



La baie de Seine, carte gravée 1620. A.D.C.

DE CAEN A LA MER

Histoire d'un canal

Caen est une ville portuaire située à 14 kilomètres à l'intérieur des terres, sur la rivière d'Orne, et reliée à la mer par un canal maritime.

Cette définition n'est en fait valable qu'à partir du 23 août 1857. Pendant des siècles, les commerçants, les industriels, réclamèrent l'établissement d'une liaison aisée par la voie d'eau. Les projets se sont multipliés de François I^{er} à Napoléon I^{er}, pour trouver les solutions les plus efficaces aux problèmes posés par les conditions naturelles du site de la vallée de l'Orne entre Caen et la mer.

L'évolution du port de Caen se poursuit encore. L'exposition proposée par le Conseil Général du Calvados dans le site du Château de Bénouville est constituée de documents provenant des Archives départementales du Calvados¹, des archives de la Direction Départementale de l'Équipement, de la Bibliothèque municipale de Caen et des Archives municipales, de la Bibliothèque municipale de Granville et de l'Université de Caen (département de géologie). Les plans, les illustrations, les textes racontent l'histoire de cette aventure : relier Caen à la mer facilement.

Illustrations de la couverture :

Page 1 : Carte de l'embouchure de l'Orne, 1725. Archives départementales du Calvados (A.D.C.).

Page 4 : Quai de Blainville, 1992, photographie Jean-Pierre Malle.

1. Voir série C, série M, série S, séries Fi et CPL (documents iconographiques), série J (archives économiques : Société Navale Caennaise, Société Métallurgique de Normandie).



La baie de Seine

La baie de la Seine est située entre la pointe de la Hève et la pointe de Barfleur. La Seine, voie naturellement navigable, a établi un vaste estuaire dans la partie ouest de la baie. Le port de Rouen existait déjà en 56 av. J.- C., à l'époque gauloise, il devint en 1294 « le clos des Galées² », un des premiers ports fortifiés du royaume de France.

La Touques, la Dives, la Seulx, l'Aure se jettent aussi dans cette baie, mais ces rivières ne sont navigables que sur de courtes distances par des bateaux de faible tonnage et, plus sûrement, par des gabares³. Seul le cours de l'Orne peut être remonté sur environ 16 kilomètres, jusqu'à hauteur de Caen, grâce à une vallée élargie, que des navires plus importants peuvent emprunter.

La côte, les ports

La côte basse, ou accore, est dépourvue d'abris naturels, hormis les estuaires modestes et bordés de dunes (estuaire de la Touques, de la Dives, de l'Orne, de la Seulx). Les vents d'ouest, dominants, obligent les bateaux à louvoyer dans la baie au cours de traversées souvent contrariées, ou à faire relâche en attendant des vents plus favorables.

La côte offre des ports d'accès difficile, qui n'ont connu, de ce fait, qu'un faible développement : Honfleur, Touques, Dives, Courseulles, Port-en-Bessin, Grandcamp, Saint-

Vaast-la-Hougue et Barfleur. La création d'un port militaire au Havre, par François I^{er} en 1517, venait combler un déficit portuaire évident, dans une zone sans cesse menacée par les navires anglais ennemis. Le Havre devait être « l'arsenal de la Manche »⁴. Cherbourg à son tour devient un port de guerre sous Louis XVI (1774-1792).

La baie de Seine trouve ainsi une organisation naturelle reposant sur deux ports de guerre (Le Havre et Cherbourg), des ports de commerce sur le littoral (Honfleur, Touques et Dives), des ports de pêche (Courseulles, Port-en-Bessin, Grandcamp, Saint-Vaast⁵ et Barfleur). Enfin deux ports de fond d'estuaire complètent ces différents types de ports : Rouen, jusqu'où le flot se fait sentir, et Caen situé à 14 kilomètres dans les terres.

L'ensemble portuaire de Caen comprend, à l'origine, trois parties : l'embouchure de l'Orne (ou estuaire), le cours de l'Orne (ou vallée), et le port d'échouage en bordure de la ville.

En 1857, un canal parallèle au cours de la rivière est creusé. L'ensemble portuaire se compose alors : d'un avant-port à Ouistreham (dans l'entrée de l'estuaire), d'un canal de Caen à la mer d'une longueur de 14 km, d'un bassin à flot dans la ville. L'Orne restera utilisée cependant par la navigation à vapeur jusqu'en 1910.

2. Le Roc'h Morgère (Louis), *Navires, mémoire de la mer*, Rempart, Notre histoire, 1990, p. 37.

3. Barques à fond plat, avec une voile et des rames, utilisées pour le transport de marchandises ou de bestiaux sur les rivières.

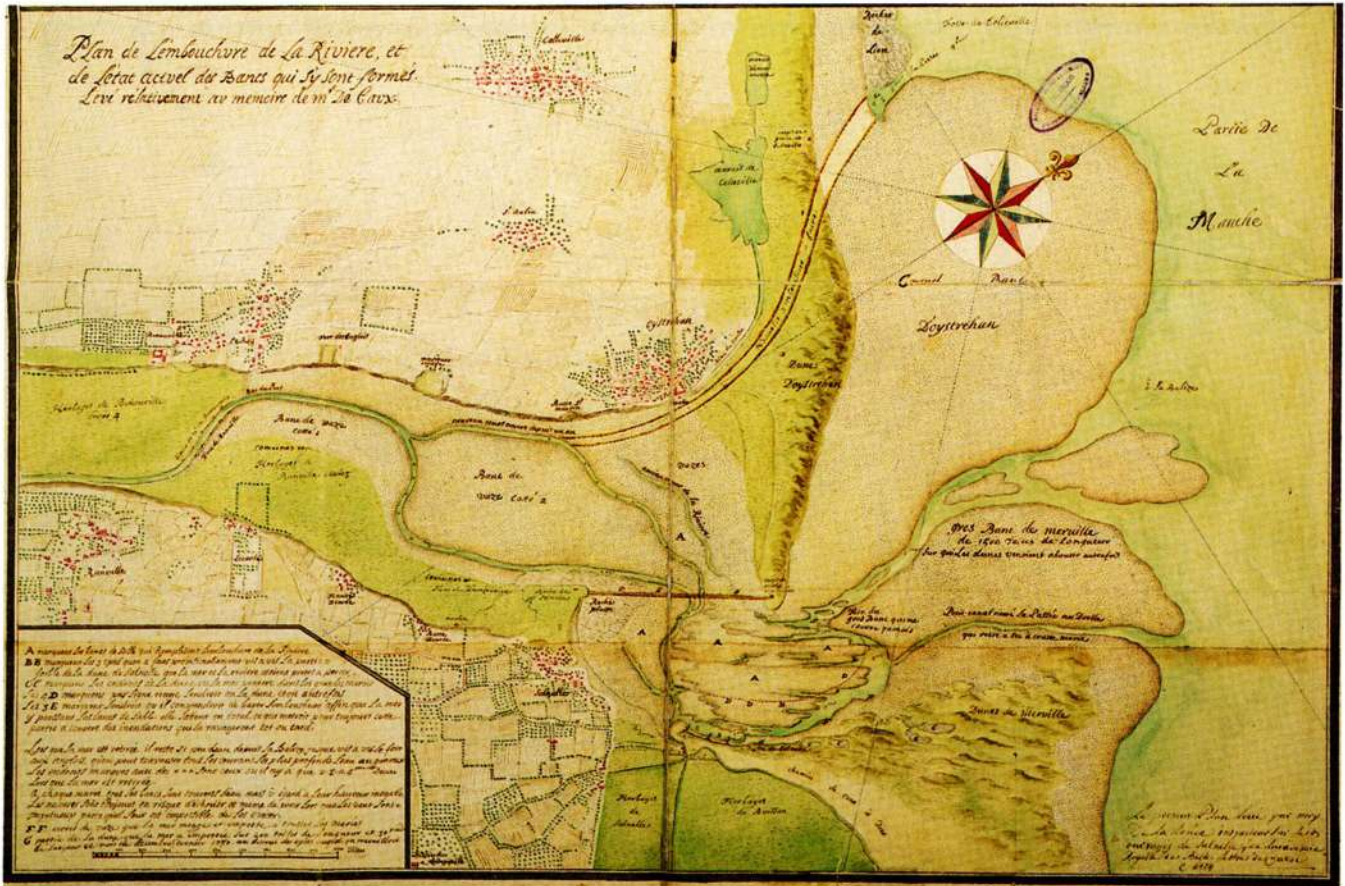
4. Le Roc'h Morgère (Louis), *ibidem*.

5. L'île de Tatihou est fortifiée par Vauban, à la suite du désastre de la flotte française à La Hougue en 1692.

6. Ce phénomène se retrouve aussi à Cabourg où les courants plus forts en provenance de l'ouest appuient la formation de dunes qui s'allongent parallèlement au rivage vers l'est.

7. D'après un rapport de l'ingénieur M. Boreux de 1872. Or l'étude des cartes ne permet pas de confirmer cette date : la pointe du Siège est indiquée sur des cartes antérieures, mais sa fragilité et sa mobilité sont signalées.

8. Jusant : marée descendante.



L'embouchure

Embouchure de l'Orne « telle qu'on la voit de la dune de Sallenelles », vers 1750. A.D.C.

La rivière d'Orne débouche dans une baie largement ouverte, limitée à l'ouest par les rochers de Lion-sur-Mer et les Essarts de Langrune, à l'est par le littoral de Merville. Entre ces limites, le courant naturel de l'Orne divague et se ramifie à travers les sables très légers qui sont transportés par l'action combinée du flot et du vent. Des bancs viennent alors se former devant l'embouchure, et tendent à la repousser plus à l'est, vers Merville⁶. L'Orne est assez forte pour maintenir un chenal à travers les bancs de sable en s'appuyant sur le littoral de la rive droite. La formation de la pointe du Siège s'explique par la force des vents d'ouest et des courants marins, et par l'infléchissement de l'Orne vers Merville. La dune aurait été fixée autour des années 1790⁷.

La largeur de la rivière varie à son embouchure en fonction des bancs de sable et du coefficient de marée. L'élargissement de la rivière forme la baie de Sallenelles. Enfin la division de la rivière en de multiples bras dans cette baie, bras souvent erratiques, ou « changeants », constitue un obstacle à la navigation.

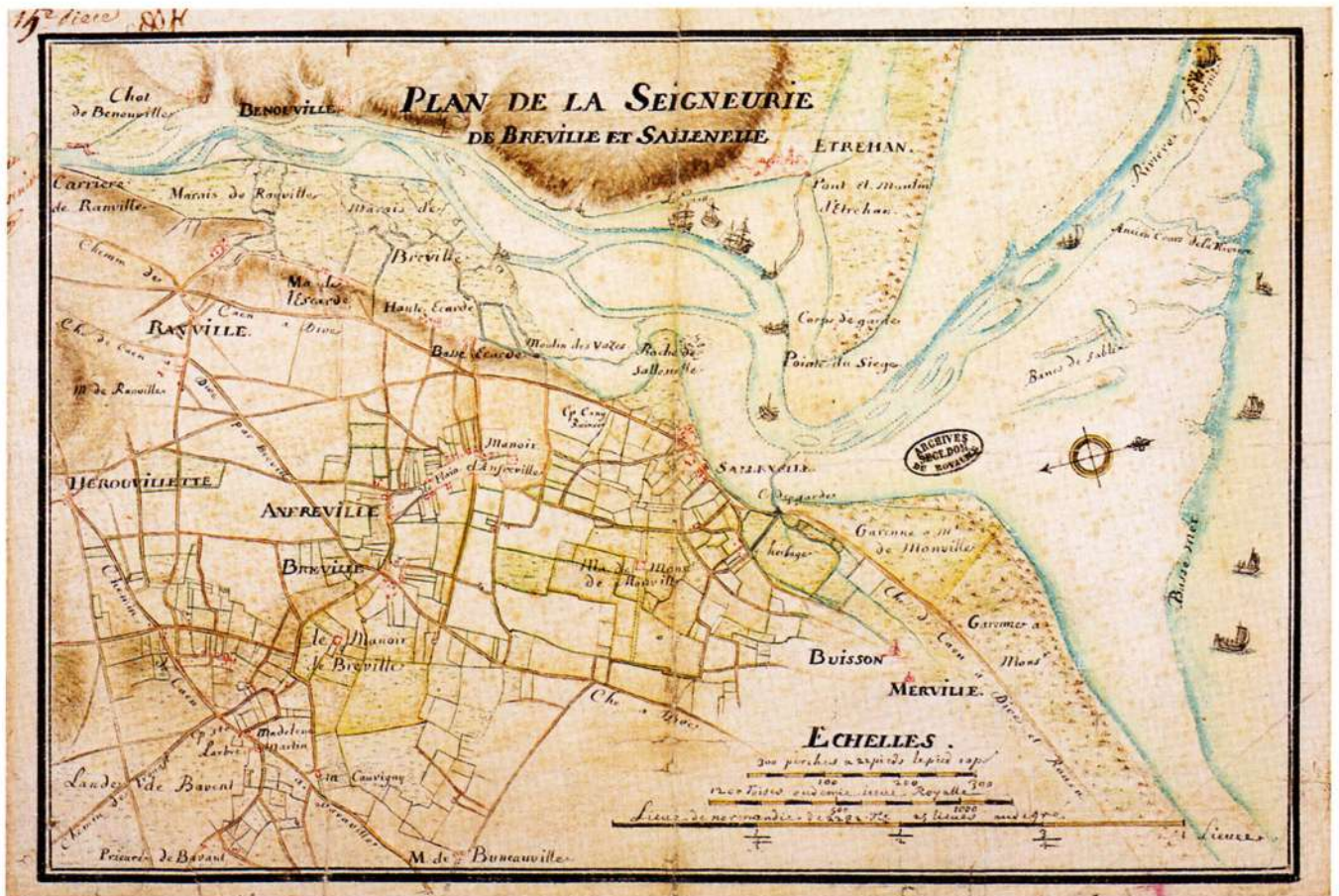
La situation de l'embouchure a des conséquences sur le cours de la rivière. Ainsi, les sables transportés par la marée montante se déposent pendant l'étalement, mais ne repartent pas avec le jusant⁸, dont l'action est

beaucoup moins grande que le flot montant. Il n'y a que la période des crues qui peut débarrasser le cours de la rivière d'une partie des « boues d'estuaires ». Cette situation naturelle entraîne une grande variation de la profondeur du lit, et donc des difficultés pour une navi-

gation régulière. Nous avons des relevés effectués en 1873 qui font état de très fortes variations du niveau de l'Orne. Celle-ci en période de vive eau atteint 6,06 mètres, contre 3,95 mètres en morte eau, et la hauteur dans le port de Caen peut varier de 4,98 mètres à 2,27 mètres.



Plan de l'embouchure de l'Orne, 1870. D.D.E.



Plan de la Seigneurie de Bréville et Sallenelles, vers 1779. A.D.C.

La vallée de l'Orne : de la baie de Sallenelles à Caen

L'Orne, entre la baie de Sallenelles et Caen, s'établit dans une vallée bordée par des plateaux calcaires (falaises de Ranville, de Bénéville), ancien estuaire comblé par des alluvions récentes (quaternaires), qui repose sur un fond de roches calcaires disposées en couches horizontales. L'Orne y atteint un profil d'équilibre, et donc une pente presque nulle qui n'apporte pas de vitesse à la rivière. Le cours dessine de nombreux méandres, et la rivière a du mal à repousser à la fois les alluvions marines apportées par le flot montant et les alluvions fluviales qui se déposent, faute de courant suffisant.

La zone semi-marécageuse a permis de creuser avec facilité le canal et de déplacer le lit de l'Orne. A partir de Louvigny la rivière n'est plus considérée comme navigable. En réalité, l'établissement très ancien d'un moulin en amont de Vaucelles, le moulin de Montaigu, empêche toute remontée de la rivière par des embarcations de quelque importance. Seules des barques de pêche utilisent l'Orne en amont du moulin.

Le port de Caen

L'Orne n'est pas facilement franchissable à cause des obstacles d'un estuaire large et marécageux, à hauteur de Sallenelles, et d'une vallée à méandres entre Caen et la mer. L'Orne constitue donc un obstacle au milieu des plaines qui l'entourent.

A hauteur de Caen, la rivière se divise en plusieurs bras et reçoit un affluent, l'Odon, qui forme avec elle un réseau hydrographique complexe. Au pied des collines de Vaucelles, la rivière enserre une île où un gué est établi, très tôt remplacé par un pont. Le site historique de Caen est ainsi fixé : franchissement d'une rivière, et points fortifiés sur des hauteurs calcaires dominant une zone de passage.

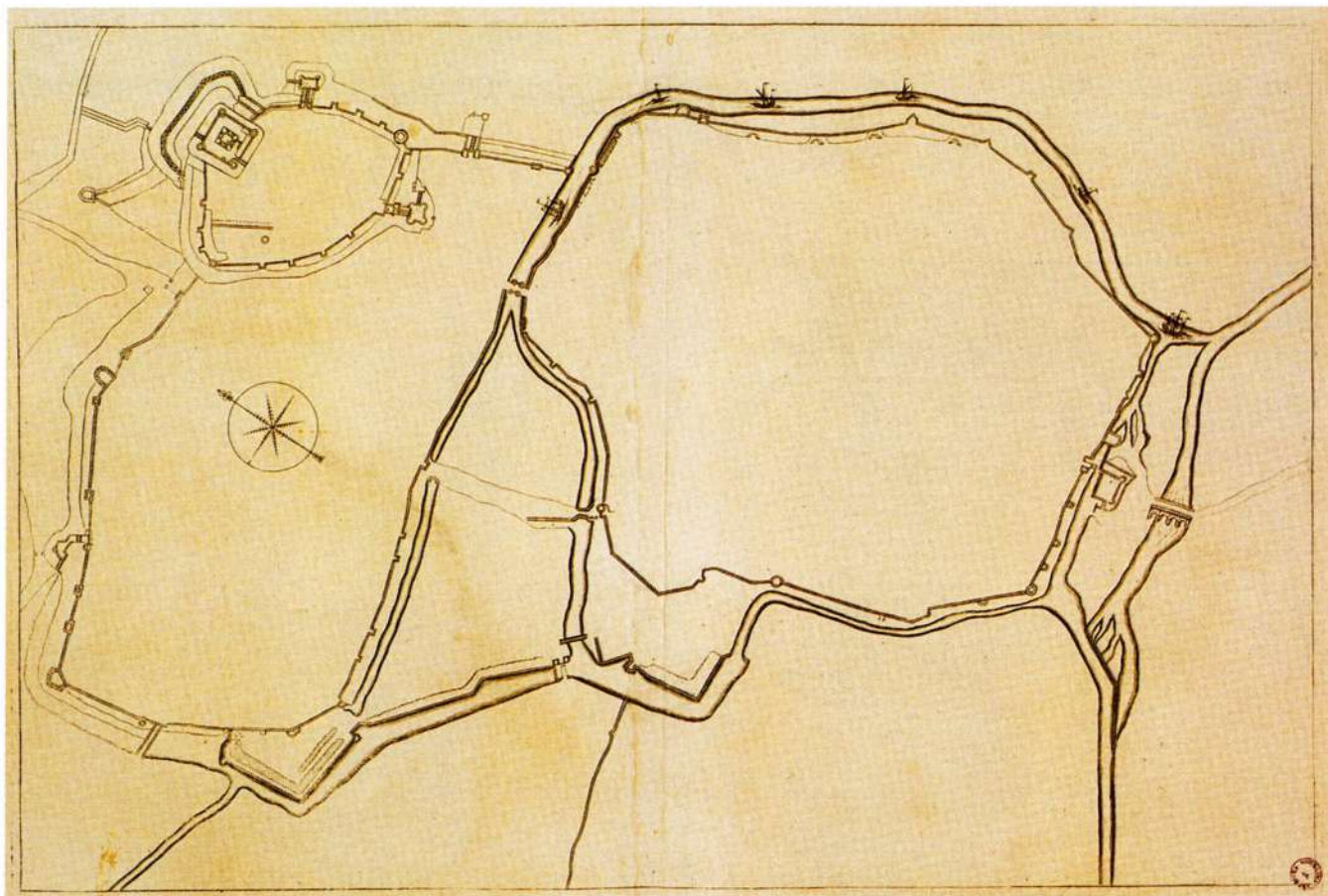
Des vestiges gallo-romains, trouvés sur l'emplacement de l'Abbaye aux Hommes, attestent une utilisation ancienne du site. Une charte de l'abbaye de Fécamp de 1026 parle des « églises, des vignobles, des prairies et moulins, des marchés, de la douane et du port » de la ville de Caen. Un canal, d'une largeur d'environ 4 mètres, a été retrouvé à hauteur de Saint-Étienne de Caen : il pouvait être utilisé par des barques

à fond plat. Le bourg, puis la ville de Caen, s'édifie au pied du rebord calcaire, où s'élèvent le château, puis les abbayes fondées au XI^e siècle⁹.

