sabords*, orifices ouverts à cet effet dans la paroi des cônes à différents niveaux. De Cessart avait calculé que chaque homme soulevait 19 kg par minute (42 lbs).¹² Il fallait environ un mois à une équipe de soldats pour remplir un cône, mais bientôt on préféra employer des *matelots canonniers*, moins sensibles au mal de mer.¹³

8. Le procédé de l'approvisionnement en pierres

Les pierres arrivaient non seulement des quais de Cherbourg et du Becquet¹⁴, mais aussi d'une quantité de petits quais rudimentaires, disséminés le long de la côte. À ses débuts, en 1784 et 1785, cette activité n'était pas organisée et fonctionnait au coup par coup, au moyen de contrats privés improvisés¹⁵.

Progressivement, les apports de pierres pour les digues intermédiaires (intercalées entre les cônes à partir de 1785), prirent de l'ampleur ; tandis que l'on espaçait de plus en plus les cônes, le besoin en pierres augmenta d'autant, réclamant davantage de carrières, de bateaux et d'ouvriers. Cette opération fut confiée à l'entrepreneur Boulabert en 1785, quand l'importance de la logistique dans ce domaine devint évidente.¹⁶

Un document sommaire de la situation, écrit pendant l'automne de 1785, décrit en détail la transformation des alentours de Cherbourg en un immense chantier industriel :

¹¹ SHD Cherbourg 3K 0018 *Journal pour les caisses coniques*, le 6 juin 1784 ; '...à 4 heures ½ (le cône) était totalement et solidement échoué... à 24 pieds de hauteur d'eau au lieu des 42 qui nous avaient été annoncés à basse mer, ce qui a rendu inutile la porte pratiquée avec grande peine pour faire entrer de grandes barques dans la caisse afin d'y vider la pierre...'

¹² ENPC MS 3078, *Résumé historique des ouvrages faits depuis le 1 avril 1783*, article 11 : 'On a vu plusieurs fois cette campagne les soldats jeter une toise cube chacun dans un jour, c'est-à-dire porter dans leurs bras 34 milliers de pierres en 12 heures de temps, expérience qu'on ignorait jusqu'alors.' 'C'est une expérience à ajouter à celles que nous avons sur la force des muscles des bras et des jambes des hommes employés à de grands travaux'. Cessart L-A de, *Description des travaux hydrauliques* 1806 t2, 268. Cette espèce de Taylorisme primitif a ses origines dans les écrits de Vauban.

¹³ De Cessart, L-A., *Description des travaux hydrauliques*, Paris 1808 t2 267 - 8, 276 - 7.

¹⁴ Le Becquet était déjà utilisé comme dépôt de pierres depuis 1780 par les ingénieurs militaires qui construisaient les forts ; le port fut construit exprès pour les besoins du projet de la digue : SHD Cherbourg 3K 0018 *Journal pour les caisses coniques*, 13 mai 1783 - « D'après la reconnaissance des lieux et l'assurance du syndic des Etasses, (cet homme m'a été donné par M. Deshayes comme le meilleur marin pratique du canton) qui est en même temps chef des bâtiments employés au service des matériaux employés à l'isle Pelée, que l'on pouvait facilement naviguer des Becquets vers le Hommet, même par vents contraire a bon frais d'ouest, nord-ouest et de nord, j'ai décidé une extraction des matériaux dans les montagnes de ce canton, et de proposer un petit port d'embarquement. »

¹⁵ Voir par exemple SHD Cherbourg 1A 48 *Adjudications et soumissions* le 31 décembre 1784, le 1 juin 1785.

¹⁶ SHD Cherbourg 3K 00017 dossier 19 pièce 4 *Adjudication de la fourniture des pierres 12 août 1785*.

Quant à la jetée de la rade depuis le 3^e et le 4^e cône, on aperçoit déjà, à basse mer, la digue à près de 2 pieds de hauteur. Elle est actuellement donnée à l'entreprise dont est chargé le S Boulabert qui a déjà passé un marché avec plusieurs compagnies, dont le premier emploie près de 1 200 travailleurs de la troupe et autres à la montagne du Roule près de la ville. Une autre compagnie en occupe 600 aux carrières des Becquets.

Le marché de l'Entrepreneur général ne commence néanmoins qu'au 1^{er} janvier prochain. Il s'oblige à fournir, chaque année, 50 mille toises cubes de pierres que le roi lui paye de 40 à 45 livres, redues et jetées sur la digue. Il fait construire, à cet effet, près de 60 navires ou chasse-marées du port d'environ 7 à 8 toises cubes de pierre en plus ; ils les feront aussi construire à leur compte.

Il a demandé au roi un renfort de 1 800 travailleurs de troupe, qui lui est accordé. On a déjà construit, à la bouteillerie, des casernes qui servent à loger un détachement de 200 hommes et plus de l'Isle de France arrivés dès la semaine dernière.

Il fera construire plusieurs ports d'embarcation aux Becquets et d'autres le long de cette côte où la situation des lieux pourra le permettre.¹⁷

Cette activité industrielle, axée sur le profit, devint alors caractéristique de Cherbourg, et rivalisa bientôt en importance avec les industries du fer et du charbon, en pleine expansion dans le nord de la France.

Quand il devint évident que les cônes ne servaient à rien, et qu'ils ralentissaient de plus en plus l'avancement des opérations, on les espaça dans un premier temps, puis on les supprima purement et simplement ; l'apport de pierres sur la digue devint alors plus rapide et plus facile. Et finalement, la grande majorité des ouvriers de Cherbourg fut employée à cette tâche dure et dangereuse.

Travaillant en petites équipes, des soldats et des ouvriers de la région extrayaient la pierre en utilisant des charges explosives ; c'était l'une des premières causes d'accident grave. La pierre était cassée, transportée aux quais dans des charrettes tirées par des chevaux, puis chargée sur les bateaux qui devaient manœuvrer pour sortir du port encombré, avant de gagner la digue, à la voile ou à la rame.

Les équipages de ces bateaux étaient des marins locaux, employés par l'entrepreneur ou ses sous-traitants. Les pierres étaient déchargées dans les cônes par des équipes de 80 soldats environ par cône. Chaque morceau de pierre avait donc été manipulé par plusieurs personnes avant d'arriver enfin à destination.

Bien que n'étant pas prisonniers, les soldats étaient gardés aussi près que possible de leur lieu de travail, sous la surveillance de leurs sergents et officiers. Ceux qui travaillaient au déchargement sur la digue vivaient pendant une semaine ou plus sur des *pontons*, navires mouillés en permanence dans la rade. Les soldats des carrières étaient logés dans des casernes attenantes - la caserne du Becquet fut construite dans ce qui était probablement une ancienne carrière, voisine de celles en exploitation.

En été, les troupes campaient à proximité des carrières, avant de repartir vers leurs quartiers d'hiver dans d'autres villes. Les travailleurs civils chargés de famille devaient

¹⁷ ENPC MS DG1465 *Observations sur les deux plans*, 1785.

trouver à se loger aussi près que possible de leur travail - les archives ne renseignent pas sur leur mode de vie, à part mentionner « les réduits où ils habitent »¹⁸.

L'entrepreneur était responsable des opérations d'approvisionnement, qui étaient supervisées par les inspecteurs des Ponts et Chaussées ; la fraude, en théorie impossible, restait fréquente. Les annales révèlent quelques méthodes astucieuses utilisées pour rendre ce travail ingrat un peu plus profitable comme le tire-bouchon amovible dans la pompe de cale pour introduire subrepticement de l'eau dans le bateau afin de le faire baisser dans ses lignes et avoir ainsi moins de pierres à charger pour atteindre le niveau requis. Le capitaine d'un navire de charge reconnu coupable de fraude était exclu définitivement de toute activité de transport de pierres.

La sécurité des bateaux de charge était assurée sur l'eau par la marine ; un système de pavillons indiquait si l'on pouvait naviguer, selon les observations météo du moment¹⁹, et l'on utilisait des boîtes à fumée pour signaler un problème survenant en rade. Comme le chargement minimum autorisé était de 4 toises cube, soit environ 30 m³ de pierres pesant presque 50 tonnes, les navires chargés étaient sensibles au moindre changement de temps, surtout s'ils venaient des carrières les plus éloignées, à l'est ou à l'ouest. Peu de naufrages sont recensés, ce qui témoigne à la fois du sens marin des équipages locaux et de l'efficacité des mesures de sécurité.²⁰

9. L'entretien des cônes et de la digue

On continuait de travailler sur les cônes après leur mise en place et leur remplissage ; le travail principal était de revêtir l'extérieur du cône avec des planches jusqu'au niveau de la basse mer, afin de protéger la partie haute. C'était régulièrement à refaire, et très impopulaire, en particulier à cause des pointes de clous qui accrochaient les doigts et les vêtements des ouvriers.

Les cônes qui subissaient des dégâts structurels furent réparés au début en enfonçant des étais entre les jambages, mais ce n'était que temporairement efficace. Quand on comprit que les cônes ne supportaient pas les tempêtes d'hiver, on décida au printemps de 1788 de les étêter au niveau de la basse mer²¹. On devait d'abord enlever manuellement les pierres qu'ils contenaient, en les dispersant sur la digue attenante, après quoi on pouvait démanteler l'édifice en bois, dont les morceaux étaient déposés sur la digue avant de leur attacher des flotteurs et de les emmener à terre²².

Quant à la digue, il fallait l'entretenir en rajoutant continuellement des pierres, dans l'espoir de contrer l'action du reflux qui les ramenait sans cesse vers le bas de la pente. La digue étant globalement au niveau de basse mer, ce travail était probablement aussi épuisant que mouillant, car ceux qui étaient sur la digue recevaient les pierres lancées depuis les bateaux, qui étaient obligés de rester à distance pour ne pas risquer de s'échouer.

¹⁸ SHD Cherbourg 1K 2 9 Lettre de Cachin du 22 octobre 1811.

