



DE CAEN À LA MER

L'HOMME TRANSFORME
LE PAYSAGE

MILLÉNAIRE
Caen
2025

Calvados



LE DÉPARTEMENT



ÉDITO



© T. Houyel

L'histoire du canal de Caen à la mer est constitutive de l'histoire de notre Département. Avant même la décentralisation, le Conseil Général du Calvados a participé au financement de cet équipement crucial, inauguré en pleine révolution industrielle en 1857. Après les lois de décentralisation, le Département est devenu un acteur essentiel du port de Caen-Ouistreham et a œuvré à la création des passerelles transmanche de Ouistreham. Aujourd'hui, il accompagne la nécessaire adaptation de ces espaces en présidant à la gestion de l'espace naturel sensible de l'estuaire de l'Orne.

La brochure réalisée par les Archives du Calvados aide à saisir ce temps long, fait de périodes d'euphorie, mais aussi de moments de réflexion et de remise en cause des modèles établis. Si l'Homme a toujours cherché à transformer le paysage et la nature à son profit, il a su aussi apprendre de ses erreurs et accepter ses limites. À travers les projets de ceux qui nous ont précédés, l'histoire nous invite à nous projeter dans un avenir encore à inventer.



Jean-Léonce Dupont
Président du Département du Calvados

SOMMAIRE

L'ORNE, UN PAYSAGE NATUREL À DOMESTIQUER

4 > 9

LA BATAILLE DES INGÉNIEURS (1774-1837)

10 > 17

DU PROJET À LA RÉALITÉ (1837-1857)

20 > 29

L'ÉVOLUTION DU CANAL

ET DES PAYSAGES ALENTOUR (1857-1918)

30 > 39

LE PORT HORS LA VILLE ET LE GIGANTISME (1918-1980)

40 > 47

DE NOUVEAUX ÉQUILIBRES À TROUVER

48 > 51

État des sources

Bibliographie

Crédits et remerciements

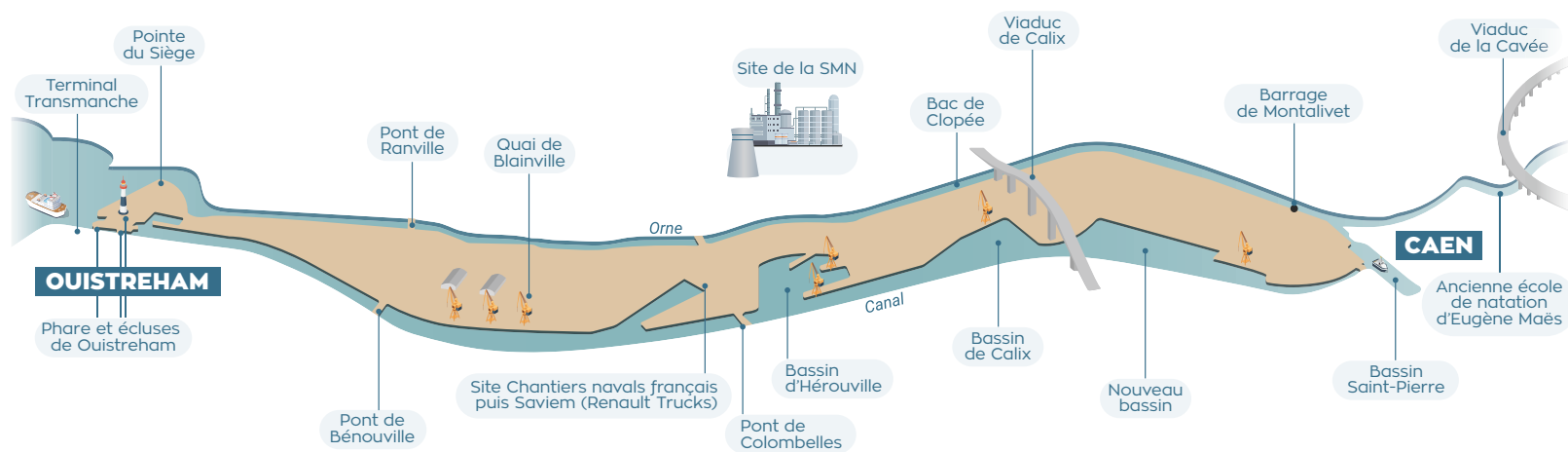
52 > 53

DE CAEN À LA MER

L' HOMME TRANSFORME LE PAYSAGE

Le littoral du Calvados est caractérisé par des ports littoraux modestes et d'accès difficile, sans commune mesure avec les grandes capacités de Cherbourg et du Havre. Comme Rouen, Caen dispose d'un accès maritime via son fleuve, mais il est compliqué de naviguer sur l'Orne à l'état naturel. Dès lors, le paysage de Caen à la mer a toujours été un enjeu stratégique pour la ville et l'ensemble de son bassin d'activité.

Cet espace géographique est l'objet d'aménagements constants, qui prennent à partir du 19^e siècle une ampleur considérable à la faveur de la première révolution industrielle. L'ouverture du canal de Caen à la mer en 1857 crée un site portuaire et industriel complexe allant de Caen à Ouistreham. En constante mutation, soumis à des aménagements de plus en plus gigantesques, ce paysage est aujourd'hui l'objet de nouvelles réflexions pour l'adapter aux besoins écologiques et économiques du 21^e siècle.



L'ORNE, UN PAYSAGE NATUREL À DOMESTIQUER

Entre l'embouchure de l'Orne, le cours sinueux du fleuve et l'accumulation de dépôts vaseux dans le port, l'ensemble du dispositif d'accès à Caen s'avère problématique.



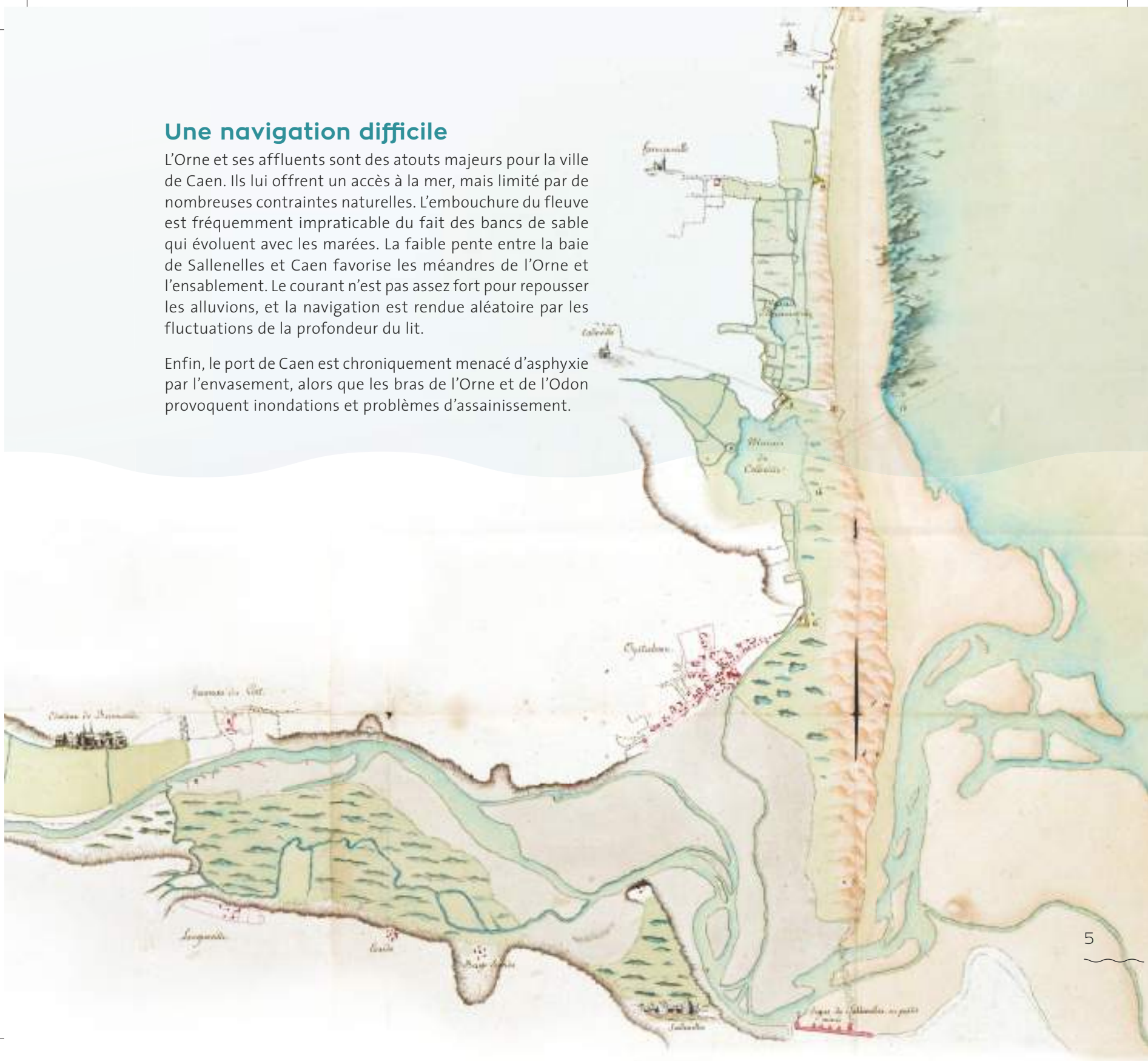
Carte de l'embouchure de l'Orne avec la fosse de Colleville, [vers 1769].

AD14.1F1/295

Une navigation difficile

L'Orne et ses affluents sont des atouts majeurs pour la ville de Caen. Ils lui offrent un accès à la mer, mais limité par de nombreuses contraintes naturelles. L'embouchure du fleuve est fréquemment impraticable du fait des bancs de sable qui évoluent avec les marées. La faible pente entre la baie de Sallenelles et Caen favorise les méandres de l'Orne et l'ensablement. Le courant n'est pas assez fort pour repousser les alluvions, et la navigation est rendue aléatoire par les fluctuations de la profondeur du lit.