L'Orne, l'Odon

Les cours de l'Orne et de l'Odon permettent de remonter jusqu'aux portes de la ville ; cette voie d'eau est primordiale pour les transports, pondéreux surtout, à une époque où les routes sont inexistantes. Le Grand-Odon, qui prend sa source à hauteur de Jurques, se jette dans le bassin Saint-Pierre après avoir traversé l'ouest de la ville (actuellement la rue du Carel, le boulevard Maréchal-Leclerc, le boulevard des Alliés). Les cartes portent le nom de Petite-Orne pour cette partie de l'Odon. Facilement accessible aux bateaux, le cours de l'Odon permet de remonter sous les portes de la ville. A partir de l'Odon une dérivation a été établie qui traverse les terrains de l'abbaye de Saint-Étienne, puis longe la place

9. Saint-Étienne ou abbaye aux Hommes et La Trinité ou abbaye aux Dames. Fondations de l'époque de Guillaume le Conquérant (1059-1062).



Le réseau hydrographique et les fortifications de Caen, vers 1649. A.D.C.

Saint-Sauveur et la rue Saint-Sauveur par le côté sud, puis se jette dans le Grand-Odon à hauteur du moulin Saint-Pierre. Les embarcations remontaient alors le cours de l'Odon jusqu'à hauteur de Venoux, à proximité de la future abbaye de Saint-Étienne. La douane du port de Caen est vite prospère et le duc Richard II fait don de la dîme perçue dans ce port à l'abbaye de Fécamp.

L'augmentation du trafic incite Robert Courte-Heuse, fils de Guillaume le Conquérant, à élargir en 1104 l'accès du port par une prolongation au-dessus du pont de Vaucelles : c'est le canal Robert. Puis il agrandit le lit de l'Odon dans les prairies de Saint-Gilles, donnant un premier bassin et des quais à la ville. C'est là que se trouve aujourd'hui le bassin Saint-Pierre. Les différents travaux entourent l'Île Saint-Jean, au milieu de laquelle une chaussée est-ouest trace l'axe de circulation terrestre.

Premiers travaux

Ces premiers travaux confirment le site portuaire de Caen, mais ils sont suivis d'une longue période pendant laquelle aucune amélioration n'est apportée. Or les sinuosités de l'Orne, très nombreuses, allongent considérablement le trajet entre la mer et le port, et gênent la marche des navires, de sorte que les commerçants récla-

ment des améliorations pour faciliter l'accès au port et permettre un développement des échanges.

Certains, pourtant, ne veulent pas de travaux, de peur qu'un creusement ou un changement de cours de la rivière n'ait des conséquences sur la montée des eaux en cas d'inondations, fréquentes et souvent dévastatrices ; les grandes marées remonteraient plus rapidement vers Caen et viendraient contrarier l'écoulement de la rivière en période de crue. Les inondations risquaient d'être aggravées par des travaux salutaires pour le commerce, certes, mais dangereux pour les populations et les biens.

Pourtant l'administration municipale de la ville est consciente que les difficultés de la navigation freinent le développement du commerce et, les périodes de troubles s'éloignant, les autorités sollicitent du roi François I^{er} l'autorisation de supprimer quelques sinuosités au bas du hameau de Longueval (Ranville). Les lettres patentes sont accordées le 4 mai 1531 et, malgré des oppositions vives liées à la crainte des inondations, les travaux sont commencés dès septembre. A la mi-octobre, le redressement est achevé : un canal de 640 toises a été creusé, qui raccourcit de plus d'une grande lieue¹⁰ la navigation. Il a

pour effet secondaire de rendre les inondations moins fréquentes¹¹.

Ce n'est que sous le règne d'Henri III (1574-1589) que l'on s'intéresse à nouveau à la situation du port de Caen. Le surintendant des finances et lieutenant général de Basse-Normandie, François d'O, entend développer le commerce de Caen et il veut que la ville, capitale de son gouvernement, puisse s'enorgueillir d'un port capable d'accueillir de gros bâtiments. L'ingénieur Louis de Foix¹² est envoyé sur place pour exécuter des travaux. Des projets sont établis pour faire un nouveau port, projets qui tombent bien vite dans l'oubli.

Le port s'envase

La situation du port devient alors catastrophique. L'ensablement de l'embouchure, l'érosion inquiétante des berges, l'envasement du cours de la rivière et du port finissent par priver la ville de son commerce. Or le XVIII^e siècle connaît une expansion considérable du commerce maritime. Cette perspective n'échappe pas aux bourgeois et aux commerçants de Caen qui réclament avec insistance des travaux urgents dans le port.

10. Environ 4 kilomètres.

11. Sieur de Bras, *Recherches et Antiquités de la Ville de Caen*, 1588.

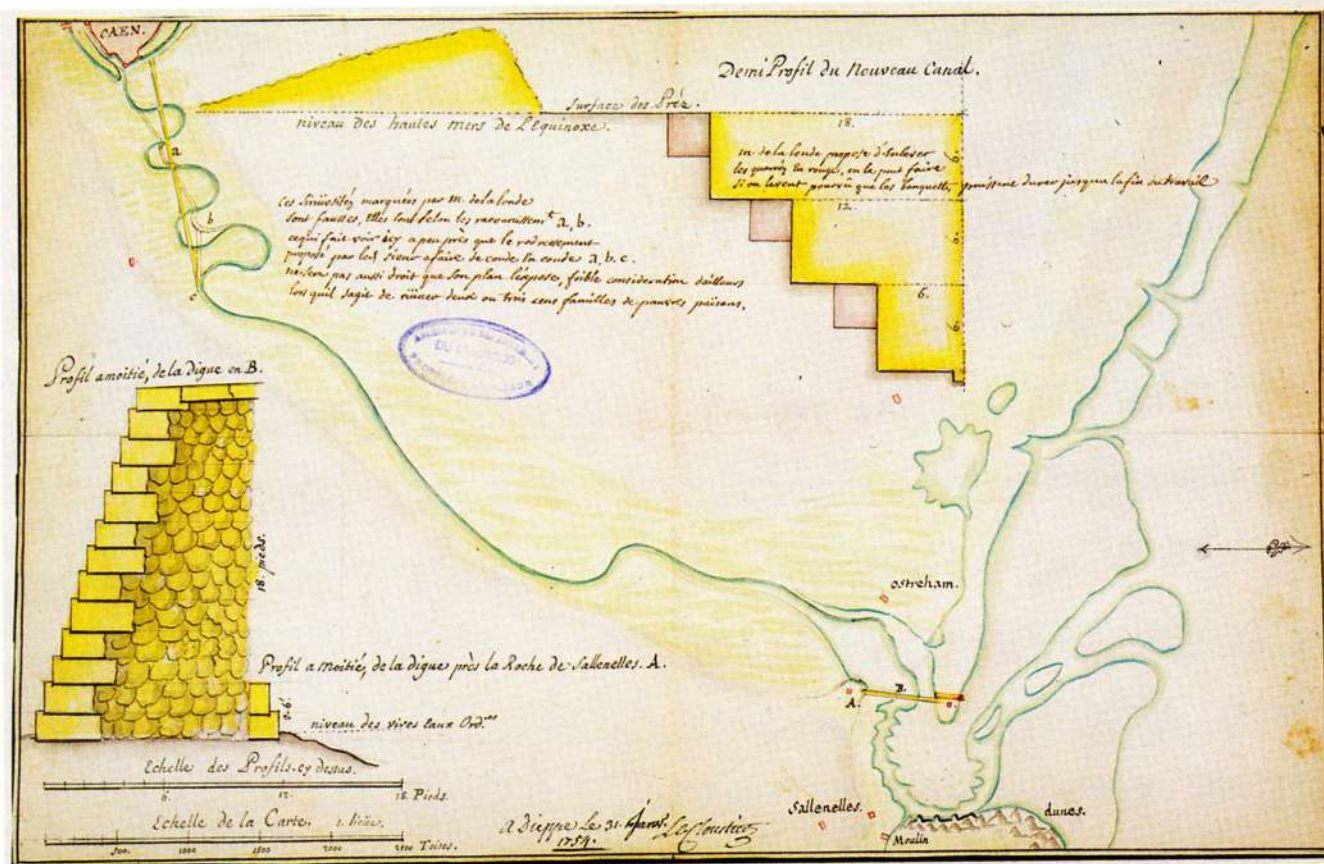


Plan de la fosse de Colleville. Projet de Vauban, 1679. B.M.

Du projet de Vauban (1679) à l'inauguration du canal (23 août 1857)

Le développement du port est lié aux améliorations de la navigation sur l'Orne. Jusqu'en 1798, il n'est envisagé que d'utiliser la rivière. Les projets tentent de supprimer les deux difficultés essentielles : un accès difficile par la mer, une hauteur d'eau insuffisante dans l'Orne.

L'embouchure est menacée par les bancs de sable alors que la fosse de Colleville est plus profonde et dégagée d'alluvionnements : on cherche donc à détourner l'entrée de l'estuaire dans cette direction, c'est-à-dire vers l'ouest. Pour rendre la rivière praticable, en dehors de l'influence des marées, des écluses en aval doivent maintenir un niveau d'eau constant. Ce n'est qu'en 1798 que le projet de l'ingénieur Cachin vient rendre définitivement ces recherches obsolètes par l'idée novatrice d'un canal latéral à la rivière.



Projet de De La Londe sur l'aménagement de l'Orne, XVIII^e s. A.D.C.

1679 : le projet de Vauban

Un siècle après l'abandon des travaux ordonnés par François I^{er}, les plaintes des commerçants de Caen sont entendues. Colbert envoie Vauban en mission pour inspecter toutes les côtes de France et celui-ci se rend à Caen. Devant la rade de Colleville, placée très avantageusement au voisinage de l'embouchure de l'Orne, il comprend que l'on peut tirer partie de cette situation. Il projette donc de faire « un port d'asile » dans la rade, d'y faire déboucher l'Orne, puis de redresser le cours de cette rivière entre Caen et les carrières de Ranville, et même de rendre la partie supérieure jusqu'à Argentan navigable, idée déjà émise sous les règnes de Charles VII (1422-1461) et de Louis XIII (1610-1643).

La fosse de Colleville

Vauban décrit la fosse de Colleville et son projet dans ces termes : « la fosse de Colleville est à proprement dire rade foraine¹², mais elle ne laisse pas que d'être un grand secours à la rivière d'Orne. Quoi qu'elle soit foraine et découverte, la mer y est extraordinairement calme, n'y ayant que les vents du nord et du nord-est qui soient traversiers et incommodés ; les terres la couvrent

des autres vents et particulièrement de l'est et du sud-ouest, qui semblent les plus dangereux. Les rochers, que l'on appelle les Essarts de Langrune et autres, que la mer découvre fort avant, pendant les équinoxes par le travers de Lion, concourent merveilleusement à fournir un abri qui garantit le fond de la rade des agitations de la mer, qui, pour cette raison, n'y sont que superficielles, la tenue y étant très bonne. Tous les navigateurs qui connaissent ce mouillage demeurent d'accord de l'abri, et disent qu'en tout cas l'agitation n'y est que superficielle durant les tempêtes, ce qui doit venir du calme que les rochers dont j'ai parlé donnent au fond de la fosse. [...] Les bâtiments qui perdent souvent leurs amarres en des lieux plus découverts, comme à la grande rade du Havre de Grâce, tiennent bon dans cette fosse, toute ouverte. Elle offre également une retraite pour les vaisseaux garde-côtes au milieu de la Manche, près de la rivière de Seine et du siège du gouvernement de la côte d'une province abondante en peuples et en toutes sortes de commodités pour des armements qui apporteraient de grands avantages pour les occasions de guerre comme pendant la paix ».

Nouveaux travaux

Le projet de Vauban est accompagné d'un plan qui vient à l'appui de son étude et de ses remarques. Colbert fait alors expédier le 6 mai 1679 des lettres patentes autorisant les travaux préconisés par Vauban. On commence par redresser l'Orne sur 1 140 toises entre les carrières de Ranville et les moulins de Clopée. Ce redressement vient continuer celui de Longueval achevé 148 ans auparavant. Les ouvrages devaient se poursuivre, mais la mort de Colbert en 1683 interrompt ce dessein.

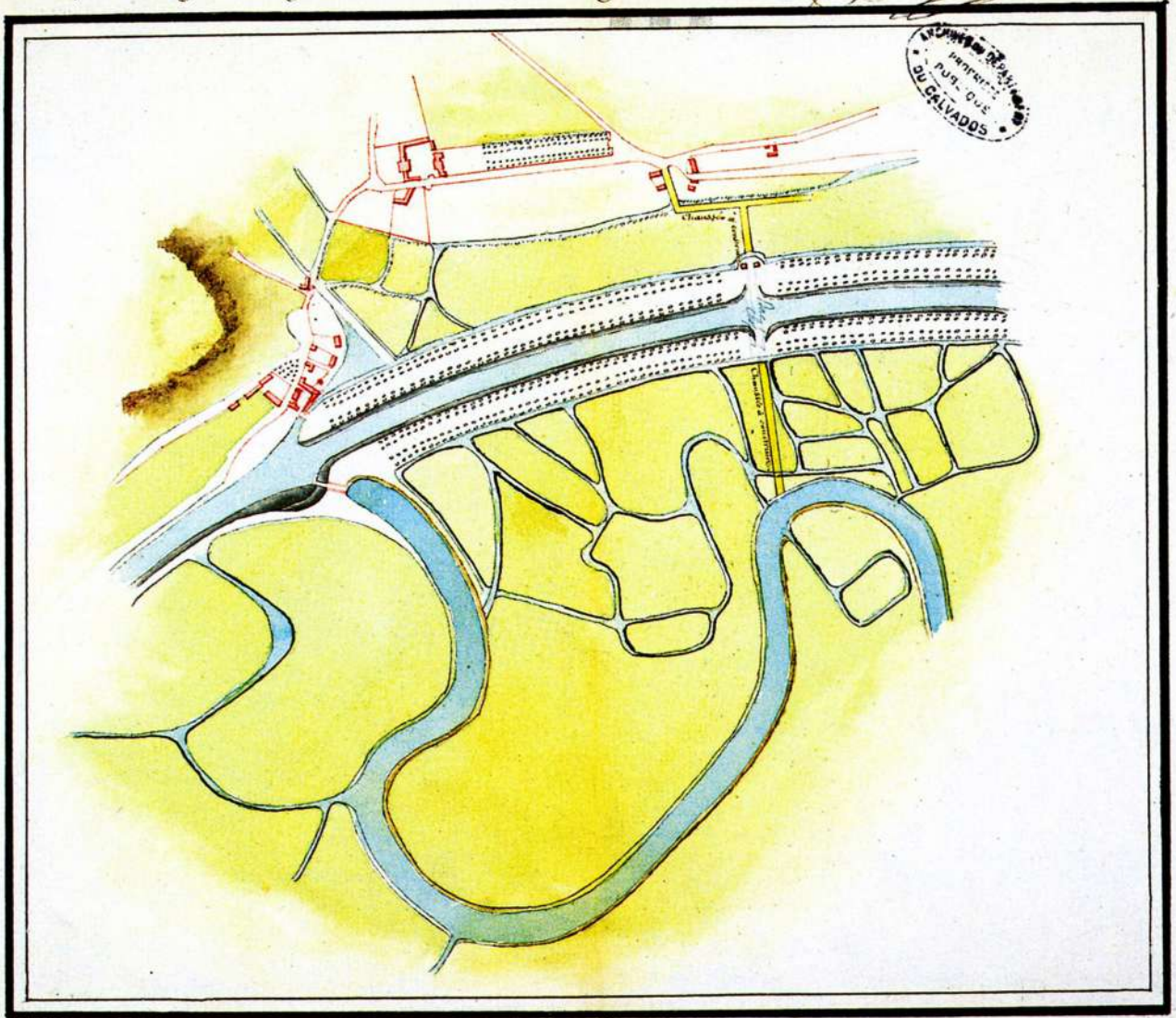
Les travaux réalisés ont cependant peu d'influence sur le cours de l'Orne. Le commerce ne peut en bénéficier, car l'embouchure reste impraticable à cause des bancs de sable et de leurs déplacements. Le bassin creusé au pied des murailles de la ville n'est plus qu'un bourbier à marée basse, et la hauteur d'eau est insuffisante, même lors des hautes-eaux, pour accueillir des navires.

12. Louis de Foix a fait les travaux de liaison entre Bayonne et la mer, en redressant le cours de l'Adour. Il fit construire le phare de Cordouan.

13. On appelle rade foraine une rade ouverte en grande partie, et donc mal protégée contre les vents du large et la mer. Les mouillages y sont précaires.

Plan relatif à la requête présentée par les habitants de la paroisse de Mondeville

Visé par Nous Ingénieur en chef relativement à notre rapport de ce jour d'hui 15 Juin 1789. *de Lamoignon*



Redressement de l'Orne à Mondeville, 1789. A.D.C.

De 1731 à 1748 : les études

Des démarches sont menées auprès de l'Intendant¹⁴ pour éviter que le port de Caen ne soit plus qu'un sou-venir. En 1731 et 1740, les notables demandent que les travaux préconisés par Vauban soit réalisés. Monsieur de La Londe, membre de l'Académie des Belles Lettres de Caen, rédige un rapport dans lequel il met en avant les avantages qui devraient résulter de la navigation sur l'Orne depuis son embouchure jusqu'à Argentan, et de l'intérêt de « pourvoir abriter des vaisseaux de guerre dans le havre d'Oyestreham¹⁵ ». On estime que le projet présenté par De La Londe est préférable à l'établissement d'un port à Port-en-Bessin « à cause des commodités et des avantages qu'il retirera de la proximité de Caen et de la rivière d'Orne qui y fourniront commodément toutes les choses nécessaires pour la marine et qu'on ne peut attendre de la position de Port-en-Bessin »¹⁶. Ce double intérêt économique et militaire retient l'attention du gouvernement, mais la situation militaire de la France et l'état de guerre font obstacle, faute de moyens, à la réalisation des projets.

Un port à Ouistreham

En 1747, François Polchet, ingénieur, commis par l'intendant De La Briffe, inspecte le cours de l'Orne, et vérifie le plan établi par De La Londe. Il conclut « qu'il est très facile de faire un bon port au lieu de Oyestreham, capable de contenir un grand nombre de navires de 50 et 60 pièces de canon »¹⁷. Il confirme que la rade « est fort bonne », que l'on peut « y mouiller à l'aize », et que « ancrés n'y lâchent jamais prise ». Il met en valeur les échanges qui ont lieu et qui justifient le port, en citant les « pierres de Ranville que l'on transporte dans les ports du Hâvre et de Dieppe ». L'approvisionnement est facile, il y a de multiples fontaines d'eau vive, et plusieurs « moulins à bleds ». Enfin l'expansion de Caen doit être prise en compte : « on y construit actuellement des navires de 70 et 80 pieds de quille, percés de 30 et 40 pièces de canon... dont

les bois viennent des côtés d'Argentan et d'Alençon où ils sont en abondance ».

En août 1748, l'Amirauté de Ouistreham est rattachée à celle de Caen : en effet « il n'y a jamais de navires marchands en ce lieu, et seules quelques barques de pêches fréquentent le port, par contre des pilotes de mer et de rivières y sont établis pour servir de guide aux bâtiments qui voudraient remonter l'Orne ou traverser la baie ». Cette même année, un nouveau projet est présenté, puisque la paix établie¹⁸ fait renaître des espoirs.

Le ministre Maurepas confie à un savant « minéralogiste », Duhamel du Monceau, une étude du cours de la rivière d'Orne ; le savant constate que l'on peut aisément établir un port à l'embouchure de la rivière. Il se rend sur la fosse de Colleville et désigne l'endroit où doit s'établir une écluse sur le rivage, afin de maintenir un bassin à flot pour naviguer dans la rivière. Des sondages sont pratiqués et une étude des amplitudes de la marée vient compléter le travail scientifique.

