

L'Orne, fleuve côtier, est essentiel pour le département du Calvados. Il offre un écosystème remarquable et des ressources indispensables. C'est pourquoi, au fil des siècles, l'Homme a marqué le fleuve de son empreinte pour tenter de le maîtriser.

L'Orne est doté d'un estuaire assez important pour créer un débouché maritime à Caen, mais d'un débit trop modeste pour un tel accès à la mer. De François 1^{er} à Napoléon 1^{er}, de multiples projets se succèdent et seule la création du Canal de Caen à la mer en 1857 permet le développement du port, qui quitte progressivement la ville, pour migrer toujours plus en aval.

Si le fleuve a été exploité à des fins économiques, l'Orne traverse au fil de son parcours des paysages exceptionnels, des gorges de la Suisse Normande à la baie de Sallenelles. Ces lieux constituent une grande richesse naturelle, patrimoniale et touristique.

Cette publication est une invitation à (re)découvrir "notre" fleuve à travers un florilège de documents conservés aux Archives du Calvados.



L'Orne

un fleuve aménagé
par **L'HOMME**

L'ORNE, UN FLEUVE AMÉNAGÉ PAR L'HOMME, UNE PUBLICATION DES ARCHIVES DU CALVADOS.

Conception, textes et choix des illustrations : Mélanie Le Foll, chargée de médiation et relation usagers.

Coordination et relectures : Julie Deslondes, directrice des Archives du Calvados ; Elisabeth Olive, directrice-adjointe des Archives du Calvados.

Conception graphique et rédaction : Stéphanie Machefert et Hélène Laville.

Caen, janvier 2023

► En couverture :

Carte des rivières et ruisseaux des Ponts-et-Chaussées de la généralité de Caen, 1685, AD14, F/4067/3

En 4^e de couverture :

Port de Caen, vers 1902, AD14, 2Fi/839

Plan géométrique de l'embouchure de l'Orne, pointe du Siège, vers 1830, AD14, 3S/1

Viaduc de la Lande à Clécy, vers 1952, AD14, 112Fi/14

ÉDITO



© T. Houyel

Le Département du Calvados est traversé, du sud au nord, par un élément géographique emblématique de notre territoire : l'Orne. Lors de sa création à la Révolution, il fut même envisagé que le Calvados porte le nom de "Basse-Orne".

Véritable trait d'union entre les départements de l'Orne et du Calvados, entre l'arrière-pays et le littoral, ce fleuve côtier se caractérise comme un espace riche et complexe.

Par l'usure du bassin armoricain, ses méandres ont formé les paysages verdoyants et pittoresques de la Suisse Normande. Le fleuve traverse ensuite les sites urbanisés de la plaine de Caen, avant d'atteindre les paysages sauvages de la baie de Sallenelles et d'offrir ainsi un lien direct avec le trafic maritime international.

À la fois paysage naturel, obstacle à franchir, source de nombreuses activités économiques et touristiques, l'Orne porte les empreintes d'une activité humaine protéiforme, qui a su exploiter les ressources mais aussi les contraintes naturelles.

Son histoire porte également témoignage de l'évolution de notre société. Après des siècles de grands travaux d'aménagement, un nouveau défi est devant nous : repenser le rapport de l'homme au fleuve et protéger ainsi nos Espaces Naturels Sensibles.

À partir des documents conservés aux Archives du Calvados, dont l'étonnante variété révèle toute la richesse de notre patrimoine, le récit qui vous est proposé renseigne sur l'importance du fleuve pour tout le Calvados et les populations qui le bordent.

C'est à ce voyage au fil de l'eau que je vous invite pour partir à la découverte des sites souvent trop vite traversés. Vous aurez peut-être envie d'aller plus loin, et pourquoi pas en empruntant la Vélo Francette, de Ouistreham à Pont-d'Ouilly, ou encore en descendant le fleuve de façon sportive en kayak, voire en paddle !

Jean-Léonce Dupont
Président du Département du Calvados

SOMMAIRE

L'ORNE, UN FLEUVE AMÉNAGÉ PAR L'HOMME	3 > 7
L'ORNE, ENTRE PAYSAGES NATURELS ET ARTIFICIELS	8 > 11
L'ORNE, ENTRE CRUES ET INONDATIONS	12 > 17
FRANCHIR L'ORNE	18 > 23
NAVIGUER SUR L'ORNE	24 > 31
VIVRE DE L'ORNE	32 > 37
LA VALLÉE DE L'ORNE, UN SITE STRATÉGIQUE DE LA BATAILLE DE NORMANDIE	38 > 41
AU FIL DE L'ORNE TOURISTIQUE	42 > 47
LA VALLÉE DE L'ORNE : UN ESPACE NATUREL À RETROUVER ET À PROTÉGER	48 > 49
État des sources Repères bibliographiques	50 > 52

L'Orne

un fleuve aménagé
par **L'HOMME**

Poumon économique et naturel, l'Orne est un fleuve en perpétuelle interaction avec l'Homme. Au fil des siècles, son artificialisation croissante a eu pour objectifs d'en améliorer le franchissement, d'optimiser la navigation et de faciliter l'accessibilité de Caen.

Les efforts des hommes pour contrôler le fleuve et l'exploiter à des fins commerciales, industrielles ou touristiques laissent aujourd'hui place à une volonté de protéger sa biodiversité et son écosystème.

Ces préoccupations environnementales incitent désormais à rendre à l'Orne, au moins partiellement, son destin naturel.

UN FLEUVE CÔTIER, TRAIT D'UNION ENTRE LES DÉPARTEMENTS DE L'ORNE ET DU CALVADOS

ORNE [ɔʁn], nom féminin.

Fleuve de Normandie qui prend sa source dans le département éponyme, près de Sées, à 190 mètres d'altitude. L'Orne arrose Argentan, puis Caen, avant de se jeter dans la Manche après un parcours de 169,6 kilomètres. Le fleuve est doublé d'un canal de Caen à Ouistreham.

Au cours de son sinueux périple, le fleuve reçoit plusieurs affluents importants comme l'Odon, aux abords de Caen, ou le Noireau. Son débit, mesuré à Ouistreham, reste cependant relativement faible, avec 27,5m³/s. Il est par conséquent légitime de se poser la question : l'Orne, fleuve ou rivière ?

Par définition, un fleuve côtier est un cours d'eau qui se jette dans la mer après un circuit relativement court. Des critères auxquels répond en tous points l'Orne, malgré une longueur et un débit plus proches de ceux d'une rivière. À titre indicatif, on peut citer la Seine, qui avec ses 777 km et son débit de 563 m³/s au Havre, ne laisse aucun doute quant à sa nature fluviale.

L'Orne est donc bien un fleuve, doté d'un estuaire assez important pour créer un débouché maritime à Caen, mais d'un débit trop modeste pour un tel accès à la mer. Un antagonisme qui explique les problèmes d'ensablement et de navigation à l'origine des aménagements entrepris par l'Homme.

Une autre caractéristique géographique d'importance confirme la légitimité de l'Orne dans la catégorie fleuve :

sa proximité avec l'Angleterre. Un emplacement de choix, qui a joué un rôle déterminant pour le développement économique de la région, mais également une position stratégique d'un point de vue politique et militaire.



Le saviez-vous ?

Le département du Calvados a failli être baptisé "**Basse-Orne**" à la Révolution, tant ce fleuve y est important.

Carte des rivières et ruisseaux
des Ponts-et-Chaussées de la généralité
de Caen, 1685
AD14, F/4067/3



Manche
ou Mer

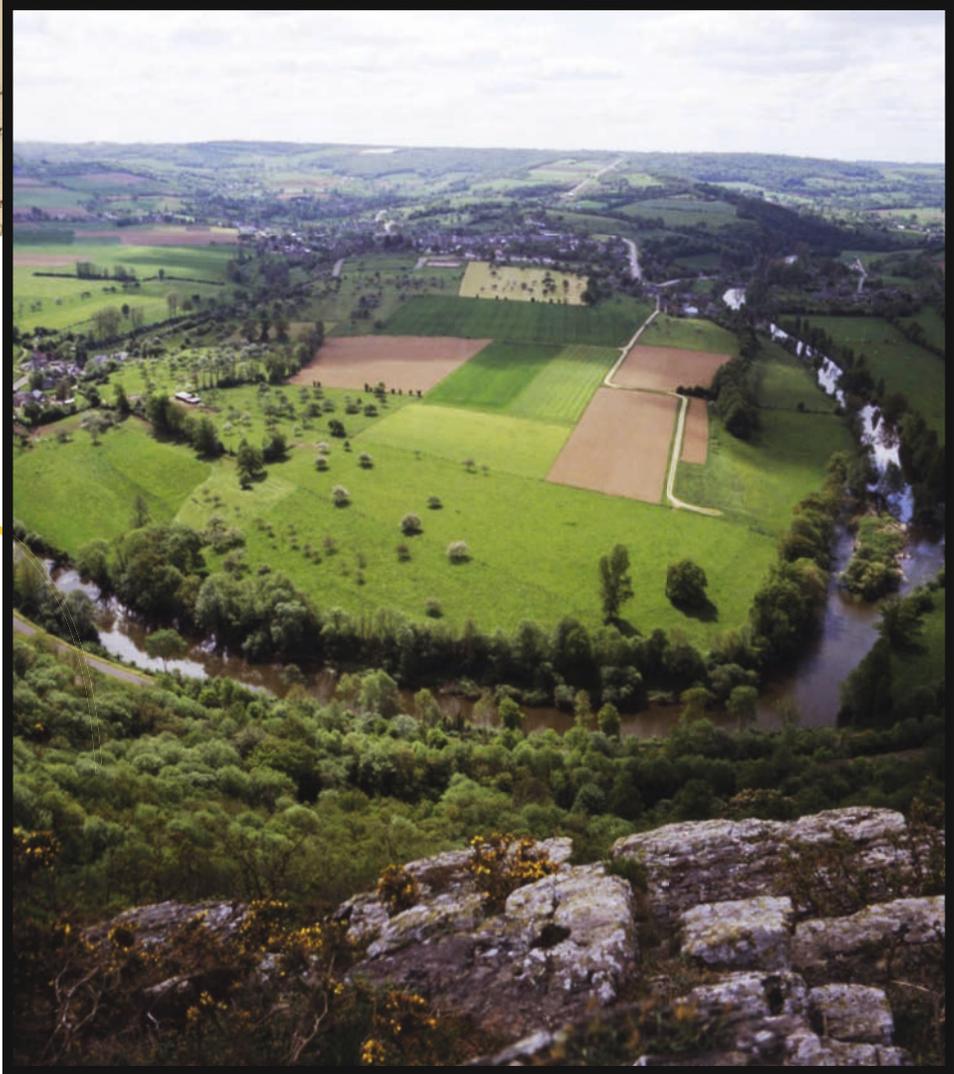
Britannique



Carte
des Rivières et Ruisseaux
des Ponts et chaussées
de la generalité
de Caen.
Par
Charles
Lafitte
Secrétaire



Bretagne



L'Orne en Suisse Normande
 au niveau de la boucle du Hom,
 seconde moitié du 20^e siècle,
 photographie de Robert Desaunay
 AD14, 82FI/3



◀
 Route de Caen à Mayenne entre les ponts
 d'Harcourt et de Clécy, 1781
 AD14, C/7324

L'Orne et ses méandres

De la plaine d'Argentan aux reliefs accidentés du Massif armoricain, le fleuve a creusé son lit en contournant monts et rochers, au gré de détours étonnants, nommés méandres.

Le plus connu est celui du Hom, qui doit son nom à sa boucle presque complète : Hom signifie « l'île » en scandinave.

Ces larges boucles, à défaut de faciliter la navigation, dessinent le paysage sauvage emblématique de la Suisse Normande, entre minéralité des gorges encaissées et nature verdoyante ●

L'ORNE, ENTRE PAYSAGES NATURELS ET ARTIFICIELS

Plan de l'embouchure de l'Orne par l'ingénieur de La Londe,
inspecteur de l'Académie Royale des Belles Lettres de Caen, 18^e siècle
AD14, C/4124



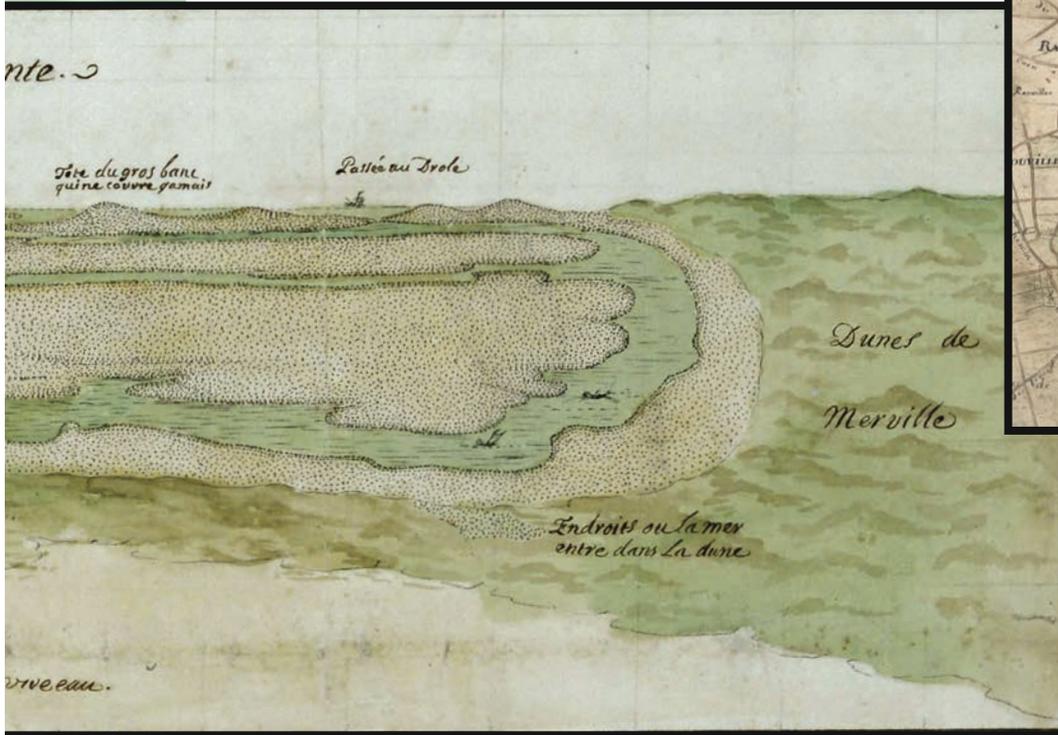
La nature sinueuse du fleuve et son faible courant ont favorisé au fil des millénaires le dépôt d'alluvions. Ces fins matériaux (gravillons, sable...) sont charriés par les eaux courantes, notamment lors des épisodes de crues.

En amont de la plaine de Caen, l'Orne s'étale dans une large zone de faible dénivelé façonnée par ce phénomène de dépôt. Cette zone inondable porte ainsi le nom de prairie alluviale.