¹⁹ Les prévisions météo étaient quasi inexistantes, et les pires coups de vent arrivaient en général sans prévenir.

²⁰ En avril 1787, le chasse-marée n° 17 sombra sur les Pierres Noires, à l'est de Cherbourg ; il est mentionné que le capitaine et son équipage restèrent cinq jours sur les rochers. Voir SHD Cherbourg 3K 005 lettre de Deshayes au ministre du 16 avril 1787.

²¹ Hippeau C., *Le gouvernement de Normandie* 1^e partie t3 478.

²² SHD Cherbourg *Marchés et soumissions 1787 - 1792* 10 juillet 1789 *Conditions pour le réceptionnement des caisses nos 4 - 9.*

10. La construction des infrastructures

Les travaux progressant, de nouvelles infrastructures étaient nécessaires : locaux de stockage et d'hébergement, bureaux, séchoirs, boulangerie, etc...érigés sur le chantier autour des cônes en construction. Tout cela requérait l'éventail habituel des métiers du bâtiment, y compris des serruriers et des peintres qu'on solliciterait en temps utile.

L'aménagement de l'Abbaye du Vœu pour loger les d'Harcourt lors de leurs séjours à Cherbourg, représenta une partie importante et onéreuse des infrastructures : il fallut faire appel à des artisans spécialisés pendant un certain temps, pour tendre les tapisseries sur les murs et agencer avec soin placards et garde-robres dans les différentes pièces.

Avec le développement du site, la sécurité devait être assurée 24 h sur 24, par les *archers* et les *Suisses* embauchés à cet effet. Le vol était fréquent, en particulier à cause des règles floues concernant les rebuts de bois récupérés par les ouvriers pour se chauffer ; on compte plusieurs anecdotes relatant le mécontentement des hommes arrêtés pour de tels faits.

Des casernes pour 600 hommes, soldats et marins, furent construites à Cherbourg, près du chantier des cônes²³, ainsi qu'au Becquet, sur la colline voisine des carrières. L'activité de Boulabert exigeait la construction d'un chantier à l'est de l'avant-port, en face de la cale aménagée pour faire accoster le bois des cônes ; ce chantier est devenu le site de l'ancien arsenal. Des spéculateurs locaux, comme Martin Maurice, Roubière, et Gabriel-Aimé Noël, se lancèrent alors dans la construction de bâtiments, qui servirent de logements supplémentaires, voire d'hôpital temporaire ; les appartements des Harcourt dans l'Abbaye du Vœu furent transformés en hôpital à la Révolution.

11. L'effectif des ouvriers

Avant 1780, des ouvriers spécialisés pourvoyaient aux modestes besoins du chantier naval et à l'entretien du port. On estime qu'ils étaient 138 en 1768, et ce furent vraisemblablement les premiers ouvriers sur les cônes ; 8 charpentiers y travaillaient au tout début, en avril 1783, et ils étaient plus de 80 en août de la même année. Chaque cône requérait environ 50 charpentiers ; ils devaient donc être globalement 250 en 1786 et 1787, aidés par 1 000 ouvriers, soldats compris.

Durant la période d'activité la plus élevée sur les forts, entre 1781 et 1785, on dénombrait 80 tailleurs de pierres au Hommet et 60 sur l'Île Pelée, et probablement environ 100 *maçons poseurs* pendant la saison, pour assembler les pierres sur chaque site, et autant d'ouvriers, ce qui fait un total de 600 hommes travaillant sur les deux forts.

La guerre d'Indépendance d'Amérique fut surtout une guerre navale pour les Français ; les troupes de l'armée de terre étaient donc disponibles pour travailler sur les forts dès 1778 (avec une interruption due à l'agitation autour du plan d'invasion de 1779), et sur la digue à partir de 1783.

En 1783, les soldats regimbaient à travailler sur les cônes pour les Ponts et Chaussées, même si Hubert note dans son journal qu'ils finirent par accepter progressivement leur nouveau rôle. En saison, les soldats campaient ou étaient logés chez l'habitant, jusqu'à ce qu'on dispose de casernes à compter de 1784.

²³ Il s'agit du site actuel du Service Historique de la Défense à Cherbourg.

Le duc d'Harcourt écrit en 1784 que la construction des 4 cônes occupait l'équivalent de deux bataillons, et son inventaire remarquable montre qu'en mai 1786, 300 soldats du régiment de la Reine étaient casernés à Cherbourg, et 300 autres, du régiment de l'Île de France, campaient à La Verrerie, et travaillaient dans les carrières du Roule et de La Fauconnière. A l'est de Cherbourg, 600 soldats du régiment d'Armagnac étaient stationnés à la caserne du Becquet, tandis que 600 hommes du régiment de Lorraine campaient au Brick et à Fermanville, et travaillaient dans les carrières avoisinantes.²⁴

De Cessart affirme que les soldats représentaient en réalité au moins les $\frac{3}{4}$ de la population des travailleurs, soit 3 000 sur 4 000 d'après ses calculs. A la fin de 1784, il est noté que Cherbourg attirait un « nombre important » d'ouvriers ; aucun chiffre n'est avancé, néanmoins, les conséquences en sont indiscutables : augmentation des prix de la nourriture et difficulté accrue de trouver à se loger.

Lors de sa visite du chantier en 1787, un officier de marine et Membre du Parlement britannique, le capitaine McBride, évalue autour de 10 000 le nombre total des travailleurs ; c'est à peu près ce qu'indique l'historien Georges Lefebvre de son côté, quand il parle de « huit à dix mille hommes répandus dans les ateliers, dans les carrières et dans le port », en évoquant « ces étrangers, la plupart inconnus et suspects »²⁵.

12. Le salaire et les conditions de travail

La journée de travail normale était de 12 heures, ou 11 heures en hiver, et durait aussi longtemps que le permettaient la météo et la lumière du jour ; le travail sur les cônes dépendait aussi en partie de la marée. Le travail pouvait être scindé en demi-journées, voire tiers de journées. Le travail de nuit n'était pas apprécié, mais représentait, quand c'était possible, un moyen efficace de progresser. Quand la pluie ou le froid rendaient tout travail impossible ou trop pénible, les ouvriers étaient renvoyés chez eux, car peu de tâches pouvaient se faire à l'abri.

La semaine de travail était de 6 jours, mais il arrivait que l'on travaille le dimanche ; les fêtes religieuses étaient respectées, surtout la St Joseph (19 mars), saint patron des charpentiers ; à cette occasion on cessa le travail à Chantereyne pendant plusieurs jours en 1784.²⁶ Chaque jour, des listes de présence indiquaient le nom des travailleurs présents et leur nombre ; le contrôleur des travaux pouvait faire l'appel à tout moment pour en vérifier l'exactitude.

Les travailleurs, civils ou militaires, étaient rétribués soit à *la journée*, soit à *la tâche*. Pour le travail à la tâche, un contrat formel ou un arrangement de *gré à gré* pouvait être établi entre l'administration, l'entrepreneur et les ouvriers, afin de réaliser rapidement une tâche donnée. C'était la méthode privilégiée par l'administration, car théoriquement la moins coûteuse ; bizarrement, alors que la sous-traitance était mal vue en théorie, on traitait de plus en plus par contrat tout travail qui pouvait l'être.

²⁴ AN MAR D2 13 69 *Tableau de l'état de situation des travaux de la rade de Cherbourg au 1 mai 1786*.

²⁵ De Cessart L.-A. *Description des travaux hydrauliques* Paris 1808, t2 204 ; McBride à Middleton, Plympton, 18 août 1787, dans *The Barham Papers*, vol 2. Navy Records Society vol 38, London 1909 255. Lefebvre G., *Cherbourg à la fin de l'Ancien Régime et au début de la Révolution* Caen 1965,143.

²⁶ SHD Cherbourg 3K 0018 *Journal pour les caisses coniques*, 19 mars 1784 ; pour 1785, aucun arrêt n'est signalé.

Dans le travail *à la tâche*, un prix global était défini pour l'ensemble d'un travail donné, ou pour des parties de ce travail (à la toise cube ou à la toise carrée pour la maçonnerie, par exemple) ; les ouvriers avaient donc intérêt à travailler le plus efficacement possible. Cela expliquait aussi les différences de rémunération journalière d'une équipe à l'autre.

Le salaire journalier allait de 10 sous à 1 livre environ pour un simple manœuvre, jusqu'à 2 livres 10 sous pour un charpentier expérimenté ; à une requête officielle concernant les niveaux de rémunération, la réponse ci-dessous donne le détail des arrangements dans un groupe de charpentiers en 1785 :

Les charpentiers s'arrangent par brigade, et chaque brigade, à la tête de laquelle il y a un chef choisi par eux-mêmes, prend, à la tâche, pour un prix convenu avec l'entrepreneur, la façon d'un certain nombre de pièces. Ils se fixent entre eux des journées qui, proportionnées au mérite de chacun, montent depuis 30 jusqu'à 40, 45 et même 50 s, et comme le produit de la tâche excède toujours le montant des journées, l'ouvrage étant achevé, ils se partagent l'excédent, non pas par portion égale, mais dans le rapport du prix de la journée.²⁷

Le récit ci - dessus fait référence au conflit entre les tailleurs de pierre et l'administration du projet des forts, ou plutôt l'entrepreneur, et donne un aperçu intéressant du statut des ouvriers spécialisés. Dans un souci de rentabilité, le travail à la pièce avait été baissé, de 22 s le pied carré en 1780, à 14 s en 1784, mais il fallut le remonter à 16 s en 1785, sous peine de manquer d'ouvriers. Il est écrit néanmoins que même les moins payés des ouvriers gagnaient quand même plus de 3 livres par jour, et que les mieux payés (et les plus récalcitrants) percevaient environ 5 livres 10 s.²⁸

Des primes récompensaient les efforts remarquables, et les visites royales ou celles de ministres donnaient lieu en général à une gratification, soit générale soit réservée aux groupes rencontrés par le visiteur. Les ouvriers touchaient normalement un dédommagement, s'ils avaient eu à souffrir de circonstances exceptionnelles pendant un certain temps.