Déplacer l'embouchure

Mais l'exécution des travaux est encore suspendue, faute de moyens et faute de résultats satisfaisants dans les travaux préalables. Les habitants de Caen s'empres- sent alors de proposer leur contribution pour l'amélioration de la rivière. Ils chargent, en 1748, l'ingénieur géographe Bourroul de relever les plans de la rivière et de recueillir tous les renseignements qui pourraient appuyer les projets d'amélioration : il faut prouver que les avantages justifient les dépenses. Un plan à grande échelle est établi, accompagné d'un rapport d'environ 20 feuilles, et d'une étude sur la pente, les chutes et les profondeurs d'eau du cours de l'Orne.

Le travail de Bourroul est soumis à Gourdon de l'Églisière, lieutenant général des armées du roi, et directeur général des fortifications de Haute et Basse-Normandie. Ce dernier est d'avis « qu'au lieu de com-

mencer par exécuter un vaste projet qui coûterait des sommes immenses, il fallait se contenter de détourner le cours de la rivière droit au nord-ouest, que ce canal conserverait toujours sa profondeur, parce qu'il se trouverait dans le véritable cours des marées et que par ce moyen l'embouchure conduirait dans la fosse de Colleville, où les bâtiments, en quelque marée que ce soit, seraient parés à demi-flot, pour y attendre la marée montante et entrer dans la rivière, et que cet ouvrage coûterait environ 150 000 francs ». Il semble que l'Églisière, qui était ingénieur militaire, ait songé à utiliser la troupe, diminuant ainsi considérablement le coût des travaux. Enfin, l'ouverture d'une nouvelle embouchure à travers la dune devait se faire tout naturellement, par le seul mouvement du courant de l'Orne rendu plus puissant après son redressement.

Les idées de l'Églisière diffèrent donc de celles de Vauban, puisque le redressement de la rivière se fait beaucoup plus en amont. Ces conclusions donnent confiance à un groupe de notables et de marchands qui se constituent en Compagnie et proposent, en 1750, de faire à leurs frais tous les travaux et ouvrages relatifs à la navigation. Les propriétaires qui seraient incommodés ou lésés par les travaux seraient indemnisés, et la Compagnie demande seulement l'autorisation de percevoir des droits sur les marchandises qui transiteraient par le port. Les taxes étaient calculées en sorte que le total des frais de transports et de droits à percevoir s'élevait, au plus, à la moitié de ceux perçus pour un transport par route sur des distances correspondantes : concurrence de la voie d'eau et de la route.

14. Nommé par le roi, l'Intendant représente l'autorité royale dans une Généralité ; il est chargé de l'administration, des finances et de la justice.

15. L'orthographe de Ouistreham a varié. On trouve Oistreham (1259), Ostreham (xiv^e siècle), Estreham (1620), Oyestreham (xviii^e siècle, carte de Cassini).

16. Arch. dép. Calvados, C 4090.

17. Arch. dép. Calvados, C 4090. Il s'agit donc de vaisseaux.

18. 1748 : traité d'Aix-la-Chapelle qui met fin à la guerre de Succession d'Autriche.



L'Odon devant le chevet de Saint-Pierre et la tour Leroy, gravure de Tenier, vers 1830. B.M.

Une navigation devenue impossible, XVIII^e-début XIX^e siècle

Les travaux ne sont pas faits et les rapports se multiplient sur l'état de la rivière. Une requête de 1762 adressée à l'intendant Fontette¹⁹ explique « que l'entrée du quai de cette ville (Caen) qui commence depuis la tour Massacre, jusqu'à la seconde porte du quay au dessus de la rue des Carmes est tellement gâtée par des atterrissements²⁰ que, lors des plus grands flots, il ne s'y trouve que quatre ou cinq pieds d'eau [...], les vaisseaux sont obligés de se mettre à décharge au-dessous [en aval] d'icelui dans des grands fonds vaseux et les prairies [souvent impraticables] ; à joindre que cette décharge faite dans des lieux éloignés de la ville abîmerait [plongerait] en frais les négociants ». Cette requête est soutenue par 28 signataires : capitaines et négociants de Honfleur, de Rouen, de Cherbourg, de Camaret, du Havre et de Saint-Valéry-sur-Somme.

Pétitions pour un port

Mais comme l'Intendant ne répond pas, une nouvelle demande est présentée le 1^{er} décembre de la même année²¹. Les signataires, au nombre de 94, montrent que l'interruption de la navigation leur fait perdre « le bénéfice de l'entrepôt pour l'acquit de leurs marchandises » à Caen. Elle compromet la formation, « par leurs divers armements, de vrais

marins, ressource essentielle et utile à l'État »²². Les bancs de vase molle ne laissent passer « qu'à peine un navire tirant 5 à 6 pieds d'eau ». Les navires sont souvent « amorti [échoués] et en danger », « ce qui a rebuté, pendant la présente guerre, les navires neutres d'apporter les choses même les plus nécessaires à la vie »²³.

Ils proposent « depuis le Marequet [Maresquier] jusqu'au bac d'Hérouville une coupe pour donner plus de pente et de vitesse à la rivière ». Cela permettrait de chasser les vases apportées par le flot. La situation du port devient catastrophique puisque « la partie des quais est totalement comblée et tellement durifiée que l'herbe croît sur les atterrissements qui ont rétréci le canal », et un navire qui a déchargé ne peut, pour descendre l'Orne, en croiser un autre qui attend pour décharger.

Il est rappelé que plusieurs projets ont été présentés et chiffrés pour ouvrir un canal mais « les temps calamiteux d'une guerre onéreuse ont été la cause qu'aucuns n'ont eu d'effet ». « Nous touchons au moment heureux d'une paix longtemps attendue et désirée », qui permet de reposer la question du canal. D'ailleurs les rapports aux registres du greffe de l'Amirauté et les procès-verbaux de la commission de halage [dirigée par les Inten-

dants] en 1735, 1749 et 1759 en démontrent « l'extrême nécessité ».

Pour tenter de pallier les difficultés de la navigation, un système de halage permettait de remorquer les bateaux jusqu'au port. Mais encore fallait-il qu'il y ait assez d'eau. Un bateau portugais fut, vers 1750, bloqué plusieurs mois à Caen, faute de marées suffisamment hautes pour pouvoir repartir, même à vide.

Des arguments pour un port

Pour appuyer ces demandes, les navigateurs eux-mêmes adressent un rapport à la municipalité de Caen en juin 1766. Après avoir mis en évidence les travaux nécessaires, ils mettent en avant les avantages économiques d'un port facile d'accès. En outre, « la vallée d'Auge, si connue par son produit considérable, se trouverait garantie des submergements dont elle est menacée ». En effet, les travaux de protection qu'on avait fait faire sur la dune de Sallenelles ne sont qu'un palliatif ; l'état de délabrement est tel, par suite « de l'écorchement de la dune », qu'on peut craindre par un fort coup de vent de nord-ouest la destruction totale de la dune et donc « la perte entière de tout le pays ». La région, d'autre part, est riche en bois de construction « dont la qualité supérieure est reconnue



Bateaux à l'échouage dans le port de Caen, xix^e. B.M.

pour les vaisseaux de Sa Majesté ». Or « les difficultés de les voiturer en augmentent considérablement le prix, au lieu que, moyennant quelques travaux au-dessus de la ville, on pourrait, sans craindre d'altérer leur qualité, les amener par flotte [flottage] »²⁴.

Un aménagement du port permettrait aux navires de 470 et 500 tonneaux « d'armer aux quais et de prendre la mer avec leur cargaison et de faire leur retour sans allèges »²⁵. Le port de Caen, « comme tout autre ville, est à portée de faire le commerce de la côte de Guinée, de l'Amérique, de la pesche à la morue, du Levant et de toute autre navigation ». « La quantité de ses habitants promet et assure à l'État un nombre considérable de sujets pour le service de la Marine ; un grand nombre de jeunes navigateurs et de capitaines que le mauvais état de la rivière a forcé à s'expatrier n'attendent que l'heureux moment de se rendre à leur patrie ». Enfin, les « vaisseaux étrangers qui sont dégoûtés de venir à Caen y reviendront avec plaisir dès que les dangers cesseront ».

Le dernier argument est d'ordre financier : en simplifiant le cours de la rivière, des terrains inondés vont pouvoir se transformer en herbages et ainsi fournir des revenus qui seront suffisants pour indemniser les tra-

vaux qu'il faut faire. Ce long mémoire, fort détaillé, est signé par 18 navigateurs venant de Saint-Malo, de Cherbourg, du Havre et de Vannes²⁶.

L'Orne est dangereuse

D'autres navigateurs dressent à la même époque un rapport sur les dangers encourus à naviguer sur l'Orne. Un navire, *La Mer*, venant du Havre chargé de harengs, d'huile et de plomb a coulé. Un autre venant de Rouen connaît le même sort : il transportait du bois. Un Hollandais chargé de fruits coule aussi en 1766. Les avaries sont encore plus fréquentes. C'est le cas pour le *Jonge Elsu*, bateau de Rotterdam, dont le capitaine Gerbrans Sybrans précise « qu'il fut pendant deux mois pour monter à quai et perdit sa cargaison qui consistait en sel ». Certains bateaux ne peuvent quitter le port, faute d'eau suffisante. Ainsi « le *Duc de Penthièvre*, partant de Caën pour la pesche de la morue dans le petit Nord, n'a pas pu sortir à temps de la rivière, ce qui lui a fait perdre son année de pesche ».

Les bourgeois de Caen finissent par demander au roi, en 1765, un don de 100 000 livres et un prêt sur l'octroi de 300 000 francs pour financer les travaux de l'Églisière. Mais cette solution financière est abandonnée en 1768 au profit du projet de Vial-

let, ingénieur des Ponts et Chaussées, adressé à Trudaine. Viallet propose de redresser la rivière jusqu'à Caen et de faire un nouveau port sous les murs de la ville. Il reprend l'idée d'un canal entre les roches de Sallenelles et la fosse de Colleville, canal terminé à l'aval par une écluse de navigation, un système de chasses²⁷ et un avant-port en jetées de maçonnerie.

19. Arch. dép. Calvados, C 4095.

20. Glissements de terres, ou dépôts de terres et d'alluvions.

21. Arch. dép. Calvados, C 4095.

22. Les équipages de la Marine étaient fournis par le système des « classes », sorte d'inscription maritime ; l'argument est donc destiné au Ministre de la Marine : plus il y a de gens de mer, plus les classes sont abondantes pour le service militaire.

23. Dans la guerre navale franco-anglaise (Guerre de Sept-Ans), la marine britannique effectuait un blocus que seuls les « neutres » passaient à peu près.

24. C'est un argument à nouveau destiné au Ministre de la Marine. Les constructions navales, surtout celles de l'arsenal de Brest, étaient tributaires d'approvisionnement en bois des bassins de la Seine et de la Loire, que la flotte anglaise coupait régulièrement. Faute de bois français, il fallait recourir à des bois du Nord (Scandinavie, Russie) ce qui provoquait des exportations d'argent et donc un affaiblissement des finances du royaume.

25. Allèges : sorte de petites péniches, à faible tirant d'eau, sur lesquelles on transborde le chargement des navires trop gros pour remonter les rivières.

26. Arch. dép. Calvados, C 4095.

27. Les chasses sont des écoulements d'eau permettant de débayer les alluvions vers l'aval.

1765 : le projet de Lefèvre

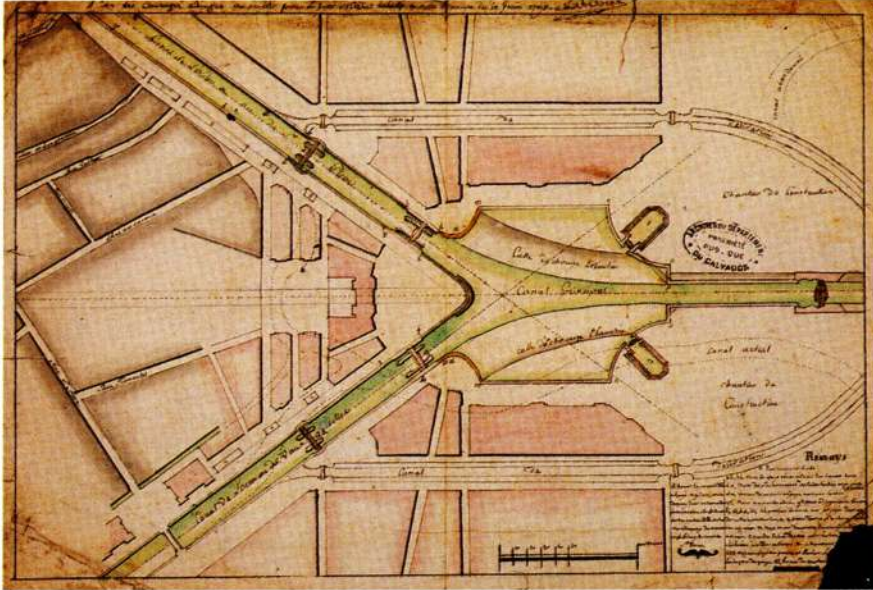
Ces différentes solutions sont reprises ensuite par un ingénieur remarquable, Lefèvre²⁸, qui apporte des variantes. Il propose trois aménagements : une nouvelle embouchure de l'Orne dans la baie de Colleville, le redressement complet de la rivière, et de nouveaux aménagements portuaires. Il envisage même la liaison de la vallée de l'Orne avec la Loire par la Mayenne ou la Sarthe. Ainsi le commerce trouvera un axe nouveau et des débouchés maritimes pour ces régions, riches en produits de toute sorte ; ce réseau de navigation intérieure aurait aussi pour avantage, en cas de blocus, d'éviter de contourner la péninsule armoricaine.

Canaliser l'Orne

Le canal de redressement se divise en deux à hauteur de Mondeville. Une des branches, à l'ouest, se dirige vers le pont de Vaucelles, l'autre vers le pont Saint-Pierre. Bordés par des murs en pierre de taille, ces canaux sont fermés par des écluses et précédés par deux bassins maintenus à flot. L'écoulement de la rivière se fait par des chenaux, et on établit autour de ces bassins des chantiers de constructions navales et des bâtiments publics, qui promettent à la ville une grande expansion.

Les projets de Lefèvre reçoivent l'approbation d'Esmangart, Intendant, qui obtient des fonds du roi Louis XVI. On commence donc les travaux par une rectification et un creusement depuis Clopée jusqu'à Caen, soit un canal de 1 100 toises de long sur 150 pieds de largeur et 18 pieds de profondeur. A partir de 1774 deux bataillons d'infanterie travaillent à la correction du fleuve entre Colombelles et Ranville²⁹. On améliore aussi le canal Saint-Pierre, en creusant dans les prairies de Saint-Gilles sur 18 pieds de profondeur jusqu'au débouché de la « Neuve-Rue ». Le cours de l'Orne est rectifié à hauteur du pont de Vaucelles, afin que la rivière soit de la même largeur partout. Les travaux dégagent une masse de terre importante qui est utilisée pour la construction des quais Caffarelli³⁰ et Montalivet³¹.

En 1786 commence la construction des murs des quais dans le bassin Saint-Pierre. Mais les événements qui se déroulent à partir de 1789 arrêtent ces réalisations : les murs ne sont ni achevés, ni de bonne hauteur, et les travaux sont interrompus définitivement en 1794.



Projet de l'ingénieur Lefèvre pour l'aménagement du port de Caen, vers 1785. A.D.C.



Projet d'aménagement d'un port dans la baie de Sallenelles, XVIII^e s. A.D.C.



Projet de Cachin : canal maritime, 1798. A.D.C.



Détail de la fosse de Colleville. Projet de Cachin. A.D.C.

1798 : le projet de Cachin

En 1798 on fait le bilan : les travaux ne sont pas finis et l'ingénieur Cachin chargé d'évaluer ce qui a été fait estime à plus de 1 million de francs le coût de ces réfections et améliorations. De plus, il met en évidence l'inutilité de telles dépenses : creuser dans le port ne sert à rien tant que l'accès n'est pas amélioré ; or l'embouchure reste infranchissable par petite marée. L'idée de rendre le fleuve navigable est alors abandonnée.

Un bassin à flot

Cachin rédige un mémoire complet sur les problèmes de la navigation et de l'accès à Caen. Il commence par faire une sévère critique des travaux déjà exécutés. Les murs sont établis sur des sols inconsistants et pas assez élevés. Le lit de la rivière n'a pas plus de 10 mètres de large, alors que les quais sont distants de 39 mètres. La navigation est entravée par des bancs de terre qui glissent des berges mal consolidées vers le lit de la rivière. Il y a une grande disproportion entre le lit utile de la rivière et le canal qui a été creusé : la rivière n'a plus de courant, elle dépose des alluvions, et son cours se détourne au moindre obstacle. Il ne faut donc pas établir le port de Caen dans la rivière même qui ne peut se dégager des atterrissements de ses berges : il

faut construire un bassin, isolé de la rivière, avec deux portes d'écluses, sur le canal Saint-Pierre. Ce bassin doit avoir 565 mètres de long et 98 mètres de large, de sorte que deux navires puissent se trouver à quai, et qu'on puisse circuler entre eux sur la partie centrale du bassin.

Un canal latéral

Pour rendre le port accessible, Cachin préconise d'abandonner le cours naturel de la rivière et de creuser « dans la vallée, au pied de la côte ouest, un nouveau canal qui, accèderait au bassin creusé sous les murs de Caen, et qui affluerait à la mer vers le point de la côte le moins exposé à l'action des courants et des vents régnants, et dont le sol serait d'une telle consistance que l'épanchement des eaux vers la laisse²⁸ de basse-mer ne serait susceptible d'aucune instabilité ».

Il faut utiliser, pour ce canal, certaines parties de l'ancien cours de l'Orne et donner à la rivière un cours nouveau, plus direct. La vallée se trouve ainsi occupée par un canal et une rivière coulant chacun dans un lit aménagé.

Comme Vauban, Cachin utilise la fosse de Colleville dont le niveau d'eau, même par basse-mer, est suffisant pour les bateaux. Un avant-port est envisagé en face de la fosse :

un heptagone de 100 mètres de rayon avec un bassin de 26 574 m² pouvant accueillir des frégates. Il est maintenu à flot, et prolongé, vers le large, par deux digues qui délimitent un chenal³³.

Les nouveautés du projet de Cachin sont reconnues par la commission chargée d'établir le compte rendu. On peut y lire que « tous les projets précédents avaient pour effet de détruire le système hydrographique en accélérant les effets de la marée et de l'alluvionnement ». Seul le projet Cachin, en maintenant un niveau d'eau constant, évite les mouvements violents des marées et donc préserve la vallée des destructions. La sécurité de la navigation est assurée par le projet nouveau d'un canal ainsi que d'un plan d'eau stable.

28. Lefevre, ingénieur en chef puis Inspecteur général des Ponts et Chaussées.

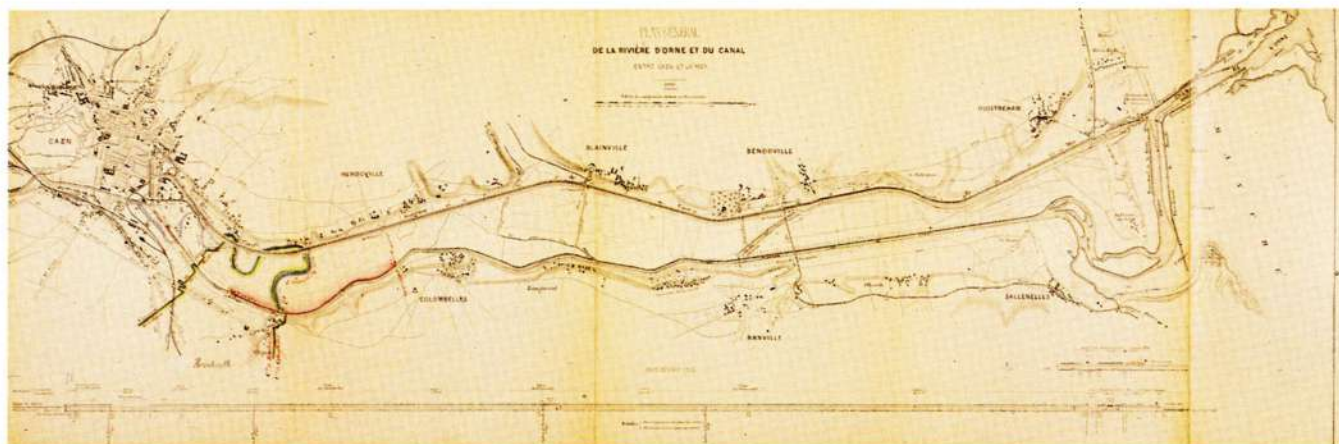
29. Gridel (Philippe), *Caen, Dieppe, et Cherbourg*, Paris, Dunod, 1922. Bibl. Mun. Caen, Fonds normand, B 172, p. 14.