Enfin, le port de Caen est chroniquement menacé d'asphyxie par l'envasement, alors que les bras de l'Orne et de l'Odon provoquent inondations et problèmes d'assainissement.



Les premières réflexions sur le besoin d'infrastructures

Les premiers aménagements sont documentés dès le 11^e siècle au confluent de l'Orne et de l'Odon, à l'emplacement de l'actuel bassin Saint-Pierre. À partir du 13^e siècle, le port se déplace vers l'aval, au chevet de l'église Saint-Pierre¹. Bien qu'il soit un facteur essentiel de prospérité pour la ville, il est toujours rempli de vase et les navires ne peuvent aborder que durant les grandes marées.

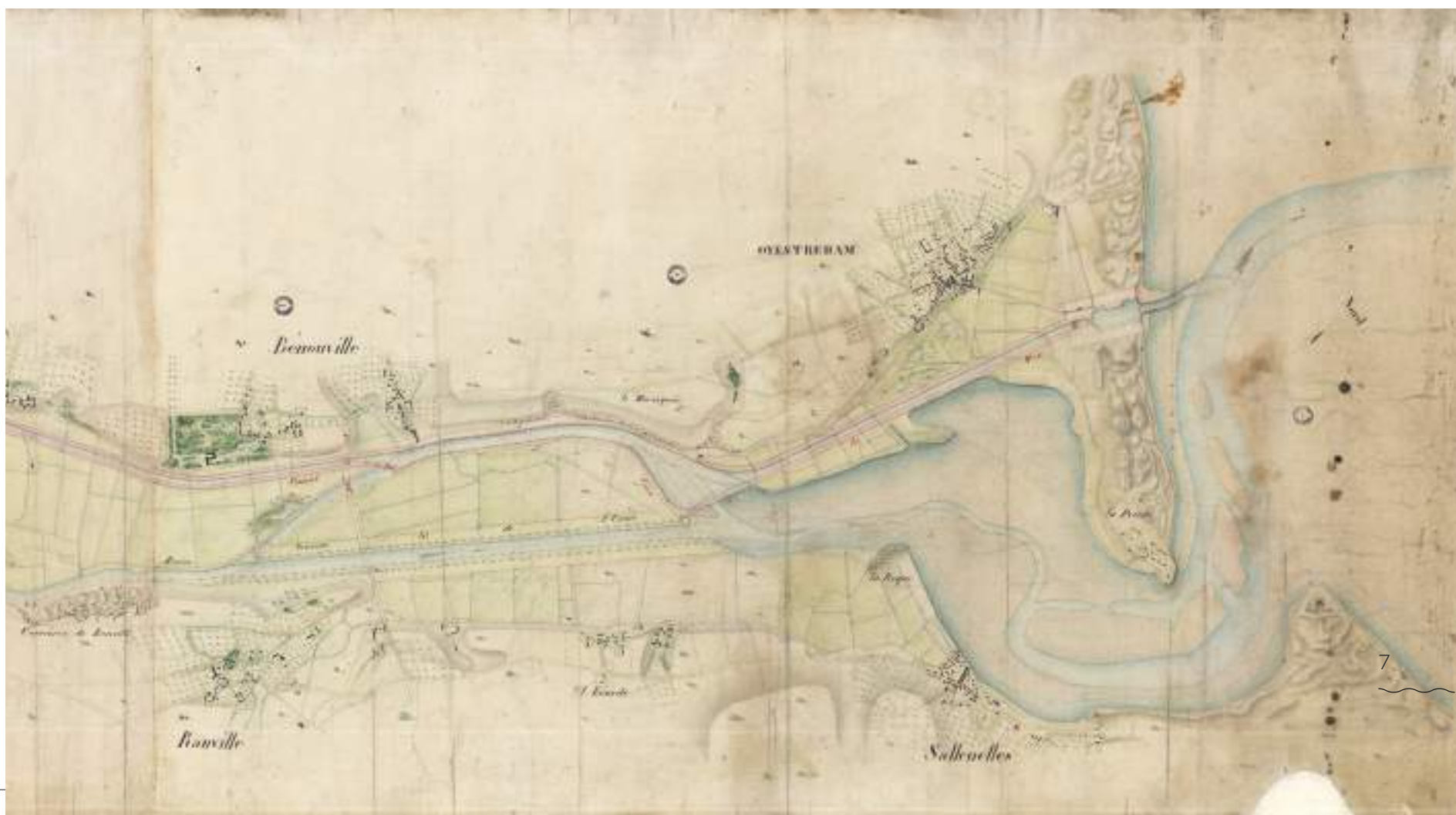
À l'époque moderne, de nombreux ingénieurs se penchent sur le sujet. Les premiers projets, proposés par Vauban à la demande de Colbert (1679), envisagent de déplacer l'estuaire de l'Orne dans la fosse de Colleville, plus profonde. Les avancées réelles sont cependant timides, freinées par les limites techniques et les aléas politiques et financiers.

¹ René Streiff, « Le port de Caen et le canal de Caen à la mer », dans *Études Normandes*, n° 16, 1953, pp. 269-296, p. 272



Projet d'aménagement du canal de Caen
à la mer, [vers 1837-1838].

AD14, 1F1/264



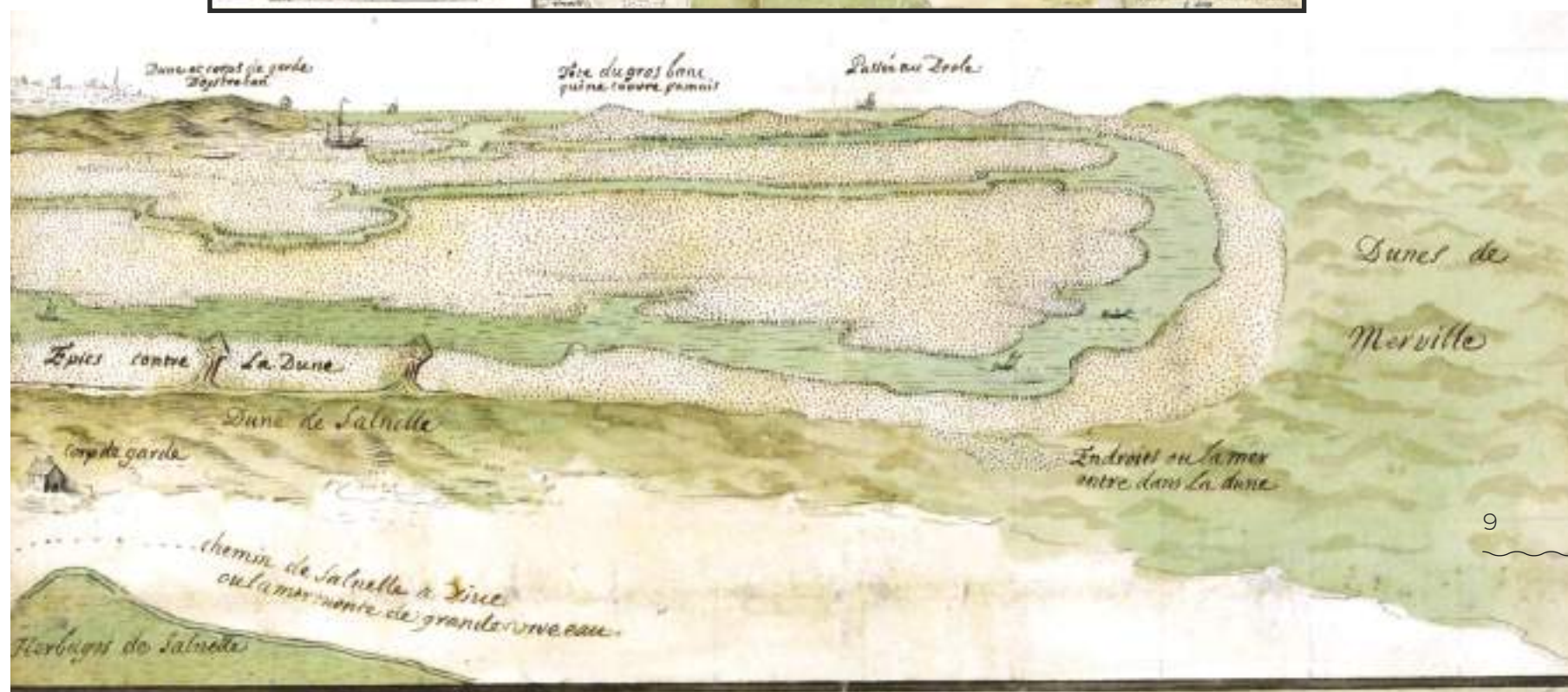
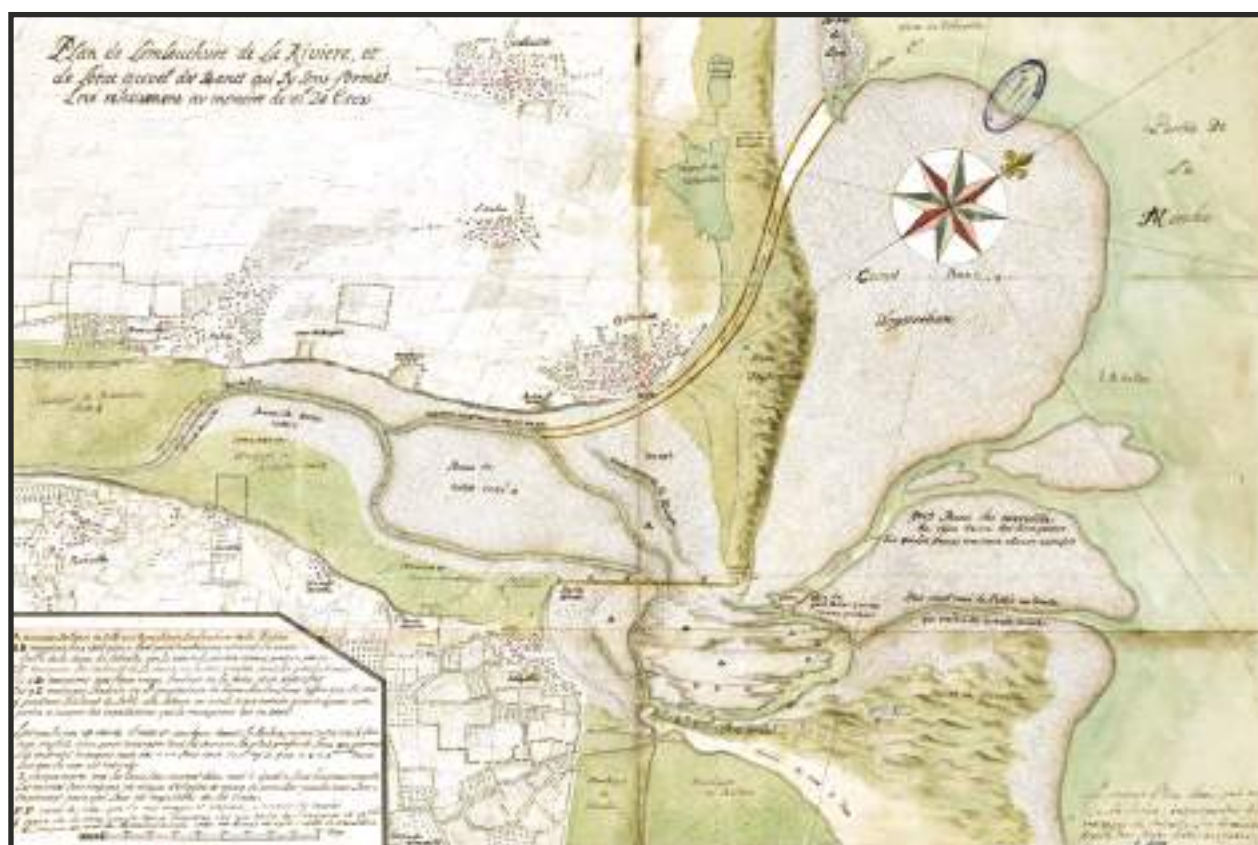
Au 18^e siècle, les bateaux remontant l'Orne accostent quai Saint-Pierre, sur la rive droite du canal du même nom, et sur le quai de Vaucelles. Mais la situation est catastrophique pour le commerce caennais. Des projets sont dessinés par La Londe, Polchet, Bourroul ou de l'Églisière, mais aucun n'aboutit.