13. Le coût humain

À cette époque, de tels travaux de construction faisaient appel à de la main-d'œuvre, rémunérée ou forcée, dans des conditions qui aujourd'hui seraient jugées inhumaines. Dans un monde où un général pouvait assister sans émotion à la perte de milliers de soldats lors d'une campagne,²⁹ où le naufrage d'un seul vaisseau pouvait causer la perte de centaines d'hommes,³⁰ les blessés et les morts de Cherbourg étaient considérés comme la conséquence normale d'une entreprise à haut risque.

En France, ce sont les travaux de Versailles qui semblent avoir payé le plus lourd tribut en vies humaines, comme l'aqueduc de Maintenon, où travaillaient plus de 20 000 soldats à la

²⁷ SHD Cherbourg 1A 36 lettre de Deshayes du 30 novembre 1785 ; voir pour comparaison Lefebvre G. *Cherbourg à la fin de l'Ancien régime et au début de la Révolution*, Caen 1965, appendice 253 et suite, 'Les prix et les salaires à Cherbourg au XVIIIe siècle'.

²⁸ 'Mémoire présenté au duc d'Harcourt sur les ouvriers tailleurs de pierre, employés en 1785 aux travaux du fort de Hommet', dans Hippeau C., *Le gouvernement de Normandie*, 1e partie t3 417 et suite.

²⁹ SHD Vincennes 1VH 577 carton 4 pièce 29 1 *Mémoire sur l'emploi des forces de la France dans la campagne de 1788*.

³⁰ Les pertes françaises en une journée lors de la bataille des Saintes le 4 avril 1782 sont estimées entre 2000 et 3000 hommes.

fin des années 1680, et où Vauban enregistre un taux de mortalité de 10% sur seulement 6 mois, en grande partie dû à une épidémie de fièvre en lien avec les marécages environnants.³¹

Les civils comme les militaires étaient soignés à l'hôpital aux frais du roi. À Cherbourg, les archives de l'hôpital, quand elles existent, montrent que le rapport maladie/blessure restait plus ou moins constant à 4/1. L'influence des intempéries et de la malnutrition sur des ouvriers exténués était nettement plus délétère que les blessures physiques.³² Les maladies étaient aussi fréquentes chez les ingénieurs ; de Cessart, inspecteur-général des travaux, souffrait d'une fièvre récurrente qui l'affaiblissait, aggravée par un épuisement nerveux.³³

Dans l'environnement impitoyable des carrières, ainsi que dans le transport et la manutention des pierres jetées sur la digue, les risques d'accident grave ou mortel étaient nombreux. La blessure la plus courante dans les carrières était la perte de doigts et d'un œil dans l'explosion inopinée d'une charge de poudre ; même une détonation bien préparée pouvait provoquer la chute de roches sur les hommes ou les chevaux qui attendaient près des wagons pour emporter la pierre. Un glissement de pierres, que ce soit dans la carrière ou sur le bateau, pouvait aussi tuer ou causer de graves blessures, de même que les chutes du haut des cônes ou des bâtiments en construction.

L'hôpital accueillait les blessés, mais ne pouvait pas faire grand-chose sur les blessures graves ; bien souvent les hommes ne pouvaient plus travailler pendant longtemps, voire définitivement. Un système d'indemnisation apportait une aide au travailleur blessé et à sa famille, mais le montant forfaitaire versé (évidemment après un certain délai suivant l'accident) ne permettait que rarement de subsister au-delà de quelques mois.³⁴

La prime ponctuelle versée en cas de décès équivalait à 2 ou 3 ans de salaire, mais des pensions étaient parfois attribuées.³⁵ Outre la souffrance des travailleurs eux-mêmes, il y avait celle de leur familles, vivant parfois dans une « misère extrême »³⁶ : les registres mentionnent des femmes (ou des veuves) avec des enfants en bas âge ou des bébés. Le montant des allocations diminuait avec le temps, elles furent même supprimées à la Révolution, mais rétablies ensuite par l'Assemblée nationale avec la loi sur les pensions.

14. Ce qu'il advint des ouvriers à la Révolution, et après

Le nombre des travailleurs devint un problème lorsque les travaux ralentirent par manque de crédits, et la pénurie de nourriture se fit sentir après 1788. Bien qu'une lettre du 1^{er} ventôse an 2 (19 février 1794) demande « la mise en état d'arrestation » de « ceux qui seront reconnus pour avoir excité quelques fermentations parmi les ouvriers, en les engageant à former des réclamations non autorisées par la loi »³⁷, il ne semble pas y avoir eu de manifestation importante à Cherbourg lors des événements de 1789 et sous la Terreur³⁸ ; cependant la disette était un problème qui persistait.

³¹ Virol, M, *Vauban : De la gloire du Roi au service de l'Etat*, Champ-Vallon 2003, 185 et suite.

³² Certains ouvriers blessés moins gravement décidaient d'aller se faire soigner chez eux.

³³ Il mourut néanmoins en 1806, à l'âge de 87 ans.

³⁴ Dans certain cas, des allocations supplémentaires étaient versées sur demande.

³⁵ Voir ci - dessous appendice 5.

³⁶ Voir ci - dessous appendice 3 pour des détails.

³⁷ SHD Cherbourg 1K1 7, lettre de l'adjoint du ministre de la Marine.

³⁸ Sauf un moment ambigu au mois de juillet 1789, qui fut même peut-être orchestré par Dumouriez, gouverneur militaire de la ville! Voir Bois J-P, *Dumouriez; héros ete proscrit*, Perrin 2005, 149-155

En particulier, la décision de réduire de moitié la somme consacrée à la fourniture de pierres en 1790 fut un choc pour les entrepreneurs, et dut causer bien du désarroi chez les ouvriers. À la suite des restrictions drastiques concernant le prix et la quantité de pierres du nouveau contrat pour 1791, un groupe d'ouvriers fit irruption au beau milieu de l'adjudication pour exiger que les anciens tarifs soient maintenus, mais sans succès.³⁹

Le nœud du problème était de voter un budget pour continuer les travaux, en partie afin de donner du travail aux ouvriers. Lors du débat sur l'avenir du chantier à l'Assemblée nationale, il fut proposé différentes enveloppes, toutes inférieures à 1 million de livres, pour poursuivre l'activité du chantier et subvenir aux besoins des ouvriers qui étaient en fait coincés à Cherbourg. Le problème était aggravé par l'afflux éventuel de chômeurs d'un peu partout ; en septembre 1789 déjà, l'entrepreneur Boulabert signalait qu'il peinait à trouver du travail même aux ouvriers locaux.⁴⁰

L'incorporation dans l'armée citoyenne en employa beaucoup durant l'année 1793, ainsi que l'Armée des Côtes de Cherbourg, basée à Caen, dont la mission était de défendre la côte normande contre la « menace anglaise ». Le *Journal de l'Armée des Côtes de Cherbourg* de 1793 décrit la préparation militaire rudimentaire de ce corps, et son rôle dans l'éclosion d'un groupe armé « révolutionnaire » prêt à étouffer dans l'œuf toute opposition.⁴¹

Le récit détaillé de la période de la Révolution à Cherbourg par Verusmor ne fait pas mention d'un grand nombre de travailleurs au chômage.⁴² De fait, en 1802, les ouvriers étaient aussi recherchés qu'ils l'avaient été au début des années 1780 ; le nouveau chef du projet sous Bonaparte, Joseph Cachin, note une pénurie majeure de travailleurs à laquelle, selon lui, seul le ministre de la Guerre pouvait remédier, en envoyant des soldats en complément de ceux des garnisons existantes⁴³.

Il y avait un besoin pressant de main-d'œuvre pour creuser l'avant-port du nouveau port militaire, et il fallait trouver des entrepreneurs qui puissent fournir les pierres de taille en granit pour les murs intérieurs. Quand le bruit se répandit qu'il y avait du travail, suivant l'arrêté du préfet du département pour la levée de 3 000 ouvriers civils, les ouvriers et leurs familles commencèrent à revenir ; le 21 Thermidor de l'an 11 (9 août 1803), Cachin, alarmiste, écrit que « des travailleurs de tout âge et de tout sexe se rendent en très grand nombre à Cherbourg pour être employés à l'exécution du port Bonaparte » ; ils étaient « un grand nombre hors d'état de travailler, des enfants en bas âge, des vieillards infirmes » et « leur séjour ici serait une charge très onéreuse à la ville ». Cachin fit installer une cantine d'urgence pour servir des soupes « à la Rumford »⁴⁴ aux ouvriers qui avaient faim, ainsi que des vêtements pour les soldats de la garnison au Becquet.

Le besoin de main-d'œuvre sur la digue n'était cependant pas aussi urgent qu'avant, car l'ordre avait été donné de n'élever au-dessus de la surface qu'une relativement courte partie de la digue, au centre, et non la totalité comme le voulait le ministre de la Marine. La tâche était maintenant plus difficile, car on devait poser les gros blocs de pierre sur la butte créée

³⁹ BM Cherbourg MS 492 1 21 *Résultat des adjudications pour la fourniture des pierres 1791*.

⁴⁰ Lefebvre G *Cherbourg à la fin de l'Ancien Régime et à la Révolution*, Caen 1965 181.

⁴¹ Voir un exemplaire : <https://archive.org/details/journaldelarmee00unse>, extrait le 8 Février 2019.

⁴² Voisin-La-Hougue J. *Histoire de la ville de Cherbourg continuée par Verusmor*, Cherbourg 1835 217 et suite.

⁴³ SHD Cherbourg 1K2 3 Lettre du baron Cachin au ministre de la marine du 25 Floréal, an X.