30. Charles-Ambroise Caffarelli (1758-1826). Préfet du Calvados (1801-1810), il fait planter les premiers arbres des grandes promenades publiques de chaque côté de la rivière. Ces promenades sont établies sur les levées de terre faites à la suite des travaux de redressement.

31. Jean-Pierre Bachasson, comte de Montalivet (1766-1823) : carrière militaire puis préfet de la Manche, de Seine-et-Oise, directeur des Ponts et Chaussées en 1806, ministre de l'intérieur en 1809. Son nom est donné en 1807 à l'une des promenades sur les bords de la rive droite de l'Orne.

32. Niveau inférieur de l'estran.

33. Cachin, Arch. dép. Calvados, BR 891.



Projet définitif du canal de Caen à la mer, 1857. D.D.E.

Les projets de Lescaille (1804) et de Pattu (1811)

Mais le projet Cachin n'est pas retenu dans sa totalité et, en 1804, l'ingénieur Lescaille propose une solution plus simple : couper à travers la dune au pied de Ouistreham, construire des digues de chaque côté pour maintenir la rivière dans un axe et donc faciliter l'écoulement des vases. Il faut en conséquence procéder à des enrochements pour fixer l'embouchure de l'Orne.

Décret de Napoléon

Le 25 mai 1811, Napoléon I^{er} vient à Caen ; il visite les bords de l'Orne et l'embouchure et, convaincu de l'avenir portuaire du site, ordonne par décret du 25 mai 1811, de nouvelles études pour la réalisation d'un canal terminé, côté mer, par des écluses, et pour l'achèvement des quais à Caen. Une somme de 700 000 francs est attribuée par décret en février 1813.

L'ingénieur des Ponts et Chaussées Pattu propose une solution moins coûteuse : l'Orne est barrée seulement à hauteur de Bénouville « pour y maintenir la hauteur des eaux », et l'avant-port est protégé par des digues, pour faciliter l'entrée du chenal. Les crédits de 1813 sont reportés, 500 000 francs seront consacrés à la réalisation d'un barrage à hauteur de Bénouville et 200 000 à l'achèvement des quais. Mais la chute de l'empire et l'opposition du Conseil Général des Ponts et Chaussées ne permettent pas l'application du décret.

Après tant d'atermoissements, des oppositions se font jour, et des protestations parviennent à la mairie et

à la Chambre de Commerce de Caen : on craint que la Prairie³⁴ ne se transforme en marécage si on empêche l'écoulement des ruisseaux et des sources ; les inondations risquent de redoubler, puisque l'on freinera l'écoulement de la rivière ; on redoute aussi le manque de courant dans le canal lors des chasses, et donc l'envasement irrémédiable de l'ensemble.

Projet définitif

Ce n'est en définitive qu'avec le rapport complet de l'ingénieur Eustache, qui reprend globalement les projets antérieurs, en fait une critique puis élabore des propositions (1836), que la réalisation d'un canal, d'écluses et d'un avant-port est définitivement adoptée. Certes, le projet complet est coûteux, mais c'est le seul moyen de ne pas ruiner les établissements maritimes qui se sont formés à Caen. L'achèvement des travaux n'est pas seulement désiré par les armateurs et les négociants mais par toute la population sans exception. L'urgence en est confirmée par les indications des *Instructions nautiques* de 1842 : « le cours inférieur de l'Orne, son entrée et la partie inférieure du chenal qui y est adjointe sont encombrées par des bancs de sable dont le relief et la position varient presque à toutes les marées et au milieu desquels il serait imprudent de s'engager sans un pilote, car un échouage entraîne presque toujours la perte du navire ».

En 1836, la loi du 19 juillet garantit, par une subvention de l'État, la construction d'un canal latéral à

l'Orne. Le programme arrêté par l'administration est le suivant : « le canal maritime doit partir du milieu du canal Saint-Pierre, longer les pieds des coteaux de la rive gauche de l'Orne et déboucher à la mer au travers des dunes de Oyestreham par l'intermédiaire d'une écluse à sas munie d'appareils de chasses, d'un avant-port et de jetées à claire voie prolongées jusqu'à la laisse de basse mer ». Le canal Saint-Pierre devient un bassin régulier de 550 mètres de longueur sur 50 mètres de large, entouré de murs et communiquant avec le canal au moyen d'écluses à portes d'èbe³⁵ et de flot, et isolé de l'Odon par des vannes munies de chasses. Le canal serait alimenté par les eaux de l'Orne et de l'Odon surélevées par un ancien barrage, la Chaussée Ferrée (à hauteur de Vaucelles). Le canal aurait 4 mètres de profondeur, 12 mètres de large, au fond, et 27 mètres à la ligne d'eau.

Le financement

Le projet initial d'Eustache reçoit d'importantes modifications au Conseil des Ponts et Chaussées avant d'être présenté aux Chambres (Chambre de Commerce et Conseil général). Le 19 juillet 1837 un crédit de 4 040 000 francs est accordé par l'État pour l'ouverture d'un canal maritime de Caen à la mer. De leur côté la ville et le Conseil Général, « invités et même excités par l'opinion publique », s'engagent pour 700 000 francs et 240 000 francs.

34. On donne ce nom aux prés situés entre l'Orne et l'Odon au sud de la ville. Très bas, ils sont facilement inondables.

35. Ebe ou ebbe : jusant ou marée descendante.

Le canal et le nouveau lit de l'Orne, 1837-1860

Entre la loi du 9 juillet 1837³⁶ qui ordonne le creusement d'un canal de Caen à la mer et l'achèvement complet des travaux le 21 mars 1860, il faut 23 ans de travaux pour réaliser enfin le projet qui doit faire de Caen un port de mer. Les premiers travaux commencent dès 1838. Une enquête préliminaire est effectuée au cours de l'année 1837. En 1845, une somme de 4 960 000 francs est votée qui, ajoutée aux 4 040 000 francs de 1837, finance à hauteur de 9 millions de francs l'ensemble des travaux³⁷. L'établissement définitif des plans revient à l'ingénieur Tostain, et les travaux sont ensuite exécutés, tronçon par tronçon, par des entrepreneurs qui ont été choisis par adjudication.

Quatre chantiers s'ouvrent : creusement d'un nouveau lit pour la rivière, creusement d'un canal, aménagement des écluses à Ouistreham, aménagement du port de Caen.

Le nouveau lit de l'Orne

Le nouveau lit de l'Orne est creusé sur les communes de Ranville et d'Amfréville. Les communes concernées par le déplacement du lit acquiescent aux expropriations et dédommagements proposés, ce qui permet d'entamer rapidement les travaux, qui durent de 1838 à 1850 pour une longueur de 2 700 mètres. Les déblais sont utilisés pour constituer une digue et servir de chemin de halage. Le nouveau lit de l'Orne est livré à la navigation le 5 mars 1856.

Le canal

Le creusement du canal mobilise 600 ouvriers. Le projet définitif est présenté par l'ingénieur Tostain le 28 décembre 1843 : le coût total subit une augmentation de 1 700 000 francs. Deux modifications notoires sont prises : l'alimentation du canal en eau douce et l'élargissement des écluses et des ponts tour-

PRÉFECTURE DU CALVADOS.

TRAVAUX DU PORT DE CAEN.

3°. AFFICHE.

LE PRÉFET du Département du Calvados,
ANNONCE que jusqu'au 1^{er} mai prochain inclusivement, il sera reçu, au bureau des travaux publics de la Préfecture, où sont déposés les devis et détail estimatif dont on pourra prendre connaissance, des soumissions timbrées et cachetées, pour l'Adjudication définitive des Ouvrages à faire pour la construction d'un mur de quai à établir sur la rive gauche de l'Orne, en continuation du mur de quai de Vaucelles, au port de Caen, et soumissionnés à 137, 558 fr. 06, non compris huit mille cent quatre-vingt-sept francs cinquante-sept centimes, à valoir pour frais de batardeaux, épaissements et ouvrages imprévus.

Les Entrepreneurs qui désireront concourir devront justifier de leur capacité et de leur solvabilité, 1^o. par un certificat de l'ingénieur en chef du Calvados ou d'un autre département; 2^o. par un certificat du conservateur des hypothèques, constatant que les immeubles affectés au cautionnement, qui est fixé à 7,500 francs ne sont point grevés d'hypothèques.

Chaque Entrepreneur fera ses offres de prix par écrit, et soucriera, ainsi que sa caution, l'obligation d'exécuter les travaux, moyennant les sommes par eux consenties.

Ces pièces devront être jointes aux soumissions, dont il sera donné récépissé.

A Caen, le 18 Avril 1812. Le Baron MÉCHIN.

A CAEN, chez G. LE ROY, Imprimeur de la Préfecture.

Affiche. Travaux du port de Caen, 1812. A.D.C.

nants de 10 mètres à 12,50 mètres. Les travaux sont interrompus par deux fois, en 1841 et de 1845 à 1854. Le nouveau lit reste fermé aux deux extrémités jusqu'à son achèvement.

L'écluse à Ouistreham

Le percement de la dune, pour mettre en communication le canal avec la mer, commence en 1853 par la construction de l'écluse de Ouistreham. Les dimensions de l'écluse sont portées à une largeur de 16,50 mètres et le sas à une longueur

de 100 mètres. L'ensemble est terminé en 1857. L'avant-port est creusé, le chenal élargi. Deux jetées en charpente sont destinées à former l'embouchure du canal de Caen dans la mer. On les trace à travers les sables, selon les indications d'Eustache et non de Cachin. Les deux jetées, espacées de 40 mètres à leur base, sont achevées en 1841. Elles mesurent 45 mètres pour l'une et 51,50 mètres pour l'autre. En 1859 les estacades prolongent les jetées en sorte que celle de l'ouest mesure 373,30 m et celle de l'est 277 m.

Le bassin Saint-Pierre

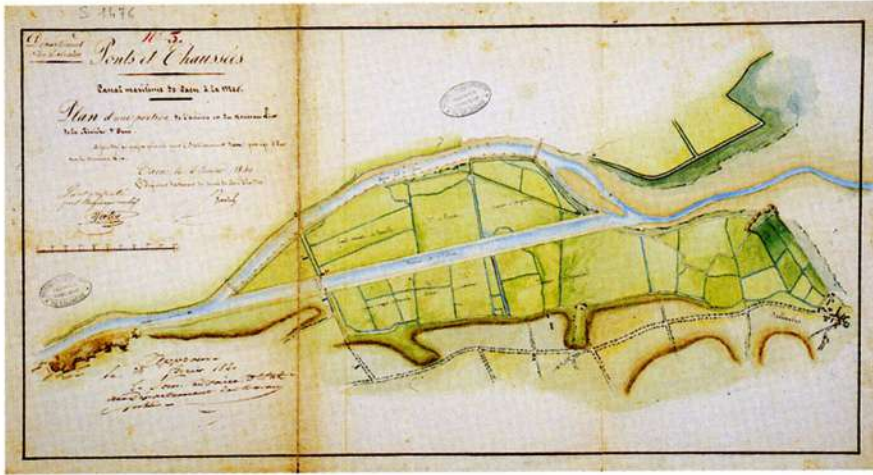
En février 1839 est faite l'adjudication des travaux de consolidation des murs pour le Bassin Saint-Pierre, commencés en 1786 et 1792. Des approvisionnements en bois et en pierre sont effectués dès 1843. Les travaux d'aménagement du port de

Quatre tronçons sont déterminés :

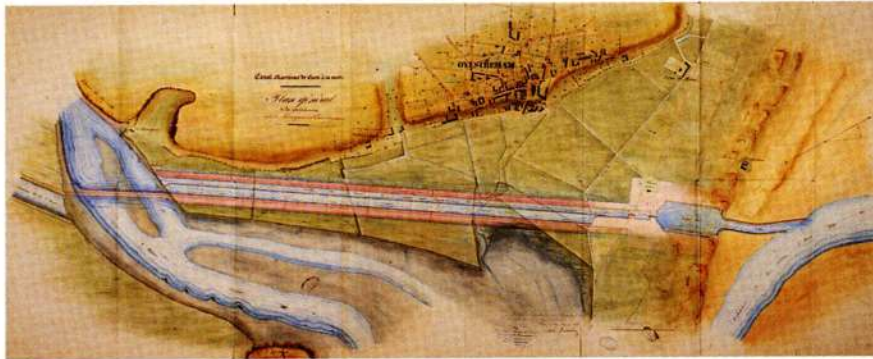
Section	Délimitation	Longueur	Début trav.	Fin travaux
N° 1	De Caen à la Chaussée de Colombelles	3 509	1849	1852
N° 2	Chaussée de Colombelles - Grand-Dan	2 900	1846	1854
N° 3	Grand-Dan - Chaussée de Bénouville	2 875	1846	1850
N° 4	Le Maresquier - écluse de Ouistreham	2 050	1847	1856

36. Machurey (Michel), *La zone portuaire de Caen et son avenir*, thèse de doctorat de Sciences économiques, Université de Caen, 2 juillet 1971. Arch. dép. Calvados, Br 8806.

37. Arch. dép. Calvados, *Le Moniteur du Calvados et le Pilote réunis*, 22 août 1857.



Nouveau lit de l'Orne. D.D.E.



Perçement de la dune de Ouistreham, 1850. D.D.E.

Caen commencent en 1844 et se poursuivent jusqu'en 1848, date à laquelle le bassin est inauguré.

Des ouvrages accessoires, mais nécessaires, accompagnent les travaux : 15 aqueducs pour le passage du Grand et du Petit-Dan et de divers autres petits ruisseaux. En 1852 commencent les travaux relatifs aux différents ponts tournants du bassin, du canal et des écluses. Ils concernent les ouvrages de communication du bassin avec le canal, c'est-à-dire une écluse et un pont tournant en tôle (28 avril 1852), les ponts tournants de Calix, de Colombelles et de Ranville. L'ensemble des travaux pour le canal, l'Orne et les travaux secondaires s'élève à un montant de 903 050,83 francs.

Le canal est ouvert

Le canal est ouvert à la navigation le 1^{er} juillet 1857, mais il n'admet que des navires de 3,60 mètres de tirant d'eau, ce qui n'est pas suffisant. Seul progrès, le canal reçoit par morte-eau, des navires aussi forts que ceux qui remontaient par vive-eau d'équinoxe le cours de l'Orne. Il faut donc poursuivre le creusement jusqu'à 4 mètres pour donner plus de possibilités. Les autorités peuvent, néanmoins, se flatter du succès de l'entreprise puisqu'il entre quelque 162 navires représentant 13 477 tonneaux entre le 20 juin et le 31 juillet³⁸ dans le port de Caen.

38. Arch. dép. Calvados, *Annuaire du Calvados*, 1858 (année 1857).

Le grand accroissement des habitants de Paris a continué son mouvement jusqu'à l'année 1857; car à cette époque la ville n'était pas encore bien peuplée: ainsi Neuilly et les Fermes n'étaient que 2,000 habitants; Nanterre, qui était resté stationnaire de 1700 à 1825, comptait aujourd'hui 2,000 habitants au lieu de 1,500. Saint-Denis avait, en 1825, 4,000 habitants, comme en 1700, et en 1825, en 1845 habitants; en 1825, 900 et en 1827, 3,000. Soissons, en 1825, avait 1,100 habitants, aujourd'hui 2,000. Charenton-le-Pont avait, en 1825, 1,200 habitants, aujourd'hui 3,000.

Ceux qui, vers 1700, donnaient à Paris environ 600,000 habitants étaient assés dans le vrai. Ce chiffre nous permet de supposer que en 1700 Paris pouvait avoir de 500 à 700,000 habitants. En effet, les quatre ou cinq grandes villes de France ont un peu plus que double leur population en 1825, et qui regardent aujourd'hui de population!

Ces localités ont été comme des débris dans lesquels Paris rejetait le surplus de sa population; et il faut remarquer que les points vitaux à l'extrémité des grandes artères de vitabilité, comme les faubourgs Saint-Denis, Saint-Martin, Saint-Antoine; les faubourgs Montmartre et du Temple, la rue de Sèvres et les faubourgs Saint-Jacques et Saint-Marcou, sont ceux qui ont le plus augmenté. En effet, sur ces points-là, à la Villette, à la Chapelle Saint-Denis, à Belleville, aux Batignolles, à Montmartre, à Charonne, la population continue, pour ainsi dire, poussée par le flot irrésistible des grandes artères, telles à crever de répulsion. La capitale, comme les atterrissements récents l'ont prouvé, rejette la population des départements et la renvoie ensuite dans ses entrailles.

Les arrivées continuelles qu'elle a produites. Elle a toujours été un centre gouvernemental important; siège d'une grande partie de nos armées capitales de la haute Normandie; elle tenait sous son autorité administrative tout le pays qui son ressort judiciaire embrasse encore. Ce qu'elle a jamais été, par exemple, d'une ville industrielle, malgré ses fabriques de draps et de toiles; ni une ville commerciale, malgré le refuge fiscal qu'elle appelait son port.

C'était pourtant une importance que François I^{er} et Louis XIV avaient eue pour elle, que Colbert et Vauban avaient tant de vouloir, dont Napoléon avait voulu la doter en 1811. Ce rêve, ces projets, ces projets, repris en 1835, approuvés en 1838, en ce lieu l'année suivante, ont enfin été accomplis: Caen est devenue une ville maritime, et, par suite, va devenir un centre industriel et commercial de premier ordre. Son port communique aujourd'hui avec la mer par un canal accessible au tirant d'eau de 200 à 200 tonneaux. Ce grand travail, qui a duré plus de vingt ans, a été inauguré le 23 août dernier, et avec lui une ère de nouvelles prospérités pour le pays.

Il est heureux et digne du succès, trois éboulements, l'Orne, l'Éclair et le Porteur, richement parés et décorés de drapeaux et de bannières, s'élevaient de Caen au lieu de l'Orne et sur les rives de la Seine.

Sur l'Orne, l'un des experts de la Compagnie des passages de la Seine à Caen, qui l'administration avait autorisé pour cette occasion, se trouvant les autorités du département et de la ville, M. l'évêque de Bayeux et de Lisieux, avec les dignitaires du clergé de Caen, le préfet, le conseil général, qui venait d'ouvrir sa session annuelle, le maire et le conseil municipal, le général de la division militaire, M. le général Herbillon, en tenue d'inspection; M. Boudiquier, membre du conseil d'État; et du Corps législatif, et beaucoup d'autres fonctionnaires publics.

L'Éclair, ébloui d'être si hautement honoré d'un service de la mer à l'Éclair, avait été mis à la disposition de la chambre de commerce et avait son pont couvert d'une multitude de lanternes à gaz et de drapeaux qui se balançaient emportés encore plus d'ardeur sur les mâts parés comme d'habitude.

Le Porteur, enfin, était monté par ses arrières et par les lignes étroites de ce qui en valent fait les honneurs. Ces trois pyramides descendirent le cours de la rivière pour gagner la mer et de là entrer dans le bassin de Ouistreham, qui forme l'ancien-port du canal. C'était là qu'allait commencer la cérémonie. Une foule compacte se pressait sur les quais, ornés de mille couleurs et garnies de feux, et de mille drapeaux et de drapeaux de la localité, groupés autour de sa croix d'argent et de sa lanterne féodale, rappelant la fête traditionnelle des mariages, attendait le premier pousseur de drapeaux au milieu de quoi principal, d'un le petit pousseur la dédicatoire prêtée sur les eaux de la mer.

Les deux principales éboulements, portant deux navires de commerce à la remorque: l'Éclair-Edmond, brick armé par la maison Ch. Paulmier, de Caen, et une embarcation sur laquelle se trouvaient de la ville de Caen, furent leurs fers et entrèrent dans le canal, aux vives de la foule mêlée aux vives de la foule et de l'Éclair.

Ce fut entre deux rives où les populations étaient pe-

Fêtes sur le Bassin Saint-Pierre, 1857. A.D.C.



Port de Caen vers 1900. B.M.

Le canal et le port de Caen, de 1857 à aujourd'hui

Aménagements, travaux, équipements...