Alors que la ville de Caen est en plein développement, son accès à la mer est entravé par l'ensablement de la baie, la faible hauteur d'eau de l'Orne, et l'envasement du port.

Plans de l'embouchure
de l'Orne, dressés par l'ingénieur La Londe,
[première moitié du 18^e siècle].

AD14, C/4124.





LA BATAILLE DES INGÉNIEURS (1774-1837)

*L'École
des Ponts
et Chaussées*

Créée en 1747 sous l'impulsion
de l'intendant des finances
Charles Trudaine, l'École des Ponts
et Chaussées initie une tradition
d'excellence française dans le
domaine des travaux d'art
et de l'ingénierie.

À partir de la fin du 18^e siècle, les innovations techniques, l'amélioration de la formation des ingénieurs, et les prémices de la révolution industrielle rendent possible le rêve longtemps inaccessible : faire de Caen un véritable port maritime.

Les projets se multiplient, dont certains ne restent qu'à l'état de plans aquarellés, témoins de rêves plus ou moins réalisés, de réflexions qui mettront parfois des décennies à aboutir.

Les projets ont généralement un triple objectif :

- 1 Détourner l'entrée de l'estuaire menacée d'ensablement vers la fosse de Colleville.
- 2 Installer des écluses en aval de Caen pour maintenir le niveau d'eau.
- 3 Rectifier les méandres par des canalisations

Certains ingénieurs peuvent parfois faire preuve d'ambitions impressionnantes. Les cahiers de doléances portés au roi en 1789 évoquent le sujet comme un enjeu économique important et rêvent de relier l'Orne à la Loire par la Mayenne ou la Sarthe².

Les grands inventeurs du canal de Caen à la mer sont tous des ingénieurs formés à l'École des Ponts et Chaussées. Ils accompagnent les grands travaux d'équipement et de modernisation de la France. Leur carrière enjambe tous les régimes politiques et les amène à travailler dans tout le pays sur des projets différents (ponts, canaux et ports, routes), où ils aiguisent leur expérience professionnelle.

En Normandie, les ingénieurs en chef travaillent sur trois départements, le Calvados, la Manche et l'Orne. Outre l'aménagement du port de Caen, ils travaillent souvent sur le port de Cherbourg, l'autre grand enjeu stratégique de la région. Derrière l'ingénieur en chef, les ingénieurs de district, les dessinateurs et techniciens du service des Ponts et Chaussées sont souvent invisibles dans les archives. Seul le dossier de personnel de Cachin l'évoque rapidement en raison des conflits au sein du service³.

² AD14, 16B/9/1

³ Archives Nationales de France, F/14/2184/1

Cahier de doléances de la ville de Caen,
article sur la navigation sur l'Orne, 1789.

AD14, 16B/9/1

1774

LA BATAILLE DES INGÉNIEURS

1837

DU PROJET À LA RÉALITÉ

1857

L'ÉVOLUTION DU CANAL ET
DES PAYSAGES ALENTOUR

1918

LE PORT HORS LA VILLE
ET LE GIGANTISME

1980

DE NOUVEAUX ÉQUILIBRES
À TROUVER

En 1774, l'ingénieur Lefebvre lance des travaux ambitieux prévoyant le redressement complet de la rivière. Un canal est creusé de Clopée jusqu'à Caen et le cours de l'Orne est rectifié entre Colombelles et Ranville et à hauteur du pont de Vaucelles. Avec la terre dégagée par ces travaux on construit les quais Caffarelli et Montalivet. Le chantier du bassin Saint-Pierre, à peine entamé, est interrompu par la Révolution.

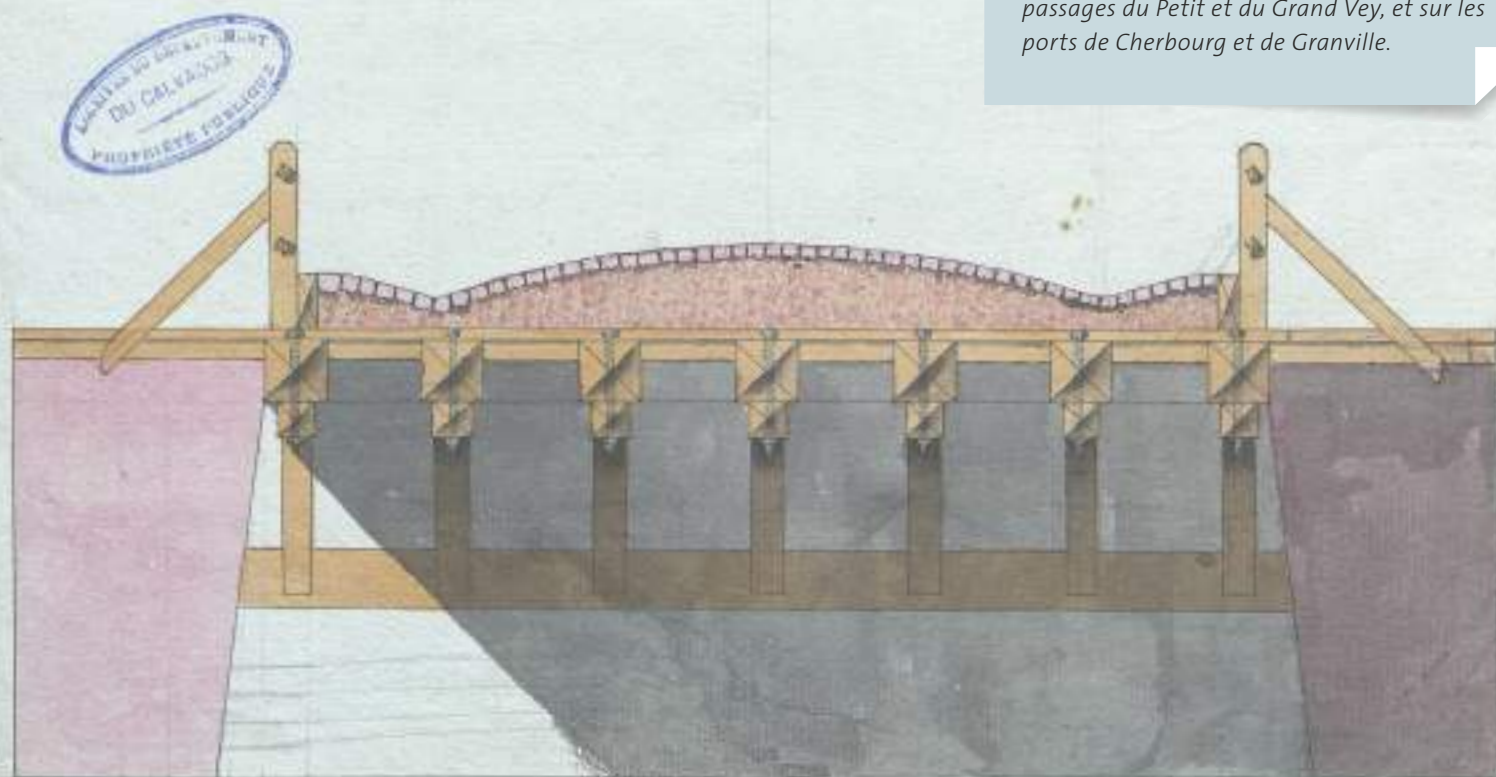
Plan de réparation du pont de Vaucelles, 1777.

AD14, C/3984



(1735-1807)

Armand Bernardin Lefebvre entre en 1750, à 15 ans, dans la toute jeune École des Ponts et Chaussées créée trois ans auparavant. Élève brillant, il tente le prix de Rome, avant de voyager sur ses propres deniers en Italie et en Grèce. Après un passage en Champagne où il travaille sur le pont de Dizy et sur l'Aisne, il est nommé ingénieur en chef de la généralité de Caen en 1772. Il travaille également dans la Manche sur les passages du Petit et du Grand Vey, et sur les ports de Cherbourg et de Granville.