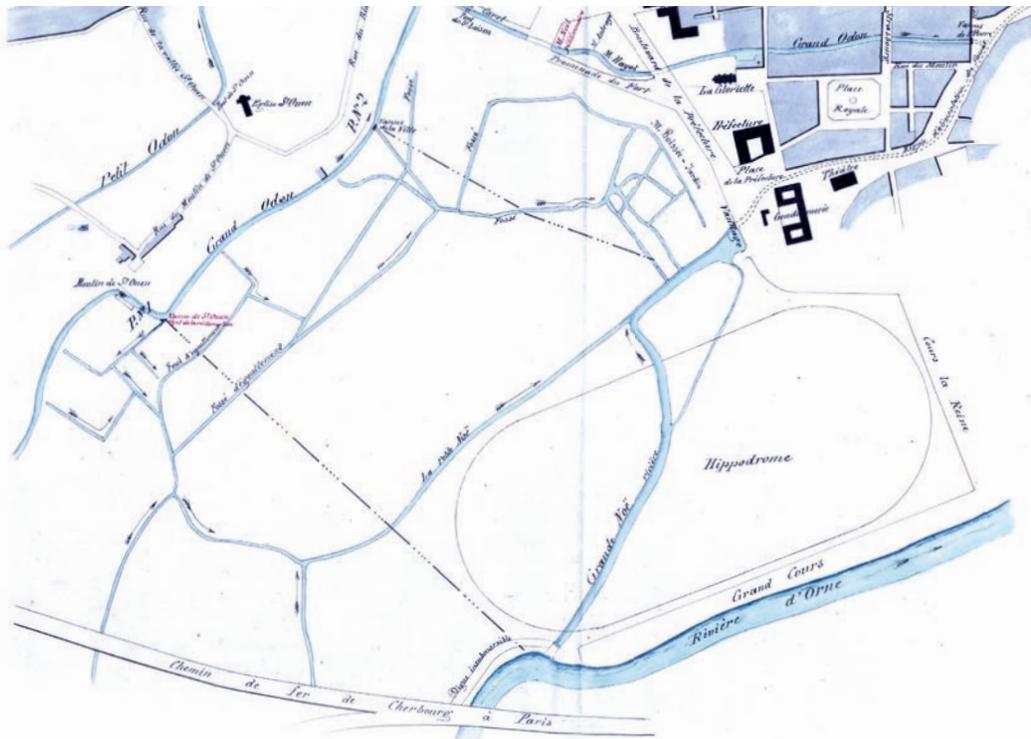
Si l'Orne s'assagit à cet endroit, il a tout de même mis à l'épreuve la créativité de l'Homme pour le dompter. Outre ses méandres, qui ont perturbé pendant des siècles la navigation, l'envasement rend l'activité du port de Caen difficile, voire parfois impossible.

L'embouchure du fleuve, fréquemment impraticable du fait de ses bancs de sable qui fluctuent avec les marées, contribue, elle aussi, à dérouter les marins les plus aguerris.

Si des aménagements sont réalisés dès le Moyen-Âge pour favoriser l'accès à Caen, la lutte de l'Homme pour discipliner l'Orne perdure pendant des siècles. Elle ne trouvera de répit qu'à la fin du 18^e siècle, lorsque le tracé des cours d'eau et canaux qui traversent la ville est rectifié. Le fleuve, en aval de Caen, sera par la suite entièrement maîtrisé avec l'artificialisation de son embouchure et la réalisation du canal au 19^e siècle ●



▲ Plan de la Seigneurie de Bréville et Sallenelles, 1779
AD14, C/4150/2



Plan de la ville de Caen, bassin de l'Orne et rivière du Grand Odon, 1874, AD14, S/1027

Caen, entre Orne et Odon

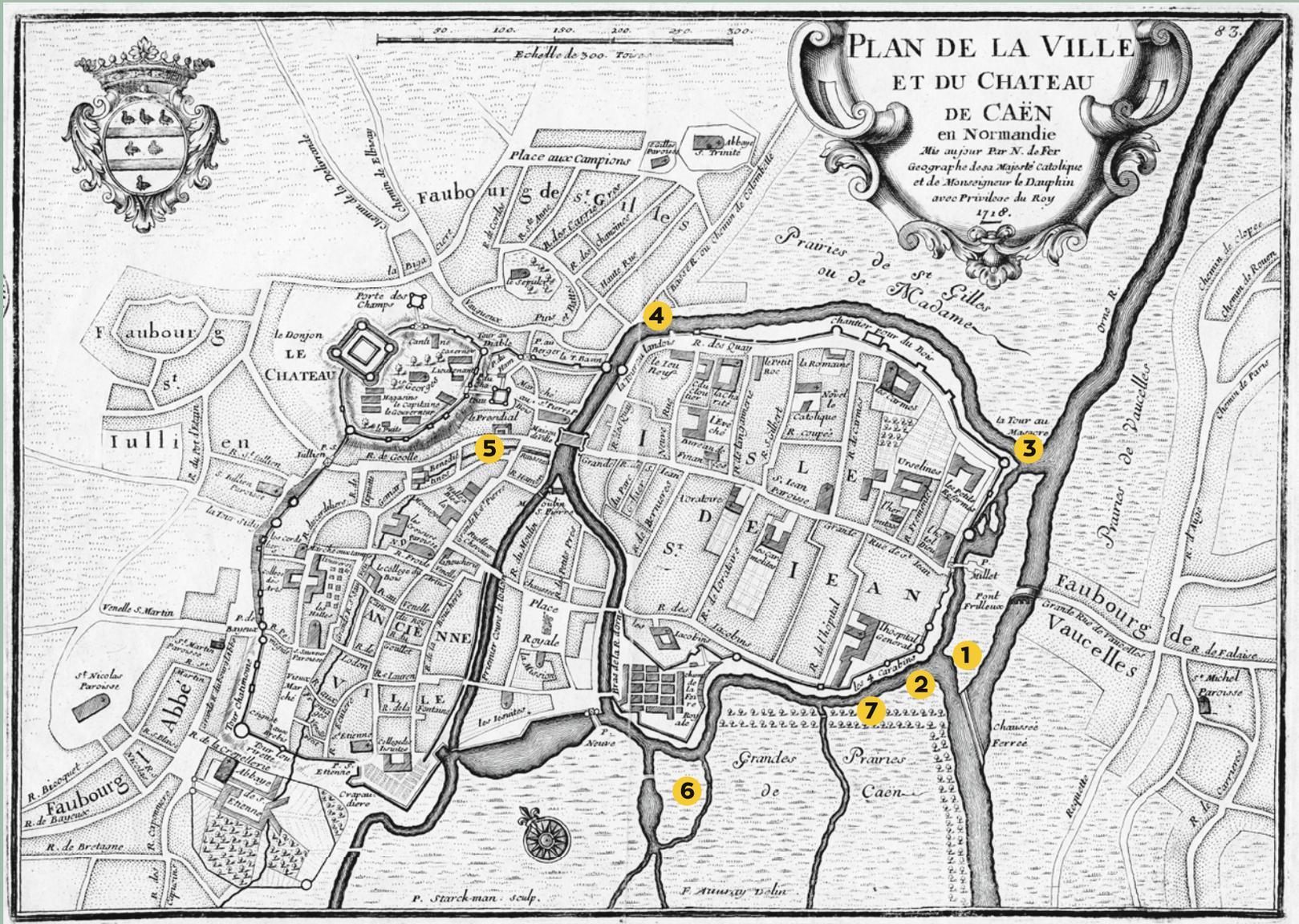
- 1** L'Orne se divise en deux bras principaux, sous les hauteurs de Vaucelles.
- 2** Sur la rive gauche, l'Orne reçoit l'Odon.
- 3** Le Grand Odon se jette dans l'Orne à la sortie de la ville.
- 4** Le Bassin Saint-Pierre a été creusé dans le cours de l'Odon.
- 5** Le Petit Odon a un cours situé au nord de la ville.
- 6** Dans la Prairie de l'Abbé, les deux rivières se divisent en de multiples bras, les Noës.
- 7** Entre le cours de l'Odon et l'Orne, le canal Robert permet de déverser une partie des eaux vers l'Orne. Au Moyen-Âge, il permettait de naviguer jusqu'à proximité de l'Abbaye-aux-Hommes.

Un fleuve urbain

Dans sa configuration naturelle, Caen est traversée d'un réseau hydrographique complexe qui lui a longtemps valu le surnom de « Venise normande ». Son urbanisation s'est d'ailleurs développée en fonction de ce maillage. Les berges de l'Odon ont accueilli le bourg et les hameaux qui ont donné naissance à la ville. Grand Odon et Petit Odon ont ainsi structuré le développement de Caen.

Les cours d'eau naturels se sont vus complétés d'aménagements artificiels dès le Moyen-Âge, pour la plupart à l'initiative de Robert Courteheuse, fils de Guillaume le Conquérant et de Mathilde de Flandre. Son objectif était de faciliter la navigation et de soutenir les échanges commerciaux, notamment l'export de la pierre de Caen vers l'Angleterre. En 1104, il va matérialiser le port en plein cœur de ville, en ordonnant la construction de quais et d'une ébauche de bassin, creusé dans le lit du Grand Odon. Il fait également élargir l'accès au port depuis Vaucelles par le canal Robert.

Canalisés, déviés, enfouis, ces cours d'eau ont été au fil des siècles rendus partiellement invisibles par l'urbanisation •



Plan de la ville et du château de Caen, 1718
AD14, CPL/609/1

L'ORNE, ENTRE CRUES ET INONDATIONS

Caen, maillée de cours d'eau et construite sur des zones de marais submersibles, comme celles de Louvigny et de Colombelles, subit régulièrement les crues de l'Orne.



▲ Inondation, place Foch à Caen, vers 1900-1939, photographie de Robert Delassalle
AD14, 92FI/3

Crue et inondation, quelle différence ?

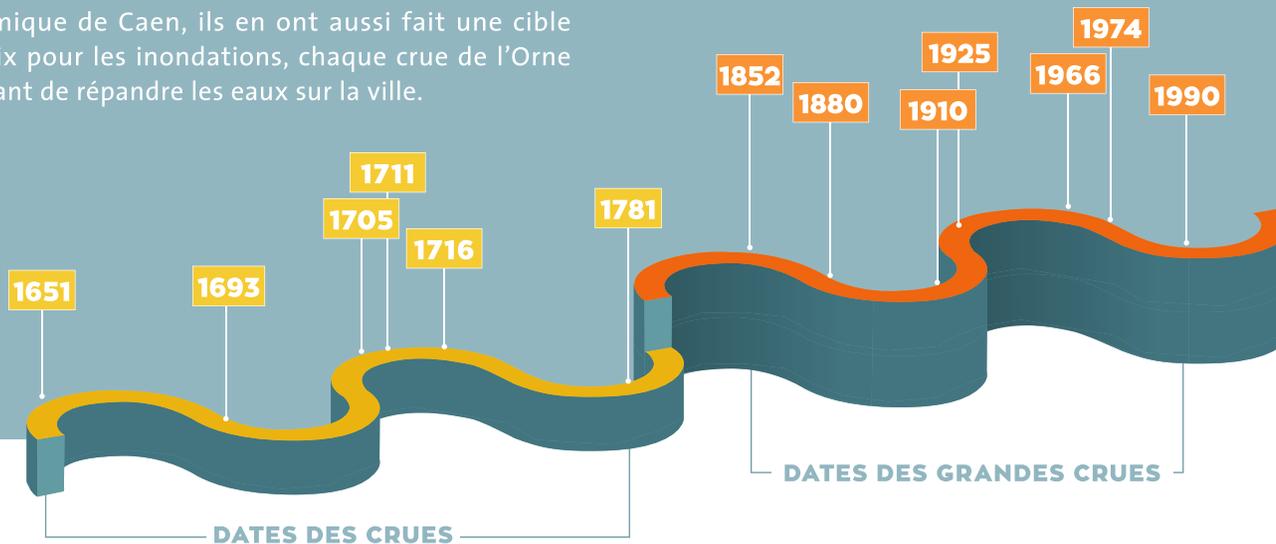
Le phénomène **de crue** correspond à l'augmentation du débit d'un cours d'eau, il peut être plus ou moins violent. Quand la crue fait déborder le fleuve de son lit, on parle **d'inondation**.





▲
Inondation, rue des Carmélites à Caen, 1925-1926,
photographie de Robert Delassalle
AD14, 92FI/3

Si l'Orne et ses affluents ont contribué à l'essor économique de Caen, ils en ont aussi fait une cible de choix pour les inondations, chaque crue de l'Orne menaçant de répandre les eaux sur la ville.



▼ Inondation, rue Saint-Jean à Caen, vers 1890-1915
AD14, 110Fi/2

▼ Inondation, rue du stade à Caen, vers 1890-1915
AD14, 110Fi/2



Entre ces épisodes marquants se produisent des débordements plus localisés ou de moindre importance. Les Caennais appellent ces petites crues des « crétines ». Elles sont le résultat de fortes précipitations, couplées à des coefficients de marée importants, qui engorgent la plaine alluviale dans sa partie aval à marée montante.

Subissant les assauts du fleuve et de ses affluents d'une part, de la Manche d'autre part, Caen est littéralement située entre deux eaux. La fréquence des inondations qui ont touché la cité au fil des siècles est autant à imputer à la situation géographique et à la configuration de la ville qu'aux conditions climatiques.

De siècle en siècle, ces débordements ont été consignés et détaillés avec plus ou moins d'exhaustivité. Certaines dates restent gravées dans la mémoire collective, du fait de l'ampleur de l'inondation, de sa durée ou de sa violence, comme en 1651, quand l'eau montante frappa avec tant de force le rempart urbain qu'elle le fit s'écrouler.

La période nommée avec un peu d'emphase « petit âge glaciaire » par les historiens, qui débute au 14^e siècle pour s'achever au milieu du 19^e siècle, est particulièrement riche en épisodes marquants. Pendant des centaines d'années, les mois d'octobre à mars étaient réputés propices à des visions apocalyptiques. Certaines années, les précipitations neigeuses avaient pris tant d'ampleur qu'au moment de la fonte, des blocs de glace charriés par les cours d'eau venaient percuter ponts et constructions. Certaines crues ont cependant parfois frappé au printemps ou en été de manière tout aussi spectaculaire.

S'il est arrivé que la ville entière se trouve recouverte par les flots, certains quartiers, du fait de leur situation géographique, sont coutumiers des inondations. Premier sur la liste des sinistrés : Saint-Jean, suivi de près par Vaucelles.