Très vite le canal est un succès. A la séance du Conseil Général du 24 août 1857, le préfet exprime les espoirs que le département met dans cette réalisation : « nos espérances sont enfin réalisées en ce qui touche le port de Caen. Vous avez pu comparer la navigation de l'Orne et celle du canal, dans les phases diverses de la cérémonie d'inauguration à laquelle vous avez assisté hier. L'incertitude et la variabilité de l'une, la permanence et la sécurité de l'autre ne permettent aucun doute sur la prospérité que doit apporter à notre ville chef-lieu l'ouverture du canal, combinée avec les chemins de fer qui s'étendent en ce moment sur tout notre territoire »⁴⁰.

Des demandes d'améliorations sont aussitôt formulées car la navigation sur l'Orne est, pour l'instant, réservée à la vapeur ; le canal n'étant autorisé qu'aux bâtiments à voiles pour éviter tout accident, l'accès au port de Caen se fait par deux voies d'eau. La liaison Caen-Le Havre, qui emprunte l'Orne, achemine 35 000 voyageurs pendant l'année 1857⁴¹.

Le trafic sur le canal connaît une progression rapide. En 1862 le trafic représente 244 911 tonnes pour 3 425 bateaux. En 1871 il atteint 267 870 tonnes pour 3 013 bateaux de commerce. Des travaux d'amélioration sont entrepris, financés par l'État, la Chambre de Commerce, les budgets de la ville et du Conseil général ; ces programmes sont confiés à la Chambre de Commerce et l'exécution technique incombe aux Ponts et Chaussées.

Le canal approfondi

Un premier programme commence par l'approfondissement du canal, porté de 4,50 m (1860) à 4,70 m (1875). En 1877, un décret autorise un creusement jusqu'à 5,22 m, permettant l'accès aux bateaux de 1 400 tonneaux. Mais ceux de 2 000 tonneaux qui se généralisent ne peuvent entrer. En 1900 le canal atteint 5,70 m de profondeur, et 6,10 m en 1910. Cette hauteur est obtenue par la construction d'un barrage à Caen (à hauteur du cours Montalivet) qui permet de déverser une partie de l'eau de l'Orne dans le canal. Il subsiste pourtant deux seuils qui gênent l'accès des gros navires : l'un au pont de Bénouville, l'autre avant le bassin Saint-Pierre (pont de la Fonderie). Le port ne peut alors accueillir que les bateaux de 2 000 et 3 000 tonnes.

Entre 1895 et 1903 une nouvelle écluse de 181 mètres de long et 18 mètres de large est mise en place à Ouistreham. La mise en exploitation des mines de fer au sud de Caen promet au port une grande activité. En décembre 1885, une ligne téléphonique est établie entre Caen et l'avant-port de Ouistreham. Le halage est supprimé en octobre 1888 : le premier remorqueur en fer propulsé par la vapeur, *le Calvados*, remplace désormais les chevaux. Entre 1906 et 1912 le dragage du canal continue et les ponts, trop étroits pour les nouveaux navires et l'augmentation du trafic, sont changés⁴² ; enfin l'éclairage électrique est installé le long du canal. Il permet ainsi aux navires de monter de nuit, ce qui est un gain de temps.

Le port agrandi

Les aménagements portent en même temps sur l'agrandissement du port qui se fait le long du canal, car il n'est pas possible de creuser un bassin complémentaire dans la zone urbaine. Or le canal sur sa rive droite, est bordé de vastes emplacements disponibles : on édifie 500 mètres de quais (1879-1880), puis 340 mètres en 1914, soit 840 mètres de quais qui constituent le Nouveau Bassin, achevé en 1922. Ce bassin est consacré aux charbons (entreprise Allain-Guillaume, Lamy, Patin). Le trafic du port se déplace donc insensiblement hors de la ville, dans des zones aménagées en fonction des nouvelles nécessités du trafic maritime. Le Bassin Saint-Pierre, sans outillage de manutention, est délaissé au profit du Nouveau Bassin équipé de grues de 3 500 kilos et d'une grue fixe de 25 tonnes, gérées par la Chambre de Commerce ; elles permettent un déchargement rapide des navires.

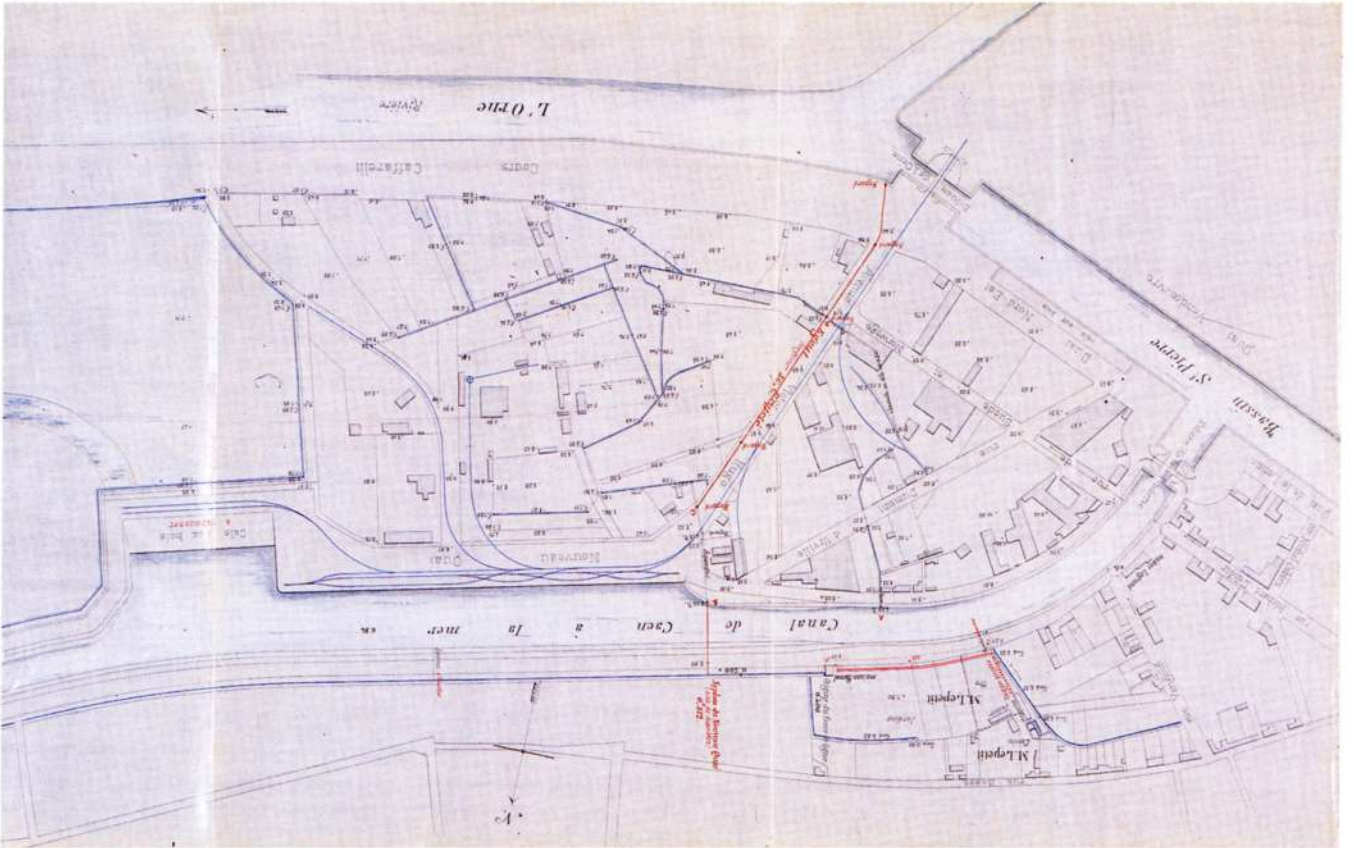
La Société Normande de Métallurgie réalise, à titre privé, le bassin d'Hérouville, d'une superficie de 8 hectares, réuni au canal par une passe et doté d'un môle de 130 mètres.

40. Arch. dép. Calvados, *Annuaire du Calvados*, 1858 (année 1957), p. 8.

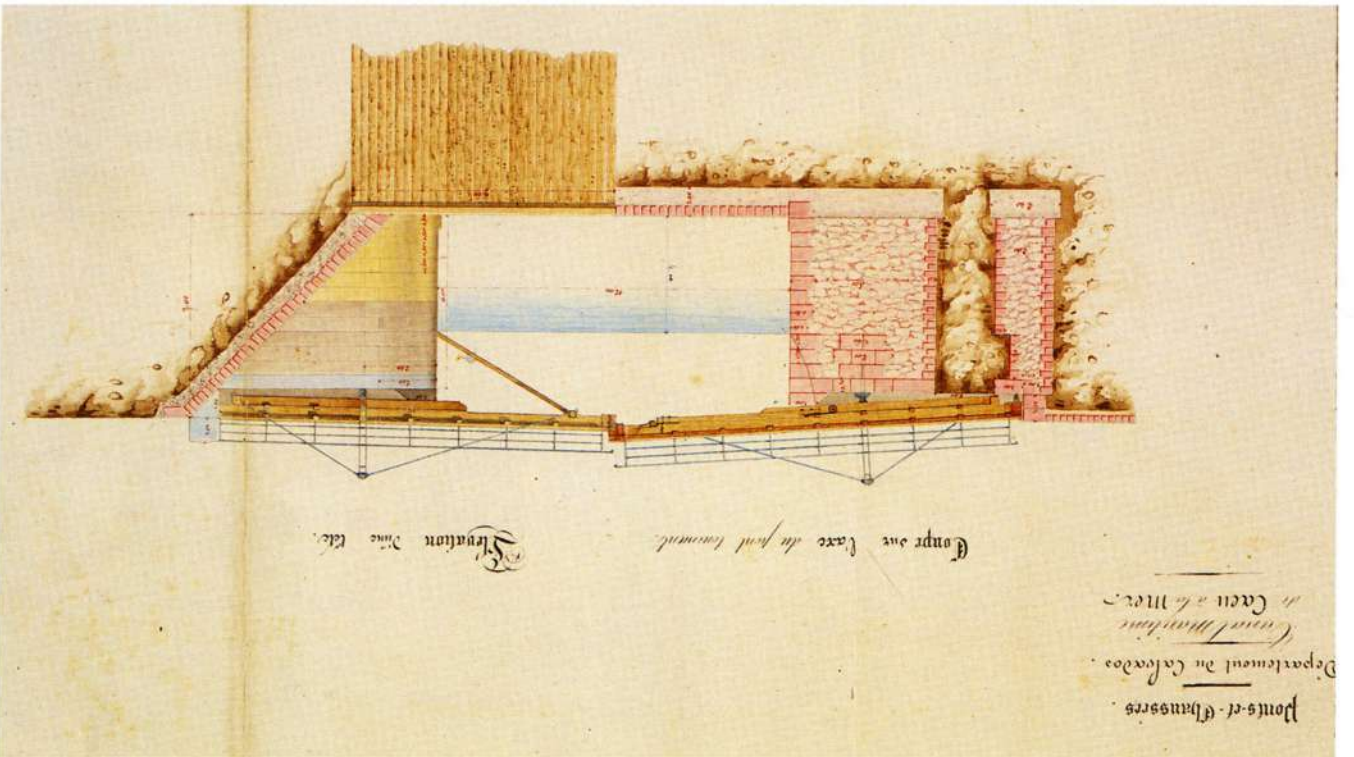
41. Les liaisons à vapeur pour passagers sont établies entre Le Havre-Honfleur (100 000 passagers en 1857), Le Havre-Trouville (40 000 passagers), Le Havre-Caen. Des bateaux à roues à aubes sont utilisés, *Le Cygne*, *La Dive*.

42. Le pont de Bénouville devait en plus supporter le passage de la ligne des Chemins de fer du littoral.

Aménagement des nouveaux bassins, fin XIX^e s. D.D.E.



Plan de pont sur le canal, 1857. D.D.E.



SOCIÉTÉ NORMANDE DE MÉTALLURGIE

Extrait du Plan du Port de Caen (N° 4090)



Plan de l'aménagement du nouveau bassin, 1910. A.D.C., S.M.N.

Les bateaux minéraliers, charbonniers, et ceux qui viennent prendre livraison des produits sidérurgiques ont ainsi un port à proximité de l'usine. Ce bassin est pris en charge par l'État en 1936.

La Société des Chantiers navals français s'établit en amont du pont de Blainville. En 1917 le complexe de construction navale est creusé. Il s'étend sur une superficie de 11 hectares, avec des cales de lancement réparties en éventail.

Cependant, à la veille de la Première Guerre mondiale, le port de Caen est archaïque dans ses équipements, inadapté à la croissance du trafic maritime. La Première Guerre mondiale ne provoque pas de destructions, mais le trafic connaît un ralentissement. Surtout, on redoute des attaques, par les sous-marins allemands, contre le système d'écluse de Ouistreham, dont la destruction mettrait l'ensemble portuaire à sec⁴³. Le port est protégé et surveillé afin de détecter toute approche de l'ennemi.

Modernisation du canal

La paix retrouvée, la Chambre de Commerce, sous l'impulsion de

l'Inspecteur général des Ponts et chaussées Barrois (un des dirigeants de la Société des Hauts Fourneaux), entreprend des améliorations. Il faut d'abord approfondir la cuvette du canal ; un décret du 1^{er} février 1917 avait autorisé une première tranche de travaux pour une somme de 2 850 000 francs. Le canal est élargi sur les sections à voie unique de 10 mètres à 20 mètres, et les sections à doubles voies sont portées à 37,25 mètres. La hauteur du plan d'eau reste à 7,40 m. Les élargissements sont réalisés en rognant sur la rive droite du canal, libre de toute implantation urbaine. Le Nouveau Bassin est amélioré, les quais sont prolongés jusqu'au pont de Calix. Les murs du canal s'étendent sur une longueur de 1 080 mètres, utilisés comme quais, après consolidation.

Les travaux exécutés sur le canal permettent une nouvelle expansion du trafic à partir de 1922. Entre 1918 et 1930 le tonnage du port de Caen double et atteint 2 millions de tonnes, en même temps que le port s'agrandit et que l'outillage est modernisé. Un matériel de manutention performant (grues électriques) permet de décharger un

navire de 2 500 tonnes en 24 heures. Les différentes parties du port se spécialisent : bassin charbonnier, minéralier, bois du Nord. La Chambre de commerce, pour soutenir le développement du port, envisage, entre les deux guerres, de l'équiper de silos à minerais, d'élevateurs, de tapis roulants, mais ces projets onéreux sont abandonnés. Il reste que toute modernisation et extension du port passe par l'élargissement de l'ensemble du canal et des différents ouvrages qui le franchissent pour permettre partout un double trafic. Les ponts de Bénouville et de Colombelles ralentissent le trafic (manœuvres longues) et limitent le tonnage des bateaux (faible écartement des rives à hauteur des ponts).

1939-1945

Les événements de 1939-1945 touchent l'ensemble portuaire de Caen. L'occupation allemande se solde par le pillage systématique du matériel

43. Voir le dossier « 1914-1918, la Guerre dans le Calvados », dans *Journal du Calvados*, n° 39, février 1995.



Les nouveaux quais. Silos à blé. D.D.E.

de manutention, par le démantèlement d'une partie du bassin d'Hérouville, dont les palplanches métalliques sont enlevées par les occupants en 1942.

Les bombardements de juin et juillet 1944 provoquent des dégâts importants sur les installations portuaires ainsi que la destruction du barrage (cours Montalivet) qui permet de maintenir le canal en eau douce par les apports de la rivière. Les ponts de la Fonderie, de Ouistreham, d'Hérouville sont détruits. Les ponts de Calix et de Blainville sont sinistrés. Les quais sont

endommagés autour des différents bassins, des épaves encombrant le canal, les réseaux ferrés sont, en partie, hors d'usage et les engins portuaires gravement endommagés. Les Britanniques concourent à la remise en marche du port, achevée ensuite par la Chambre de Commerce.

L'un des événements phares du débarquement s'est déroulé sur le canal même avec la libération, le 6 juin 1944, du pont de Bénouville par les Britanniques sous le commandement du Colonel Howard. Première maison libérée, premier

pont pris aux ennemis, « Pegasus Bridge » est devenu un des hauts lieux de mémoire du Débarquement. Le canal de Caen est ainsi entré dans l'Histoire.

Nouveaux aménagements

En 1959, on peut envisager l'agrandissement du port par le creusement du bassin de Calix, doté d'un quai de 140 mètres de long.

L'accroissement de la production de la Société Métallurgique de Normandie (S.M.N.) nécessite de réaménager le bassin d'Hérouville en allongeant le quai pour permettre aux bateaux de 10 000 tonnes d'accoster (à la Libération le tonnage était de 7 500 tonnes par bateau). La période d'après-guerre laisse toujours à Caen sa place de 7^e port de France, situation liée essentiellement aux activités de la S.M.N.

Le même effort est porté sur l'accès au port de Caen. Les écluses de Ouistreham, construites en 1857-1860 et en 1903, ne sont plus adaptées à l'augmentation du trafic. Il faut les élargir. Entre 1960 et 1963, l'ensemble du système est donc modifié. Les quais sont aménagés et l'entrée du chenal est draguée pour maintenir un accès aux navires de gros tonnages. Enfin, un bassin de plaisance est creusé sur la rive droite du canal pour la Société des Régates de Caen Ouistreham (S.R.C.O.), par la Chambre de Commerce de Caen.

Tableaux des travaux entre 1949 et 1967

Réalisations	Dates
Quai aux aciers	1949-1952
Écluse ouest de Ouistreham	1957-1963
Pont d'Hérouville	1957
Allongement du môle aux charbons	1960-1962
Quai de Calix	1960-1962
Bassin de Plaisance à Ouistreham	1961-1962
Quai des engins de dragages	1962-1963
Dragage du chenal extérieur	1962-1964
Pont de Bénouville	1963-1965
Perrée est. A.P. Ouistreham	1964-1965
Jetée ouest (rescindement)	1966-1967



La passerelle ferry, 1992. D.D.E.

De Caen à Ouistreham : l'extension du port

Les travaux d'amélioration et d'extension du port continuent après la phase de reconstruction d'après-guerre (II^e, III^e et IV^e plans). Les écluses de Ouistreham sont modernisées (1972-1973). Le quai de Calix est aménagé avec un équipement Ro-Ro⁴⁴ pour le déchargement et le chargement des navires.

Les passerelles transmanche

Mais le port décline et, à partir de 1968, Caen rétrograde au 8^e, puis au 10^e rang derrière Bayonne. Pour lutter contre la diminution des activités portuaires, la création d'une passerelle transmanche est décidée en 1982 ; et aujourd'hui, en 1995, le port de Caen n'est plus à Caen : les zones portuaires sont établies le long du canal et le terminal ferry est à Ouistreham. Les deux passerelles « transmanche », inaugurées en 1986 et 1992, fixent désormais dans l'estuaire de l'Orne la plus grande partie des activités portuaires. Peut-être n'est-ce que la réalisation de ce que constatait François-Hyacinthe Polchet le 17 novembre 1747 en parlant de la nécessité d'un port à Ouistreham : « lieu de retraite pour les navires du roi ; port d'où l'on peut sortir et croiser en tous temps ; port de constructions, base

facilitant le trafic par la Seine ». Il ajoutait que l'on pourrait « donner la chasse aux corsaires Anglais, permettant de seconder une flotte qui partirait de Brest ou autres lieux, ce qui ferait la sûreté de la Manche »⁴⁵.

L'ensemble portuaire actuel

Les écluses de Ouistreham permettent aujourd'hui l'accès des navires de 28 et 30 000 tonnes chargés de 20 000 tonnes de marchandises. L'écluse ouest mesure 225 mètres sur 28,45 mètres, l'écluse est mesure 181 mètres sur 18,80 mètres. Le tirant d'eau dans le canal varie de 8,95 mètres à 8,60 mètres, toujours en eau douce.

A hauteur de Ranville un « yard » a été aménagé sur 40 000 m² pour les transporteurs. Des entreprises d'affrètement y construisent des hangars. Le quai de Blainville, long de 615 mètres, est destiné aux céréales ; il est équipé de six grues de 3 à 6 tonnes et de deux portiques de chargement pour les céréales. Le quai accueille aussi les conteneurs, les marchandises diverses et les colis lourds, le bois et le vrac.

La situation du bassin d'Hérouville est bien différente : lié à la S.M.N., ce bassin est aujourd'hui entièrement abandonné⁴⁶, les équipements

sont détruits, ou dispersés, ou plus simplement laissés à l'abandon.