⁴⁴ Celle-ci fut inventée par Benjamin Thompson, comte de Rumford : conçue à l'origine pour assurer l'alimentation des nécessiteux à moindres frais, elle était confectionnée à partir d'orge perlé, de pois, de légumes assaisonnés de bière et de vinaigre ; <https://actualites.musee-armee.fr/la-semaine-du-gout-episode-6-la-soupe-a-la-rumford/>.

dans les années 1780, ce qui demandait des efforts physiques considérables et des équipes bien coordonnées. (Fig. 7 - 8).

Cachin voulait un maximum de travailleurs pour le port militaire. En 1802 déjà, il envisageait 1800 ouvriers dont 600 forçats, ce qui se pratiquait un peu partout :

« ... il sera facile d'appliquer les forçats à un travail spécial et sans les confondre avec les hommes libres. Les chaînes qui les tiennent deux à deux ne peuvent être un obstacle au mouvement des pierres lorsque la digue sera découverte. Dans tous les ports et notamment à Brest on les applique à des ouvrages à peu près semblables sans qu'il en résulte d'inconvénient. »

En 1806, entre 1 500 et 2 500 ouvriers avaient un emploi saisonnier, parmi eux quelque 400 enfants « portant la hotte ». En 1811, pour finir l'excavation de l'avant-port, alors qu'il fallait « 80 travailleurs, employés pendant le jour seulement aux moyens ordinaires d'épuisement » Cachin souhaitait « couvrir le sol de travailleurs, afin d'atteindre sous le plus bref délai possible, le dernier terme de son approfondissement ».

Il demanda « un supplément de 1 200 travailleurs » en arguant que « des prisonniers de guerre ne sauraient être employés à des travaux d'une plus grande utilité et d'une plus pressante nécessité »⁴⁵. Peu après, il enregistre la présence de 3 bataillons de prisonniers espagnols à l'ouvrage, « généralement mal vêtus » et dont « la plupart sont pieds nus et hors d'état de supporter le travail »⁴⁶.

Le jeune mathématicien, temporairement ingénieur des Ponts et Chaussées Augustin - Louis Cauchy, affecté à Cherbourg en 1810, décrit les dispositions hâtives qui furent prises pour loger ces hommes :

Douze salles étaient préparées ; il fallait en préparer douze autres, dont les murs n'étaient pas encore élevés à leur hauteur. Nous n'avions pas d'ardoises, j'ai été visiter les carrières des environs ; nous n'avions pas de cuisines, j'ai fait faire des fourneaux provisoires. Enfin nos Espagnols sont logés et couverts depuis deux jours. Ils ont des lits de camp, de la paille, de la nourriture et s'estiment fort heureux⁴⁷.

Un état numératif de l'année 1812 montre que ces 1200 prisonniers sont employés au port Napoléon, ou ils représentent un tiers du total⁴⁸.

Les niveaux de salaires des ouvriers étaient comparables à ceux d'avant la Révolution, mais les fonds ne suivaient pas toujours l'avancée des travaux. En septembre 1805, Cachin réclama d'urgence le paiement des sommes en retard afin de « satisfaire aux pressants besoins de six cents familles sans pain, sans crédit et réduites au dernier terme de la détresse ». Les ouvriers furent aussi prompts à réagir à la crise qu'ils l'avaient été avant la Révolution, en se mettant en grève :

⁴⁵ SHD Cherbourg 1K 2 8 Lettre de Cachin du 1 avril 1811.

⁴⁶ SHD Cherbourg 1K 2 9 Lettre de Cachin du 6 juillet 1811. Cachin proposait de leur donner des souliers stockés dans les magasins de la Marine.

⁴⁷ Lettre de Cauchy du 3 juillet 1811, dans Valson C, *La vie et les travaux du baron Cauchy*, Paris 1868, t1 28.

⁴⁸ Voir ci-dessous p28

...les ateliers de la côte de l'est sont entièrement déserts. Les ouvriers ne les ont abandonnés qu'après avoir comblé les embarcadères des matériaux qu'ils avaient extraits afin d'en interdire l'approche des bâtiments...⁴⁹

En ce qui concerne l'assistance aux ouvriers, un contrat de l'an 10 affirme que :

Les ouvriers du soumissionnaire, lorsqu'ils seront malades ou blessés, et que leur état aura été constaté par les officiers de santé de la marine, seront traités aux frais de la République dans ses hospices⁵⁰.

Mais un certain Pierre Durel, blessé par une mine au Roule, parce qu'il n'était « pas à la solde de la marine », dut s'adresser à l'entrepreneur qui l'employait pour pouvoir se faire soigner⁵¹.

Le travail restait tout aussi pénible qu'avant la Révolution, et même meurtrier ; en 1808, ces travailleurs eurent à subir le pire désastre de l'épopée de la digue, quand des vagues gigantesques mues par une tempête de nord-ouest balayèrent la plate - forme en construction et causèrent la mort de 200 personnes environ, civils et militaires.⁵² Il est intéressant de noter que peu après, environ 500 candidats se présentèrent pour les remplacer, preuve que la condition misérable des travailleurs les plus pauvres n'avait pas changé.

15. Conclusion

Cherbourg devint, un peu par hasard, un grand chantier industriel, en raison du passage obligé de la méthode des cônes à celle plus conventionnelle des « *pierres perdues*. » Des ingénieurs militaires avaient déjà élaboré un projet avec les pierres perdues, en 1781, et ils avaient prévu 6 500 ouvriers pour la manutention des pierres, bien que leur estimation de la quantité de pierres nécessaire fût quelque peu en deçà des besoins réels. De Cessart, lui, parlait à l'origine de 1 200 à 1 500 hommes, ce qui montre bien à quel point l'on manquait d'idées précises sur l'envergure de la tâche à accomplir.⁵³

Vu sous l'angle des pratiques de travail de l'époque, et du nombre de victimes en temps de guerre, Cherbourg ne semble pas hors-normes ; l'impact environnemental du projet avait bouleversé la ville, mais il fut noyé dans les changements bien plus importants apportés par la Révolution et la guerre en 1793. En 1802, les travaux reprirent et cet impact allait encore s'aggraver tout au long du 19^e siècle, avec le développement du port militaire à proximité de la ville.

Il y eut beaucoup d'accidents, mais aussi un certain soutien social, plus personnalisé que formel, qui semble avoir souvent fonctionné dans l'intérêt des travailleurs ; supprimé au début de la Révolution, il réapparut au sein d'une réforme générale des pensions et dédommagements, qui fut légalisée en 1793.

⁴⁹ SHD Cherbourg 1K 2 4 Lettre de Cachin du 2^e jour complémentaire an 13 (23 septembre 1805).

⁵⁰ SHD Cherbourg 1K 2 2 Soumission de Maurice fils du 29 fructidor an 10 (16 septembre 1802).

⁵¹ SHD Cherbourg 1K 2 4 Lettre du ministre de la Marine du 15 Prairial an 13 (4 juin 1805).

⁵² Voisin-La-Hougue, J *Histoire de la ville de Cherbourg continuée par Verusmor*, Cherbourg 1835, 284 ; la liste des 230 victimes se trouve dans Murie, Y *Ouragan sur la digue : la tempête du 12 février 1808*, Isoète 2003

⁵³ De Cessart L-A., *Description des travaux hydrauliques*, Paris 1808 t2, 203.

La construction de la digue était un projet gigantesque, et dramatique si l'on tient compte du coût humain. Sa finalité, selon le ministre de la marine Castries en 1784, était d'éviter la guerre, plutôt que de la provoquer ou d'en être le prétexte - une déclaration qui peut, ou non, servir d'épithète pour les vies et les efforts consacrés à son édification.

Steve Fraser
Novembre 2021

Appendice 1

Régiments stationnés en Normandie après la Guerre d'Indépendance d'Amérique⁵⁴

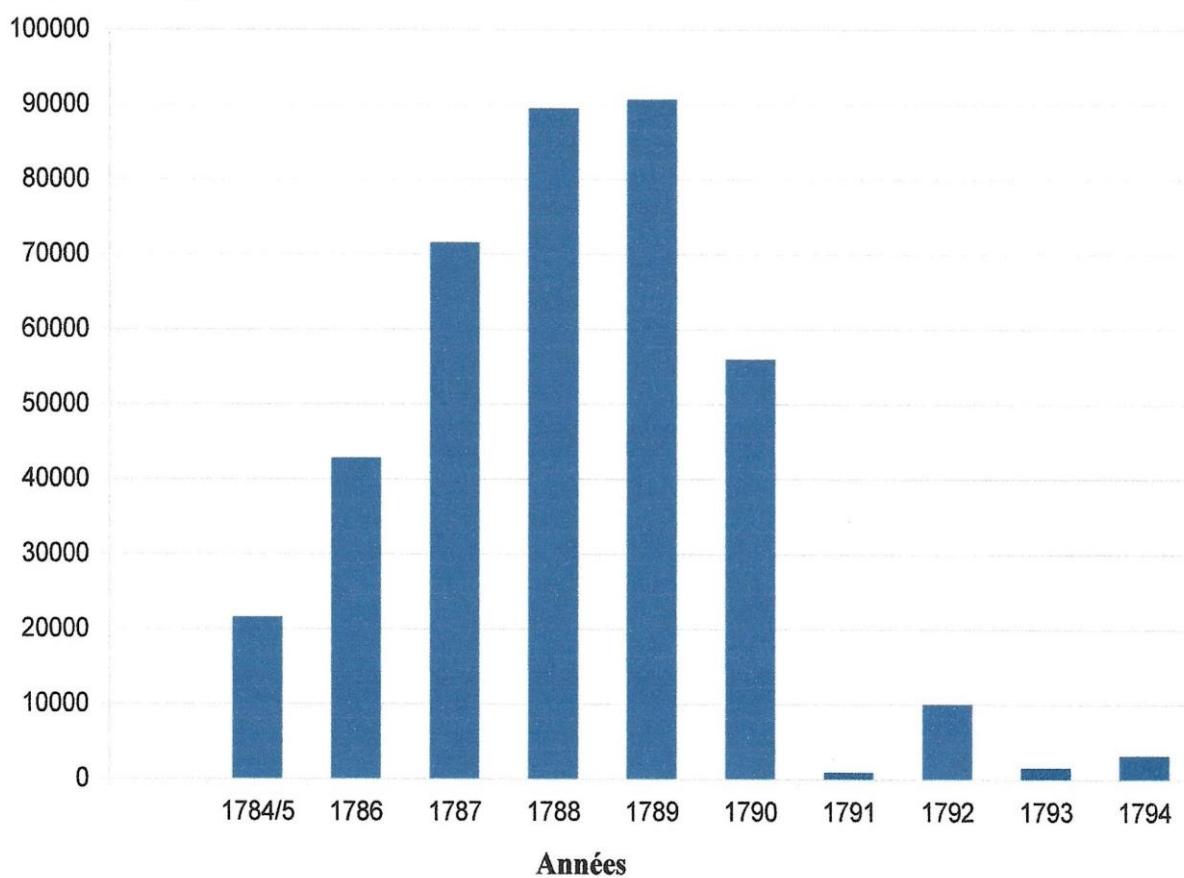
Régiment	Stationné à
Turenne	Rouen
Picardie	Le Havre
Navarre 1,2	Dieppe
Artois	Caen
Lorraine	Bayeux
Ile de France	Coutances/Granville
Armagnac	Saint-Lô
Reine 1	Valognes/Cherbourg
Bourbon	Avranches

