



On lui doit les phares de Goury et Gatteville,
le tracé de la route Cherbourg-Barfleur...

CHARLES-FÉLIX MORICE DE LA RUE : UNE ŒUVRE MARQUANTE

Charles Morice de la Rue, portrait à l'huile sur toile, peint par J.Emile Lafon, 1858. Ce tableau est exposé dans le salon de la Garancière.

Il y a des choses qui font partie de notre quotidien, que l'on ne pense pas à associer à une époque ou des personnages. Les routes, les phares, les ports... font partie de ces témoignages du travail colossal de nos aïeux. Avant que ces réalisations se transforment en évidences, il a fallu que de brillants esprits pensent et conçoivent. Cet article rend hommage à un génial bâtisseur du Nord-Cotentin, Charles-Félix Morice de la Rue en retraçant sa vie et son œuvre.

Excepté à Digosville où vous avez une petite chance de trouver quelques vagues informations sur la vie et l'oeuvre de Charles-Félix Morice de La Rue, la trace de cet ingénieur d'exception est bel et bien disparue des mémoires de notre département. Ce n'est pas de l'ingratitude par rapport à ce polytechnicien mais c'est tout de même bien dommage. Certains ont laissé leur nom dans l'histoire pour moins que lui. Morice de La Rue est méconnu mais il est tout de même le concepteur et bâtisseur de deux monuments du Cotentin parmi les plus remarquables : les phares de Gatteville et de Goury dans la première moitié du dix-neuvième siècle. Comme on le verra, son oeuvre ne s'arrête pas là.

Au retour d'une promenade dominicale dans la vallée de la Saire, revenez à Tourlaville par la

route du Theil. A quelques encablures du bourg de Digosville, vous apercevez d'assez loin une belle propriété achevée de construire en 1736. C'est le château de Garancière auquel on accédait jadis par une allée dont on devine encore le tracé. C'est dans cette demeure qu'a vécu l'ingénieur des Ponts et Chaussées Morice de La Rue.

Morice de La Rue est un horsain. Il est né à Laval, en Mayenne, le quatre septembre 1800. Dès l'âge de dix-neuf ans, il entre à l'école Polytechnique où est formée depuis deux siècles l'élite du génie technologique et scientifique du pays. Il sort diplômé en poche en 1821 et intègre le prestigieux corps des Ponts et Chaussées le vingt novembre de la même année. Au terme de sa formation à l'école des Ponts, il est nommé ingénieur chargé de la navigation le premier mai 1825 en Seine Inférieure, devenue aujourd'hui Seine Maritime. Il n'y demeure qu'une seule année et arrive dans le département de la Manche le premier mai 1826, chargé de la circonscription de Cherbourg-Valognes. A-t-il choisi par goût sa nomination dans les services de navigation ? On peut penser en tous cas qu'il est satisfait par son affectation car il a fait toute sa carrière dans la Manche jusqu'au premier janvier 1863 et a passé toute sa retraite à la Garancière jusqu'à son décès le premier décembre 1880.

Redresser les chemins et percer une nouvelle voie

En qualité d'ingénieur, Morice de La Rue est chargé de la réalisation des routes du Cotentin. Vers 1830, un vaste programme national de modernisation des axes de communication est en cours. On est encore



La Garancière à Digosville, belle demeure du dix huitième où a séjourné CF Morice de la Rue de 1837 à 1880. A droite Madame Bigan qui partage le manoir avec sa soeur et son fils.

loin du macadam mais les ingénieurs des Ponts et Chaussées créent des voies nouvelles, redressent les voies existantes, les élargissent et les sécurisent. C'est de cette époque que datent la plupart des routes structurantes du Cotentin : Cherbourg-Beaumont, Bricquebec-Carteret, Saint-Sauveur-Port-bail, sans oublier Cherbourg-Barfleur qui concerne Tourlaville au premier chef. Auparavant à Tourlaville, n'existaient que des chemins de terre étroits et cabossés comme pouvait l'être le chemin des diligences entre Cherbourg et Barfleur dont on pratique encore quelques tronçons à pied ou à bicyclette.