Le quai de Calix et le poste roulier (il a un accostage Ro/Ro à niveau d'eau constant) sont spécialisés dans la manutention des produits « sous-froid ».

Le Nouveau Bassin, à proximité de Caen, est désormais le plus vieil équipement du port. Il continue en pleine ville de recevoir les charbons et les bois.

Le Bassin Saint-Pierre, lieu historique du port, est dévolu aux loisirs : c'est un port de plaisance au cœur de la ville⁴⁷.

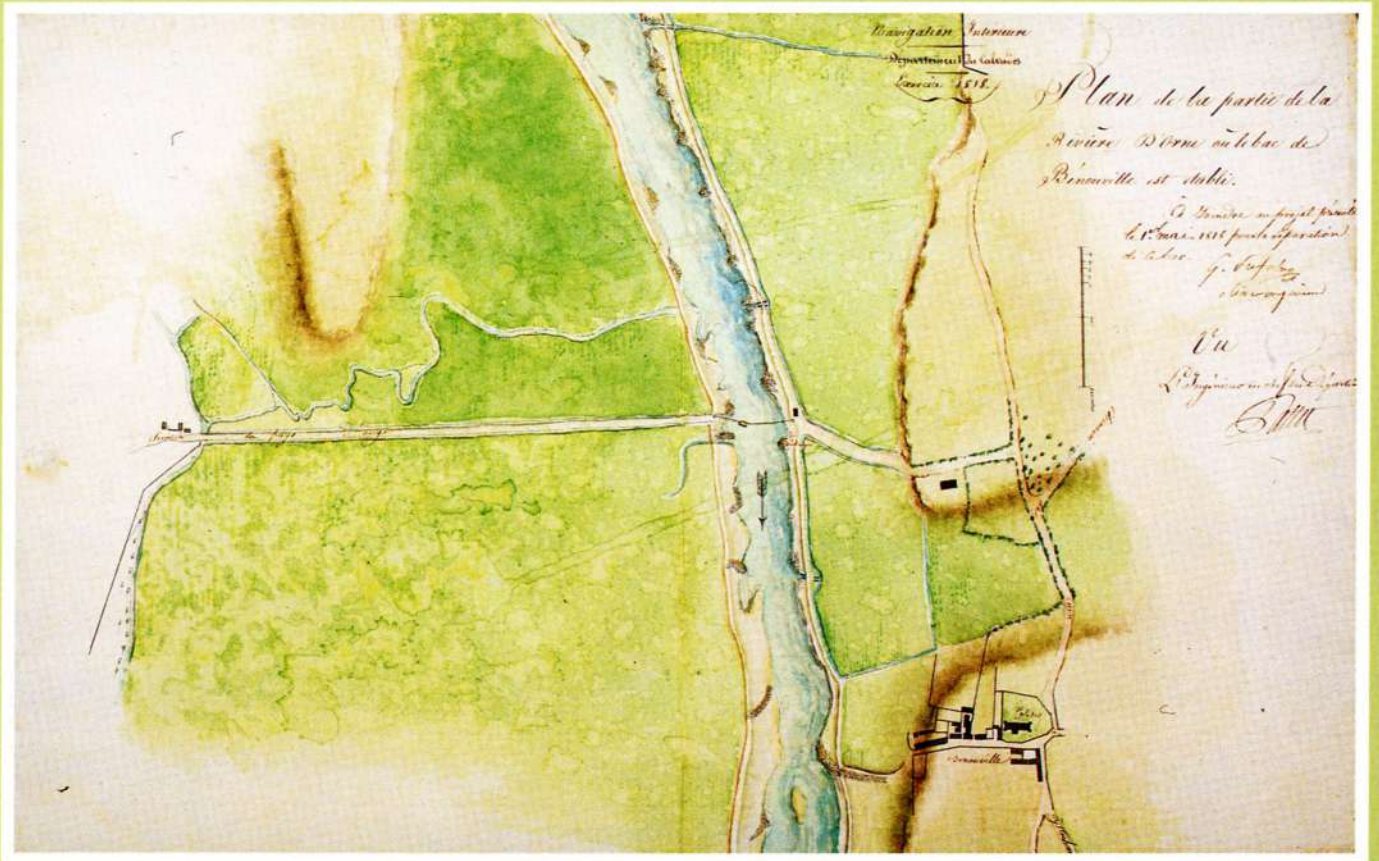
Ainsi le développement du port de Caen peut-être résumé en trois phases : Jusqu'en 1857, affirmation d'une vocation portuaire ; entre 1857 et 1986, abandon du centre ville par les activités maritimes au profit des rives du canal ; depuis 1986, concentration des activités dans l'estuaire. Caen n'est plus un port, mais il existe désormais une zone portuaire entre Caen et la mer.

44. Roll on-Roll off : système de déchargement et de chargement des bateaux en continu.

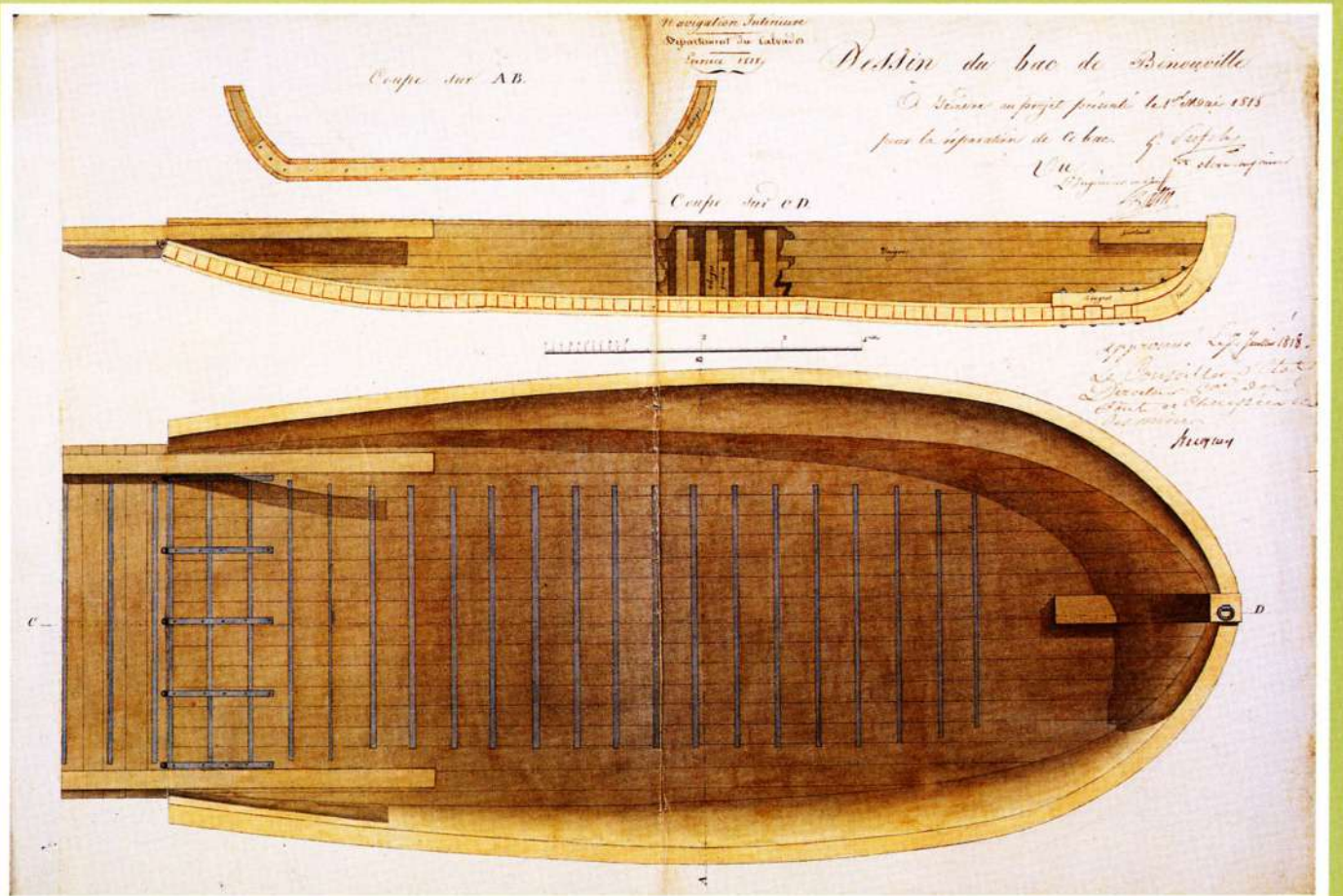
45. Arch. dép. Calvados, C 4090.

46. La fermeture de la S.M.N est intervenue en 1994.

47. Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen.



PBac de Bénouville, épis sur les berges. A.D.C.



Projet pour le bac de Bénouville. A.D.C.

Les activités sur l'Orne et le canal depuis le XVI^e siècle

Le franchissement

Située dans un espace agricole particulièrement riche, l'Orne constitue, comme toute rivière, un obstacle naturel pour l'établissement des communications. La configuration de la vallée rend son franchissement difficile : encaissée dans la partie en amont (jusqu'à Louvigny), l'Orne s'étale ensuite dans un espace marécageux. Après 1944, la reconstruction de la ville et l'intensification de l'urbanisation autour de l'agglomération multiplient les ponts sur la rivière et le canal. Mais il n'en a pas toujours été ainsi.

Des bacs

Jusqu'au début du XX^e siècle, un seul pont relie les deux rives entre Caen et la mer : le pont de Vaucelles ; sinon, il faut avoir recours à des bacs pour traverser l'Orne. Ces bacs sont affermés et leur utilisation est soumise au paiement de taxes perçues par les adjudicataires. On rencontre deux types de bacs : de simples barques dans lesquelles seuls des piétons peuvent prendre place (Vaucelles) ou des coques en bois, à fond plat, à bords peu élevés. Ces dernières embarcations peuvent transporter, d'une rive à l'autre, une voiture à cheval et ses occupants, des animaux, des marchandises sur des charrettes. Leur maniement s'effectue au moyen d'une corde tendue entre les deux rives⁴⁸. Ces bacs sont établis dans le prolongement des routes. Entre Caen et la mer, on peut emprunter le bac de « Sans-

48. On laisse traîner la corde à fond de rivière au passage des bateaux.


République Française

PRÉFECTURE DU CALVADOS

B A C

De Clopée

ADJUDICATION

Le Préfet du département du Calvados, chevalier de  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 Mondéville, 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 cumulees 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 — VATIN, imprimeur de la Préfecture, rue Pradal, 22.

Adjudication du bac de Clopée. A.D.C.



« Pegasus Bridge » avant 1994. D.D.E.

Souci », à hauteur de la Prairie, puis successivement ceux de Clopée (Mondeville), d'Hérouville, de Ranville, et de Bénouville. Au XVIII^e siècle, de nombreux projets de ponts sont conçus, mais aucun n'est réalisé, faute de moyens.

Des ponts

Les creusements du canal et du nouveau lit de l'Orne posent, à partir de 1845, le problème d'un double franchissement. Des ponts en fer sont construits à Colombelles, Ranville et Bénouville. Dans un premier temps, tous ces ouvrages sont mobiles pour permettre le passage des bateaux tant sur le canal que sur l'Orne, mais la disparition du trafic sur l'Orne (1914) permet d'établir des ponts fixes sur la rivière. Le passage du nouveau cours de l'Orne crée également des difficultés et des bacs sont rétablis temporairement

pour faciliter l'accès aux terrains situés entre les vallées.

L'Orne continue d'être un obstacle pour la circulation dans l'agglomération caennaise. Les ponts Bailey jetés par le génie britannique après la libération de la ville, sont remplacés au cours de la reconstruction par quatre ponts en centre ville ; puis le viaduc de la Cavée facilite le contournement de la ville par le sud. La construction d'un périphérique qui prolonge l'autoroute de Normandie nécessite l'établissement d'un viaduc à hauteur de Calix ; c'est le seul ouvrage d'art qui franchisse l'Orne et le canal en même temps.

Enfin, il y a des ponts auxquels la mémoire s'attache. Le remplacement du « Pegasus Bridge » lors des célébrations du Cinquantenaire a provoqué des protestations : le nouveau pont est en place et sa silhouette proche de celle de l'ancien a satisfait les plus nostalgiques.

Les échanges ; les bateaux

Les documents iconographiques ou les descriptions permettent de se faire une idée de l'évolution de la navigation et des échanges sur l'Orne puis sur le canal. Des épaves trouvées en 1801 à hauteur de Mondeville affirment l'utilisation ancienne de la rivière pour le commerce et les échanges.

Du XVI^e au XVIII^e siècle

La première image du port de Caen⁴⁹ au XVI^e siècle montre des trois-mâts, navires de haute mer, des grèbes et des gabares remontant le cours de l'Orne jusque dans la ville.

Le port jouit d'un commerce prospère, tant que la taille des bateaux

49. Sieur de Bras, *Recherches et Antiquités de la Ville de Caen*, 1588.



Port de Caen c. 4157



ARRÊT DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

QUI permet aux Négocians de la Ville de Caen, de faire directement par le port de ladite Ville, le commerce des Isles & Colonies Françaises de l'Amérique.

Du 21 Septembre 1756.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.



UR ce qui a été représenté au Roi, étant en son Conseil, par les Négocians de la Ville de Caen, que les différentes manufactures de serges, de bonneterie, de dentelles & de toiles qui y sont établies, & dans les Villes voisines, se sont perfectionnées & augmentées à un point, qu'elles sont en état de fournir à la consommation la plus étendue, soit dans le royaume, soit chez l'étranger; mais les bornes étroites qui resserrent le commerce maritime de la Ville de Caen, ne permettent aux entrepreneurs de ces manufactures d'espérer qu'un débit très-borné, tant que le port de cette Ville ne sera pas au nombre de ceux par lesquels il est permis de faire directement le commerce des isles & colonies françaises, parce que les Négocians de la Ville de Caen étant obligés, pour envoyer auxdites colonies les étoffes & toileries de ces manufactures, d'avoir recours aux Négocians des Villes qui jouissent du droit d'entrepôt, les droits qu'ils sont obligés de leur payer, rendent ce commerce si infructueux qu'ils aiment mieux l'abandonner: Si la Ville de Caen avoit la permission d'envoyer directement des marchandises dans les isles de l'Amérique, outre l'accroissement de ces manufactures, il en résulteroit encore un emploi avantageux des bois propres à la construction des navires, que les armateurs tiroient des forêts voisines, & qui y demeurent faute de consommation; de plus, un nombre considérable d'ouvriers, tels que les charpentiers, toiliers, tisserans, forgerons, cordiers & autres, trouveroient à s'employer pour le service de cette navigation: Pour quoi lesdits Négocians supplient Sa Majesté de leur permettre de faire directement le commerce des isles de Saint-Domingue, la Louisiane, le Canada, la Martinique, Cayenne, la Côte de Guinée, & la Pêche de la Morue; d'ordonner en conséquence qu'ils jouiront dans ledit Port de Caen du privilège de l'entrepôt, & des autres privilèges & exemptions portés par les lettres patentes du mois d'Avril 1717, portant règlement pour le commerce des isles & colonies françaises. Vu ladite requête des Négocians de Caen; les lettres patentes du mois d'Avril 1717, ensemble l'avis des Députés au Bureau du commerce: Ouï le rapport du sieur Peirenc de Moras Conseiller d'Etat, & ordinaire au Conseil Royal, Contrôleur général des finances, LE ROI ÉTANT EN SON CONSEIL, a permis & permet aux Négocians de la Ville de Caen, de faire directement par le port de ladite Ville, le commerce des isles & colonies françaises de l'Amérique. Veut en conséquence Sa Majesté qu'ils jouissent du privilège de l'entrepôt, & des autres privilèges & exemptions portées par lesdites lettres patentes du mois d'Avril 1717, ainsi qu'en jouissent ou doivent jouir les Négocians des ports admis à ce commerce, aux conditions de se conformer aux autres dispositions desdites lettres patentes. Et seront sur le présent arrêt toutes lettres nécessaires expédiées. FAIT au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Choisy le vingt-un septembre mil sept cent cinquante-six. *Signé* PHELYPEAUX.

FRANÇOIS-JEAN ORCEAU DE FONTETTE, Chevalier, Seigneur d'Essoit, Verpilliere & autres lieux, Conseiller du Roi en ses Conseils, Maître des Requêtes ordinaire de son Hôtel, Intendant de Justice, Police & Finances, & Commissaire départi pour l'exécution des Ordres de Sa Majesté, en la Généralité de Caen.

VU l'Arrêt du Conseil du 21. Septembre 1756, & les Ordres à Nous adressés pour son exécution: NOUS ORDONNONS que ledit Arrêt sera exécuté selon sa forme & teneur, dans toute l'étendue de notre Département; & qu'à cet effet il sera lu, publié & affiché par tout où besoin sera, à ce que personne n'en puisse ignorer. FAIT à Caen ce 13. Octobre 1756. *Signé*, FONTETTE. *Et plus bas*: Par Monseigneur; BARENTON.

A CAEN, chez JEAN-CLAUDE PYRON, seul Imprimeur-Libraire du Roi, de l'Université & de la Ville.



L'Odon devant Saint-Pierre. A.D.C.

leur permet d'utiliser l'Orne sans difficultés excessives. Les marchandises qui arrivent dans le port sont ensuite redistribuées dans toute la Basse-Normandie, le Cotentin, le Pays du Maine, le Perche et autres pays jusqu'aux portes mêmes de Saint-Malo⁵⁰. Les négociants de la ville obtiennent par ailleurs du roi un arrêté du 21 septembre 1756 qui les autorise « à faire directement du commerce avec les isles de Saint-Domingue, la Louisiane, le Canada, la Martinique, Cayenne, la Côte de Guinée et d'aller à la pêche à la morue ». Ainsi ils pourront entreposer les marchandises qu'ils importeront directement, sans passer par les ports qui jouissent déjà de ce privilège⁵¹.

Des rivalités naissent entre Saint-Malo et Caen au XVIII^e siècle. Le port breton veut obtenir une franchise qui supprimerait les taxes sur les marchandises, menaçant la prospérité de Caen, considérée comme l'entrepôt de la Basse-Normandie. Le port importe des États-Unis le coton utilisé dans les centres tex-

tiles de Falaise, de Condé-sur-Noireau, et de l'ensemble de la province. Les exportations sont constituées surtout de pierre et de produits agricoles qui vont vers l'Angleterre : fruits, eau-de-vie, pommes, légumes. Autour du port, des entrepôts se sont installés et des métiers spécifiques liés à la mer et au commerce se sont développés.

La corporation des « francs bruments » a le droit de décharger les navires moyennant la charge de surveillance et d'entretien des canons du château. Des cordiers, des charpentiers de marine, employés dans les constructions navales, constituent le petit monde des quais. Le halage emploie aussi plusieurs dizaines d'hommes, qui se chargent de remonter les bâtiments depuis Sallenelles jusqu'à Caen. Ces haleurs étaient originaires des villages qui bordent la rivière. A la fin du XVIII^e siècle, le halage est compromis par l'envasement de la rivière : les maîtres de deux navires signalent que les chemins de halage sont impraticables depuis la carrière de

Ranville jusqu'au quai de Caen. Les activités portuaires risquent de disparaître.