Projet pour le port de Caen, plan
de l'ingénieur Lefebvre, 1790.
AD14, 6C/7

1774

LA BATAILLE DES INGÉNIEURS

1837

DU PROJET À LA RÉALITÉ

1857

L'ÉVOLUTION DU CANAL ET
DES PAYSAGES ALENTOUR

1918

LE PORT HORS LA VILLE
ET LE GIGANTISME

1980

DE NOUVEAUX ÉQUILIBRES
À TROUVER

En 1798, l'ingénieur Cachin propose pour la première fois de doubler entièrement le cours naturel de l'Orne d'un canal, avec la création d'un avant-port en face de la fosse de Colleville et la transformation du canal Saint-Pierre à Caen en bassin à flot. Ce projet audacieux reste pourtant encore dans les cartons.

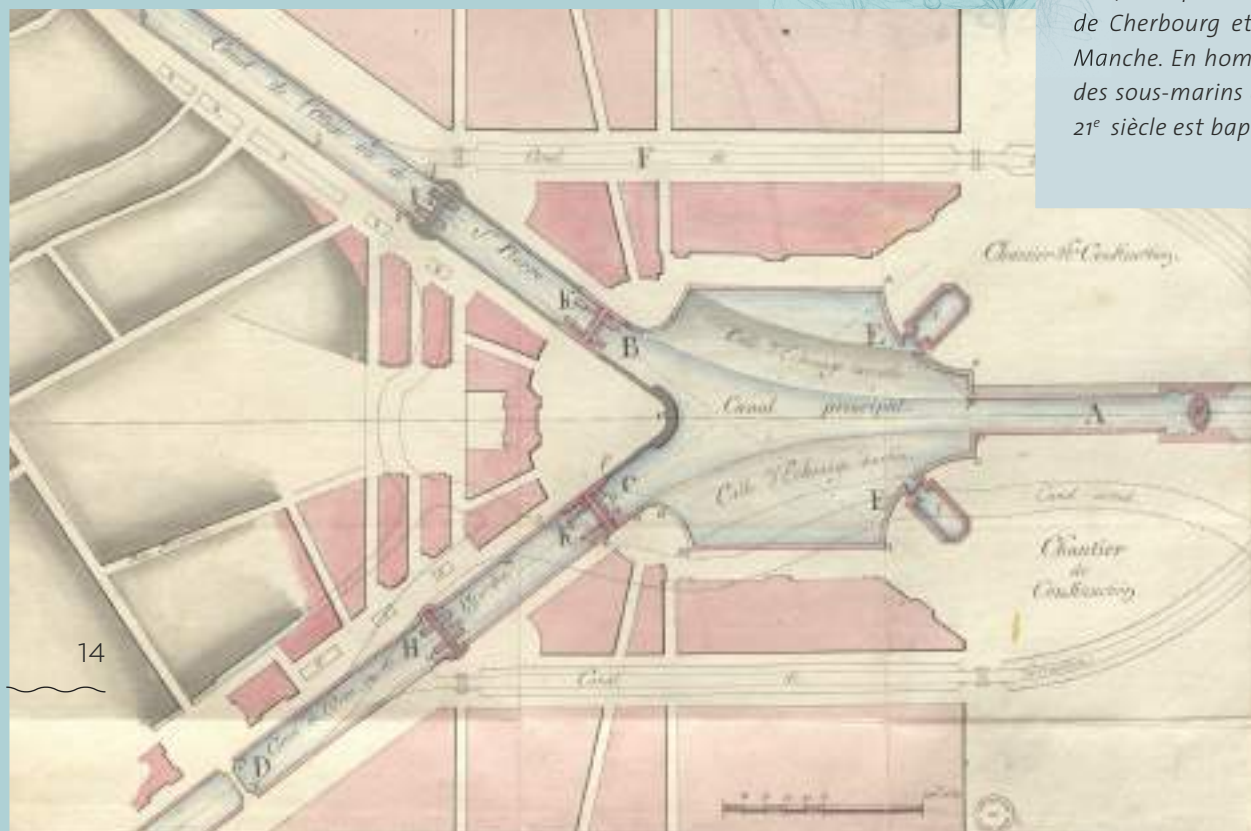
Cachin, *Mémoire sur la navigation de l'Orne inférieure*, 1799.

AD14, BH/8/10335

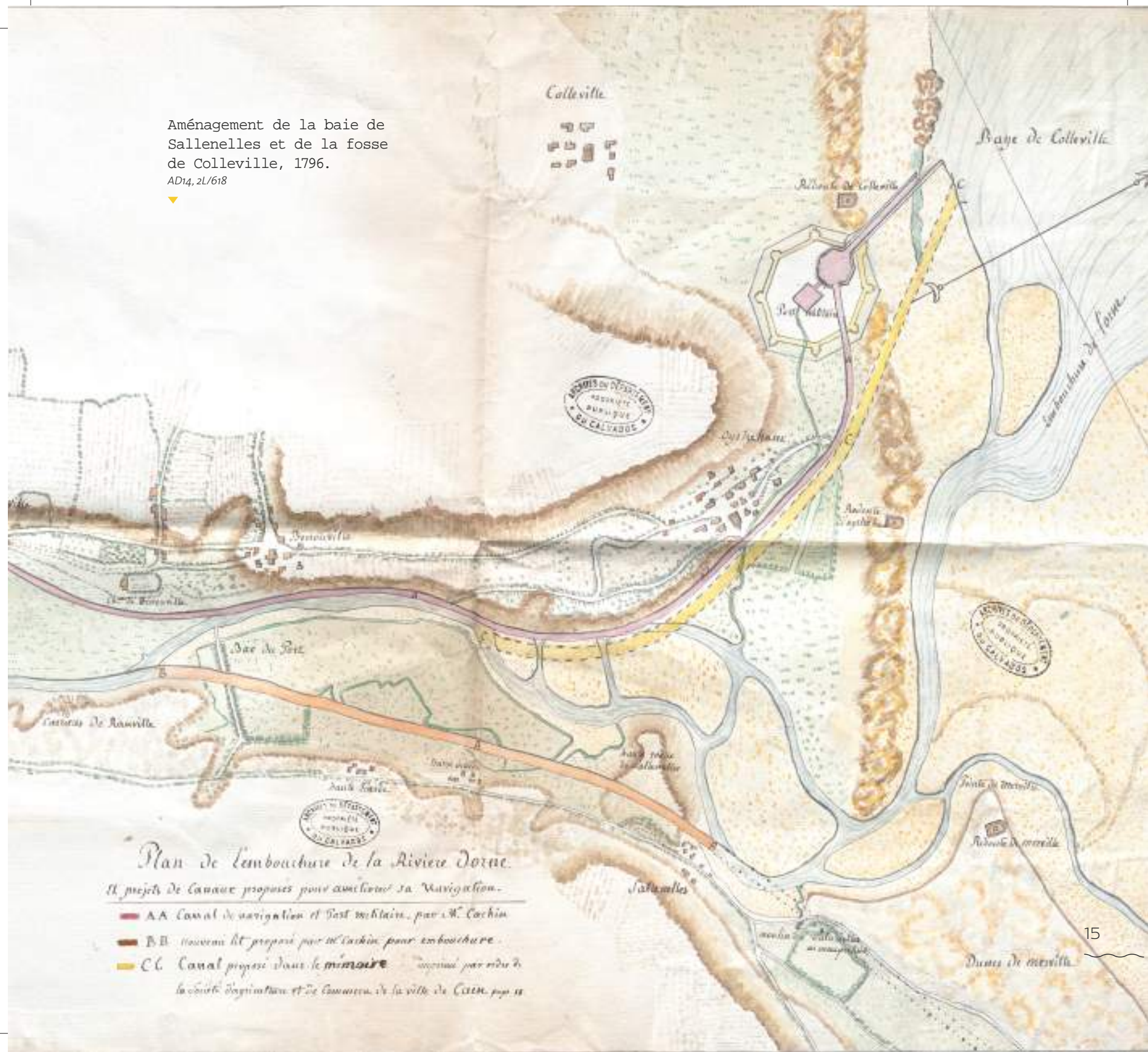


(1757-1825)

Entré à l'École des Ponts et Chaussées en 1775, Joseph Marie François Cachin est nommé sous-ingénieur de la généralité de Rouen en 1780. Après un voyage d'études en Angleterre, il est chargé des travaux des ports de Honfleur et de Cherbourg. Il fait un bref passage dans le Var, puis est nommé ingénieur en chef du Calvados en 1793. Son dossier de personnel évoque les conflits au sein de son service, dus aux « tracasseries, intrigues et cupidités suscitées relativement aux travaux de la rivière d'Orne » et qui le poussent à la démission. Nommé inspecteur général des Ponts et Chaussées en 1804, il supervise tous les aménagements du port de Cherbourg et préside le Conseil Général de la Manche. En hommage, le dispositif de mise à l'eau des sous-marins du port militaire de Cherbourg au 21^e siècle est baptisé « forme Cachin ».



AD14, 2L/618



1774

LA BATAILLE DES INGÉNIEURS

1837

DU PROJET À LA RÉALITÉ

1857

L'ÉVOLUTION DU CANAL ET
DES PAYSAGES ALENTOUR

1918

LE PORT HORS LA VILLE
ET LE GIGANTISME

1980

DE NOUVEAUX ÉQUILIBRES
À TROUVER

Après Cachin, l'ingénieur Lescaille revient à des projets moins ambitieux visant à aménager l'estuaire et à maintenir la rivière dans un axe facilitant son écoulement.

La visite de Napoléon 1^{er} à Caen en 1811 relance le projet d'amélioration du port et de la navigation sur l'Orne. Il se déplace jusqu'à Ouistreham et ordonne de nouvelles études.

L'ingénieur Pattu dessine de nouveaux plans, restés lettre morte en raison de la chute de l'Empire et de l'opposition du Conseil général des Ponts et Chaussées.

(1760-1843)

Jean Louis Hyacinthe de Lescaille entre à l'École des Ponts et Chaussées en 1790, après avoir travaillé pour le port des Sables-d'Olonne ou encore sur la navigation de la Charente. Après le Calvados, il travaille dans l'Eure sur les écluses de Pont-de-L'Arche et de Louviers.