▼
Prairie inondée devant le cours Sadi Carnot à Caen, 1944-1945, photographie de Robert Delassalle AD14.92Fi/3

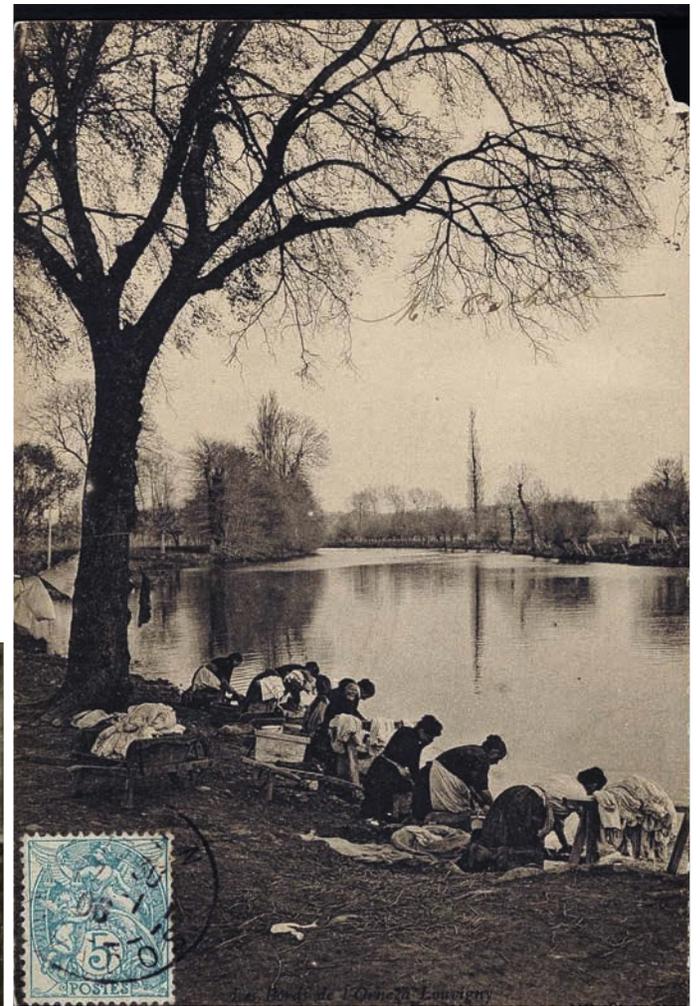
L'activité économique de la ville, située au plus près des voies maritimes, se voit également fréquemment malmenée.

Si la récurrence des débordements menace les infrastructures de la ville, elle présente l'avantage d'enseigner à la population la notion de prévention. Les Caennais gèrent ainsi le risque d'inondation avec pragmatisme. Dès les premiers signes de crue - débordement de l'Orne dans les zones marécageuses alentour, montée des eaux en amont des ponts - les habitants abandonnent rez-de-chaussée et activités à risque pour aller s'abriter.

Si impressionnantes qu'elles soient, crues et inondations ont fait peu de victimes par leur violence ou leur caractère soudain. Les morts liées à l'omniprésence de l'eau résultent au contraire de sa stagnation et de l'insalubrité qui règne en ville, foyer idéal pour les épidémies ●

Un fleuve à entretenir

Pendant des siècles, l'Orne, les Odon, la Noë et autres canaux ont fait office de tout-à-l'égout pour les habitants, qui y déversent leurs ordures. C'est dans cette même eau souillée que les lavandières, les bras dans le fleuve, viennent laver le linge. Une aberration qui laisse peu de doute sur le manque d'hygiène au sein de la « Venise normande ». Les Caennais se plaignent pendant près d'un millénaire de l'insalubrité et de la puanteur qui règnent dans les rues, avant que des travaux soient engagés au 19^e siècle. De très nombreux épisodes épidémiques de peste, de choléra ou de typhoïde ont décimé après siècle après siècle une large partie de la population.



▲ Femmes lavant le linge sur les bords de l'Orne à Louvigny AD14, 18Fi/57

▲ L'Odon, rue Saint-Laurent avant recouvrement (vue du cours d'eau, entre rue Saint-Laurent et rue Paul Doumer), 1934 AD14, 21Fi/2



▲
Installation des nouveaux égouts à Caen, 1934
La pose des conduites, rue Saint-Pierre (vue
de l'entrée de la rue depuis la place Saint-Pierre)
AD14, 21F1/5

Il devient indispensable de gérer le curage et l'entretien du fleuve au niveau de la ville. Jusqu'à la fin du 18^e siècle, ce dernier est réalisé par les riverains et souvent mal exécuté. L'eau, encombrée par les déchets et le fumier, peine à s'écouler.

Aux 18^e et 19^e siècles, de grands travaux visent à faciliter le passage des cours d'eau dans Caen. On travaille à supprimer les méandres et les bras morts. La « chaussée des moulins de Montaigu », qui provoque des débordements dans la Prairie, est rabaissée. Les ponts obstrués sont débouchés afin que l'eau s'évacue plus rapidement.



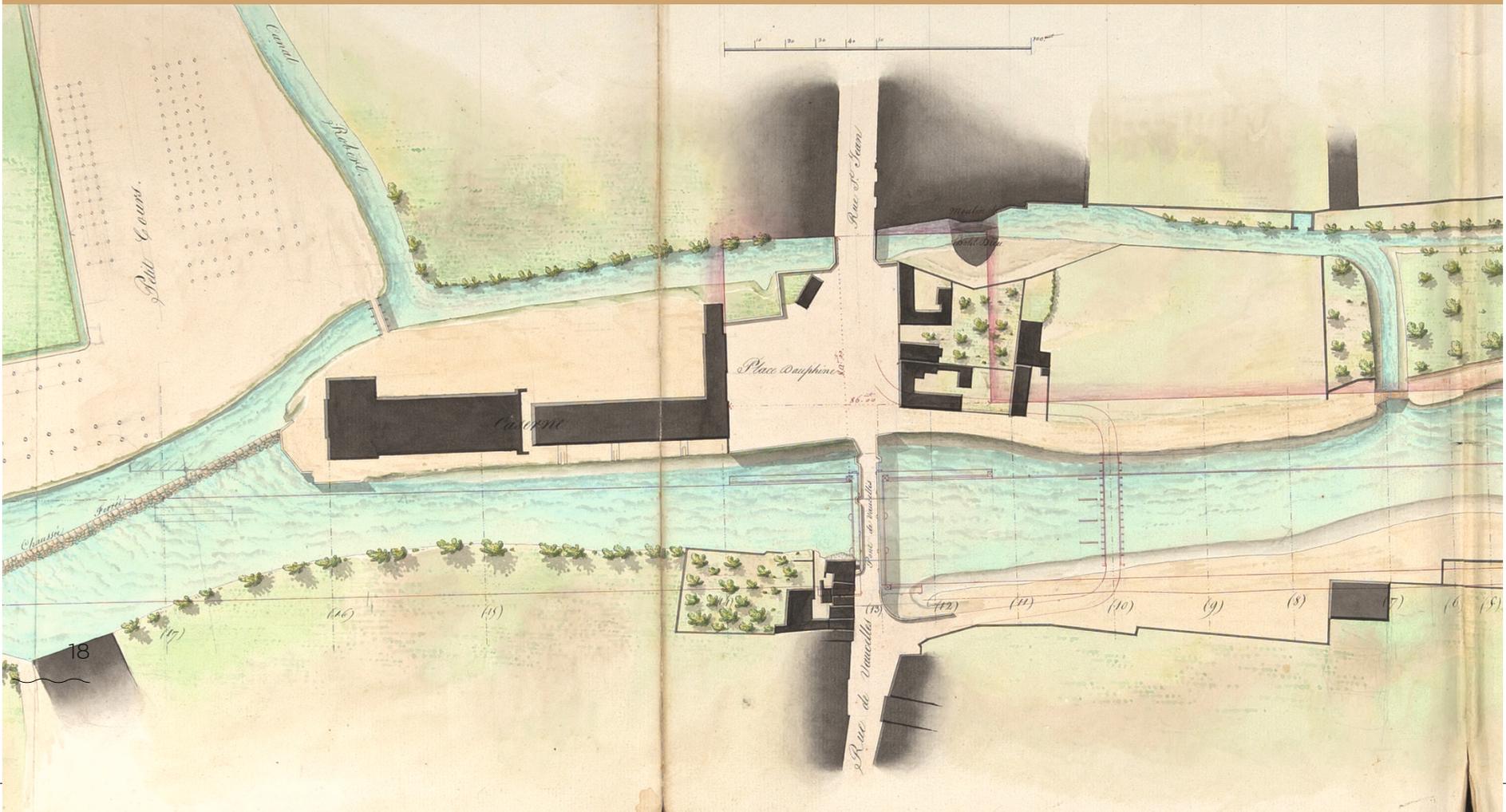
▲
Boulevard des Alliés à Caen, 1934
AD14, 21F1/6

Si l'approvisionnement en eau et la couverture de certains cours d'eau débutent en 1848, suivis en 1874 du premier réseau d'égouts de Caen et de l'enfouissement d'une partie des Odon, l'essentiel de l'assainissement du fleuve sera ensuite réalisé au 20^e siècle. Entre 1932 et 1934, les rivières seront recouvertes en intégralité, et les eaux fluviales enfin séparées des eaux usées ●

FRANCHIR L'ORNE

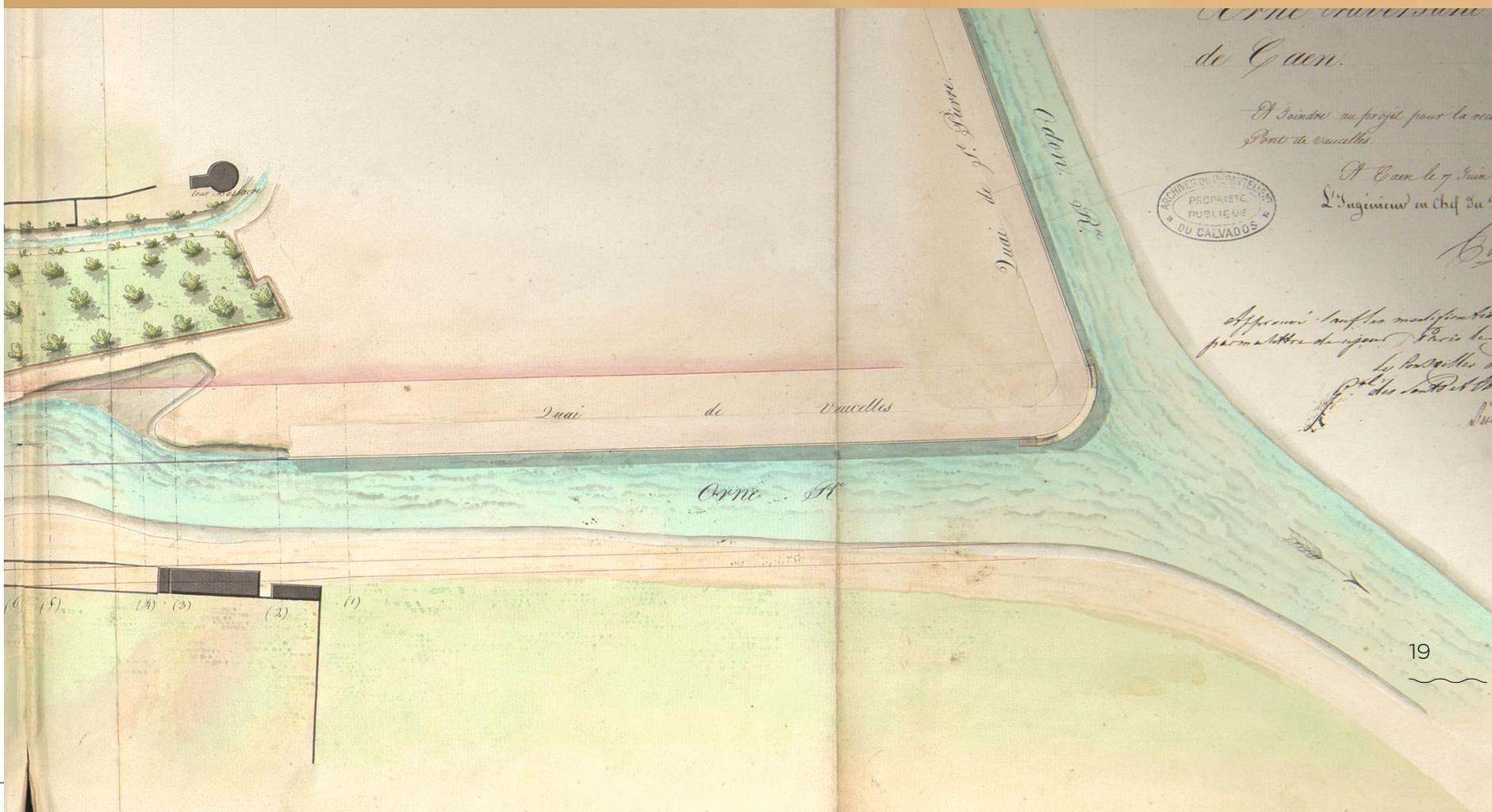
Le fleuve était une frontière naturelle entre les communes du département, dont il reste encore aujourd'hui la trace dans le découpage cantonal.

Si dès le Moyen-Âge, quelques rares villages étapes disposaient d'un pont, parmi lesquels l'actuel Pont-d'Ouilly, franchir le fleuve est longtemps resté périlleux. Jusqu'à la fin du 18^e siècle, les riverains avaient recours aux bacs et aux gués qui jalonnaient l'Orne pour en relier les deux rives.



Plan de reconstruction du pont
de Vaucelles, 1822-1827

AD14, S/1366

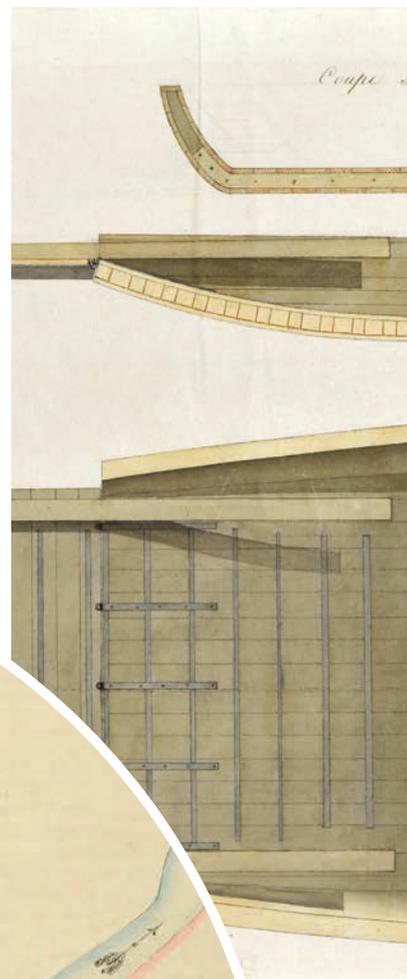


JUSQU'À LA FIN DU 18^e SIÈCLE : BACS ET GUÉS

Les gués sont des passages peu profonds permettant la traversée à pied. Ces hauts-fonds naturels témoignent du caractère non-navigable du fleuve par endroits. Il n'était possible de baliser des gués qu'à certains points alliant courant et profondeur faibles, le plus souvent en aval des moulins.