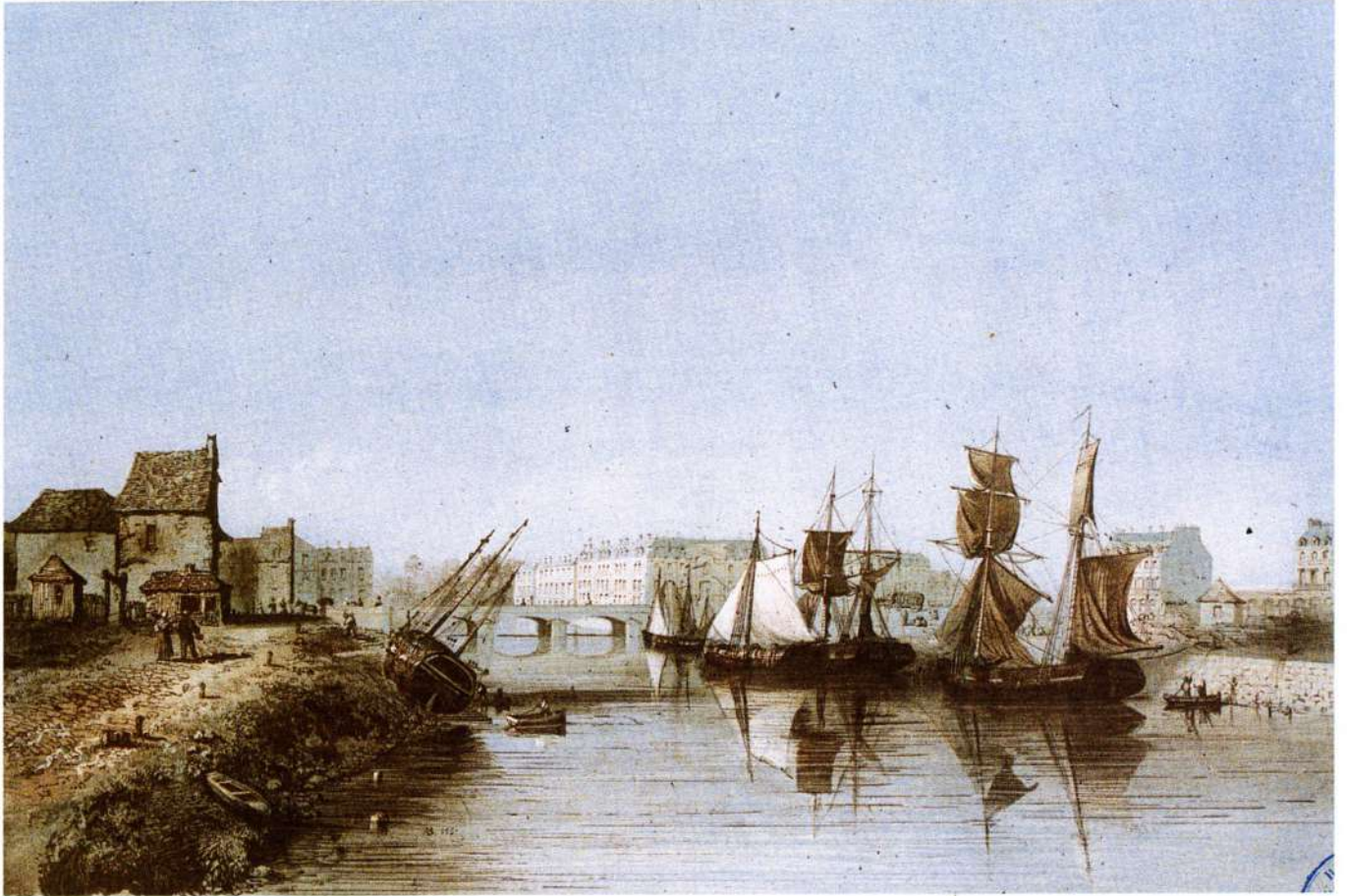
Du Premier Empire à 1918

Cette période se partage en quatre étapes :

- de l'Empire au percement du canal, les activités se maintiennent avec peu de modifications ;
- le percement du canal entraîne une augmentation du trafic et la révolution industrielle modifie les échanges ;
- l'exploitation de mines de fer transforme complètement les activités du port ;
- la guerre de 1914 provoque un ralentissement des échanges.

Les travaux entrepris à la fin du XVIII^e siècle et la reprise des activités économiques après la période révolutionnaire redonnent lentement des activités au port.

50. Arch. dép. Calvados, C 4157, année 1759.
51. Arch. dép. Calvados, C 4157.



Port de Caen vers 1850. B.M.

En 1837, on retrouve le même nombre de bâtiments aux entrées et aux sorties. Ce qui diffère, c'est la valeur des importations et des exportations. A l'importation, 45 426 tonneaux représentent une valeur marchande de 880 740 francs. A l'exportation, 15 793 tonneaux représentent une valeur de 739 760 francs. Les importations sont, en volume, le triple des exportations, mais celles-ci sont assez proches en valeur des importations. Le port de Caen exporte donc des produits de plus de valeur que ceux qu'il importe. D'autre part, les bateaux étrangers sont de taille plus importante, avec des équipages moindres.

Un trafic prospère

Une commission d'enquête réunie à la préfecture, en 1842, fait état de statistiques sur la fréquentation du port. Pour la période 1832-1835 il est entré en moyenne 900 navires dans le port par an ; en 1842 on a compté 1 200 bâtiments hormis « les paquebots à vapeur qui ont commencé leur service en 1837 ». Ces vapeurs transportent des passagers, et en 1842 ils ont effectué 275 voyages aller et retour. Les expéditions à partir du port de Caen augmentent « mais les navires de plus de 100 tonneaux ne peuvent remonter la rivière sans être allégés, il est impossible qu'ils pren-

ent tout leur chargement du retour au quai à Caen. Ils descendent donc jusqu'à l'embouchure avec une demi-charge où ils reprennent le surplus qu'on y a conduit sur des allèges ».

Les activités portuaires sont en relation avec les activités économiques de la ville. On y trouve des chantiers navals qui ont besoin de bois du Nord et qui utilisent aussi du bois en provenance des forêts de l'Orne. Les corderies importent du chanvre, et le commerce d'huile de graine est florissant. Avant l'ouverture du canal, et surtout avant l'exploitation des mines de fer, les importations représentent 2/3 du trafic. Les fibres textiles viennent des États-Unis et d'Australie (coton et laine), et on achète de l'indigo⁵² pour les teintures. Les produits alimentaires en provenance de l'Afrique ou des Antilles sont aussi un poste important (fruits, riz). L'huile d'olive (de Provence), l'alcali⁵³, les engrais et le noir animal⁵⁴ arrivent dans le bassin Saint-Pierre avec les vins et spiritueux. La révolution industrielle donne progressivement une place prépondérante aux importations de houille.

L'ouverture du canal multiplie l'activité du port. Les types de bateaux sont variés, d'autant que la marine commence la grande mutation de la vapeur.

La vapeur, le charbon

Le port de Caen, du Premier Empire à 1870, connaît un trafic dont les importations représentent toujours 75 % du volume. Le charbon constitue vite le poste le plus important : le développement de la vapeur, le chauffage et l'utilisation du charbon pour produire du gaz stimulent une demande croissante, en direction essentiellement de l'Angleterre (Glasgow, Swansea et Newcastle).

Les exportations reflètent le caractère agricole de l'arrière-pays. C'est avec du beurre, des viandes salées, des céréales, des graines de trèfles et d'autres plantes fourragères que l'on charge les bateaux. Les pommes à cidre, le cidre et les eaux-de-vie sont un chapitre complémentaire. Parmi les produits industriels, on rencontre la poterie de Noron et la pierre à bâtir provenant des carrières d'Allemagne (Fleury-sur-Orne), de la Maladrerie et même d'Aubigny et Saint-Pierre-Canivet. Ces pierres sont destinées à l'Angleterre. Les maisons de commerce installées autour du port sont essentiellement des sociétés d'importation⁵⁵.

52. Teinture produite à partir d'une plante, l'indigotier, cultivée dans les Indes anglaises. Elle produit la couleur bleue. Importée d'Angleterre.

53. Alkali ou ammoniaque.

54. Le noir animal ou charbon animal est le produit de la calcination en vase clos du sang, des tendons, des cornes, des plumes. Il sert comme engrais.

55. Arch. dép. Calvados, *Annuaire du Calvados*, 1858 (année 1857).

Onze des navires entrés apportent du charbon en provenance d'Angleterre (région de Newcastle), destiné à des industriels locaux et à l'usine à gaz de Caen. On transporte aussi du plâtre qui arrive de Honfleur, des tourteaux venant de Rouen, de Dunkerque et du Havre. Les exportations sont d'abord constituées de pierre de taille, de pierre à chaux et de bois, pour deux navires à destination de Cherbourg. Un bateau de Landerneau prend un chargement de poterie. 2 bateaux sur 21 sont entrés sur lest, mais 7 sur 18 sont sortis sur lest. Il est clair que la région a du mal à trouver des produits à exporter.

Le minerai de fer

Le trafic portuaire est bouleversé à partir de 1870 par l'exploitation industrielle du minerai de fer, sous l'impulsion d'industriels allemands qui connaissent la faiblesse de leurs réserves nationales en minerai. L'utilisation du fer dans des fonderies normandes s'arrête vers 1870, mais la production du minerai de fer continue, orientée exclusivement vers l'exportation. La Basse-Normandie est entrée dans « son âge du fer »... L'histoire du port est étroitement liée au développement industriel minier. Un avenir prometteur se profile : on escompte une production de 2 500 000 tonnes de minerai pour 1915⁵⁶. Caen devient à partir de 1875 la plaque tournante des exportations minières, à la suite de la mise en valeur des mines de May-sur-Orne et de Saint-André. Une liaison ferroviaire achemine le minerai jusqu'au quai de chargement. Le minerai de fer devient le poste le plus important des exportations ; il représente 90 % du trafic qui atteint 100 000 tonnes en 1900, 200 000 tonnes en 1905 et 300 000 tonnes en 1913. Le port de Caen expédie aussi une partie de la production minière de la Manche (autour de 18 % en 1913) et de l'Orne (43 %). Les intérêts allemands contrôlent l'ensemble des mines du département sauf celle de Saint-Rémy, et les exportations se font donc majoritairement à destination de l'Allemagne, via le Rhin pour la Ruhr, mais aussi à destination des Britanniques vers Swansea, Grangemouth et Glasgow.

Les importations annexes restent le bois, le kaolin, le ciment, les engrais et le chanvre. Dans le même temps les entreprises privées qui se sont installées le long des nouveaux quais installent des grues fixes et des engins roulants, et font construire des hangars qui sont raccordés par des lignes de chemin de fer au réseau de l'État. La liaison voie maritime-rail est ainsi parachevée.

Entrées et sorties du port de Caen entre le 18 et le 21 août 1857

Types de bateaux	Entrées	Sorties
Sloop	10	
Goélette	8	7
Brick	1	1
Vapeur		1
Bisquin	1	
Houry		1
Lougre		1

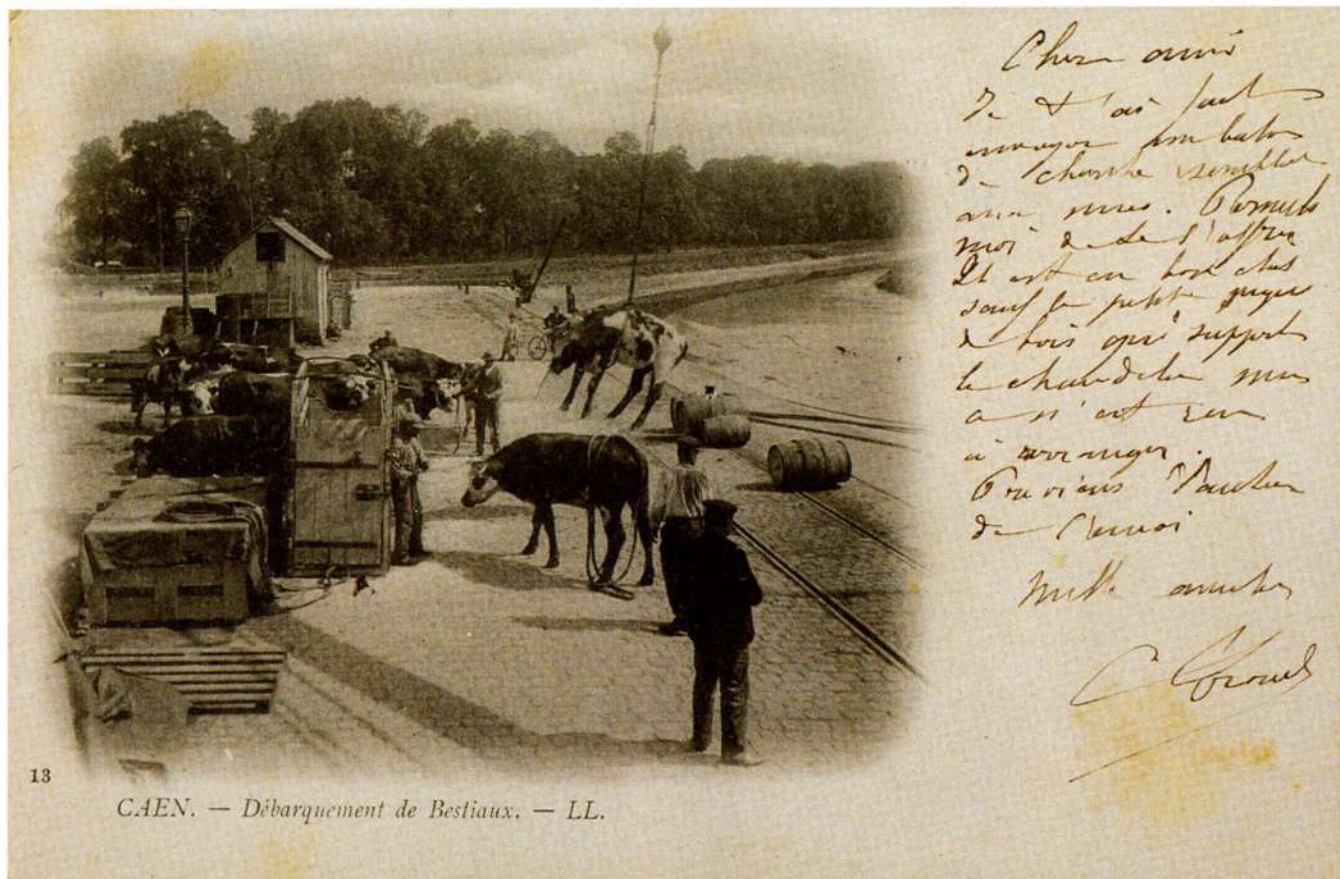


Expédition du minerai de fer, 1910. A.D.C.

Évolution des importations et exportations dans le port de Caen, 1880-1913

Dates	Importations	Exportations	Total
1880	271 531	51 601	323 132
1890	338 520	69 528	408 048
1900	421 701	146 449	568 150
1910	574 624	326 050	900 674
1913	627 976	497 975	1 125 951

56. Leménoel (Alain). « L'impossible révolution industrielle », dans *Cahiers des Annales de Normandie*, n° 21, Caen, 1988.



13

CAEN. — Débarquement de Bestiaux. — LL.

Débarquement de bestiaux, 1910. A.D.C.

L'importation est constituée par le charbon et l'exportation par le minerai de fer (93 % des exportations). Les autres marchandises ne sont qu'une valeur d'appoint. Dans ces années qui précèdent le premier conflit mondial, le port de Caen a le meilleur rapport exportations-importations : 44,8 %, contre 34 % à Marseille et 25 % au Havre⁵⁷.

Les exportations de produits agricoles qui représentaient dans les périodes antérieures une part prépondérante du trafic disparaissent à la fin du XIX^e siècle. Les communications terrestres, meilleures grâce à la multiplication des lignes ferroviaires et des routes, facilitent les échanges, et dans le même temps la demande nationale de produits alimentaires s'est accrue plus vite que la production. Les Normands se trouvent en concurrence directe avec les Danois et les Hollandais dont les techniques agricoles s'adaptent beaucoup plus vite à la demande croissante : Caen perd le débouché du marché de Londres. Le poids des réquisitions occasionnées par la guerre limite à partir de 1914 les possibilités d'exportations.

Durant cette période les activités du port sont modifiées. Les exportations diminuent, car le minerai est expédié vers les usines d'armement à l'intérieur du territoire. On a même recours à des importations,

Part des produits agricoles exportés (en tonnes)

Dates	Produits agricoles
1900	18 572
1905	10 925
1910	5 255
1912	775

83 000 tonnes en 1917. Parallèlement, les importations de fonte et d'acier passent de 7 435 tonnes en 1914 à 79 290 en 1917⁵⁸. Par contre, on constate une forte exportation de cailloux expédiés vers Calais et Boulogne pour la confection du macadam qui sert à la réparation des routes du front.

En 1903, les vapeurs à roues à aubes de la Compagnie Normande continuent de remonter la rivière, et le trafic de voyageurs reste une activité importante jusqu'en 1914. Plusieurs lignes partent, en direction de l'Angleterre - Caen-Le Havre-Newhaven -, et de la côte - vers Dives-sur-Mer, Trouville, Honfleur, Le Havre. La ligne Caen-Le Havre utilise L'Hirondelle, La Gazelle et la Dives ; vers l'Angleterre ce sont des bateaux à hélice et à vapeur : le Trouville et Le Calvados.

Les sabliers

La navigation sur l'Orne comprend aussi 2 ou 3 gabares conduites par trois hommes, et, parfois, halées par un cheval. Elles sont utilisées pour le transport du sable, comme les picoteux, petites embarcations conduites par un marin, qui transportent environ 2 m³ de sable journalièrement. Celui-ci est pris à la Pointe du Siège, près de l'embouchure de la rivière, puis débarqué sur le quai de Juillet ; il est destiné en général, à des entreprises de maçonnerie. Le trafic annuel peut s'élever à 30 000 tonnes. Les sabliers sont presque tous habitants de Ranville ou de Colombelles ; ils se rendent à la mer en utilisant le jusant, et ils s'échouent sur les enrochements de Merville. Ils pêchent en attendant que le flot soit assez bas pour remplir leur barque de sable. Puis, avec la marée montante, ils remontent jusqu'à Caen, à l'aide des avirons, et se font haler pour arriver jusqu'à Caen. Les sabliers disparaissent avec la construction du barrage en 1910 et avec le développement de la propulsion à vapeur, qui rend inutile le halage,

57. Gridel (Philippe), *ibidem*.

58. *Les ports de Basse-Normandie. Honfleur, Caen, Cherbourg, Granville*, édité par la Région économique de Basse-Normandie, Caen, 1925. Bibl. Mun. Caen, Fonds normand, A 280.



Retour des sabliers, 1910. A.D.C.

ce qui ne permet plus aux picoteux de remonter : il fallait, en effet, haler les barques sur 9 kilomètres à partir de Ranville jusqu'à Caen, et sur 14 kilomètres par morte-eau.

La guerre de 1914 a assuré le développement de la région Basse-Normandie dont l'un des éléments est le développement des hauts-fourneaux.

Les Hauts-Fourneaux et Aciéries de Normandie (H.F.A.C.)⁵⁹ à 1944

En 1910, l'industriel Thyssen, qui a déjà des intérêts dans les mines de fer du département, choisit le site de Colombelles pour installer la première sidérurgie française sur l'eau. Il s'agit d'associer la production de mines de fer de qualité à un port proche des sources de charbon, par lequel il est possible ensuite d'exporter les produits sidérurgiques. Caen est le site idéal ; une perspective de croissance s'ouvre, ainsi qu'une mutation : le port, d'exportateur de minerai, devient importateur.

La houille constitue alors le poste le plus important : en 1937, l'importation atteint un million de tonnes. L'exportation de minerai de fer culmine à 639 629 tonnes en 1930. Les relations du port se font vers la Suède (importations de minerai), la Norvège (bois), la Grande-Bretagne (houille et minerai), l'Allemagne (houille et fer), les Pays-Bas (minerai), la Belgique (houille), le Portugal, l'Algérie (produits agricoles, puis hydrocarbures), l'U.R.S.S., la Roumanie.

Pendant cette période, le port perd son trafic de voyageurs au profit du Havre et de Cherbourg, mieux équipés. Une tentative est faite en 1931 pour relier Caen à Southampton : la liaison ne dure qu'un an. En été la société des « Bateaux du Havre » offre des traversées de la baie aux touristes. L'accroissement des activités portuaires s'accompagne du développement de la zone industrielle et de ses activités.

Les années qui précèdent la Seconde Guerre mondiale sont favorables

aux activités portuaires de Caen. L'Occupation provoque un fort ralentissement des échanges et la Libération interrompt momentanément l'activité économique du port : il faudra attendre 1947 pour que le port retrouve partiellement l'ensemble de ses activités, et la reconstruction de la S.M.N. pour que les importations et exportations de produits miniers et sidérurgiques reprennent.

59. La H.F.A.C. deviendra la Société Normande de Métallurgie, puis la Société Métallurgique de Normandie (S.M.N.).



Quai au bois, vers 1970. D.D.E.

De 1945 à nos jours

Entre 1945 et 1954, la reconstruction et la modernisation du port sont entreprises. Les entrées portent toujours sur la houille, le bois et les phosphates ; viennent ensuite les matériaux de construction, les produits manufacturés et alimentaires. Aux exportations le minerai reste prépondérant (autour de 650 000 tonnes), ainsi que les produits métallurgiques. Ces caractéristiques se répètent au cours des années suivantes, mais les choix qui sont faits pour la France sur le plan économique provoquent l'abandon de l'exploitation du minerai de fer normand au profit de celui de Lorraine.