(1772-1839)

Jacques Pierre Guillaume Pattu entre en 1795 dans la seconde promotion de la toute nouvelle École polytechnique créée par la Révolution. L'École des Ponts et Chaussées devient alors une école d'application pour les élèves de l'École polytechnique. Pattu conduit des travaux à Bayeux, dans la baie des Veys et fait construire un pont sur la Vire pour achever la route de Paris à Cherbourg. Nommé ingénieur des Ponts et Chaussées du Calvados, il s'intègre à la sociabilité savante de la ville, publie des mémoires scientifiques pour l'Académie de Caen, et devient secrétaire général de la Société des Antiquaires de Normandie.

L'Orne au niveau des falaises
de Bénouville, projet signé Pattu, 1816.

Archives Nationales de France, CP/F/14/10114
(pl. n° 8)



[illegible]

Kohi Ra
Siji Lattu

Deus Regis Confirma
Augmentum in Christo
Balth

1774

**LA BATAILLE
DES INGÉNIEURS**

1837

DU PROJET À LA RÉALITÉ

1857

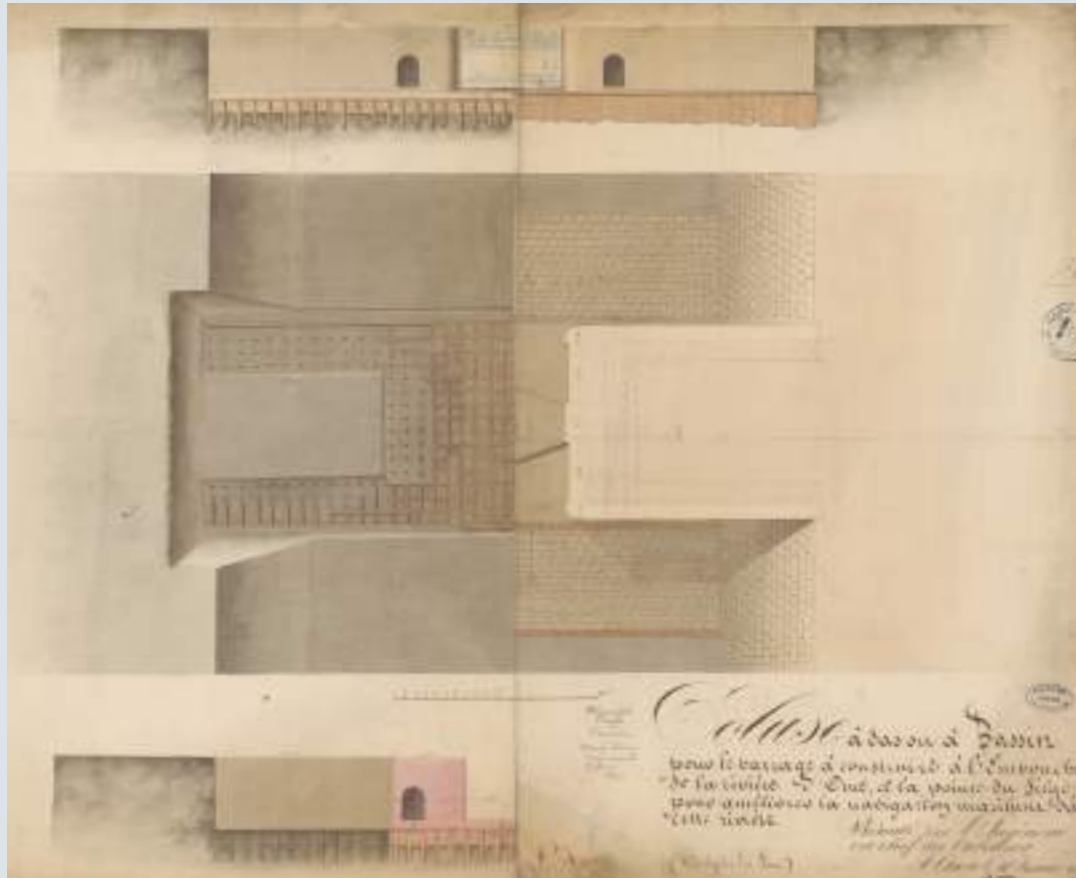
L'ÉVOLUTION DU CANAL ET
DES PAYSAGES ALENTOUR

1918

LE PORT HORS LA VILLE
ET LE GIGANTISME

1980

DE NOUVEAUX ÉQUILIBRES
À TROUVER



Écluse pour le barrage de la
pointe du Siège, projet signé
Pattu, 1831.

Archives Nationales de France, CP/F/14/10114

(pl. n° 20).

En 1833 le Conseil Général des Ponts et Chaussées tranche pour l'établissement d'un canal. Le projet définitif est élaboré par l'ingénieur Eustache.

Une loi de juillet 1837 ordonne le creusement du canal de Caen à la mer et y alloue les moyens nécessaires, abondés par les crédits de la Ville de Caen et du Conseil Général du Calvados. Les travaux prévoient également la réhabilitation du port de Caen, la modification du cours de l'Orne et l'aménagement

d'un avant-port à Ouistreham, avec la création d'écluses. L'idée ancienne de faire aboutir l'Orne dans la fosse de Colleville est abandonnée au profit de la pointe du Siège, malgré les problèmes de dragage que ce choix posera par la suite.

L'exécution du projet est confiée à l'ingénieur Tostain.

▲
Paul Albert Tostain, sans date. Collections
École polytechnique - Bibliothèque centrale,
centre de ressources historiques. cote : X2B 53/1822/46.

(NÉ EN 1803)

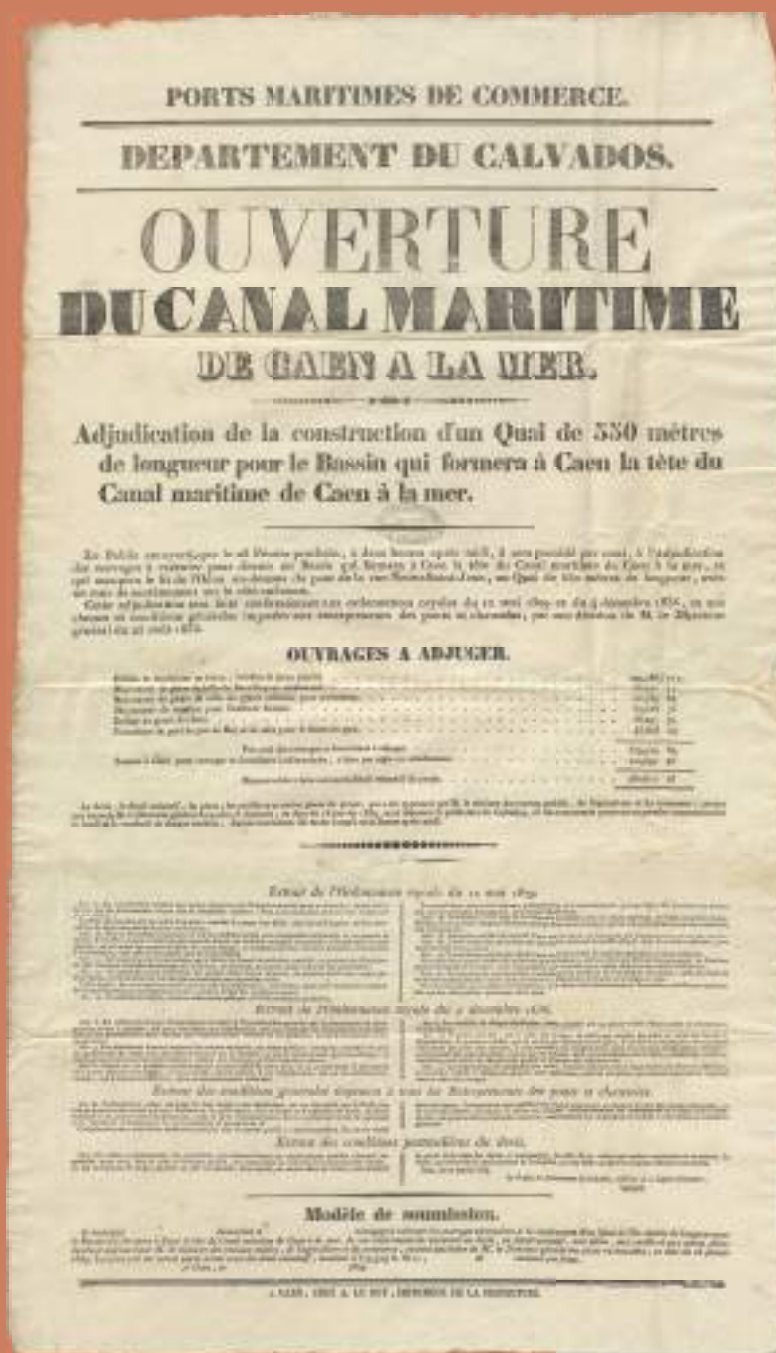
Seul de ces ingénieurs à être originaire de Caen, Paul Albert Tostain entre à l'École polytechnique en 1822, puis à l'École des Ponts et Chaussées en 1824. Dès 1825, il assure les travaux du pont de Vaucelles et des travaux pour la navigation de l'Orne. En 1826, il travaille sur le canal de Berry puis il est nommé dans la Manche où il supervise les travaux du marais de Carentan. Nommé ingénieur en chef en 1839, il travaille au port de Honfleur. En 1842, il est chargé du service des ports du Calvados et du canal de Caen à la mer, et travaille en parallèle sur un nouveau projet emblématique : le chemin de fer Paris - Cherbourg. Après les ports et les canaux, l'époque est au développement du train : Tostain finit sa carrière en Vénétie comme directeur général du réseau des chemins de fer.

Plan du bassin Saint-Pierre signé Tostain, 1843.

AD14, 41S/79
▼

DU PROJET À LA RÉALITÉ (1837-1857)

Pour venir à bout du chantier décidé en 1837, deux décennies sont nécessaires. Les travaux impliquent l'ensemble du système portuaire : l'estuaire, le canal, le fleuve et le port de Caen⁹.