⁵⁴ Eckendorff, G *Au sein du système défensif avancé de Cherbourg au XVIIIème siècle : l'exemple du fort de Querqueville, (1776-1811)* ; sous la dir. d'André Zysberg Caen 2000.

Appendice 2

Evolution des quantités de pierres utilisées pour la construction de la digue, 1784-1794⁵⁴

Le tableau ci-dessous met en évidence l'ascension rapide du besoin en main d'œuvre, puis sa restriction drastique, au cours des dix premières années de la construction de la digue de Cherbourg.

Toises cubes de pierres

⁵⁴ AN MAR D2 20 430 *Résultat des ouvrages du 1 avril 1783 au 31 déc. 1788* ; SHD Cherbourg 3K 00022 dossier 49 17 *Précis des travaux 1790-1794 (1796)*

Liste chronologique des accidents et des indemnités versées⁵⁵

6.6.85 - 500 livres - Jean-Charles Hellon : éboulement de carrière - une veuve et trois jeunes enfants.

6.6.85 - 500 livres - Jean Bouillon : charpentier tombé du haut d'une caisse - une veuve et deux jeunes enfants.

25.6.85 - 500 livres - J-B Dupont : éboulement de carrière - 1 enfant au berceau.

25.6.85 - 150 livres - Louis Bouillon : maladie et plusieurs blessures graves dans les caisses.

13.9.85 - 50 livres - Jean Le Cacheux : matelot de Cherbourg sur un bateau, fracture de jambe soignée à la maison.

15.11.85 - 300 livres - J-M Lallemon : fracture de jambe sur un chasse-marée, ne pourra plus naviguer (Fécamp).

15.11.85 - 300 livres - J-B Delaunay : fracture de jambe droite par une pierre au Becquet, ne pourra plus travailler (Sideville).

3.1.86 - 200 livres - Piquenot : poignet et doigts de la main droite abimés irrémédiablement par une mine.

3.1.86 - 300 livres - Burnet, idem.

17.5.86 - 300 livres - Germain de l'Air : perte de la main gauche, d'un œil, et du majeur de la main droite.

26.6.86 - 25 livres 16s - J Bigard menuisier : maladie.

11.7.86 - 72 livres - Michel Poidevin : charpentier gravement blessé à l'index gauche, ne peut plus travailler.

11.7.86 - 150 livres Robine : blessure de la jambe gauche dans les carrières du Becquet, ne peut toujours pas travailler.

11.7.86 - 371 livres à 19 canonnières matelots pour blessures, à raison de 12 sous par jour.

17.7.86 - 500 livres - Nicolas Langlois, mort écrasé au Roule : une veuve et cinq petits enfants.

17.7.86 - 300 livres - Bon Thomas Gitain : tué par une mine au Roule - une veuve et trois jeunes enfants.

17.7.86 - 150 livres Jean Luce, blessé au pied et à la jambe droite, en a pour longtemps.

10.7.86 - 300 livres J - P Frédéric Boursier blessé le 23 Juin (visite du Roi)

150 livres F Daumont “

300 livres Jean le Bart “

500 livres Philippe Jual “

150 livres Francois Pinabel : tué le même jour, pension versée à ses sœurs (voir plus bas)

6.8.86 - 21 livres 12s : J Ricard : charretier blessé par une voiture de l'escorte du roi à Valognes, ne peut plus travailler.

6.8.86 - 32 livres 8s : M Maurice, journalier, blessé au pied en chargeant un chasse-marée ; n'a pas travaillé depuis le 8 juin.

⁵⁵ Extrait de SHD Cherbourg 1A6, 1A7 et 1A36.

8.8.86 - 423 livres 15s : Louis Comiant : fracture de la cuisse gauche en tombant du toit de la caserne au Becquet - pour la nourriture et les soins, plus 240 livres pour son trajet de retour en Champagne, et indemnité.

23.9.86 - 215 livres : P Soussiant/La Combe : accident de mine au Roule, ne pourra plus jamais travailler.

23.9.86 - 60 livres : Jul Belan : hospitalisé pour maladie depuis le 15 mai, aide à sa famille.

23.9.86 - 600 livres : Galien maître voilier blessé par un cabestan, lors de la visite du Roi.

20.1.87 - DH - Allocation à des soldats du régiment d'Ile de France : évènements non datés

60 livres : Fournier/La Fontaine - perte de la main droite par une mine.

60 livres : Ch. Boucher - perte d'un œil et d'une part importante de la vue de l'autre.

60 livres : JB Lacleux - 3 doigts de la main droite et fracture du crâne (mine).

60 livres : DJ Le Maire - a perdu l'usage de son bras droit.

60 livres : P Fleury - œil droit et trois doigts de la main droite (mine).

60 livres : Ch. Bontemps/Brin d'Amour - perte de la vue et fracture du poignet droit.

60 livres : JB Holard - soldat de Lorraine, poignet arraché au Roule.

60 livres : J Lagerois/Sanspeur, bras arraché au Roule.

60 livres : J le Dormant, de Fermanville, blessé au Cap Levi, n'est pas allé à l'hôpital.

60 livres : E le Vache, idem.

90 livres : Louis le Filliatre, de Tourlaville, blessé à la main droite sur un chasse - marée.

4 .3.87 - 300 livres : Jac Lafaitteur, de Maupertus, blessé par une mine à la carrière du Poulet.

6.5.87 - Soldats de l'Ile de France blessés :

60 livres - F Spanne : perte du pied droit au Roule.

60 livres - Au Raheer, gravement blessé à l'épaule droite par une mine, au Roule.

22.9.86 - Marc Praupain : blessé à la jambe gauche en travaillant sur le glacis de Chantereyne, 12 sous par jour à partir du 27 juin jusqu'à guérison complète. A décidé de se faire soigner à la maison.

16.3.87 - ? Marchand : blessé au pouce gauche à Fermanville, 12s par jour depuis mars dernier.

24.6.87 - 108 livres : au tonnelier Darras pour des blessures en réparant des tonneaux, traité à domicile au lit pendant 6 mois.

24.6.87 - 60 livres : Jacques Mercier - perte d'un œil et d'un doigt par une mine au Becquet.

10.8.87 - 120 livres : Jacques Bretel au Roule, grièvement blessé à la jambe gauche, a quitté l'hôpital pour retourner au travail, ce qui a aggravé la blessure. Une femme et quatre enfants.

10.8.87 - 120 livres : P. Baude , blessé au Cap Levi, ne peut plus travailler.

22.8.87 - 120 livres : Jac Mouchel de Sauxmesnil perd l'usage de sa jambe droite en enlevant du sable sur la cale.

7.10.87 - 120 livres : Philippe Lucas scieur de long, blessure au pied gauche qui nécessite une amputation.

26.10.87 - 19 livres 16s : Gem Guérard, pour blessure au pied gauche, n'a pas travaillé pendant 33 jours.

26.10.87 - 60 livres : Pierre le Petit - mort de ses blessures en travaillant sur le chantier, pauvreté extrême, 2 enfants.

- 27.11.87 - 120 livres : Ant Olivier, scieur de long, jambe cassée au chantier.
- 27.11.87 - 60 livres : Louis Poirier - chute dans la carrière du Roule, ce qui l'a rendu malade ; traité à domicile.
- 10.12.87 - 30 livres : S. Ermisse, absent pour une chute de sa femme, enceinte.
- 10.12.87 - 120 livres : Laur Poirier blessé au Roule, n'a pas travaillé pendant 6 mois.
- 26.1.88 - 60 livres : Jacques Dubos, blessé par mine à la Fauconnière, ne peut travailler pendant quelque temps.
- 29.1.88 - 150 livres : Jean Desjardins, 4 mois à l'hôpital pour une fracture de jambe compliquée, au Becquet.
- 29.2.88 - 150 livres : Jean Desjardins, charretier au Becquet, pour l'aider à se subvenir jusqu'à ce qu'il soit en état de travailler.
- 22.3.88 - 537 livres 12s pour des soldats blessés, soignés dans leurs quartiers : 12s par jour pendant 896 jours (en moyenne 2 soldats blessés par jour).
- 29.3.88 - 537 livres 12s, à partager entre les soldats canonniers matelots, blessés au cours de l'année dernière - 196 jours sans travailler.
- 12.6.88 - 30 livres : Launai charretier blessé en 1785, parti à Paris, pour lui donner un peu de moyens.
- 24.4.88 - 200 livres : Hervé Lamornay fracture de jambe compliquée au Roule, longue convalescence ; 4 enfants.
- 24.4.88 - 120 livres : Ch. Martin jambe cassée, au Poulet.
- 24.4.88 - 120 livres : P-F Didier, matelot, fracture de la cuisse sur le Triton.
- 24.4.88 - 30 livres : Gilles Pouchard, entorse considérable au pied, au Poulet.
- 13.4.88 - 400 livres : Ch. Galis (Tourlaville) tué par une mine au Becquet, 3 petits enfants.
- 8.5.88 - 200 livres : Michel le Hérissier (Maupertus) blessures et perte de l'œil gauche par une mine.
- 8.5.88 - 150 livres : Jacques Dubos (St Sauveur le Vicomte) : blessures à la main gauche par une mine.
- 8.5.88 - 100 Livres : Fr Pion (Touteville la Hague) idem.
- 8.5.88 - 400 livres : Ch Postaire Theil, mort de blessures à la tête, 2 enfants et un troisième en route.
- 28.10.88 - 150 livres : M. Hurel, si gravement blessé qu'il ne sera pas capable de travailler pendant des mois.
- 28.10.88 - 300 livres à la veuve Gombaud, dont le mari a été tué dans les carrières du Becquet.
- 2.11.88 - 200 livres à Robert Duval, qui a perdu l'usage de la main droite à la suite d'une blessure.
- 2.11.88 - 200 livres à Joseph le Breton pour fracture du bras gauche, 5 enfants.
- 2.11.88 - 250 livres à Jean (Jacques) Jourdan, pour perte de la jambe droite suite à un accident dans les carrières.
- 21.11.88 - 100 livres - Christophe le Chevalier, ancien soldat des Colonies travaillant comme manœuvre pour l'hôpital, blessé à la jambe gauche le 12 septembre, ne peut marcher qu'avec des béquilles. Veut retourner dans son pays.