C'est aussi à cette époque que l'on aménage les traverses des villes, comme c'est le cas à Tourlaville. L'axe principal d'aujourd'hui n'existait pas et il fallait pour se rendre de Cherbourg à Tourlaville traverser la mielle avant de trouver le premier chemin au niveau de la rue de la Saline. Jean Canu, fin connaisseur de l'histoire locale nous décrit l'itinéraire tel qu'il était avant la percée réalisée par Morice de la Rue vers 1840 pour la réalisation de la route Cherbourg-Barfleur : « *En venant de Cherbourg, après avoir traversé la mielle qui était souvent inondée, un chemin empierré prenait la direction du hameau Vivier pour gagner le chemin de la Noé et la rue du moulin Guibert. Autrefois, celle-ci s'appelait la Grande rue, preuve s'il en était besoin qu'il s'agit bien de l'itinéraire principal de l'époque. La Grande rue menait à la*

Place et de là on prenait l'actuelle rue Jean Picquenot puis la Froide rue. Enfin la rue Fournel menait sur la lande Saint-Maur avec un passage devant la chapelle du même nom. » A y regarder de près, Jean Canu a encore raison car c'est bien sur cet itinéraire historique que l'on trouve le bâti le plus ancien de Tourlaville sans compter que plusieurs constructions anciennes ont disparu comme la ferme de la Noé. Que dire encore de cet itinéraire sinon qu'il est bien tortueux et que Morice de la Rue va s'employer à le redresser en perçant un axe rectiligne du hameau Vivier à la Place puis presque en ligne droite de la Place au haut de Tourlaville à rejoindre le Val Canu.

Il devient propriétaire du domaine de Garancière

Arrivé au haut de la côte de Tourlaville, qui de notre point de vue n'est pas la même côte de Tourlaville dont parle Victor Hugo dans sa lettre à Adèle -voir article p.16 & 17- le brouillard s'épaissit. Disons que l'histoire du tracé de la route Cherbourg-Barfleur via le Val Canu et Digosville devient une histoire sentimentale. C'est qu'en effet, pour mener son étude de tracé, l'ingénieur est amené à faire la connaissance de Nathalie Levavasseur d'Hiéville, propriétaire de la Garancière et des deux cents hectares de terres attenantes qu'elle a reçues en partage au terme d'un acte dressé le 25 novembre 1831. Charles-Félix mène les négociations en direct tant et si bien qu'il finit par succomber au charme de la maîtresse des lieux ; il l'épouse le huit mai 1837 et devient à son tour propriétaire de

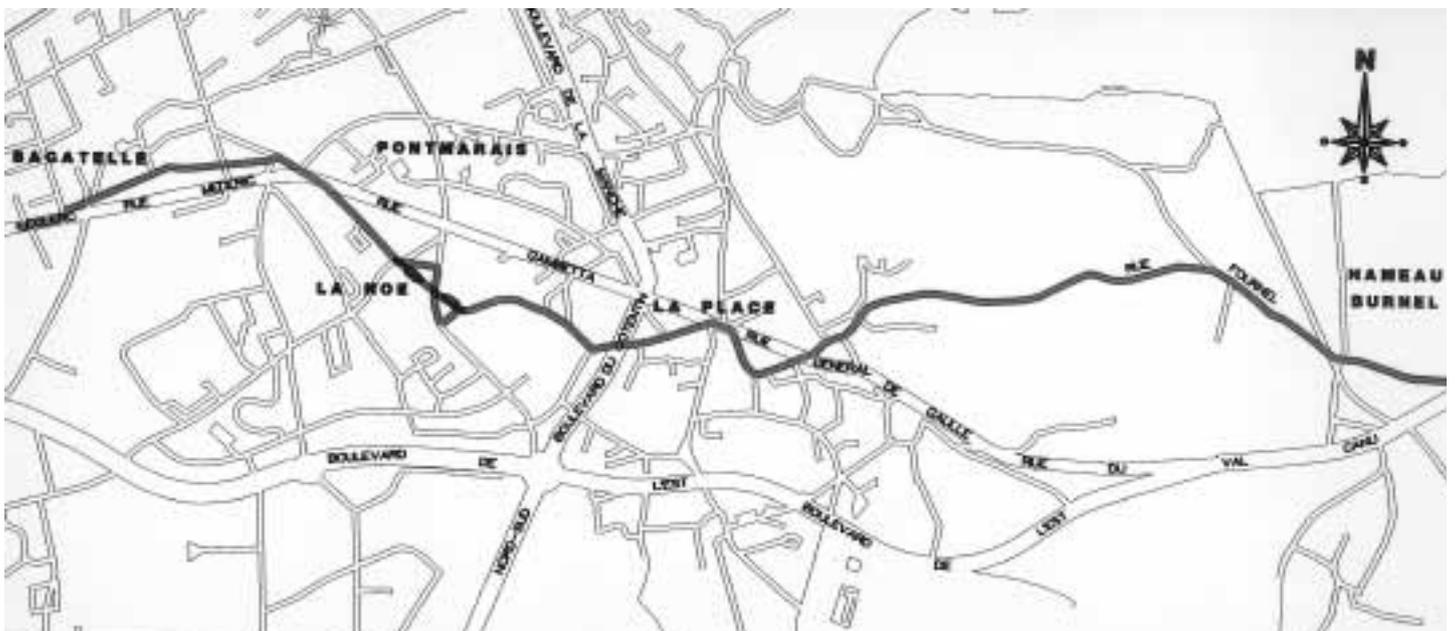


L'intérieur de la Garancière. Après guerre, cette pièce a fait office de mairie pendant plusieurs années. Monsieur Marneffe, le maire de l'époque, était alors propriétaire du château.