Affiche d'adjudication de la construction du bassin Saint-Pierre, 1839.

AD14, 41S/419

Le port et l'avant-port

À Caen, le bassin Saint-Pierre est inauguré en 1848. La ville, autrefois port d'échouage, est désormais dotée d'un bassin à flot. À l'autre bout, sur l'estuaire, la dune est creusée pour mettre en communication le canal avec la mer. L'avant-port de Ouistreham est constitué d'une écluse, commencée en 1853, et de deux jetées en charpente tracées à travers les sables vers la haute mer, aujourd'hui disparues.

⁴ AD14, 41S/83. Rapports et plans d'achèvement du canal, 1856-1858.

Percement de la dune de Ouistreham, 1850.

AD14, 41S/404



1774

LA BATAILLE
DES INGÉNIEURS

1837

**DU PROJET
À LA RÉALITÉ**

1857

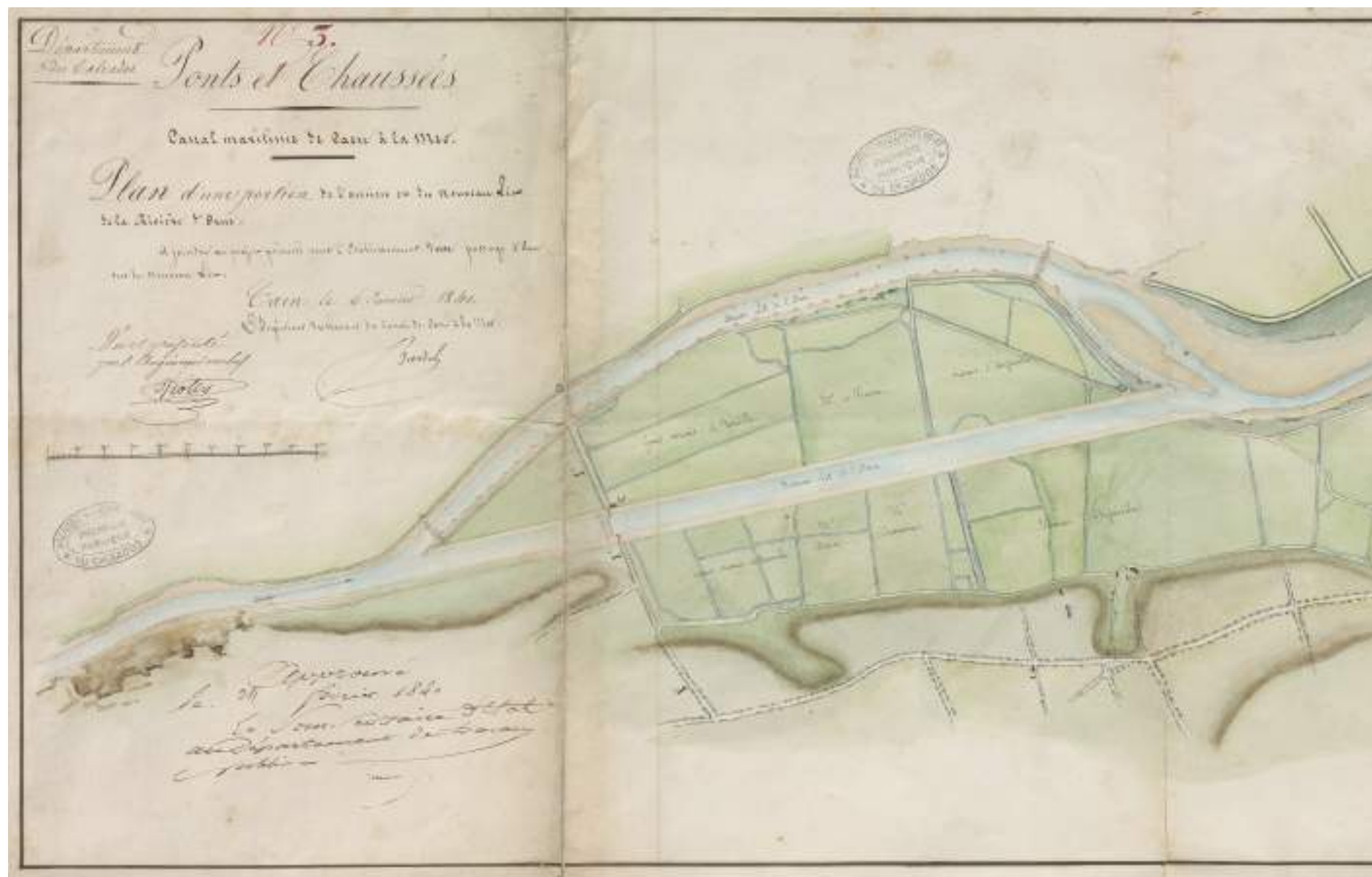
L'ÉVOLUTION DU CANAL
ET DES PAYSAGES ALENTOUR

1918

LE PORT HORS LA VILLE
ET LE GIGANTISME

1980

DE NOUVEAUX ÉQUILIBRES
À TROUVER





Le canal

Le chantier de creusement du canal est confié par adjudication, tronçon par tronçon, à des entreprises privées, qui engagent des ouvriers terrassiers. Ils sont payés 2 francs 25 pour un terrassier, et 2 francs pour un manœuvre⁵. Les travaux sont considérablement ralentis par la révolution de 1848, puis relancés grâce au boom économique et industriel du Second Empire. À de rares exceptions, la réalité quotidienne des ouvriers est difficile à connaître. Les réussites économiques du Second Empire mettent volontiers en avant les figures de l'élite, décideurs politiques, membres de la Chambre de Commerce, ou ingénieurs, laissant dans l'ombre les réalités vécues par les hommes et les femmes qui participent concrètement à ce changement. Outre les ouvriers, les nombreuses expropriations nécessaires le long du chantier bouleversent la vie des habitants et provoquent de nombreux conflits.

Les hommes du chantier

La réalisation concrète du canal est confiée à des entreprises privées, si bien que les Archives du Calvados ne conservent pas de documents sur les ouvriers eux-mêmes. On connaît toutefois les métiers exercés et les techniques de creusement utilisées. Un document de 1843 nous en donne un aperçu.

Extrait du projet général de canal maritime de Caen à la mer, analyse des prix, 1843. AD14, 41S/78

Manœuvre
Terrassier
Appareilleur
Carrier
Poseur
Mason
Tailleur de pierre Calcaire
Tailleur de Granite
Facheur
Charpentier
Menuisier
Scienc de long
Raveur
Pressieur
Conducteur de Combeveau

⁵ René Streiff, *op. cit.*, p. 274.

1774

LA BATAILLE
DES INGÉNIEURS

1837

**DU PROJET
À LA RÉALITÉ**

1857

L'ÉVOLUTION DU CANAL
ET DES PAYSAGES ALENTOUR

1918

LE PORT HORS LA VILLE
ET LE GIGANTISME

1980

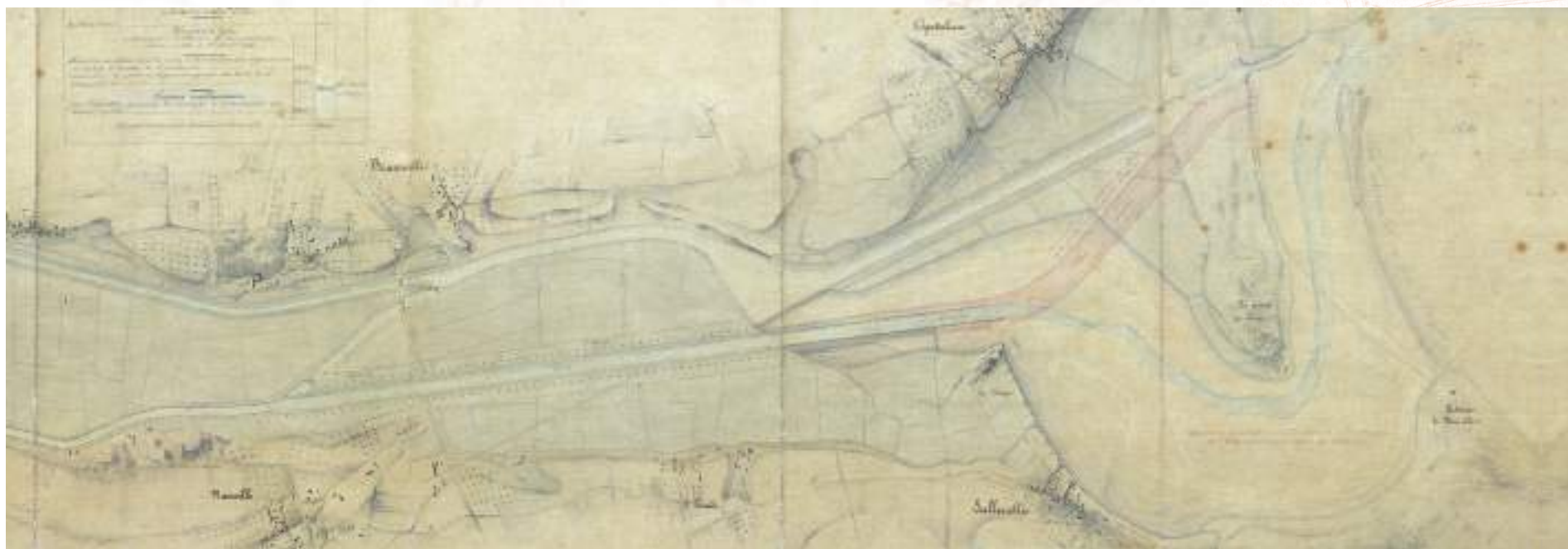
DE NOUVEAUX ÉQUILIBRES
À TROUVER

Le canal relie sur 14 km de long l'avant-port de Ouistreham au bassin Saint-Pierre. À hauteur des falaises de Bénouville et jusqu'au Maresquier, il emprunte l'ancien lit de l'Orne. Sur ce tronçon, un nouveau lit est creusé pour le fleuve à travers

les prairies de Ranville et Amfreville. Les déblais sont utilisés pour créer une digue et un chemin de halage. Une écluse est aménagée à Bénouville pour établir une communication entre le canal et l'Orne.