24.11.88 – 60 livres - Pierre Adam ancien soldat des troupes de terre travaillant en qualité de manœuvre, la face et la poitrine brûlées et la dernière phalange du pouce de la main gauche emportée par l'explosion d'une mine, n'a aucune ressource.

1.12.88 - 100 livres - Gilles Aujard carreyeur à la montagne du Roule ayant été blessé à la main droite le 15 novembre, ne peut pas travailler.

3.12.88 - 60 livres - Eloy L'Eveillé carreyeur à la montagne du Roule, dernière phalange du doigt annulaire de la main gauche écrasée, 40 jours à l'hôpital, ne peut pas travailler, père fort âgé et trois enfants en bas âge sans secours et en misère.

8.12.88 - 100 livres - Charles Cochon carreyeur au Becquet blessé à la main droite, femme malade et un enfant de deux mois.

10.12.88 - 120 livres à Jean Augustin Crevon, charpentier de Granville travaillant dans le chantier du S Boulabert, a eu une fracture considérable au tibia de la jambe gauche, plus d'un mois à l'hôpital, sortira mais la jambe est trop faible pour travailler, femme et 3 petits enfants et une belle-sœur imbécile, il se propose d'aller les rejoindre, mais loin de soulager la misère qu'ils ont souffert depuis son accident, il ne fera que l'augmenter au moins pendant quelque temps par l'impossibilité où il sera de rien gagner.

8.1.89 - indemnité à l'ouvrier de carrière Jean Lainé.

29.1.89 - 300 livres : Jaques Mesnant, tué dans une explosion à la carrière de la Fauconnière.

29.1.89 - 120 livres à payer à Francois Costel qui a été soigné à domicile ; non hospitalisé.

15.2.89 - 200 livres à Guillaume Morin qui s'est tué d'une balle dans la tête en manipulant maladroitement un pistolet ; payé à sa veuve, même si ça ne faisait pas partie de son travail.

27.4.89 - deuxième paiement à Jean Lainé.

27.4.89 - 36 livres à Jean Folliot pour brûlures des mains ; soigné lui aussi à domicile.

5.5.89 - 36 livres à Robert Leroi, blessé dans une carrière, incapable de travailler pendant 2 semaines.

11.6.89 - 150 livres à Marie Laronche, pour son mari mort dans les travaux de l'hôpital, 2 enfants en bas âge.

11.6.89 - 120 livres à Michel Guermin, blessé à la jambe gauche lors d'une chute à bord d'un bateau utilisé pour les travaux, 3 enfants en bas âge.

11.6.89 - 90 livres à Jean Goupillon, carreyeur, blessé à la main droite, femme et 4 enfants en bas âge.

27.6.89 - 300 livres, veuve Pasquier, son mari commis des sous-traitants du Becquet a péri le 4 de ce mois par un éboulement de carrières, 3 enfants en bas âge et sa belle-mère de 70 ans.

27.6.89 - 300 livres - Pierre le Vasseur, carreyeur au Becquet fracture compliquée de la jambe par éboulement de pierres, femme et 2 enfants en bas âge.

27.6.89 - 300 livres - Hervé Lomonet, carreyeur blessure à la jambe par effet d'une mine, obligé de marcher avec une jambe de bois, 5 enfants en bas âge, mère âgée de 75 ans.

27.6.89 - 200 livres Jean le Sénéchal carreyeur garçon âgé de 20 ans, bout de pied coupé, écrasé par effet de mine.

27.6.89 - 200 livres François Maréchal soldat mineur a perdu le mouvement de la main gauche par une blessure qu'il a reçue aux carrières du Cap Levi.

27.6.89 - 300 livres Bertrand Perruque soldat du maréchal de Turenne, a perdu les deux yeux par l'explosion d'une mine au Cap Levi.

27.6.89 - 200 livres à Marie Lefebvre femme de Toussaint Beze, charpentier en service des travaux, parti pour les eaux de Bourbonne depuis 18 mois, pour se guérir d'une blessure au côté et à la cuisse, 4 enfants en bas âge.

27.6.89 - 120 livres supplément à Jean Letourneur, carreyeur, a perdu un œil et l'autre très affaibli par l'effet d'une mine, femme âgée de 60 ans, frère de 10 ans, accordé 300 livres 11.9.88, ne peut pas travailler, en extrême misère.

27.6.89 - 300 livres à Pierre Fichet carreyeur au Becquet, blessé le 28 janvier dernier en différentes parties de son corps par l'explosion d'une mine, hors d'état de faire aucun travail, femme aveugle et 7 enfants.

27.6.89 - 150 livres à Claude Antoine Chatelain carreyeur dernière phalange du doigt index emportée en travaillant, marié ayant 2 enfants en bas âge.

27.6.89 - 60 livres à Pierre Alexandre D'Aubrière, dit Belizaire, soldat au régiment de Lorraine, hernie incurable contractée au service des travaux.

27.6.89 - 90 livres à Pierre Gervais, carreyeur blessé par l'effet d'une mine, marié ayant 3 enfants, 3 mois chez lui pour se faire guérir.

27.6.89 - 110 livres à Jacques Britel, carreyeur, perdu la vue par l'explosion d'une mine qu'il était en train de débarrasser, ayant précédemment 90 livres, marié avec plusieurs enfants en bas âge.

27.6.89 - 300 livres à Marie-Anne Duquesne, veuve de Jacques Magdlaine carreyeur, tué par une roche tombée des carrières Dufresne le 12 juin, prête d'accoucher, 2 enfants en bas âge dont l'un est infirme.

27.6.89 - 120 livres à François Julien dit La Fleur, matelot du chasse-marée le Jean Baptiste no 49, tomba à la mer, longue maladie, 3 enfants en bas âge, s'est fait traiter chez lui.

7.8.89 - 120 livres à Pierre le Noble de Tamerville, poitrine considérablement affectée par la chute d'une pierre, femme et 5 enfants en bas âge.

7.8.89 - 100 livres au nommé Le Herisse de Maupertus, carreyeur au Becquet, blessé à la main gauche et à la tête par l'effet d'une mine, femme malade depuis trois mois 2 enfants en bas âge.

7.8.89 - 120 livres à Pierre Gosselin de Bourbourg près Turlaville carreyeur au Becquet, blessure qu'il a reçue à la jambe gauche, femme et 6 enfants en bas âge, dont le plus âgé n'a que 12 ans, père grabataire.

7.8.89 - 120 livres au nommé Bourdet de St Pierre Eglise, carreyeur à la montagne du Roule, plusieurs blessures par l'effet d'une mine, père et mère, 3 enfants en bas âge.

7.8.89 - 100 livres à Dominique Chattelier matelot de St Enogat quartier de Dinan qui a servi pendant toute la guerre sur les vaisseaux du roi, blessé à la jambe droite à bord du sloop l'Astrée par la chute du mât de ce bâtiment, ne peut plus travailler, femme et 2 enfants en bas âge.

7.8.89 - 50 livres à Charles le Griffon, carreyeur à la montagne du Roule, marié ayant 2 enfants en bas âge, blessure à la main droite le 30 mars, resté deux mois à l'hôpital, obligé par extrême misère de vendre une partie de ses effets pour faire subsister sa femme jusqu'au moment où il a pu reprendre son travail.

7.8.89 - 120 livres supplément à Jacques Jourdain carreyeur au Becquet, femme et 5 enfants en bas âge, jambe cassée 19 octobre 1788 par l'effet d'une mine et coupée le même jour à l'hôpital, payé le 10 novembre 250 livres, extrême misère.