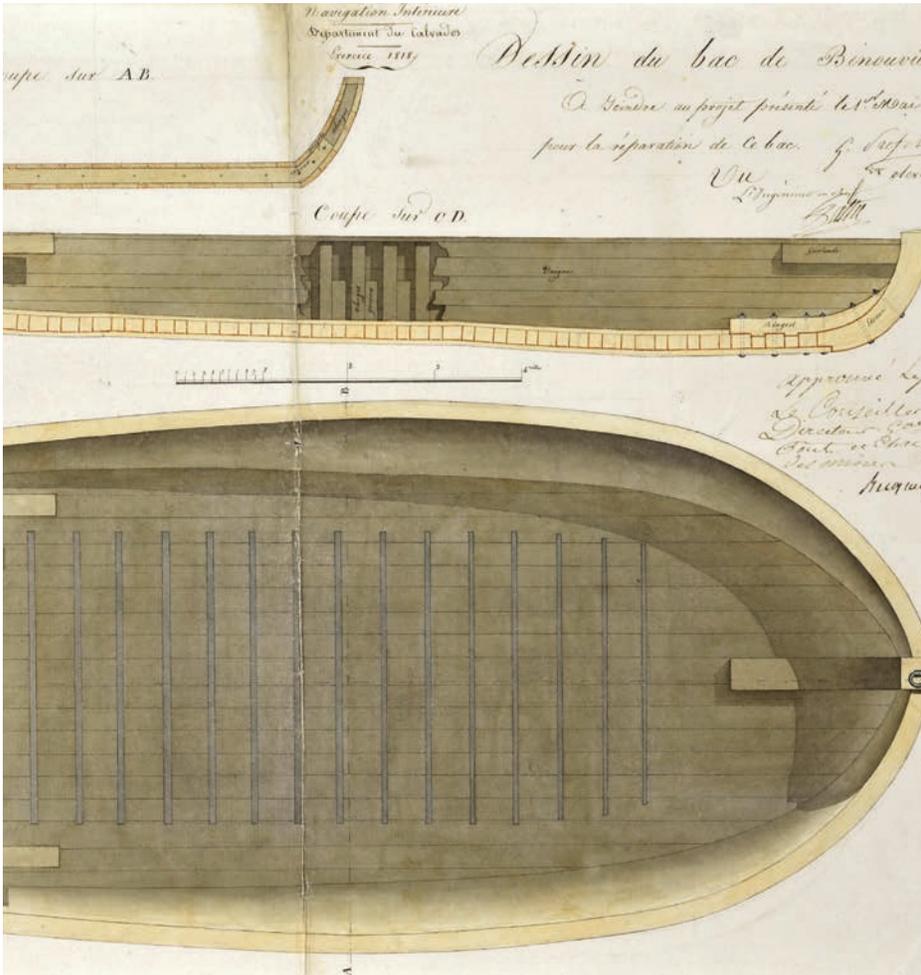
Ils devenaient régulièrement impraticables et dangereux durant les saisons de fortes précipitations, ainsi que pendant et après les crues.

Projet de réparation
du bac de Bénouville,
mai-juillet 1818
AD14, 3S/13



Plan du bac et gué
de l'Homme à Curcy,
vers 1813
AD14, S/1239

▼
 Adjudication du bac de Clopée à Mondeville, 24 avril 1891
 AD14, 3S/13



République Française

PRÉFECTURE DU CALVADOS

BAC

De Clopée

ADJUDICATION

Le Préfet du département du Calvados, chevalier de la Légion d'honneur,

Fait savoir qu'il sera procédé le samedi 9 mai prochain, à 2 heures, dans l'une de salles de l'hôtel des bureaux de la Préfecture, à Caen, à l'adjudication au plus offrant et dernier enchérisseur, de la perception des droits de passage du **Bac de Clopée**, commune de Mondeville, sur la rivière d'Orne.

La jouissance, qui aura lieu pendant les années 1891 à 1898 inclusivement, commencera à courir du 10 mai 1891.

Il sera donné connaissance à la Préfecture (deuxième division), du cahier de charges relatif à ce passage d'eau, tous les jours de 2 à 5 heures.

Nul ne sera admis à enchérir s'il ne justifie préalablement d'un certificat, délivré par le Maire de sa commune, constatant sa capacité, sa moralité et sa solvabilité.

L'adjudicataire sera tenu, le jour même de l'adjudication, d'acquitter les frais d'expédition du bail, d'impression, de criée, d'affiches et de droits de timbre et d'enregistrement; à défaut de quoi, il sera procédé à la réadjudication à sa folle enchère. — Il devra également fournir dans les 24 heures de l'adjudication un cautionnement ayant pour objet de garantir le paiement du prix de fermage ainsi que l'accomplissement de toutes les obligations par lui contractées. — Ce cautionnement présentera une valeur du tiers des années cumulées du bail.

Le présent avis sera immédiatement affiché par les soins de MM. les Maires.

Caen, le 24 avril 1891.

Le Préfet du Calvados,
 Ed. VATIN.

Caen. — FAYOT, imprimeur de la Préfecture, rue Fr.-Léon, 21.

Les bacs, au contraire, nécessitaient un minimum de fond pour effectuer la traversée. On les trouvait en amont des moulins, dans le prolongement des routes. Il s'agissait de simples barques pour les piétons, ou de coques en bois à fond plat pour les voitures à cheval, animaux et marchandises. Majoritairement payants, ces services de traversée étaient délégués à un gestionnaire privé.

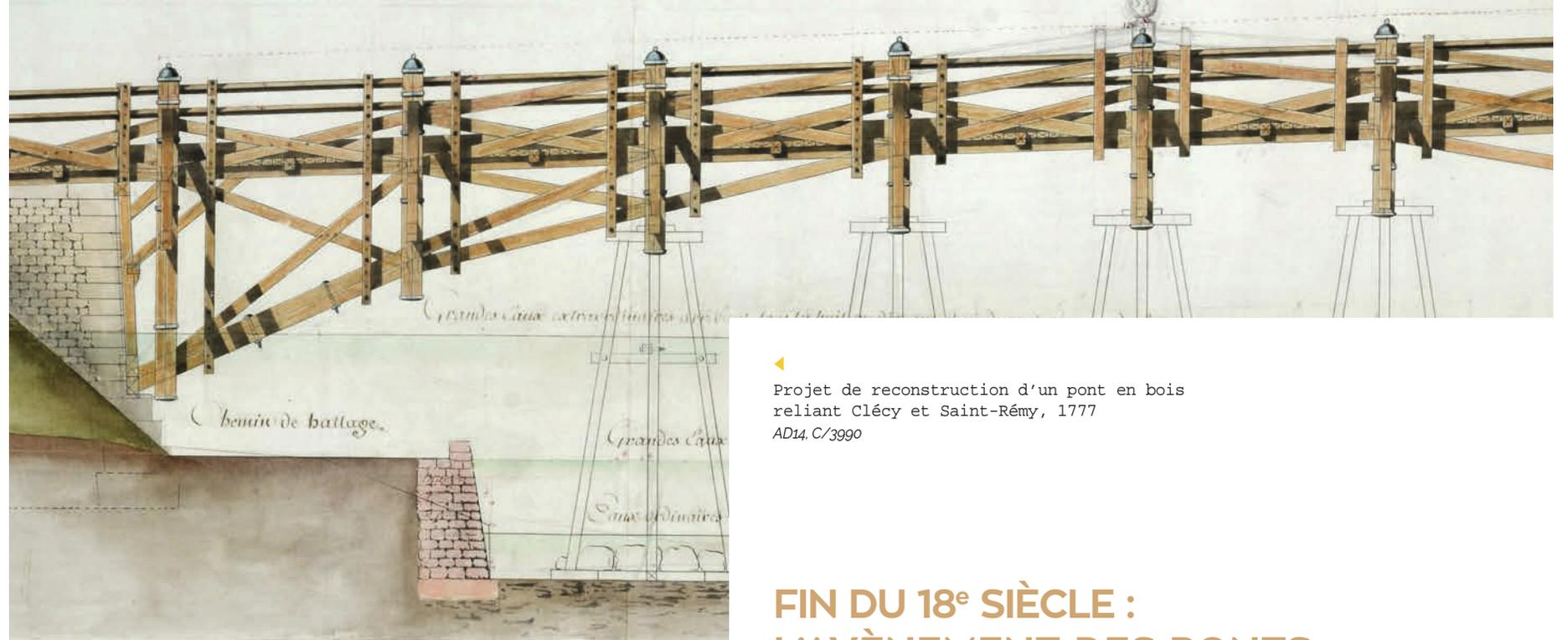
Du fait de la configuration peu linéaire de l'Orne, certaines communes se sont trouvées mieux desservies que d'autres. On comptait ainsi sur la commune de Clécy sept gués (le Ham, la Bataille, la Lande, le Vey, Cantepie, la Chaise, la Landelle) et quatre bacs.

Entre Caen et la mer, on pouvait emprunter le bac de « Sans Souci », aux abords de la Prairie. En aval suivaient ensuite ceux de Clopée (Mondeville), d'Hérouville, de Ranville et de Bénouville.

Objet d'un pont en bois de cent vingt pieds d'ouverture sur la Riviere d'Orne au bas du Village de S. Rémy, sur la grande Route de Caen à Mayenne et en Touraine par barcon

Projet de reconstruction d'un pont en bois

Vue du côté d'amont.



Chemins de battoie.



Grandes Caux
Caux ordinaires

◀
Projet de reconstruction d'un pont en bois
reliant Clécy et Saint-Rémy, 1777
AD14, C/3990

FIN DU 18^e SIÈCLE : L'AVÈNEMENT DES PONTS

Avant la Révolution, le pont de Vaucelles est le seul pont à relier les deux rives de l'Orne entre Caen et la Mer. On le trouve également sous les noms de "pont frileux", "pont Saint-Michel" ou encore "pont de la porte Millet". Initialement construit à la place d'un gué, il est remplacé par un pont plus large dans la première moitié du 19^e siècle.

En 1777, le pont de Saint-Rémy est construit en bois. En 1847, c'est le bac du Coudray sur l'Orne, entre Amayé et Clinchamps, qui est remplacé par un pont.



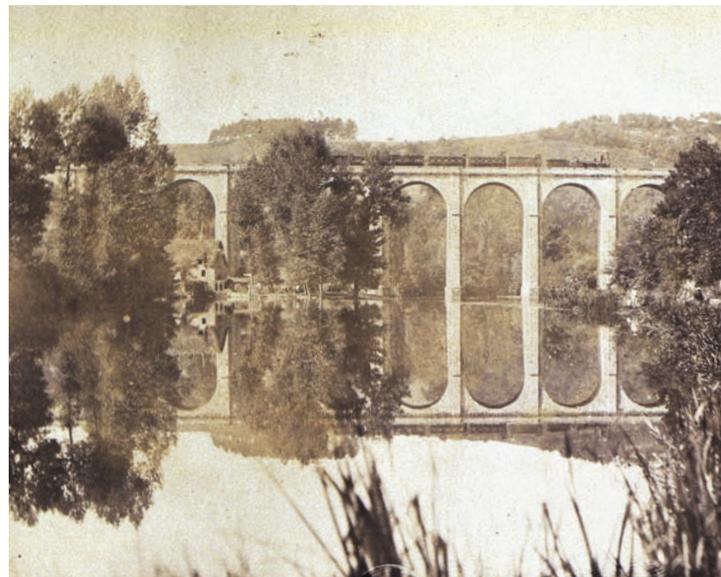
L'extension des lignes de chemin de fer justifie la réalisation d'ouvrages d'art, comme le viaduc de la Lande à la fin du 19^e siècle. Construit en pierre, il compte neuf arches pour une longueur de 108 mètres.

Dès 1845, avec le creusement du canal et les aménagements du tracé de l'Orne, se pose la question du double franchissement. Des ponts en fer sont construits à Ranville (une réalisation des ateliers de Gustave Eiffel), à Colombelles, et un à Bénouville. Ce dernier présente la particularité d'être basculant, et non tournant.

Dans un premier temps, tous ces ouvrages sont mobiles pour permettre le passage des bateaux tant sur le canal que sur l'Orne. La fin du trafic sur l'Orne en 1914 permet d'y établir par la suite des ponts fixes.

Afin de répondre aux enjeux du trafic routier dans l'agglomération caennaise, le pont tournant de Calix sera remplacé par un viaduc du même nom en 1975, après 4 ans de travaux. Il surplombe l'Orne et le canal, avec ses 38 mètres de hauteur et son kilomètre de longueur (1183 mètres exactement).

Le viaduc de la Lande à Clécy, fin 19^e siècle
AD14, 2Fi/594



Pont tournant de Ranville sur l'Orne, 1878,
photographie d'Augustin Hippolyte Collard
des Ponts-et-Chaussées
AD14, 2Fi/858



▼ Plan géométrique de l'embouchure de l'Orne depuis l'épi à Charlot jusqu'à la pointe du Siège, vers 1830
AD14, 3S/1

NAVIGUER SUR L'ORNE

Dès le 16^e siècle, les méandres de l'Orne et son ensablement à Caen gênent la navigation et l'accès de cette ville à la mer. L'activité commerciale périclité. De François 1^{er} (1494-1547) à Napoléon 1^{er} (1769-1821), de nombreux projets sont proposés pour restructurer le fleuve et le port et répondre aux standards de navigation de l'époque. Ils seront systématiquement abandonnés ou repoussés, laissant pour seul témoignage de leur ingéniosité de nombreux plans et documents.

Le temps des études

1679 : projet Vauban

Vauban, conscient de l'intérêt stratégique des lieux, envisage de faire déboucher l'Orne à Colleville-sur-Orne, (actuellement Colleville-Montgomery). Un projet qui vise à se prémunir d'un débarquement éventuel et à favoriser la navigation des bateaux de commerce. Les travaux ne porteront finalement que sur un redressement partiel du fleuve entre les carrières de Ranville et les moulins de Clopée (Mondeville), avant d'être arrêtés en 1683. Ni les problèmes d'ensablement et de faible profondeur, ni l'aspect défensif ne seront solutionnés.

1731-1748 : projet La Londe et Polchet

Tous deux souhaitent établir un port à Ouistreham, ce qui conduira en août 1748 au rattachement de l'amirauté de cette ville à celle de Caen. Établir un port à l'embouchure est de nouveau jugé techniquement possible. Dans cette configuration, une écluse à hauteur de la fosse de Colleville maintiendrait un bassin à flot pour naviguer sur le fleuve. Faute de moyens et de résultats satisfaisants, l'exécution des travaux est une nouvelle fois suspendue.