Témoins de l'ancien tracé de la route Cherbourg-Barfleur, les maisons anciennes jalonnent l'itinéraire de l'ancienne route Cherbourg-Barfleur comme cette maison de la rue Jean Picquenot dont les archives notariales remontent à la fin du XVIIème siècle.

la Garancière. Cela a fait dire à certains que c'est la raison pour laquelle le tracé de la voie contourne le domaine par le nord en dessinant une grande courbe, la seule à vrai dire sur le parcours Tourlaville-Saint-Pierre-Eglise et



Nous avons superposé sur ce plan l'ancien itinéraire de traverse de Tourlaville avec l'itinéraire de Morice de la Rue créé lors de la réalisation de la route Cherbourg-Barfleur vers 1840. On voit très bien l'oeuvre de redressement et la percée en ligne droite opérées par l'ingénieur. Toute proportion gardée, le baron Haussman n'a rien inventé sur l'urbanisme du XIXème siècle.



Au premier plan, le phare de Gatteville construit entre 1829 et 1834 par Morice de la Rue. Au second plan, le premier phare devenu le sémaphore, construit en 1774 par Jacques Martin Maurice. Dans la notice de construction - voir sur www.mairie-tourlaville.fr - l'ingénieur explique pourquoi il n'a pas exhaussé le phare primitif - photo Jean Marie Lezec

Saint-Pierre-Barfleur. Il est permis de penser également que des contraintes techniques ou géologiques expliquent aussi bien la courbe du Val Canu. Une fois de plus, comme le disait Jean Cocteau, « *l'histoire est du vrai qui se déforme et la légende du faux qui s'incarne* »

Une œuvre phare

La construction des routes ne constitue qu'une partie de la carrière de Morice de la Rue ; c'est principalement vers les ports et les phares qu'il oriente son génie.

Nommé ingénieur en chef le vingt-six décembre 1838, il est chargé des ports de Granville et Carentan où il réalise les bassins à flot. En 1843, il dirige les travaux de l'ensemble des ports de commerce et des phares du département de la Manche. Il a ainsi dirigé l'exécution des jetées de Saint-Vaast, Barfleur, Diélette. Il est également connu comme l'auteur du projet d'un canal maritime traversant la presqu'île du Cotentin.

Mais ses œuvres majeures, ce sont les phares de Gatteville et de Goury. Morice de la Rue a lui-même écrit les notices de

construction de ces deux ouvrages. Nous n'avons pas la place de les reproduire ici mais vous pouvez en consulter de très larges extraits sur le site Internet mairie-tourlaville.fr. A propos de ces notices, on peut lire dans les annales des Ponts et Chaussées de 1834, les lignes d'introduction suivantes : « *...elle ne pouvait être faite par un homme plus compétent, puisqu'elle est l'ouvrage de l'habile ingénieur qui a dirigé les travaux de ce grand et utile monument -Gatteville- avec un talent et une persévérance au-dessus de tous les éloges...les détails d'une rigueur mathématique sont donnés par le seul homme qui fût à même de les écrire avec la même exactitude...* »

Profitant de la découverte d'Augustin Fresnel qui met au point la lentille à échelons pour obtenir un faisceau lumineux de grande section grâce à la théorie de la nature ondulatoire de la lumière, le programme de construction des phares, va prendre dès la fin des années 1820, une importance capitale. Les progrès de la navigation et la construction d'ouvrages nouveaux dans

les ports rendaient indispensables un dispositif performant d'éclairage des côtes. A l'époque, la construction des phares dits de premier ordre est un programme d'intérêt national. Il y a urgence à éclairer le littoral du Cotentin car, selon les nouvelles règles de la navigation, tout navire au large des côtes de France doit, en quittant de vue un feu, en apercevoir un autre. Il faut donc entre Le Havre et Barfleur deux feux de longue portée. Encore faut-il, en raison de la courbure de la terre qu'ils soient placés bien au-dessus du niveau de la mer. Compte tenu de la très faible hauteur de la côte du Val de Saire il a fallu édifier un phare de soixante-dix mètres. C'est ainsi que Charles-Félix Morice de la Rue se voit chargé de la réalisation du phare de Gatteville dont la première pierre est posée le quatorze juin 1829 par le comte d'Estourmelle, préfet de la Manche, qui prononce les mots suivants : « *..Nous allons placer, sur cette roche presque à fleur d'eau, la plus haute colonne du monde...* » Si ces propos semblent un peu grandiloquents voir excessifs au regard d'autres constructions déjà réalisées dans les siècles passés ailleurs en France ou dans le monde, il reste que la