- 14.8.89 - 60 livres au nommé Jacques Loger de Rennes ancien soldat au régiment d'Armagnac, maladie très longue, occasionnée par une blessure aux reins par la chute d'une pierre lorsqu'il travaillait à l'hôpital le 13 novembre 1788.
- 14.8.89 - 200 livres à François Toquet de (C)Tocqueville carreyeur, garçon âgé de 19 ans sans père ni mère ayant deux frères en bas âge dont le plus âgé n'a que 12 ans, a perdu la main gauche le 19 mai dernier aux carrières du Cap Levi, ne peut plus travailler.
- 29.8.89 - 48 livres à Jean Carne d'Avranches carreyeur à la montagne du Roule, blessures qu'il a reçues à la tête et au pied droit par l'explosion d'une mine le 16 juillet.
- 29.8.89 - 200 livres à Jean le Conte voiturier en transportant des pierres le 11 avril dernier il a eu la jambe gauche fracturée au point de ne pouvoir plus marcher qu'avec des béquilles, s'est fait traiter chez lui.
- 29.8.89 - 200 livres à Jean Baptiste Laune, jambe droite cassée le 11 mai 1785, hors d'état de travailler, il se trouve dans la plus grande misère, ayant été obligé de vendre les effets qu'il avait pour vivre, lui et sa femme et deux filles, dont l'une est grabataire.
- 5.9.89 - 90 livres à Michel Doublet carreyeur au Becquet garçon âgé de 48 ans, incommodé à l'épaule gauche de suite d'une ancienne luxation de l'humérus, hors d'état de travailler.
- 5.9.89 - 60 livres à Hervé Lomonet carreyeur à la montagne du Roule supplément, blessure à la jambe droite mai 1788 qui lui en a ôté l'usage.
- 5.9.89 - 24 livres à Pierre Lesne carreyeur au Becquet, blessé à la main droite le 12 juillet sort de l'hôpital ne peut pas travailler.
- 5.9.89 - 72 livres à François Jullien dit LaFleur blessé 15 mai dernier payé 120 livres le 4 juillet, ayant vendu tout ce qu'il avait il se trouve sans ressources avec sa femme qui s'est démis le bras droit et 2 enfants en bas âge.
- 7.9.89 - 72 livres à Joseph Lorieux, blessure reçue au pied gauche et à la main droite, femme et 2 enfants.
- 7.9.89 - 36 livres à Rene Foubert fut blessé à la jambe gauche.
- 21.9.89 - 60 livres à Pierre Louet sans ressources par la perte des chevaux qu'il employait au transport des pierres, ne peut donner aucun secours à son père vieillard très infirme qu'il faisait subsister du fruit de son travail.
- 21.9.89 - 30 livres à Bon Vaffre carreyeur de la montagne du Roule, blessé à la main gauche le 10 août dernier va sortir de l'hôpital, ne peut pas travailler d'ici quelque temps.
- 21.9.89 - 24 livres à Jean Gendon carreyeur blessé à la jambe gauche le 12 août sorti de l'hôpital ne peut pas travailler.
- ?10.89 - 24 livres à Joseph Baland sergent au régiment de Lorraine, la clavicule gauche fracturée à son extrémité humérale par un éboulement de pierre aux carrières du Becquet.
- 100 livres à Pierre Bodard soldat du même régiment a perdu la main gauche par l'explosion d'une mine le 21 juillet dernier.
 - 100 livres à Pierre Desrois dit Cadet a perdu l'œil droit par l'explosion d'une mine le 9 juillet dernier, l'œil gauche très affecté et les mains brûlées.
 - 24 livres à Joseph Colbert a été brûlé légèrement le 9 juin dernier à la face et les mains par l'effet d'une mine, doigt annulaire à la main droite fracturé par éclats de pierre.
 - (200 livres à M Broche lieutenant des grenadiers du régiment de Lorraine inactivité pendant 4 ans à la suite des travaux de la rade).

- 100 livres à Marin le Galle de Brillevast en embarquant des pierres au Castel il tomba entre le navire et le quai, il se démit l'épaule gauche un os cassé en trois et la tête fracassée traité chez lui, femme et 4 enfants.

- 30 livres à Joseph Lorieux de Dragey près Avranches, carreyeur à la montagne du Roule chargé de 2 enfants en bas âge pour le mettre en état de retourner dans sa famille, la gratification de 72 livres qu'il a reçue au mois d'août dernier en considération des blessures dangereuses qu'il a eues ayant été consommée à l'acquittement de ses dettes.

- 80 livres à Jean le Brun de la paroisse d'Octeville voiturier, perte d'une jument tuée par l'explosion d'une mine.

- 80 livres à Francois le Breton, idem.

- 80 livres à Joseph Moulin charpentier a été blessé à la tête le 22 août dernier en travaillant à monter une tente pour la fête du roi, plusieurs blessures sans aucune grâce, hors d'état d'exercer son métier, femme et 6 enfants en bas âge.

- 80 livres à Charles Paris de Carneville employé au chargement des pierres à l'anse du Brick a été blessé à la jambe droite le 25 juin dernier, père et mère, la plus extrême misère.

- 60 livres à Jacques Languehard de St Lô charretier, malade depuis cinq semaines d'une fièvre tierce, 6 enfants en bas âge.

- 30 livres à Jean Lestrade soldat au régiment du Mrl de Turenne, blessé à la carrière de l'Eclet par l'explosion d'une mine qui lui a brûlé la face, les mains et les yeux dont le gauche restera affaibli.

28.10.89 - 150 livres à M. Hurel, si gravement blessé qu'il ne sera pas capable de travailler avant plusieurs mois.

29.10.89 - 60 livres à Herve Lomonet fils de Hervé carreyeur à la montagne du Roule en considération de ce que différentes blessures qu'il essuya en 1788 et par rapport auxquelles il lui fut accordé dans le temps une gratification de 200 livres le tiennent encore hors d'état de pouvoir travailler pour gagner sa vie et celle de sa famille.

29.10.89 - 100 livres à Pierre Futret fils Pierre de la paroisse de Montaigne, carreyeur au Becquet 28 janvier dernier fut blessé par les décombres d'une mine sous lesquelles il fut enseveli, elles lui firent plusieurs plaies contuses à la poitrine et au bras gauche et lui ont occasionné une infiltration considérable aux parties extérieures de la génération.

29.10.89 - 100 livres à Jean le Martin carreyeur au Becquet a eu la jambe gauche cassée aux travaux.

29.10.89 - 60 livres à Jean Desjardins carreyeur à la montagne du Roule a été estropié à la jambe droite et a perdu deux doigts du pied.

29.10.89 - 30 livres à Jean Baptiste Cavrois soldat au régiment du Mrl de Turenne a été blessé à la jambe gauche par une chute qu'il a faite aux carrières de la montagne du Roule.

29.10.89 - 30 livres à Nicolas Cavalier soldat du même régiment a gagné une hernie inguinale incomplète du côté droit occasionnée par un effort aux carrières du Roule.

29.10.89 - 30 livres en supplément, la blessure qu'il a reçue à l'œil gauche est devenue par le laps du temps beaucoup plus grave qu'elle ne s'était montrée d'abord.

2.11.89 - 200 livres à Robert Duval, si gravement blessé à la main qu'il en a perdu l'usage.

2.11.89 - 200 livres à Joseph le Breton qui s'est cassé le bras gauche.

2.11.89 - 250 livres à Jean Jourdan, qui a perdu la jambe droite lors d'un accident dans les carrières.

21.11.89 - Paiements autorisés aux blessés, mais on doit se montrer plus prudent à l'avenir. On a déjà versé 410 livres.

5.12.89 - il faut réduire les dépenses au minimum - « les circonstances actuelles exigeant la plus sévère économie ».

30.7.90 - veuve de Bon François Gallien maître - voilier entretenu au port, Deshayes doit décider ce qu'il faut lui donner.

27.8.90 - Gallien laisse deux filles de 13 et 6 ans, « je ne peux rien garantir, mais je vais demander. »

27.8.90 - plus d'indemnité aux blessés par ordre de l'Assemblée Nationale. Lettre signée « François Harcourt ».

3.2.93 (23) - pensions d'ouvriers blessés, à régler selon **la loi de 13 mai 1791** - niveau de traitement demandé.

Environ 220 hommes sont répertoriés comme étant morts ou blessés, ainsi que les soldats et canonniers en traitement.

**Etat numératif des ouvriers de toute espèce employés par la
Direction des Travaux Maritimes à l'époque du 23 mai 1812⁵⁶**

Espèces d'ouvriers	Nombre de ceux employés		
	au port Napoléon	à la rade de Cherbourg	au port de Cherbourg
ouvriers civils			
chefs ouvriers et contre-mâîtres	55	6	1
tailleurs de pierre	40	2	-
poseurs maçons et goujats	122	126	5
scieurs de long	14	-	8
charpentiers et apprentis	17	6	19
couvreurs et goujats	10	-	-
menuisiers, modeleurs et apprentis	-	-	20
forgerons	59	2	7
ferruriers	-	-	8
souffleurs et apprentis	9	-	2
pouleurs	-	-	3
tonneliers	5	-	1
charrons	14	-	2
vitriers	-	-	1
ferblantiers	-	-	1
carriers, manoeuvres et canotiers	1190	365	17
hotteurs et cardeurs	258	-	-
voituriers	261	-	-
guides de chevaux	616	-	-
prisonniers travailleurs Espagnols	1200	-	-
	3870	507	97
Récapitulation			
ouvriers employés			
au port Napoléon	3870		
à la rade	507	4474	de toutes classes
au port de Cherbourg	97		

Cherbourg le 24 mai 1812

Certifié par l'ingr en chef signé
F. Duparc
vu par l'Inspecteur gnl.

Etat des traitements
9 mai 1806⁵⁷

couvreurs		1.80 a 2.50
menuisiers et modeleurs		id
ferruriers		id
forgerons		id
	apprentis	0,75 a 1.25
paveurs		1.80 a 2.50
carriers		1.20 a 2.00
manoeuvres		1.00 a 1.80
goujats ou serveurs		0,50 a 0,80

Augmentation indispensable dans les prix des carriers et manoeuvres journaliers jadis payés 1f 20 et 1f 50.

tailleurs de pierre de granit		2.50 a 3.50
tailleurs de pierres schisteuses		1.80 a 2.50
maçons		1.80 a 2.50
	apprentis	0,75 a 1.25
charpentiers		1.80 a 2.50
	apprentis	0,75 a 1.2500975

⁵⁷ SHD Cherbourg 1K1 6 du 9 mai 1806

Appendice 5

Le cas de François Robert Pinabelle

Cet homme jeune trouva la mort le 23 juin 1786, lors de l'immersion du neuvième cône devant le Roi. Grâce à l'enquête menée sur sa famille, afin de savoir à qui devait être versée la pension octroyée par le Roi, des éléments de sa situation familiale nous sont parvenus. Il est François Pinabelle dans les archives (SHD Cherbourg 1A36 10 juillet 1786), et Robert Pinabelle dans le document cité ci-dessous.