▲ Plan de l'embouchure de l'Orne, 1712, AD14.C/4123



▲
Projet d'aménagement
d'un port dans la baie
de Colleville, 18^e siècle
AD14, 6C/7

1765 : projet Lefèvre

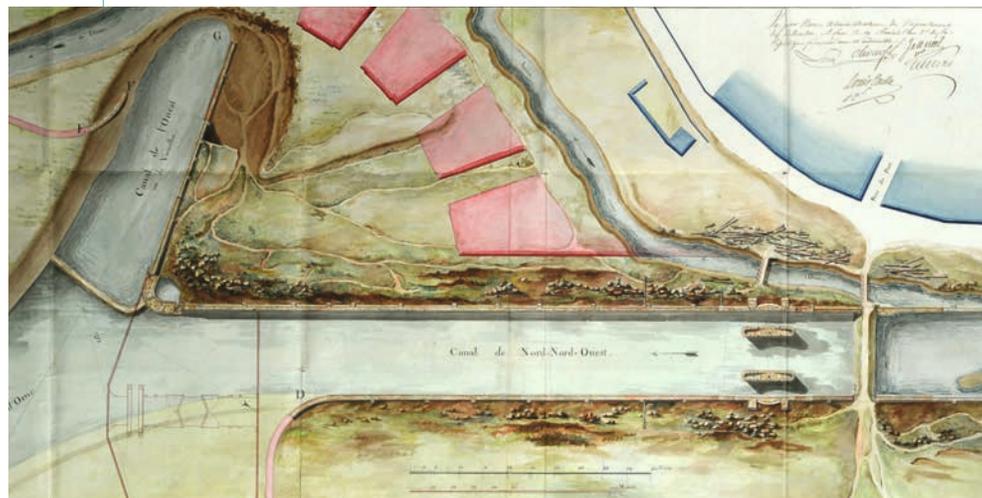
L'ingénieur Lefèvre propose un ambitieux aménagement en trois points : une nouvelle embouchure de l'Orne dans la baie de Colleville, le redressement complet du fleuve, et de nouveaux aménagements portuaires.

Dès 1774, plusieurs travaux sont entrepris : le fleuve est rectifié entre Colombelles et Ranville, un canal est creusé de Clopée jusqu'à Caen.

Avec la terre prélevée par ces travaux seront construits les quais Caffarelli et Montalivet. Peu après le début du chantier du bassin Saint-Pierre, la Révolution vient brutalement mettre un terme à l'ensemble de l'entreprise.

1748 : projet Bourroul et de l'Églisière

L'ingénieur géographe Bourroul est chargé par les Caennais de relever à nouveau les plans du fleuve. Ce travail est soumis au lieutenant général des armées Gourdon de l'Églisière. Ce dernier souhaite « détourner le cours du fleuve droit au nord-ouest avec un canal » qui conserverait « sa profondeur car il se trouverait dans le véritable cours des marées et que par ce moyen l'embouchure conduirait dans la fosse de Colleville ».



▲
Plan des ouvrages d'art sur l'Orne à Caen, 1795
AD14, 6C/7



▲ Plan de l'Orne de Caen à l'embouchure, projet de l'ingénieur Cachin, 1798-1799
AD14, BH/BR/891/2

1811 : projet Pattu 1811

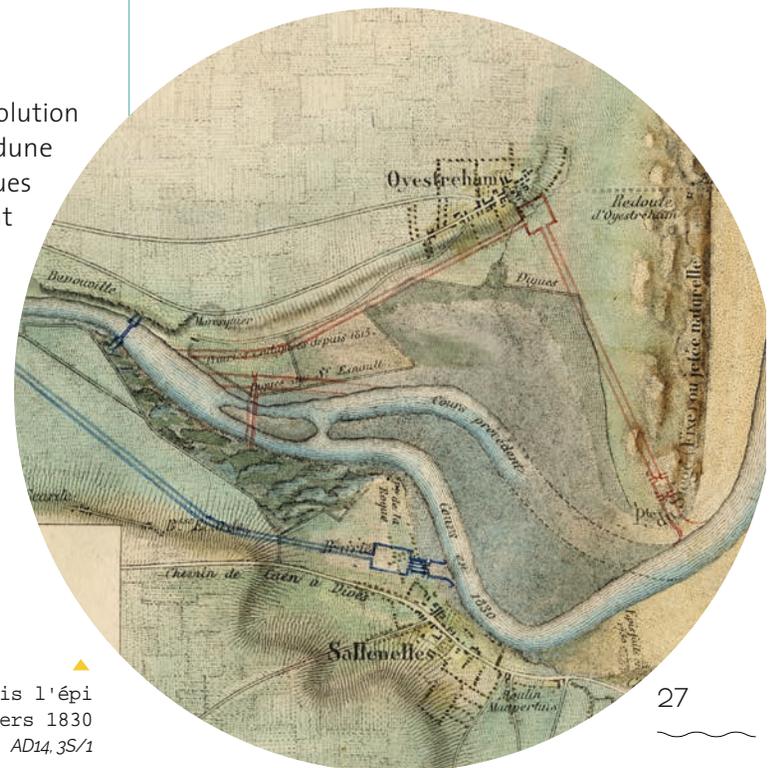
La visite de Napoléon 1^{er} à Caen en 1811 relance le projet, complété, sur une idée de l'ingénieur Pattu, par un barrage à Bénouville. La chute du Premier Empire et l'opposition du Conseil Général des Ponts et Chaussées signent la fin des travaux.

1798 : projet Cachin

Le bilan dressé par Cachin sur la qualité des travaux réalisés est très critique. Pour résoudre enfin les problèmes d'ensablement des bateaux, Cachin opte pour une préconisation radicale : il faut abandonner le cours naturel de l'Orne et le doubler d'un canal. Un projet audacieux qui ne peut s'envisager qu'avec un avant-port, que Cachin envisage en face de la fosse de Colleville, maintenu à flot et prolongé par deux digues qui délimitent un chenal.

1804 : projet Lescaille

L'ingénieur Lescaille propose une solution plus simple : couper à travers la dune de Oustreham et construire des digues de chaque côté qui maintiendront le fleuve. Les vases pourront ainsi s'évacuer avec davantage de facilité.



▲ Plan géométrique de l'embouchure de l'Orne depuis l'épi à Charlot jusqu'à la pointe du Siège, vers 1830
AD14, 3S/1

Le creusement du canal de Caen à la mer

9 juillet 1837

Une loi ordonne enfin le creusement d'un canal jusqu'à la mer pour faire de Caen un véritable port maritime. Confié à l'ingénieur Tostain, ce projet s'organise autour de quatre axes : la réhabilitation du port de Caen, la modification du cours de l'Orne (qui reste utilisé pour la navigation à vapeur jusqu'en 1910), la construction du canal et l'aménagement de l'avant-port à Ouistreham. 23 années sont nécessaires pour venir à bout de ces travaux d'une envergure colossale.

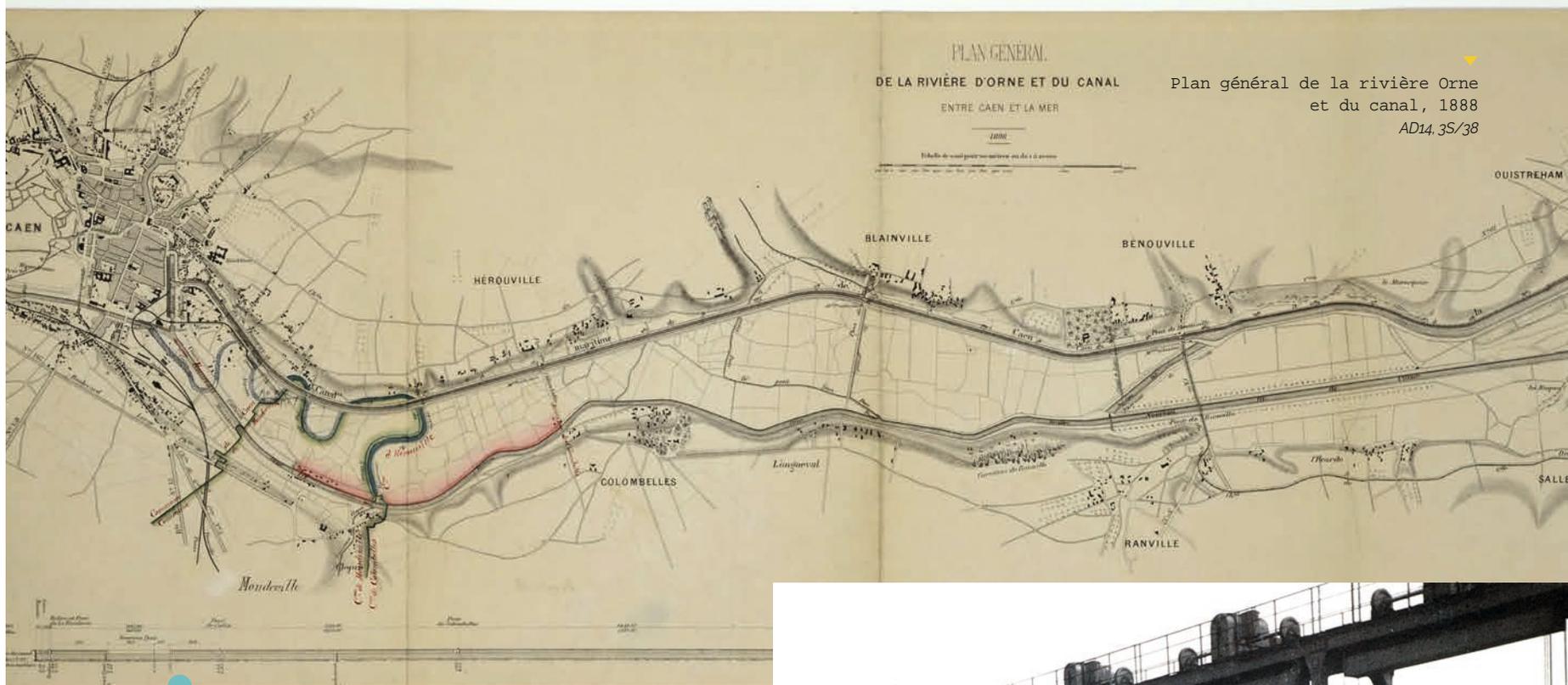
1^{er} juillet 1857

Le canal est ouvert. Cependant seuls les navires de 3,60 mètres de tirant d'eau peuvent y naviguer. Le 23 août suivant, de somptueuses cérémonies d'inauguration sont organisées. En ce dimanche de fête, le préfet, le maire de Caen, les autorités civiles et militaires embarquent sur les bateaux à vapeur Orne et Éclair jusqu'à Ouistreham où de nouvelles manifestations ont lieu.

▼ Plan de construction du nouveau lit de l'Orne, vers Bénouville et Ranville, 1840
AD14, S/1476/3



▲ Affiche du programme des festivités pour les fêtes d'inauguration du canal de Caen à la mer, 1857 AD14, 3s/49



De 1860 au début du 20^e siècle

Le 21 mars 1860, les travaux sont achevés dans leur intégralité. L'approfondissement est porté à 4,50 mètres. Par la suite, le canal se verra compléter de différents aménagements au gré de l'évolution des besoins, toujours avec l'objectif d'en améliorer la navigabilité. Une nouvelle écluse sera ainsi mise en place à Ouistreham en 1903.

En 1910, le canal atteint désormais 6,10 mètres, ce qui permet l'acheminement de tonnages importants. Une profondeur possible grâce au barrage construit à Caen, au niveau du cours Montalivet. Cet aménagement permet de déverser une partie de l'eau de l'Orne dans le canal.



▲
Barrage Montalivet vers 1952
AD14, 112Fi/14

Le Canal et le port de Caen aux 20^e et 21^e siècles

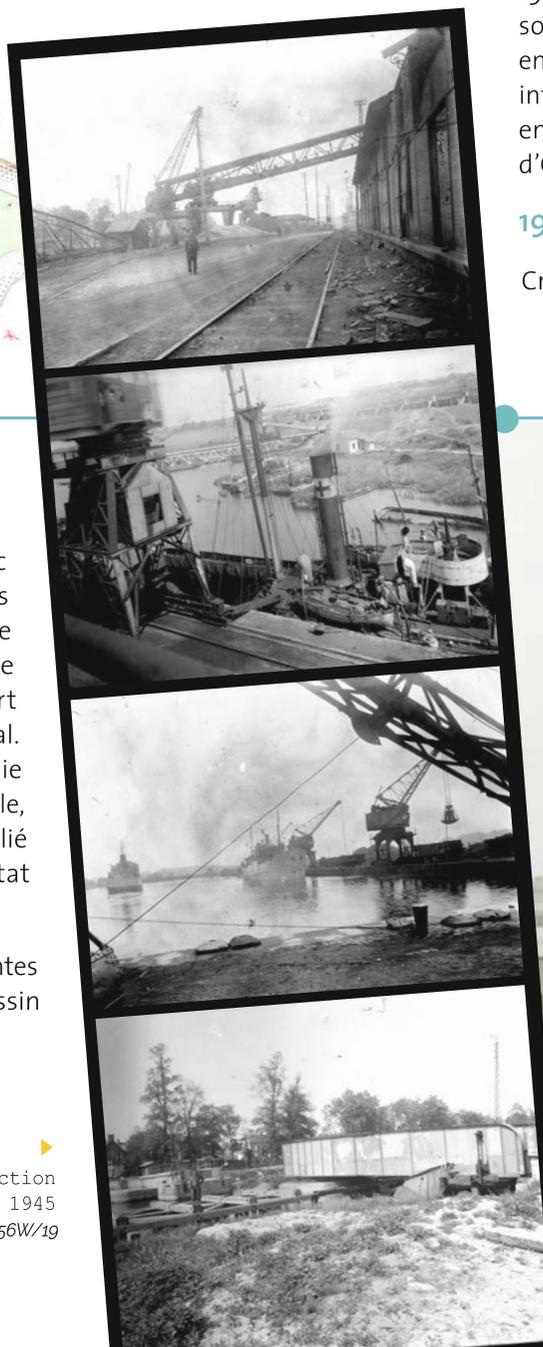


▲ Plan des bassins de la ville de Caen, 1904
AD14, S/13468

1922

Le long du canal, le port s'agrandit avec la construction de 840 mètres de quais sur la rive droite. Un nouveau bassin se dessine ainsi, facilement identifiable avec ses hautes grues. Le trafic du port se déplace donc hors de la ville, en aval. La Société Métallurgique de Normandie réalise, à titre privé, le bassin d'Hérouville, d'une superficie de huit hectares et relié au canal. Il sera pris en charge par l'État en 1936.

Durant l'entre-deux-guerres, les différentes parties du port se spécialisent : bassin charbonnier, minéralier, bois du Nord.



1944

Après les bombardements de juin et juillet 1944, de nombreux équipements portuaires sont détruits. Les projets de Reconstruction entraînent une complète modernisation des infrastructures. De nombreux travaux sont entrepris dès 1949 : quai aux aciers, écluse d'Ouistreham, pont d'Hérouville.