Le port subit les fermetures des Chantiers Navals français en 1954 qui sont remplacés sur le même site, en 1959, par l'usine de la S.A.V.I.E.M.. Les échanges s'établissent autour de 2 millions, 2 millions et demi de tonnes, jusqu'en 1986. Les aciers et les céréales dominent le secteur des sorties, tandis que la houille et le minerai de fer, le bois et le pétrole sont importés.

Les projets portuaires

L'ouverture de la passerelle « transmanche » n° 1 en juin 1986 provoque une augmentation rapide du trafic de marchandises et est à la base du trafic passager qui s'élève à un million de voyageurs à la veille de l'ouverture de la deuxième passerelle (1992). En 1994, le port a connu un transit de 1,12 million de passagers et un trafic de 2,5 millions de tonnes. Le long du canal, les activités portuaires se maintiennent, avec les céréales, le bois, la houille, mais les exportations subissent le choc de la fermeture de la S.M.N. Désormais, l'« âge de fer » de la Normandie semble définitivement clos.

Le port continue à être porteur de projets. Un plan de transformation du site sidérurgique de Colombelles, désormais vide, porte sur 40 hectares. Il s'agit d'aménager en bordure du canal (à hauteur de Calix) une zone agro-alimentaire. Une zone-tampon de stockage et d'échanges intéresserait des industriels du recyclage des pneumatiques et des automobiles. Une sur-

face de 2 ha serait consacrée au retraitement de la ferraille et utiliserait le bassin d'Hérouville aujourd'hui abandonné. D'autres activités, chargement et déchargement de vrac, de sables, de granulats, de récupération des déchets industriels, trouveraient leur place à proximité de la voie d'eau. La Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen continue l'aménagement portuaire puisque des réalisations sont déjà programmées pour les cinq années à venir. Le chenal sera porté à 120 mètres de large, et les enrochements renforcés dans l'estuaire. Les écluses doivent être modernisées, et le yard de Ranville équipé de nouveaux hangars et d'un atelier. Enfin l'effort portera sur la modernisation de l'ensemble de l'outillage et des équipements portuaires qui doivent permettre au port de rester compétitif⁶⁰.

60. C.C.I. de Caen.



Les nouveaux équipements. D.D.E.

Les autres activités

La rivière tout-à-l'égout

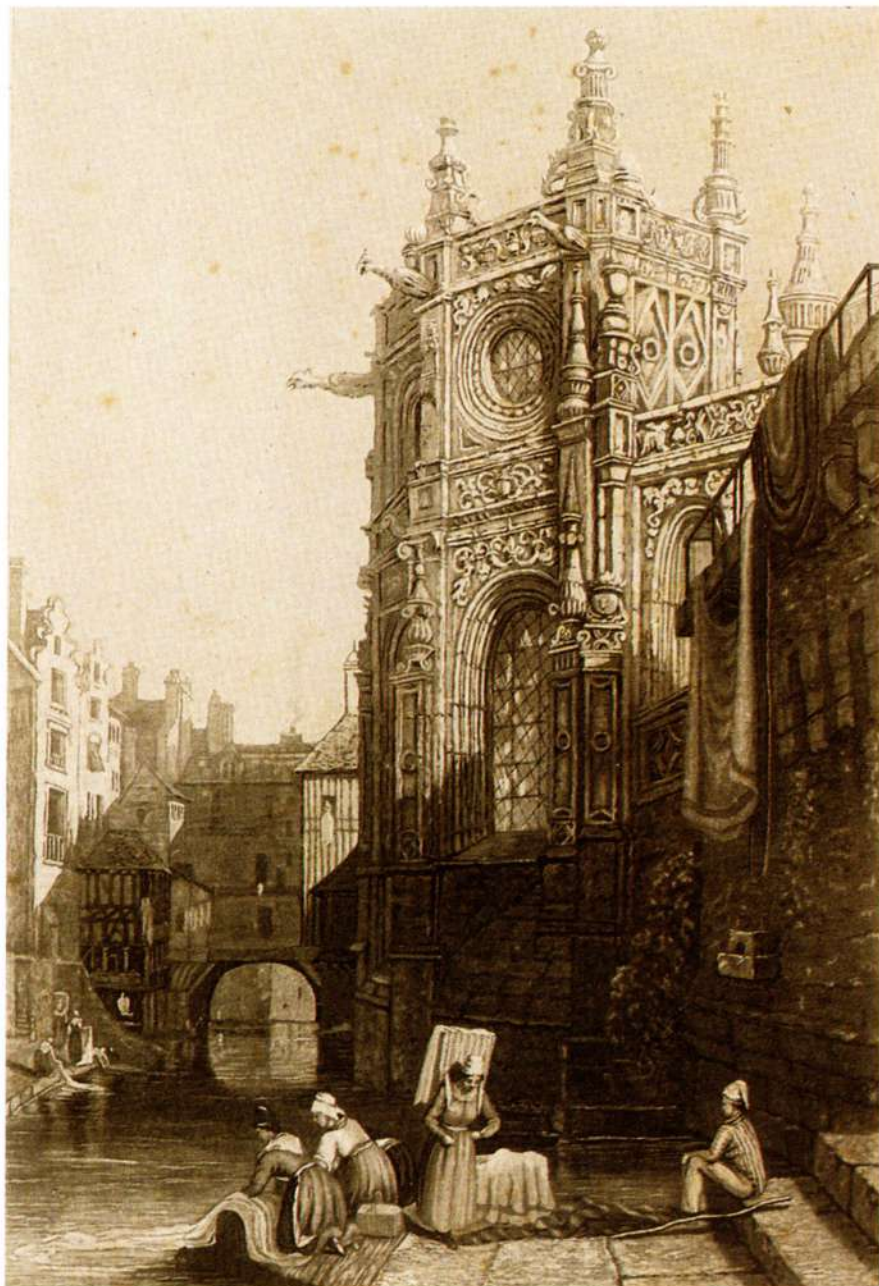
La plus simple des utilisations du cours de la rivière est celle d'égout. Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, l'Orne et les Odon sont de véritables cloaques. Les habitants y déversent leurs ordures, les artisans utilisent pour leurs travaux l'eau de la rivière et les lavandières viennent sur les berges laver le linge. Il faut attendre le mandat de Bertrand⁶¹, maire de Caen de 1848 à 1870, pour que l'assainissement de la ville soit entrepris, bien que l'on continue à jeter dans l'Orne les eaux usées. Aujourd'hui encore, les eaux d'épuration retrouvent tout naturellement le chemin de la rivière ou du canal.

La rivière force motrice

Force motrice, la rivière a été utilisée pour faire tourner de nombreux moulins. Le moulin de Montaigu (XI^e siècle) s'établit en amont du pont de Vaucelles, et dans le centre-ville, depuis le moulin Saint-Pierre jusqu'aux moulins installés sur l'Odon, les roues tournent pour moudre les grains, tanner les peaux. Le long de la rivière sont construits des « moulins de marées » qui utilisent les variations de niveau d'eau liées aux marées. Ils sont installés sur les petits cours d'eau qui se jettent dans l'Orne, à Clopée, à Mondeville, à Merville.

La pêche

La pêche était propice dans les eaux, tour à tour, saumâtres ou douces. Des récits du XVI^e siècle nous apprennent que les poissons qui peuplaient l'Orne étaient abondants et de bonne qualité. Ainsi, en 1509, des heurts ont lieu entre le prieur de l'Hôtel-Dieu et des représentants du roi au sujet des droits de pêche dont jouissaient exclusivement les religieux. Un témoin certifie qu'il a vu depuis plus de quarante ans « peschier lesdits religieux avecques leurs fileys et y prendre des alloses et autres poissons ». Il est précisé qu'il s'agit de carpes et de bons poissons « cest assavoir des monniers⁶², des brochès, des dars, des darsseaulx et vendeois⁶³ ». Les prieurs sont attaqués au cours d'une de leurs pêches sur l'Orne. Un homme « tira ung cousteau de sa gayne et coupa et déchira ung filley qui estoit tendu puis il print une pierre au bord de ladite eau en faisant semblant de la jeter contre lesdits religieux et leurs serviteurs ». La rivière est si poissonneuse que l'on peut prendre dans un seul filet une trentaine d'aloses.



Lavandières au chevet de Saint-Pierre, vers 1830. A.D.C.

Le sieur de Bras, dans sa description de Caen, fait état de saumons, si nombreux qu'on les assomme avec des bâtons à marée basse, et au XVIII^e siècle encore, Duhamel du Monceau affirme dans son *Traité des Pesches* que « l'on prend des saumons dans la rivière d'Orne depuis la mer jusqu'à quelques lieues au-dessus de Caen ». On les capture avec de « grandes saines [filets] qui traversent le canal ; on se sert d'un bateau pour tendre le filet avec d'autres pêcheurs qui restent à terre ». Il n'y a pas de pêcheries de saumons installées dans l'Orne, mais la chaussée de Montaigu et la Chaussée-Ferrée, installée à hauteur de Vaucelles, font office de barrage pour les saumons qui remontent la rivière. Ils ne peuvent passer à

marée basse et sont alors facilement capturés jusque dans les ruisseaux de la Prairie (autrefois les Prés de l'Abbé).

Des pêcheries sont installées sur les berges. Construites en bois ou en pierre, elles empiètent sur le lit de la rivière. En 1726, un arrêt du conseil du roi interdit toutes les pêcheries de plus de 2,5 mètres sauf celles des religieuses de la Trinité

61. François Bertrand (1797-1875). Né à Valognes, professeur de rhétorique à l'université de Caen puis maire de Caen. On lui doit de grandes transformations dans l'urbanisme de la ville. Il est le « Haussmann » local.

62. Poisson à chair blanche qui vit dans le voisinage des moulins, d'où il tire son nom (voir Duhamel du Monceau, *Traité général des pesches*, Paris, 1772).

63. Poissons d'eau douce à la chair blanche.



Pêche dans la baie de l'Orne, XIX^e s. B.M.

(abbaye aux Dames). Les « pescheries ne devront plus demeurer dans le passage ordinaire des vaisseaux » et si d'aventure quelqu'un les rétablissait « il serait condamné au fouet ». On admet « les bas-parcs, les venets, les ravoirs, et les guideaux bas-étaliers » qui ne dépassent pas 1,50 mètre⁶⁴.

Dans l'embouchure, on pêche les poissons de mer (maquereaux, soles), mais aussi l'éperlan : « on en prenait peu à l'entrée de la rivière d'Orne mais ils étaient excellents ». On trouve aussi des parcs à moules. En 1742, deux « moulliers sont en formation l'un à la pointe de La Roque [à Sallenelles], l'autre sur le Gros Banc [pointe de Merville] » ; un édit royal interdit de pêcher les moules trop petites : « il convient de leur laisser le temps convenable pour se former et prendre accroissance et se multiplier ».

La pêche la plus curieuse est celle de la « montée ». Les anguilles quittent les rivières pour aller frayer en mer, puis leurs petits⁶⁵ reviennent

par les mêmes cours d'eau : c'est ce qu'on appelle la « montée ». Les anguilles pullulant dans les rivières, la remontée des civelles est particulièrement abondante. Considérées comme nuisibles, car elles détruisent les écrevisses et le « petit fretin », les anguilles sont pêchées sans limitation. La pêche est donc intense dans l'embouchure de l'Orne quand les jeunes anguilles remontent. Pourtant les pêcheurs se voient interdire dès 1735 cette pratique parce que l'utilisation de filets à mailles trop fines détruit d'autres alevins. Les « seinettes » sont ainsi interdites parce qu'« elles détruisent le fray du poisson du premier âge⁶⁶ ». Au XIX^e siècle encore, cette pêche est pratiquée, mais l'augmentation du taux de pollution dans les rivières semble avoir fait disparaître la « montée »⁶⁷.

Les réglementations du XVIII^e siècle portent atteinte à la libre exploitation des ressources de la mer, en sorte que Hue, curé de Ouistreham, fait valoir en 1783 que les pauvres

du village ont besoin pour subsister « et payer leurs impôts » de pouvoir pêcher les lançons ou aigüilles avec des « seinettes »⁶⁸.

Ces différentes pêches se pratiquent depuis la Révolution avec de moins en moins de succès. Saumons et aloses disparaissent et la « montée » semble avoir désertée définitivement la baie de l'Orne. Il ne reste plus aujourd'hui que quelques pêcheurs à la ligne le long de l'Orne et du canal, bien que depuis quelques mois des bateaux viennent près du barrage du cours Montalivet pêcher avec des carrelets⁶⁹.

64. Noms des différents types de pêcheries installés sur les berges. Leur description, détaillée et illustrée par des planches, est faite par Duhamel du Monceau dans son *Traité des pesches*.

65. Appelés civelles, ou piballes dans le Sud-Ouest.

66. Arch. dép. Calvados, C 4144.

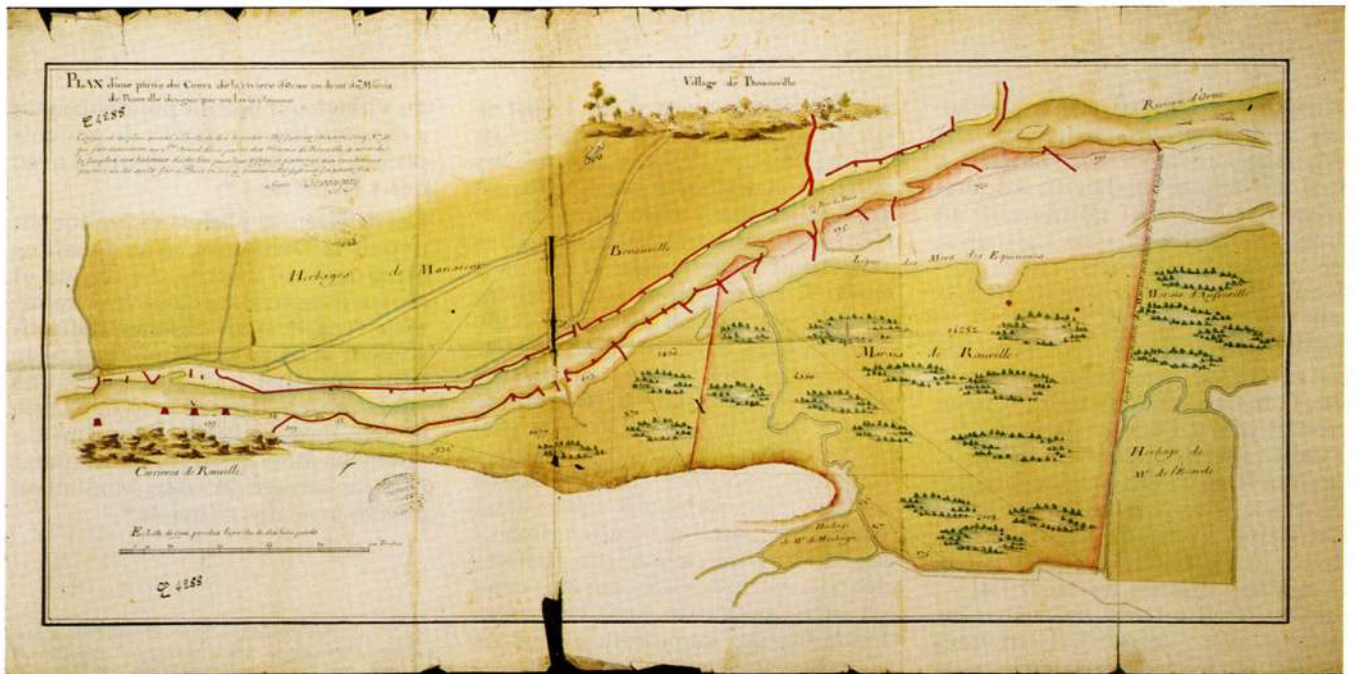
67. Cette pêche se pratique encore dans l'embouchure de l'Adour.

68. Arch. dép. Calvados, C 4146.

69. Filets tendus sur un cadre carré et qui plongent de chaque côté du bateau.



Les bateaux et les filets dans le port de Caen, 1900. A.D.C.



Épis et carrières le long de l'Orne, 1765. A.D.C.

Les lais de mer, les marais

Les alluvions très riches qui se déposent dans l'Orne constituent, à mesure de leur assèchement, d'excellents pâturages. Ces pâturages, régulièrement inondés, sont l'objet d'appropriations par les riverains qui en tirent de gros bénéfices. Mais les riverains empiètent sur le lit de la rivière et édifient des épis de bois ou de roches sont édifiés pour consolider les atterrissements. Ces installations sont dangereuses pour la navigation des bateaux qui chargent des pierres aux carrières de Ranville ; c'est pourquoi « le seigneur de Bénouville doit placer de fortes balises que le vent et la marée ne puissent enlever, à peine [sous peine] de répondre des naufrages que les pierres et les épis pourraient occasionner⁷⁰ ».

Ces « polders » nécessitent à certains endroits le maintien de rigoles d'écoulement comme dans les prés de Saint-Gilles. Là, le redressement de l'Orne supprimerait les inondations : cette décision provoquerait un assèchement excessif des herbages et « priverait trois cents familles pauvres de revenus, et donc priveroit d'autant le roi d'impôt ».

Les travaux sur l'Orne et le canal au XIX^e siècle mettront fin à cette utilisation des marais bordiers.

Le halage

Le mauvais état du cours de la rivière et l'augmentation du tonnage des bateaux rendait le halage nécessaire. Un chemin était aménagé sur les deux berges et des droits de halage étaient prélevés.

Ce système était compromis par le mauvais état des chemins. D'abord ils sont souvent faits « à pierres perdues en sorte qu'ils croulent dans la rivière » : les pierres gênent la navigation et il aurait fallu les ôter lors des basses mers. Certains riverains creusent des rigoles à travers le chemin de halage pour faciliter l'écoulement des ruisseaux et des marécages, au risque de provoquer des accidents aux chevaux. Les haleurs protestent contre ces agissements. Une sentence du 28 avril 1736 ordonne aux propriétaires riverains de l'Orne de laisser sur le bord de la rivière 24 pieds au moins (8 mètres) « pour le passage des hommes et des chevaux pour le halage des bâtiments montans et descendans dans ladite rivière⁷¹ ». Un ordre du roi du 2 mars 1737 ordonne de faire dégager les chemins propres au halage de tous les obstacles (fossés, haies, carrières) qui les encombrant.

Le halage disparut avec l'utilisation de la vapeur autour de 1850. Le chemin est alors devenu un lieu de promenade pour les piétons et les cyclistes.

70. Arch. dép. Calvados, C 409. Lettre de Maurepas, ministre de la Marine, à l'intendant de Caen.
71. Arch. dép. Calvados, C 4090.



Chemin de halage à Sallenelles, vers 1820. A.D.C.

Ainsi la navigation entre Caen et la mer a donné lieu à bien des projets, plus audacieux les uns que les autres. Le creusement du canal, et aujourd'hui l'établissement des passerelles « transmanche », conservent à la ville de Caen sa fonction portuaire, même si l'évolution économique et la nécessité d'un espace plus vaste repoussent vers la mer les activités portuaires. Caen reste un port, et les bateaux de plaisance qui animent le bassin Saint-Pierre sont l'illustration du rêve maritime de la ville.



Cyclistes le long de l'Orne ou du canal, vers 1930. A.D.C.



REMERCIEMENTS

Direction départementale de l'Équipement
Bibliothèque municipale de Caen
Archives municipales de Caen
Bibliothèque municipale de Granville
Université de Caen (département de géologie)
Service historique de la marine (Brest)
Service de communication du Conseil Général

Exposition et catalogue réalisés par : F. DUTOUR, I. De KONINCK, L. LE ROC'H MORGÈRE.

Avec l'aide de : N. ALBANÈSE, B. DUTOUR, J.-M. GIRET, I. De KONINCK, L. LE ROC'H MORGÈRE, M. LE ROC'H MORGÈRE, C. LOZOUET, M. MORIN-MEUNIER, E. PETIT, B. POULLE, F. PRUVOT, R. TASSET, H. TRON pour la recherche documentaire.

P. SELLIN pour la photographie.

J.-P. MALLE pour ses photographies personnelles.

G. MOUGET, C. VAUGEOIS pour le montage de l'exposition.

ISBN : 2-86014-020-4

Imprimerie □ Alençonnaise, 2, rue Édouard-Belin, 61002 Alençon
Dépôt légal : 2^e édition – 3^e trimestre 1996 – N^o d'ordre : 36991



Conseil Général



Calvados