Carrières de Ranville



1774

LA BATAILLE
DES INGÉNIEURS

1837

**DU PROJET
À LA RÉALITÉ**

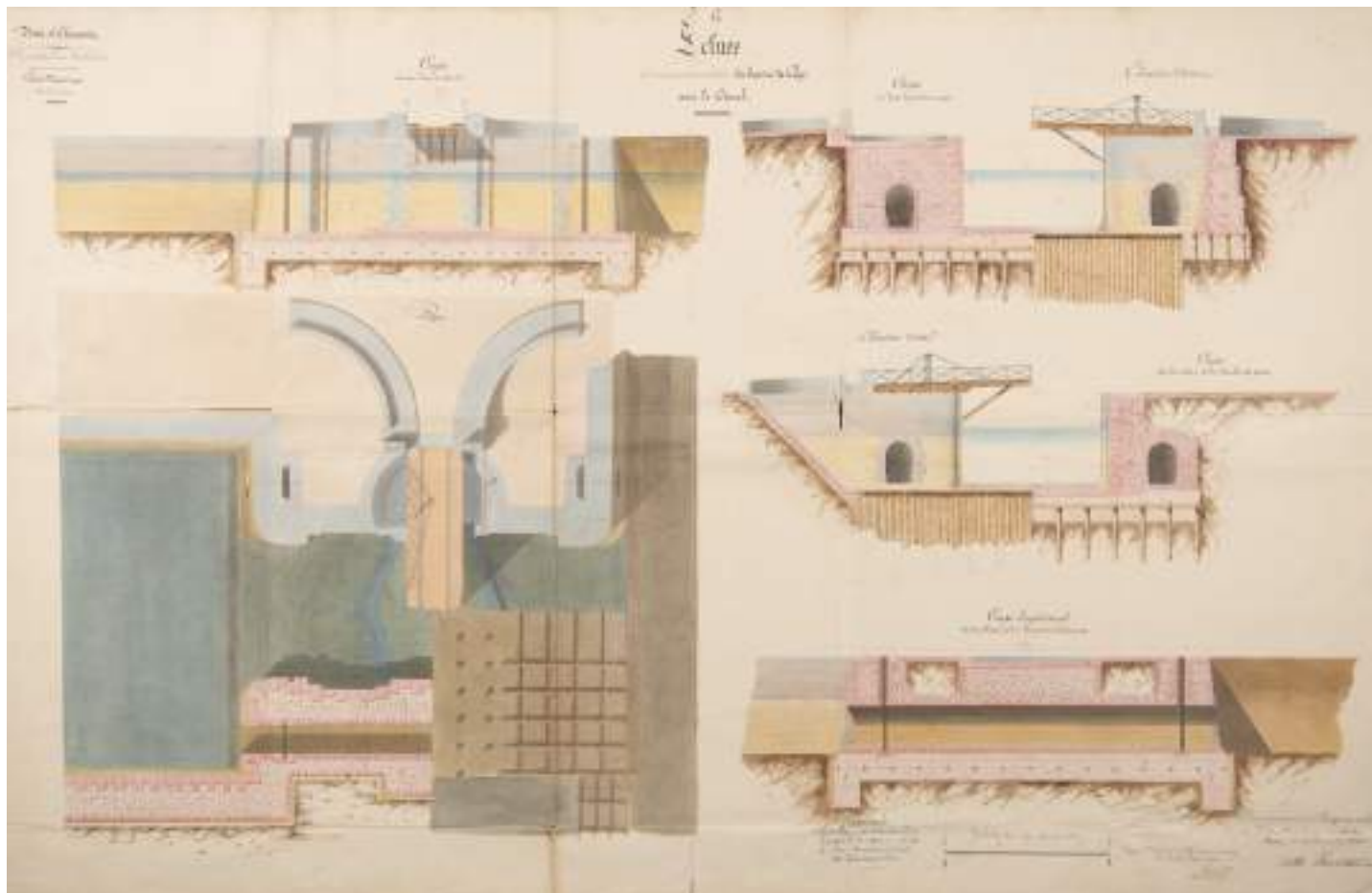
1857

L'ÉVOLUTION DU CANAL
ET DES PAYSAGES ALENTOUR

1918

LE PORT HORS LA VILLE
ET LE GIGANTISME

1980

DE NOUVEAUX ÉQUILIBRES
À TROUVER

Écluse de la Fonderie, 1843.

AD14, 415/402.

Les écluses

Le canal est relié au bassin Saint-Pierre par l'écluse de la Fonderie (du nom de l'ancienne fonderie Sainte-Mathilde). Celle-ci ne sert qu'en cas d'incident pour isoler le bassin du canal ⁶. Une autre écluse relie le bassin à l'Orne entre les cours

Montalivet et Caffarelli, et l'alimente en eau. Le canal et le bassin sont alimentés par l'Orne et par les eaux du Grand Odon et du Petit Odon, via la « rigole alimentaire ».

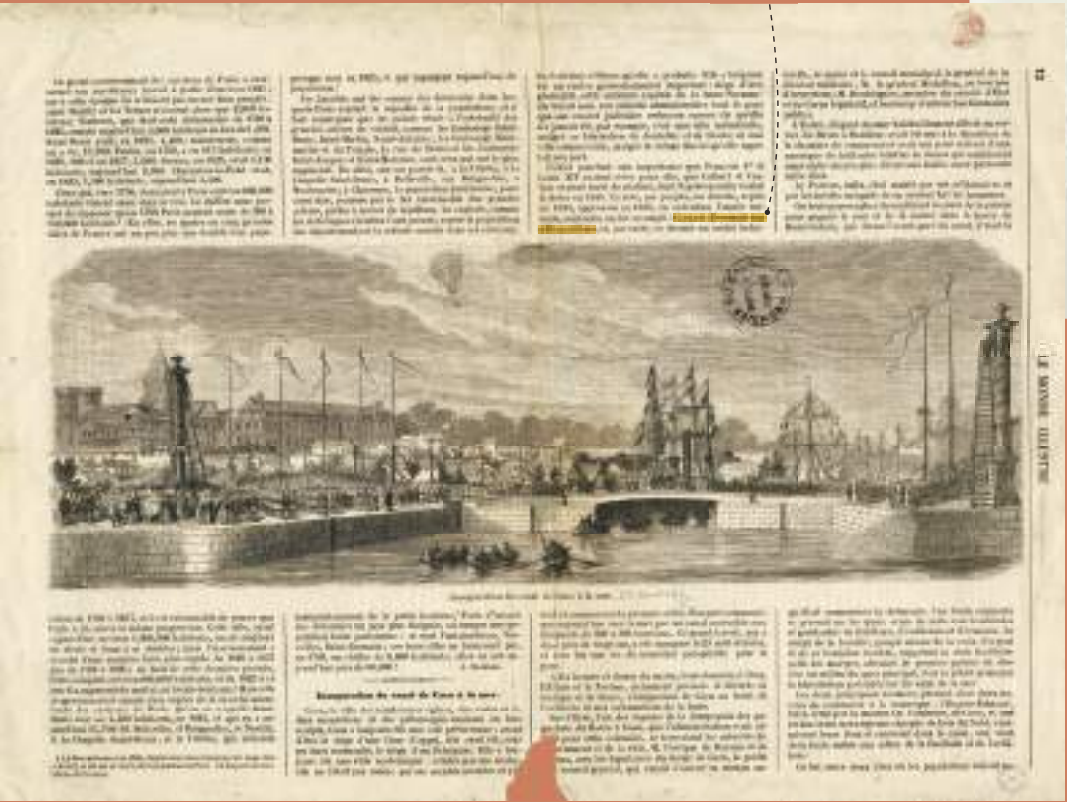
⁶ René Streiff, *op. cit.*, p. 276.

L'inauguration

Le canal est ouvert à l'été 1857 aux navires de 3,60 mètres de tirant d'eau. Il est inauguré en grande pompe le dimanche 23 août 1857. Le préfet, le maire de Caen, les autorités civiles et militaires embarquent à Caen sur les bateaux à vapeur Orne et Éclair qui remontent le canal jusqu'à Ouistreham, où de nouvelles manifestations ont lieu. Le soir, un feu d'artifice est tiré dans la Prairie.

Estampe représentant les fêtes sur le bassin, 1857. AD14, 41S/444

Caen est désormais une ville maritime



MAIRIE DE CAEN. FÊTE DE L'INAUGURATION DU CANAL DE CAEN A LA MER.

LE DIMANCHE 23 AOUT 1857.

LE MAIRE DE LA VILLE DE CAEN,
Cherrier de la Chapelle d'Orléans,

Après s'être concerté avec les Autorités Civiles, Ecclésiastiques
et Militaires,

A l'honneur de faire connaître à ses Concitoyens les disposi-
tions arrêtées, pour la Fête de l'Inauguration du Canal de
Caen à la Mer.

DES LE MATIN, tous les navires seront admis.

A DIX HEURES, les principales Autorités quitteront la Préfecture pour
se rendre sur le quai de Juillet et s'embarquer avec M^r l'Evêque, à bord
du steamer l'Orne, alla de descendre la Rivière et de rejoindre le Canal.
Des salves d'artillerie annonceront le moment du départ.

A MIDI, une représentation gratuite sera donnée au Théâtre.

La cérémonie de la Bénédiction, devant avoir lieu à la tête du Canal,
près du pont tournant de Caudebec, le Corps de toutes les paroisses de la
Ville s'y trouvera réuni, à 5 heures l'après-midi, pour recevoir M^r l'Evêque.

De nouvelles salves annonceront le retour du steamer et le moment de
la Bénédiction.

A SIX HEURES, aura lieu à la Mairie, dans la Salle des réunions poli-
tiques, le banquet offert par la Ville.

LE SOIR, l'Hôtel-de-Ville et la Salle de Spectacle seront illuminés, et
une illumination vénitienne ornera tout le pourtour du Bassin.

A NEUF HEURES, un grand feu d'artifice, donné par le Commerce, sera
tiré, près du Bassin, par M. Anfin, artiller de la ville de Paris.