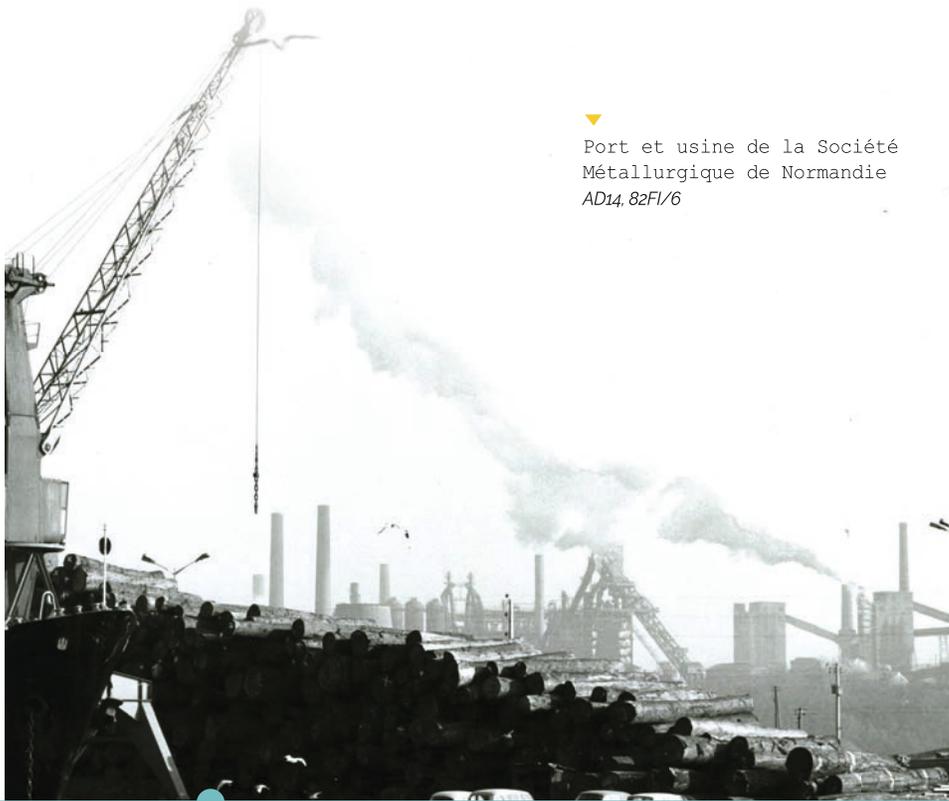
1959

Creusement du bassin de Calix.



▲ Canal de Caen à la mer, 1970, photographie de Michel Desaunay
AD14, 82Fi/6

▼
Port et usine de la Société
Métallurgique de Normandie
AD14, 82FI/6



Début du 21^e siècle

Le quai de Blainville, équipé de six grues, est destiné aux céréales. À hauteur de Ranville, on trouve des entreprises d'affrètement. Quant au quai de Calix, il accueille la manutention des marchandises sous températures dirigées (froid positif ou négatif).

Le bassin Saint-Pierre est désormais réservé à la plaisance. La presqu'île portuaire et les rives de l'Orne à Caen font l'objet d'un intense réaménagement dédié au logement et aux équipements publics (bibliothèque Alexis de Tocqueville, le Dôme, Tribunal de Grande Instance).

▼
Photographie aérienne de Caen, vue du port, du barrage
de Montalivet et des Combustibles de Normandie, 1991
AD14, 113FI/1



1972-1973

Les écluses d'Ouistreham sont modernisées.

Le quai de Calix se voit équipé d'un système spécifique pour les déchargements et chargements en continu des navires.

1986 et 1992

Les deux passerelles transmanche fixent dans l'estuaire de l'Orne la plus grande partie des activités portuaires. Depuis 1995, le port de Caen, malgré son nom, ne s'y trouve plus : les zones portuaires sont établies le long du canal et le terminal ferry est à Ouistreham.

1993

Fermeture de la SMN, qui précède le démantèlement des équipements situés sur le bassin d'Hérouville.

VIVRE DE L'ORNE

Fluve nourricier depuis toujours pour les populations riveraines, l'Orne est propice au développement d'activités variées, qui profitent aux territoires qu'il traverse.

Au gré des techniques développées par l'Homme pour exploiter son potentiel, il a fourni de nombreuses ressources alimentaires pour les habitants et les commerces. Son débit a également offert l'énergie hydraulique permettant l'installation de manufactures. Enfin, le transport fluvial a engendré un développement économique majeur.

▼ Chantiers navals français (à Caen),
vues du chantier, 1920
AD14, 2F1/62



Carte postale de l'usine
Saint-Christophe à Pont d'Ouilly,
début 20^e siècle
AD14.18Fi/64



Le long du fleuve

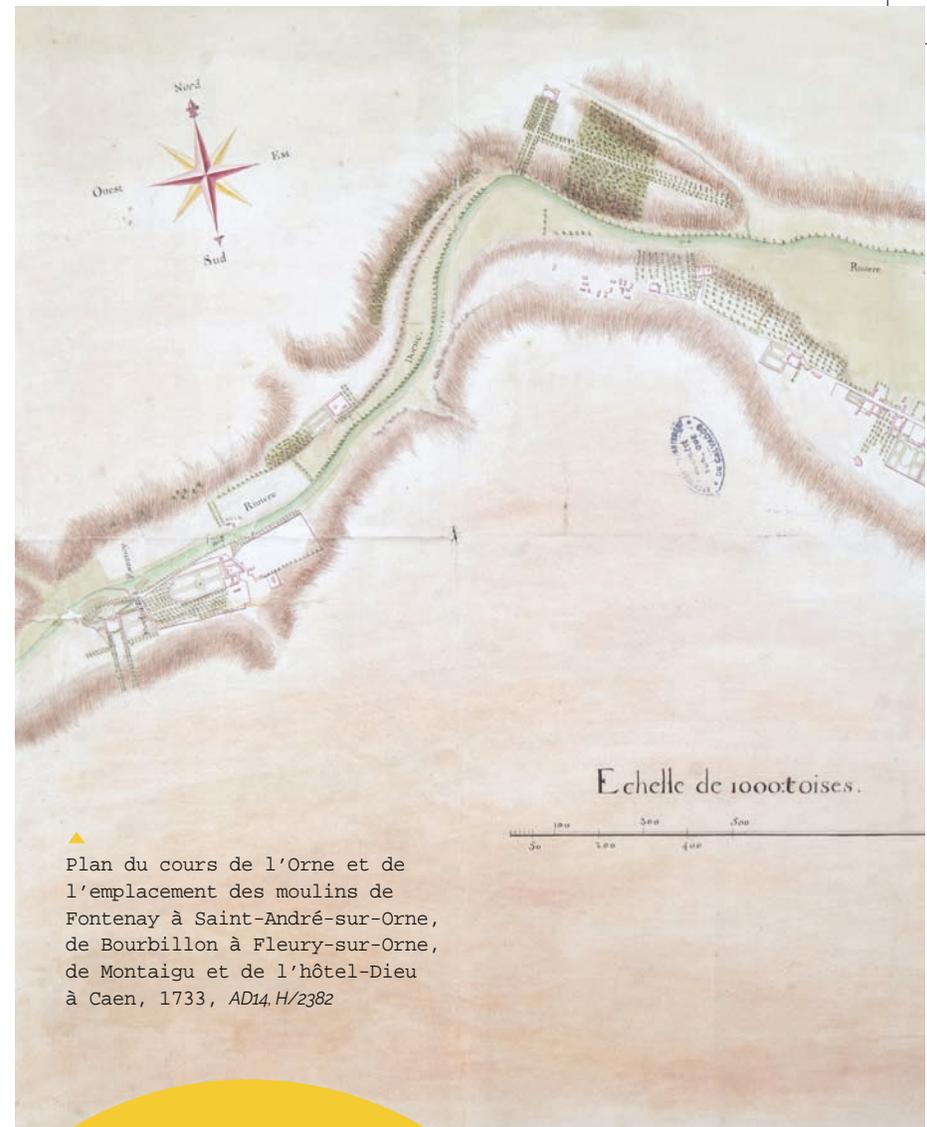
Au fil des siècles, de nombreuses pêcheries se sont établies le long de l'Orne, alors riche en poissons migrateurs tels que truites, saumons et aloses. Avec l'agriculture, les activités liées à la rivière font vivre une large partie de la région.

Par la suite, l'aspect du fleuve s'est trouvé peu à peu transformé par la réalisation de barrages, déversoirs, dérivations (aussi nommées biefs) et conduites d'eau, nécessaires au fonctionnement des moulins. Ces aménagements, gênant la progression des poissons, ont appauvri les populations migratrices du fleuve et très progressivement réduit à néant l'activité des pêcheries.

Ces moulins, certains construits dès le 11^e siècle, tournent dans le cadre d'activités variées. Dans le canton de Thury-Harcourt, le moulin à blé du Pouquet à Saint-Martin-de-Sallen, pouvait moudre les grains pour l'huile et la farine. Sur cette même commune, un autre servait au broyage du tan (écorce de chêne) indispensable à l'assouplissement des peaux dans les nombreuses tanneries du territoire.

Des moulins armés de piles à maillets, comme au Bô, broyaient le chiffon pour la confection du papier.

Au fil du temps, des usines textiles ont souvent remplacé les moulins, parfois au même endroit : filature de coton à Saint-Rémy (1830-1970), filatures de la Fouillerie à Mesnil-Villement (1896-1992) et de Saint-Christophe à Pont d'Ouilly (1852-1960), ou encore de la Bataille à Clécy (1848-1950). La création de ces usines va transformer le mode de vie rural qui consistait en la pratique du filage et du tissage à domicile, le plus souvent par les femmes •



▲ Plan du cours de l'Orne et de l'emplacement des moulins de Fontenay à Saint-André-sur-Orne, de Bourbillon à Fleury-sur-Orne, de Montaigu et de l'hôtel-Dieu à Caen, 1733, AD14, H/2382

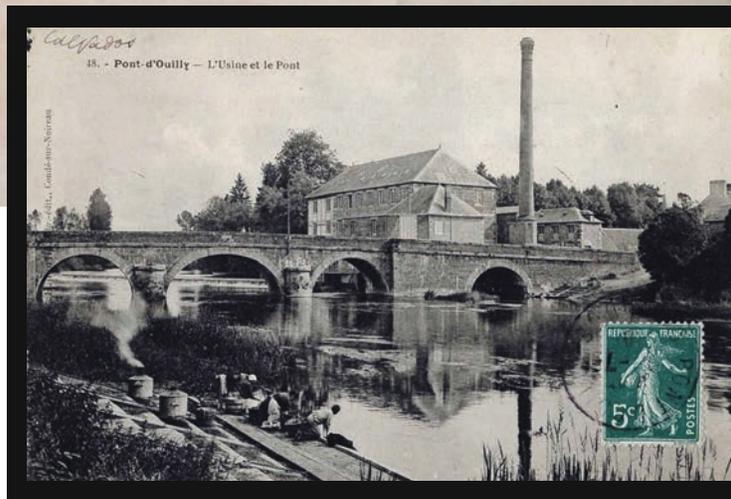


Caen, la ville aux huit moulins

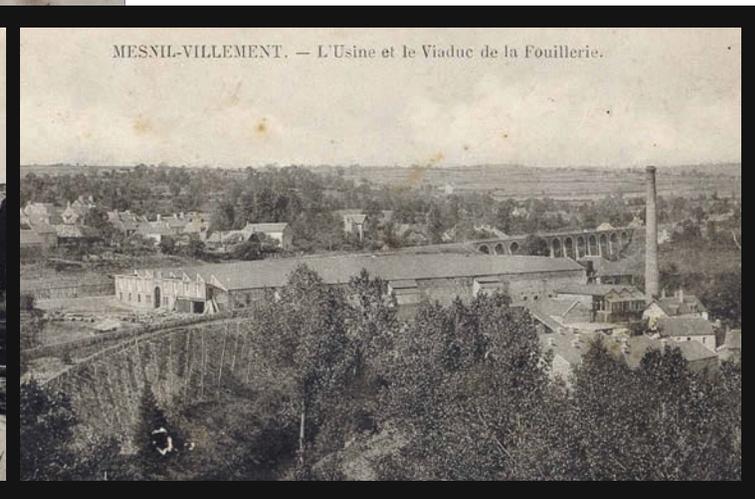
Au 15^e siècle, Caen comptait huit moulins à eau : moulins de Saint-Ouen, de Saint-Pierre pour le grand Odon, de l'abbaye Saint-Étienne, de Gémare, de Darnétal pour le petit Odon, de Montaigu, de l'Hôtel-Dieu et de Calibourg pour l'Orne.



▲
 Moulin de Montaigu, quartier Vaucelles à Caen,
 1854-1855, photographie de Ferdinand Tillard
 AD14, 3Fi/6/4



▲
 L'usine Saint-Christophe à Pont-d'Ouilly, début 20^e siècle
 AD14, 18Fi/64



▲
 L'usine textile et le viaduc de la Fouillerie,
 Le Mesnil-Villement, début 20^e siècle
 AD14, 18Fi/59



▲ Chantiers navals français de Blainville-sur-Orne, lancement du navire « député Reille-Soult », 19 juin 1920 AD14, 112Fi/14



▲ Port de Caen, quai Vendevre, vers 1890-1915 AD14, 112Fi/14



▲ Port de Caen, bassin Saint-Pierre, vers 1890-1915 AD14, 110Fi/1

Le port de Caen

Avant le percement du canal, le port de Caen est déjà une plaque tournante du commerce. Après l'avènement de la pierre vient celui du coton, à l'import vers les usines textiles de Falaise et de Condé-sur-Noireau et à l'export vers l'Angleterre. Autour du port se trouvent les entrepôts et métiers liés à la mer et au commerce (cordiers, charpentiers...).

Dès 1857, le canal de Caen à la mer, qui permet désormais de s'affranchir du rythme des marées, contribue au développement économique de la région en permettant l'accès des navires de gros tonnage.

L'année suivante, Louis Savare achète, quai de La Londe, une entreprise de matériaux de construction qu'il spécialise dans l'importation de bois du Nord.

Rapidement, des entreprises charbonnières s'installent sur le bassin Saint-Pierre puis sur le Nouveau Bassin (société Patin Allain Guillaume, société René Lamy et société des Charbonnières du Calvados).

Bassin charbonnier, minéralier, bois du Nord... le port se spécialise au gré des entreprises qui s'y installent. Certaines ont laissé leur empreinte dans le paysage contemporain, comme la minoterie Lemanissier, créée en 1881 par Charles Anger. Elle reste la seule activité industrielle encore en exercice au début du 21^e siècle.

En 1903, Gaston Lamy crée la Société Navale Caennaise spécialisée dans l'importation de charbon, bois, céréales et l'exportation de minerais.

▼
Mines de Saint-André.
AD14. 924W/183



À partir de 1870, la découverte de gisements de fer et l'accès facile à la mer font du département un lieu important d'extraction et d'exploitation du minerai, généralement en lien avec l'Allemagne.

Le port de Caen sert aux exportations du minerai de fer extrait des mines de May-sur-Orne, Saint-Rémy et Saint-André.

L'usine des Hauts Fourneaux et Aciéries de Caen créée par l'allemand Thyssen exploite ces ressources minières, qu'il exportait auparavant dans son pays. L'entreprise devenue par la suite Société Métallurgique de Normandie (SMN) dessine l'activité du port et de la région. Elle aménage à titre privé le bassin d'Hérouville, doté d'une ligne privée de chemin de fer et d'une gare. Ces infrastructures sont destinées à l'acheminement du minerai de fer, utilisé pour la fabrication de l'acier. Le site sera démantelé à partir de 1993.