SHD Cherbourg 1A6 23 5 juillet 1786 : Robert Pinabelle et sœurs

5 juillet, Invalides - Pensions promises par le Roi à la famille de Robert Pinabelle tué en présence de sa Majesté sur un chasse-marée lors de l'immersion de la caisse conique le 24 juin.

Je satisfais à l'ordre que vous m'avez donné de vous rendre compte de l'état de la famille du nommé Robert Pinabelle qui fut tué le 24 (sic) du mois dernier à bord d'un chasse-marée lors de l'immersion de la caisse conique.

Ce jeune homme était garçon, et n'avait ni père ni mère. On avait en premier lieu assuré qu'il n'avait qu'une sœur, mais on se trompait, il se trouve qu'il en avait quatre, savoir :

Anne Pinabelle, âgée de 49 ans, estropiée des deux mains, mariée à Guillaume Hillairin, tisserand à Digoville : ils ont deux filles, l'une de 21, l'autre de 17 ans.

Marie Pinabelle, âgée de 38 ans, mariée à Jean Maurin, journalier à Fermanville : ils ont trois enfants en bas âge.

Marie-Francoise Pinabelle, âgée de 28 ans, fille, elle est servante chez Sr Gallien à Fermanville.

Bonne Pinabelle âgée de 26 ans, mariée à Nicolas Duchemin journalier à Tocqueville : elle vient d'accoucher de son premier enfant.

Ces 4 sœurs étant toutes également pauvres paraîtraient avoir des droits égaux aux bienfaits que sa Majesté a promis de répandre sur la famille du mort. Je penserais, Mgr, qu'une pension de 30 livres pour chacune d'elle satisferait à cette promesse, et pourrait être suffisante : le frère n'était pas en état d'aider de grand-chose ses sœurs, et il les aurait encore moins aidées par la suite qu'il se serait vraisemblablement marié.

Dessins illustrant le travail sur la digue de Cherbourg⁵⁸

Le chantier des cônes 1783 - 1788

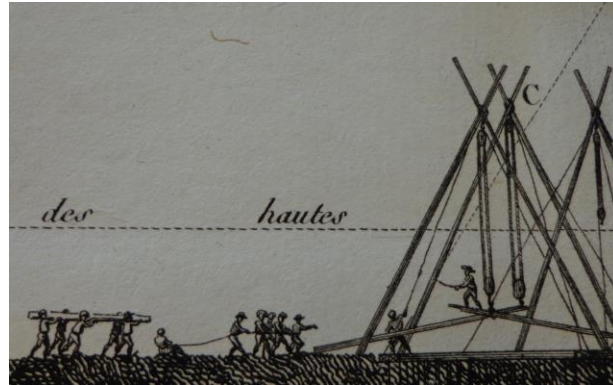


Fig. 1 : Levage des fermes.

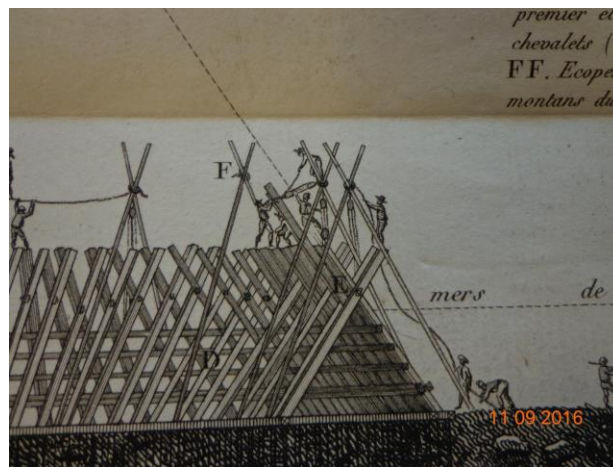


Fig. 2 : Début du 2^e étage des montants.

⁵⁸ Reproduits avec l'aimable autorisation du Service Historique de la Défense, Cherbourg ; sauf la Fig 4 qui est extraite de PERONNET J-R., *Description des projets de la construction des ponts*, Paris 1782.

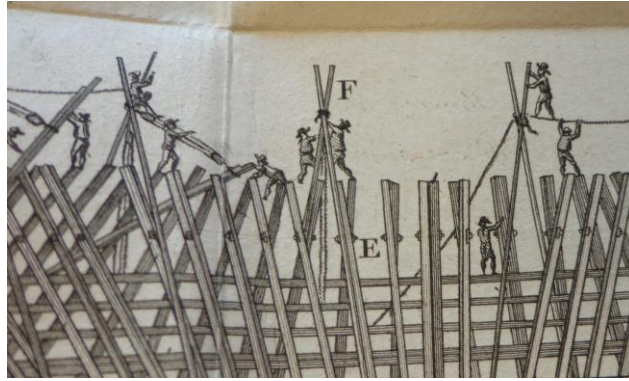


Fig. 3 : Travail dangereux sur les montants.

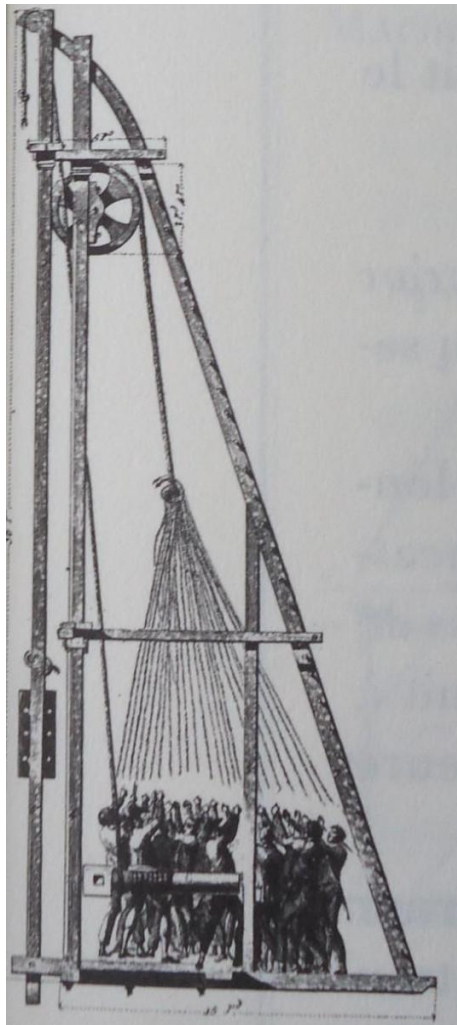


Fig 4 : Travail à la sonnette.



Fig. 5 : L'échouage d'un cône en 1785 (dessin original de l'ingénieur Lazouski : on voit les tonneaux qui remontent à la surface dans la mer qui bouillonne).



Fig. 6 : Le risque de faire chavirer les canots est important.

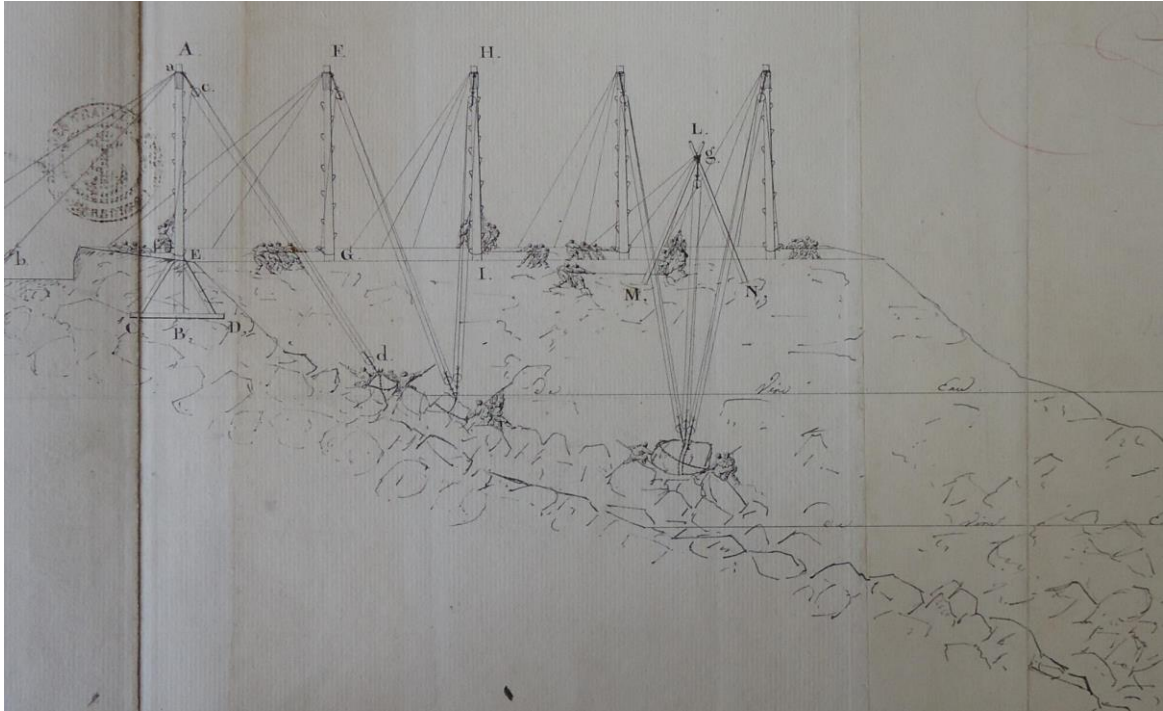


Fig. 7 : Mise en place des gros blocs de pierre sur la batterie centrale vers 1805, au moyen d'un système de palans permettant de lever les blocs au - dessus du niveau de basse mer.



Fig. 8 : Détail qui montre les efforts importants que devaient fournir les ouvriers.