Histoire



Vue aérienne du phare de Gatteville - photo jean-Marie Lezec

construction de colonnes aussi élevées est une technique peu connue des ingénieurs de l'époque. Pour assurer la sécurité du chantier, Morice de la Rue ne veut pas recourir à l'édification d'un échafaudage. Aussi, il décide de construire en même temps une colonne cylindrique formant l'intérieur du phare, qu'il appelle le noyau creux et une colonne conique de neuf mètres de diamètre à la base et six mètres au sommet qui en constitue la partie extérieure visible. Grâce à un savant système de treuils et de palans imaginé par l'ingénieur, les onze mille blocs de granite sont montés en toute sécurité par le centre du noyau. Le fameux escalier de trois cent-soixante cinq marches grimpe entre les deux colonnes et il est construit à la même vitesse que les colonnes.

En dépit des précautions prises par l'ingénieur qui était très sensible à la question de sécurité de ses chantiers, il n'a pu éviter le décès accidentel de deux ouvriers. On a pu dire, mais sans en apporter la preuve, que ces circonstances ont empêché Morice de la Rue d'accéder au poste de premier ingénieur de France des phares et balises. Pourtant, dans des conditions plus périlleuses encore qu'à Gatteville, il entreprend en 1834 la construction du phare de Goury en pleine mer, sur le rocher dit du Gros du Raz. La population redoute et prédit des accidents mais le chantier s'achève en 1837 sans victime.

Un caractère noble et austère

On connaît mieux l'œuvre de Morice de la Rue que le personnage. Toutefois, les quelques

témoignages écrits que nous avons consultés concordent. C'est un homme dur, très dur sans doute. Son propre fils, Aymar Morice de la Rue -1839 ; 1910- racontait à son entourage la sainte frayeur qu'il éprouvait à la vue de son père. Il se dit encore à la Garancière que les domestiques de maître Morice avaient tout intérêt à se tenir prêts lorsque monsieur Félix revenait à cheval du travail. Ainsi, de façon à ne pas être surpris par un retour intempestif du patron, un employé guettait les alentours derrière une sorte de dolmen encore existant dans le parc. A la vue du cheval, il donnait l'alerte en toute hâte. Le palefrenier était exposé le premier aux humeurs de l'ingénieur car il se dirigeait dès en arrivant vers l'écurie pour y remiser sa monture.

Dans le village de Digosville, Morice de la Rue est un homme très respecté. Il n'est sans doute pas populaire car même si la révolution de 1789 est passée depuis une cinquantaine d'années, il est le châtelain du village et sait bien le faire valoir. Cela ne l'empêche pas cependant d'être proche des villageois tout comme il était d'une extrême rigueur sur le déroulement des chantiers en matière de sécurité du travail.

C'est son ami l'inspecteur général des Ponts et Chaussées Deslandes qui prononça son éloge funèbre en disant : « *je ne résiste pas au désir de rappeler ce caractère noble et austère avec tant d'aménité, cet esprit supérieur si cultivé et plein de grâces, cette délicatesse des sentiments jointe à une exquise bonté, en un mot cette heureuse union des dons du cœur et de l'esprit qui faisaient de lui un homme*

si parfait.... Toujours esclave de son devoir, il s'en est souvent fait la victime : rien ne lui coûtait pour surmonter les difficultés rencontrées dans le service ou dans les importants travaux qu'il dirigeait. C'est ainsi qu'il a vécu faisant sans cesse le bien autour de lui, au milieu de ces populations simples et bonnes venues l'attester ici par leurs regrets et chez lesquelles son souvenir vivra toujours. »

J.J.B

Sources : bibliothèque de l'école Polytechnique, livre du centenaire et encyclopédie des travaux public, Claudine Billoux

Service historique de la marine de Cherbourg

Jean Canu

archives familiales des familles Bigan et Marneffe

Remerciements : Les familles Bigan et Marneffe, propriétaires de Garancière pour leur bon accueil ; Jacques Fréné pour nous avoir « mis sur la piste » de Charles Félix Morice de la Rue ; la mairie de Digosville pour les renseignements d'état-civil et Bernard Quenault.



La construction du phare de Goury est une prouesse technique. Contre l'avis de tout le monde, CF Morice de la Rue construit le phare en pleine mer : «Je m'estime d'autant plus heureux de ce résultat, que les habitants pratiques de la côte ne cessaient de répéter, avant l'exécution des travaux, que le phare du Gros-du-Raz ne s'achèverait jamais, et qu'après avoir perdu bien des hommes, on renoncerait à cette entreprise. Heureusement ils exagéraient sans mesure les difficultés». photo Jean Marie Lezec