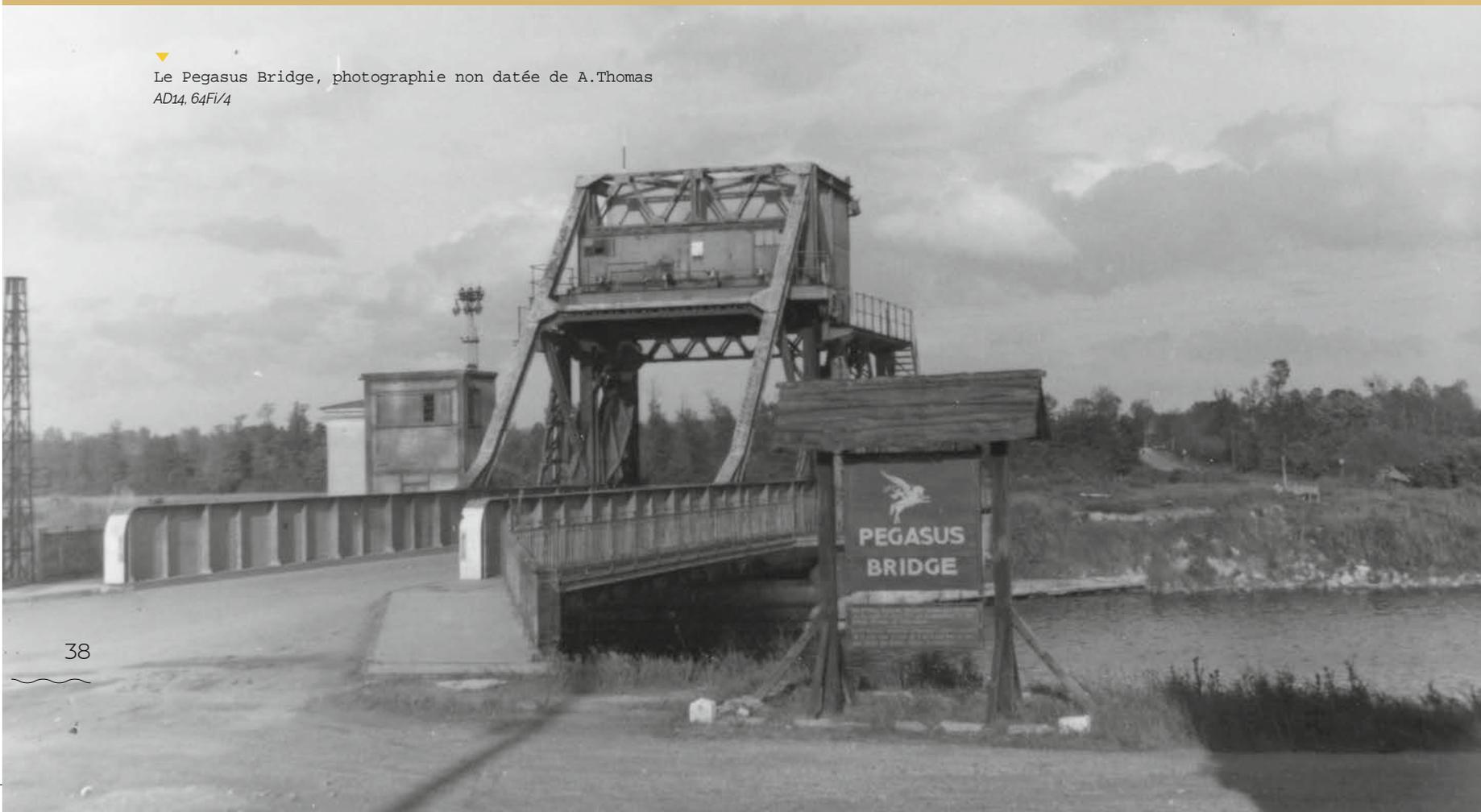
Aujourd'hui, une grande partie de cette activité industrielle et commerciale a disparu. L'avant-port à Ouistreham reste cependant un point de départ important vers l'Angleterre ●

▼ Société Métallurgique de Normandie, août 1988
AD14. 57J/2903



LA VALLÉE DE L'ORNE, UN SITE STRATÉGIQUE DE LA BATAILLE DE NORMANDIE

▼
Le Pegasus Bridge, photographie non datée de A.Thomas
AD14, 64Fi/4

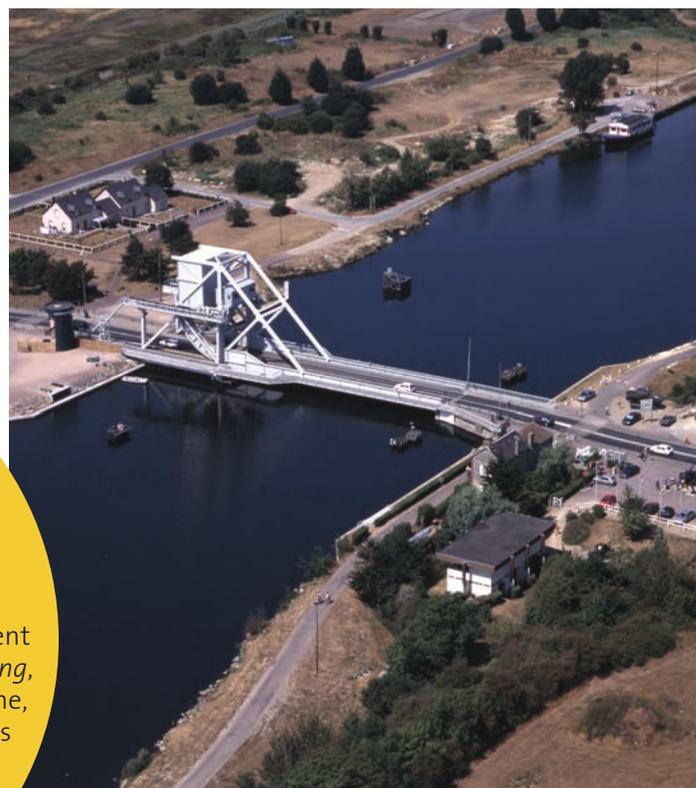


Dans la nuit du 6 juin 1944, la 6^e division aéroportée britannique, arrivée par planeurs, prend d'assaut les ponts de Bénouville et de Ranville. Ces opérations ont pour objectif de sécuriser l'acheminement des troupes et du matériel vers Caen ainsi que la traversée de l'Orne et du canal.

Afin de se voir couronnée de succès, la prise des ponts requiert une précision, une coordination et une discrétion absolues. Ces impératifs ont conditionné le choix des planeurs Horsa qui doivent atterrir à quelques mètres de leurs cibles respectives. Le pont de Ranville se verra rebaptisé après-guerre « Horsa Bridge ». Le Pégase qui orne l'insigne de la 6^e division, à l'instar de toutes les troupes servant dans des unités aéroportées britanniques, donnera quant à lui son nom au pont de Bénouville : « Pegasus Bridge ».

Peu après minuit, en cette nuit du 6 juin 1944, les troupes britanniques prendront ainsi en quelques minutes les deux

ponts de manière quasi simultanée, bénéficiant d'un effet de surprise savamment orchestré et de semaines d'entraînement. S'ensuivent de longues et difficiles heures de combat durant lesquelles les Alliés subiront de lourdes pertes, mais mèneront à bien leur mission.



Pegasus Bridge

Le pont de Bénouville est devenu mondialement célèbre en 1961, grâce au film *Le Jour le plus long*, de Darryl F. Zanuck. Le pont basculant d'origine, toujours marqué de l'impact des balles tirées lors de l'assaut, a été remplacé en 1993 par un modèle plus grand. Il peut se visiter au musée Mémorial Pegasus.

▼
Le Pegasus Bridge, août 1996,
photographie aérienne de Marcel Chevret
AD14.113F/1



▲
Port de Caen-Ouistreham, Direction Départementale de l'Équipement, vers 1945
AD14.2756W/10

Les bombardements de juin et juillet 1944 provoquent des dégâts importants sur le canal et les installations portuaires.

Hormis ceux de Bénouville et de Ranville, de nombreux ponts sont détruits ou rendus impraticables, du fait des bombes, mais également des sabotages allemands. Au total, six ponts seront ainsi détruits à Caen, sans compter les ponts d'Ouistreham, Blainville et Hérouville. Pour permettre la progression des troupes et le transport du matériel, les soldats alliés ont construit des ponts « Bailey », des structures préfabriquées et portatives, ne nécessitant que quelques heures de montage. Au total, 17 de ces ponts seront construits sur le canal et l'Orne et assureront la traversée des cours d'eau bien après la fin de la guerre.

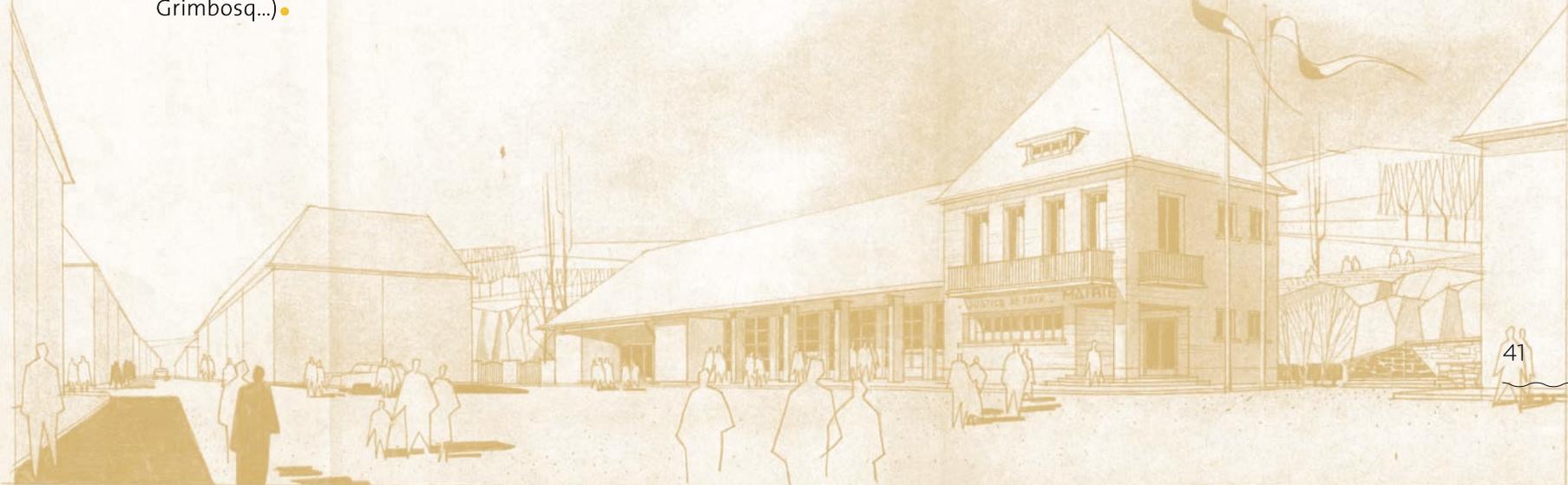
Les destructions touchent également le barrage situé cours Montalivet, qui permet de maintenir le canal en eau douce par les apports de la rivière. À Caen, les quais sont endommagés autour des différents bassins. Des épaves encombrent le canal, les réseaux ferrés sont en partie hors d'usage, et les engins portuaires sont gravement endommagés.

Les bombardements touchent également toutes les voies de communication sur un large territoire entre Pont-l'Évêque et Coutances et dans la vallée de l'Orne. On peut observer des bâtiments de la Reconstruction un peu partout le long du fleuve, notamment dans les communes de la vallée situées près d'un pont (Thury-Harcourt, Bretteville-sur-Laize, gare de Grimbosq...).



▲ Reconstruction de Thury-Harcourt, 1953
AD14.12Fi/38

▼ Projet de reconstruction du centre administratif de Bretteville-sur-Laize, 1956
AD14.927W/69



AU FIL DE L'ORNE TOURISTIQUE

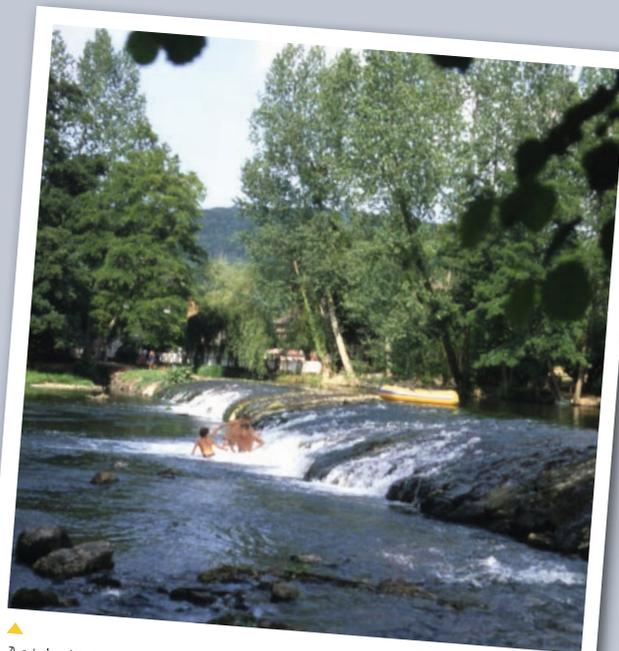
Si l'Orne a depuis toujours été exploité à des fins commerciales et économiques, le fleuve offre également une richesse patrimoniale et paysagère incontestable.



▲
Inauguration du chemin de halage de Caen-Ouistreham,
le 27 mai 1989
AD14, 144J/247



▲
Affiche touristique des chemins de fer de l'État, début du 20^e siècle
AD14, 25Fi/282/1



▲
Activités aquatiques et base de loisirs à Clécy, deuxième moitié du 20^e siècle, photographies de Robert Desaunay
AD14, 82Fi/3 ▼



Les Châteaux au fil de l'Orne



▼
Enfants dans le parc de la maternité de Bénouville avec sa directrice, la résistante Léa Vion portant un brassard avec une croix de Lorraine, symbole de la Résistance, vers 1945
AD14, 93J/11



1

CHÂTEAU DE BÉNOUVILLE

Le château de Bénouville est construit à la fin du 18^e siècle par le marquis de Livry. Après avoir hébergé, au gré des mariages, les familles de Pressigny, d'Aubigny, de Janzé et Le Lasseur, il est vendu au Conseil Général du Calvados en 1927. Il abritera alors pendant des décennies une maison maternelle (maternité, pouponnière et garderie pour les enfants assistés). En 1980, la maternité est fermée pour accueillir quelques années plus tard la Chambre régionale des comptes.



▲
Château de Bénouville, 20^e siècle
AD14, 93J/12



▲
Maternité de Bénouville, 20^e siècle
AD14, 93J/12

2



CHÂTEAU DE BEAUGARD

Le domaine de Beaugard appartenait au fief de Colbert. Au milieu du 19^e siècle, la propriété est acquise par un armateur du Havre, Jules Le Cesne. Achevé en 1864, le château mêle des influences gothiques et Renaissance. Propriété depuis 1977 de la Ville d'Hérouville-Saint-Clair, il accueille de nombreuses manifestations culturelles et sportives dont le festival Beaugard, événement musical de portée internationale.



Château de Beaugard d'Hérouville-Saint-Clair.
On y voit la famille Le Cesne, ses amis et son personnel,
vers 1865
AD14. 2Fi/333

3

CHÂTEAU DES DUCS D'HARCOURT

En 1578, la baronnie de Thury fut érigée en marquisat en faveur de Pierre de Montmorency. Au début du 17^e siècle, Odet d'Harcourt, marquis de Thury et gouverneur de Falaise, fait construire le château. Ce bâtiment, remarquable par sa qualité, a dominé le paysage jusqu'à la Bataille de Normandie, au cours de laquelle il a été volontairement incendié par les Allemands. Il n'en subsiste aujourd'hui que quelques vestiges.



Château de Thury-Harcourt, vers 1890-1927,
photographie de la famille Savare
AD14. 108Fi/3

Voies cyclables et guinguettes

Emblématiques des loisirs ouvriers, les guinguettes prospèrent à proximité du chemin de fer et du fleuve jusqu'au milieu du 20^e siècle. Le pont du Coudray, le pont de Brie, la Roche à Bunel, Cantepie, Clécy... ces lieux évoquent les dimanches au bord de l'eau et les activités associées : pêche, canotage, natation, musique et danse.

Les chemins de halage, rendus progressivement obsolètes dans les années 1850, sont progressivement réaménagés pour la promenade à pied ou à vélo tout le long du cours d'eau depuis Ouistreham jusqu'à Pont-d'Ouilley.



▲ Baignades dans l'Orne à Clécy, seconde moitié du 20^e siècle
AD14, 18Fi/26



▲ Inauguration du chemin de halage de Caen-Ouistreham, le 27 mai 1989 avec Philippe de Bourgoing (maire de Tracy-sur-Mer, sénateur du Calvados de 1970 à 1998) et François d'Harcourt (député du Calvados) AD14, 144J/247



À bicyclette

Le chemin de halage Caen-Ouistreham rejoint la voie verte de la Suisse Normande, totalisant ainsi plus de 60 kilomètres au cœur de la Vélo Francette, l'itinéraire cyclable national qui relie Ouistreham et La Rochelle.

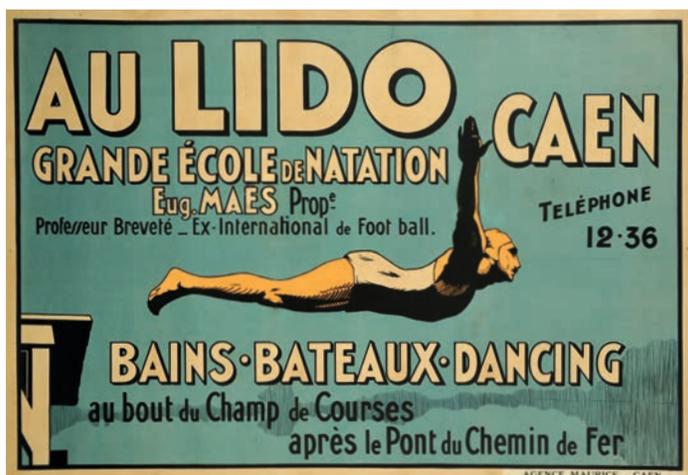
La Suisse Normande

L'ouverture de la voie de chemin de fer entre Caen et Flers, au début des années 1870, permet de faire découvrir les panoramas de la Suisse Normande : paysages verdoyants, crêtes et vallées encaissées au bord de l'Orne.

Les boucles de l'Orne accueillent aujourd'hui de nombreuses installations pour la pratique du canoë, de la barque ou, de façon plus récente, du paddle. La route des crêtes est quant à elle propice aux activités en altitude : parapente, deltaplane, ou encore escalade.



Base de loisirs à Clécy et activités aquatiques, deuxième moitié du 20^e siècle, photographies de Robert Desaunay
AD14, 82F1/3



Affiche pour l'école de natation et le dancing « Au Lido » dirigés par Eugène Maës, années 1920 AD14, 25F1/282/1

Caen

Jadis envahie par les flots, Caen perd son surnom de « Venise normande » en 1860, lorsque les cours d'eau sont recouverts. C'est alors au sud de la ville que les bords de l'Orne sont investis par les amateurs de pittoresque.

La première moitié du 20^e siècle voit s'installer un bassin de natation près du pont de la Cavée. Outre l'apprentissage de la natation, le lieu était aussi une guinguette, « chez Maës », où l'on venait danser et canoter.

Aujourd'hui, Caen renoue avec son passé aquatique grâce aux bases nautiques proposant kayak, aviron et pédalo.

LA VALLÉE DE L'ORNE : UN ESPACE NATUREL À RETROUVER ET À PROTÉGER

De la Suisse Normande à la mer, l'Orne constitue une trame verte et bleue, protégée par le Code de l'Environnement. Le fleuve offre une présence continue de végétation et d'eau qui en fait un réservoir de biodiversité.

Repenser le rapport de l'Homme au fleuve

La vallée de l'Orne compte plusieurs Espaces Naturels Sensibles, gérés depuis 1977 par le Département du Calvados : l'estuaire de l'Orne à la jonction des Côtes Fleurie et de Nacre, le marais de l'Orne et la Noë de la Prairie à Caen en passant par Louvigny et Fleury-sur-Orne. La Suisse Normande n'est pas en reste avec le Rocher de la Houle et le Rocher des parcs.

La restauration et la préservation du caractère naturel du fleuve, après des siècles d'artificialisation, sont aujourd'hui au cœur des préoccupations. À la fermeture des sites industriels, les barrages et seuils sont progressivement supprimés pour faciliter le débit de l'eau et le déplacement des poissons.

Du côté de l'agglomération caennaise, la migration des activités portuaires vers l'aval a été l'occasion de redéfinir la place de l'eau dans la ville et d'ouvrir de nouvelles voies en matière d'aménagement. Aide à l'autoréparation des écosystèmes, aménagement paysager, renaturation... les initiatives sont nombreuses pour changer le rapport de l'Homme au fleuve, tout en tenant compte de l'histoire d'un cours d'eau intimement lié à l'activité humaine depuis toujours ■

L'Orne en Suisse Normande,
seconde moitié du 20^e siècle,
photographie de Robert Desaunay
AD14. 82Fi/3





▼
Vue aérienne, estuaire de l'Orne, août 1996,
photographie de Marcel Chevret
AD14.113Fi/1



L'estuaire de l'Orne est l'un des plus vastes espaces naturels protégés du Calvados. Il s'étend sur près de 1 000 hectares, où abondent richesses ornithologiques (plus de 400 espèces d'oiseaux y ont été dénombrées) et paysagères.

Cet espace offre une coupure naturelle à grande valeur écologique au cœur d'un littoral fortement urbanisé. La Maison de la nature et de l'estuaire, située à Sallenelles, explique les enjeux de protection de ce site et en donne les clés de compréhension.

L'estuaire de l'Orne forme également un territoire propice à une discussion sur les enjeux d'aménagement pour le rendre plus résilient face au changement climatique. L'enjeu est de redonner de la mobilité au trait de côte pour mieux répondre aux aléas littoraux : inondations et risques de submersion marine liés à l'élévation du niveau de la mer.

ÉTAT DES SOURCES AUX ARCHIVES DU CALVADOS

Travaux publics, Ponts-et-Chaussées et Équipement

De nombreux documents sur l'aménagement du fleuve se trouvent dans les archives des services chargés des travaux publics, depuis les Ponts-et-Chaussées jusqu'à la Direction de l'Équipement, en série C (avant 1790), série S (1790-1940), puis en série continue W.

Ces fonds sont réputés pour leurs spectaculaires plans aquarellés. Toutefois, ils sont souvent encore dotés d'inventaires sommaires, notamment en série S, et sont susceptibles de recevoir de nouvelles cotations dans les années à venir. Des précisions et des informations régulièrement actualisées sont à retrouver sur le site internet des Archives du Calvados.

L'importance des documents conservés sur l'aménagement du port de Caen et du canal de Caen à la mer, comme la beauté de certains plans, est révélatrice de l'ampleur de ces projets depuis la fin du 18^e siècle.

On citera notamment :

C/4150/2. Plan de la seigneurie de Bréville et Sallenelles (1779)

C/4123-C/4125. Embouchure et baie de l'Orne, avec un projet de port à Ouistreham (18^e siècle)

C/4184/1-C/4184/3. Projets de modification du cours de l'Orne en aval de Caen (1754)

6C/5. Canaux de redressement de l'Orne (1786)

6C/7. Ouvrages projetés pour le port de Caen (1790)

3S/1. Rectification du cours et de l'embouchure de l'Orne (vers 1830)

3S/40. Plan de l'ancien et du nouveau lit de l'Orne (1840)

4S/8/1. Port de Caen, canal de Caen à la mer et avant-port de Ouistreham (1846-1861)

S/13468. Bassin de Caen (1825-1928)

S/13416. Achèvement et amélioration du canal entre le bassin de Caen et l'écluse de Ouistreham (1856-1858)

2756W/1-10. Direction Départementale de l'Équipement, dossier de suivi de l'Orne, dont 10 plaques de verre représentant le port de Caen-Ouistreham après 1945 (2756W/10).

Des dossiers concernent également le reste de l'aménagement du fleuve, et les nombreux bacs et ponts :

C/3990. Pont en bois sur la rivière d'Orne à Saint-Rémy-sur-Orne (1777)

C/7324. Route entre Harcourt et Saint-Rémy et Clécy avec le cours de l'Orne (18^e siècle)

S/1237. Plan du Hom indiquant les moulins, la chaussée, la pêcherie (1807)

S/1366. Pont de Vaucelles (1822-1827)

S/1239-S/1240 ; S/1250. Bacs sur l'Orne (1821-1862)

3S/13-3S/14. Bac de Bénouville (1818) ; bac du Coudray (1847)

3S/4. Bateau-lavoir à Fleury-sur-Orne (1882)

3S/50. Adjudication du Bac de Clopée (1891)

Archives publiques hors archives des Travaux publics

924W/183. Reconstruction et Dommages de guerre, Mines de Saint-André-sur-Orne, avec des plans et albums photographiques des différents sites miniers (Jurques, Saint-André-sur-Orne...)

927W/69. Reconstruction et Dommages de guerre, Centre administratif et caserne des pompiers de Bretteville-sur-Laize.

14T/32/28. Bilan des travaux du Syndicat mixte de lutte contre les inondations de la vallée de l'Orne et son bassin versant (2014)

2249W. Fonds de la maternité de Bénouville, comportant des dossiers qui concernent à la fois l'organisation administrative de l'établissement et le suivi médico-social des mères et des enfants, 1928-1995, (2249W/1-2249W/705)

Archives privées et iconographiques

57J. Fonds de la Société Métallurgique de Normandie, dont le fonds photographique (57J/2903-57J/2969)

93J. Fonds Georges Fontenier, avec plusieurs notices historiques et photographies sur la Maternité de Bénouville (93J/1-93J/48)

2FI/62. Chantier naval français à Caen : album photographique, 1920

82FI/1-82FI/22. Fonds Michel et Robert Desaunay, photographies de Caen, du canal de Caen à la mer et de la Suisse Normande (seconde moitié du 20^e siècle)

113Fi/1. Fonds Marcel Chevret, photographies aériennes du Calvados, 1981-2001

QUELQUES REPÈRES BIBLIOGRAPHIQUES

Généralités

MERIEL (Olivier) et MORVILLIERS (Bertrand), *Histoire d'Orne, vies d'un fleuve*, Cahiers du temps, 2013, 55 p., BH/BR/22666

Au fil de l'Orne, une vallée dans laquelle vous vivez, à connaître, à redécouvrir, à apprécier..., L'Aulne vert, 1986, 66p., BH/BR/21946

L'Eau dans tous ses états, les rivières du Calvados de 1324 à nos jours, Cahiers des Archives du Calvados, Conseil Général du Calvados, 1992, 63 p., 14T/13/135

Caen et le canal de Caen à la mer

De Caen à la mer : Histoire d'un canal, Conseil général du Calvados, 1995, 39 p., BH/BR/21140

Caen, la mémoire perdue de l'eau, CPIE Vallée de l'Orne, Agence de l'Eau Seine Normandie, 2015, 47 p., BH/BR/23585

Estuaire de l'Orne, un site double-face, Conservatoire du Littoral, Ecole Nationale Supérieure de Paysage de Versailles, 2020, 303 p.

BIQUET (François), *Le canal et le port, Histoire maritime de Caen et Ouistreham aux 19^{ème} et 20^{ème} siècles*, L'Harmattan, 2019, 458 p., BH/8/19028

BURES (G), *Les inondations de Caen, 31 décembre 1925 - 1^{er} janvier 1926*, Photos et Édition Delassalle et Coron, 1929, non paginé, BH/BR/10807

CADOR (Jean-Michel), DELAHAYE (Daniel), "Caen : L'Orne", dans *Villes et rivières de France*, FASSETA (Gilles Arnaud) et al., CNRS édition, 2019, 296 p.

DAVID (Patrick), DAVID (Serge), LE BARON (Chantal), MARCHALND (Yves), *Un port dans la plaine de Caen à Ouistreham*, Les Édition du Bout du Monde, 2011, 162 p., BH/4/4817

Le long de l'Orne touristique et pittoresque

Bénouville, un chef d'œuvre de Claude-Nicolas Ledoux, Conseil Général du Calvados, 1986, 22 p., BH/BR/13231

DESLONDES (Julie), LE GRAND (Vincent), FALAISE (Raymond), *Maison maternelle départementale : Château de Bénouville, 1928-1985*, Cahiers du temps, 2013, 159 p., BH/4/5095

HAROUDOUIN (Chr), « Clécy et la rivière d'Orne sous l'Ancien Régime : les chemins, les gués, les bacs, les moulins, les pêcheries », *Bulletins de la Société des Antiquaires de Normandie*, tome LI, années 1948 à 1951, p. 198-216

JENVRIN (Pascale) et MORVILLIERS (Bertrand), *Parcourir et comprendre la Suisse normande*, Caen, Condé-sur-Noireau, CPIE Vallée de l'Orne et Éditions Charles Corlet, 2003, 55 p., BH/BR/20692

LEMENUÉL (Jean-Claude) et SAUSSEY (Dominique), *Sur un air de... Guinguettes et dancings, Caen et alentours 1920-1960*, Cahiers du temps, 2002, 79 p., BH/8/11479

DE BRYE (Hubert), *En flânant dans la Vallée de l'Orne et de ses affluents, la Suisse Normande*, vers 1950, 79 p., BH/4/93/2

DEDOUIT (Jean-Jacques), MILLET (Serge), *Thury-Harcourt et ses environs, 1939-1945*, Condé-sur-Noireau, Éditions Charles Corlet, 2011, 703 p. BH/4/5153