A l'Hôtel-de-Ville, le 14 août 1857.

F. G. BERTRAND.

Programme des festivités pour
l'inauguration du canal, 1857.

AD14, 41S/444

1774

LA BATAILLE
DES INGÉNIEURS

1837

DU PROJET
À LA RÉALITÉ

1857

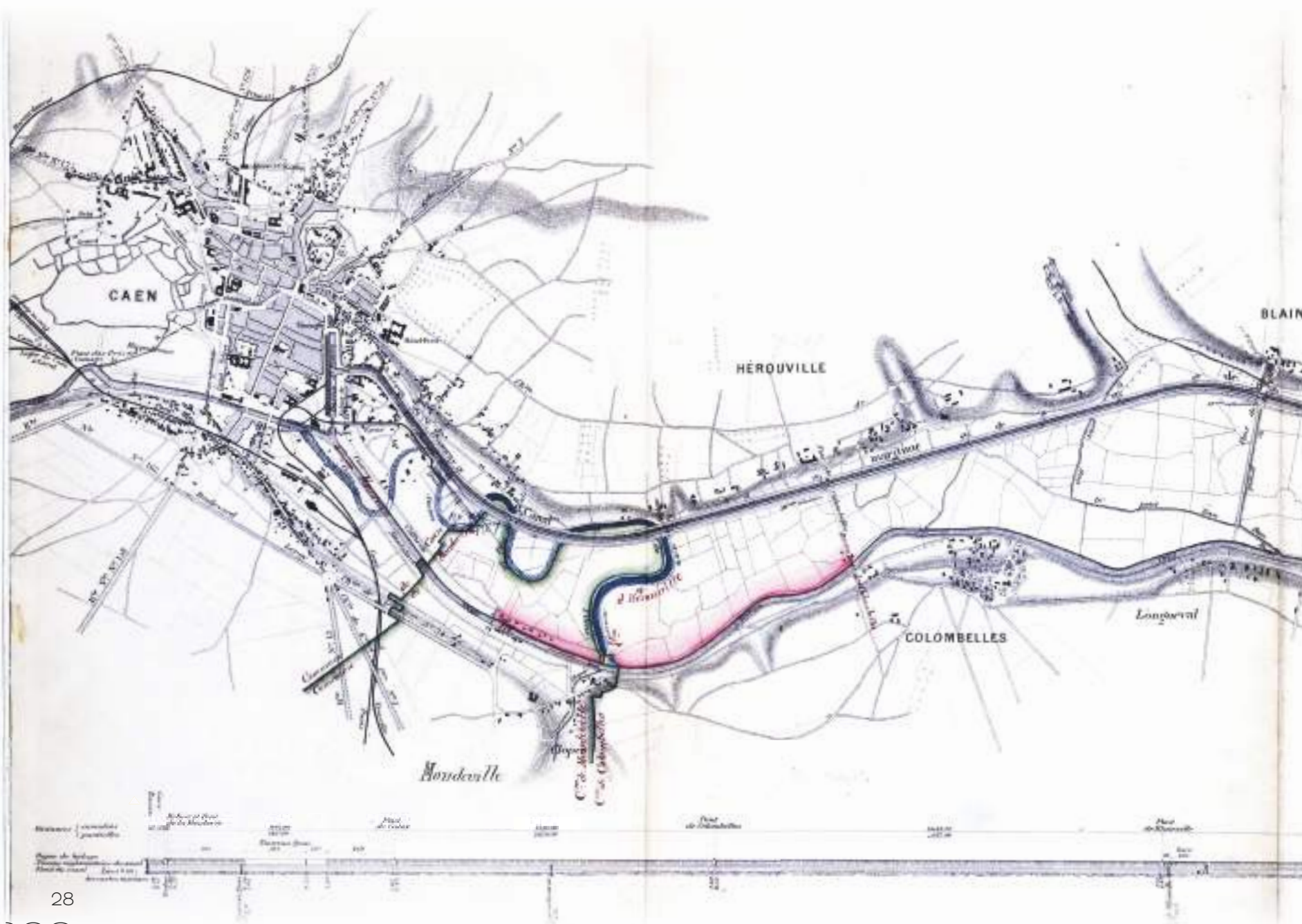
L'ÉVOLUTION DU CANAL
ET DES PAYSAGES ALENTOUR

1918

LE PORT HORS LA VILLE
ET LE GIGANTISME

1980

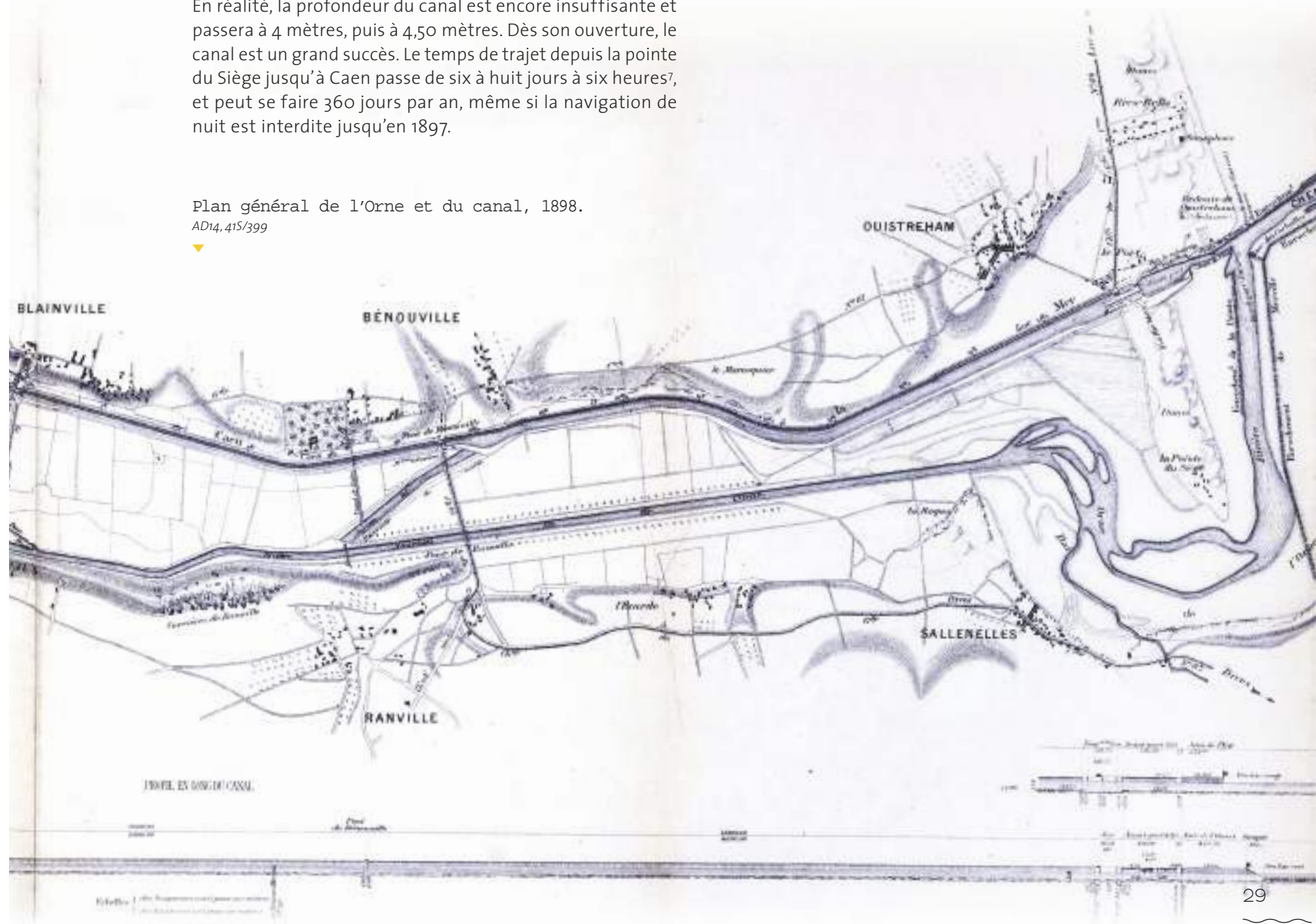
DE NOUVEAUX ÉQUILIBRES
À TROUVER



En réalité, la profondeur du canal est encore insuffisante et passera à 4 mètres, puis à 4,50 mètres. Dès son ouverture, le canal est un grand succès. Le temps de trajet depuis la pointe du Siège jusqu'à Caen passe de six à huit jours à six heures⁷, et peut se faire 360 jours par an, même si la navigation de nuit est interdite jusqu'en 1897.

Plan général de l'Orne et du canal, 1898.

AD14, 415/399



⁷ Rapport de l'ingénieur en chef du 16 juillet 1859. Cité par François Biquet, *Le canal et le port, histoire maritime de Caen et Ouistreham aux XIX^e et XX^e siècles*, L'Harmattan, 2019, p. 39.

L'ÉVOLUTION DU CANAL ET DES PAYSAGES ALENTOUR (1857-1918)

30

▲ Le port de Caen, amorce du bassin Saint-Pierre par Stanislas Lépine, 1859
(tableau déposé au musée des Beaux-Arts de Caen). AD14, 42Fi/345.

À l'origine, l'accès au port de Caen se fait par les deux voies d'eau et, dans un premier temps, exclusivement à voile sur le canal.

Le bassin Saint-Pierre,
vers 1870, photographies
d'Henri Magron.

AD14, 30FI/11



L'exploitation du canal

Le canal est la propriété de l'État et sa gestion est assurée par l'administration des Ponts et Chaussées. Celle-ci fixe les règles de navigation dans ce chenal étroit, et propose les travaux nécessaires, soumis à l'autorisation du Conseil des Ponts et Chaussées. Les travaux sont souvent cofinancés par l'État, la ville de Caen, le Département du Calvados et la Chambre de Commerce ; cette dernière assure la construction et l'exploitation de l'outillage du port et du canal.



1774

LA BATAILLE
DES INGÉNIEURS

1837

DU PROJET À
LA RÉALITÉ

1857

L'ÉVOLUTION DU CANAL ET
DES PAYSAGES ALENTOUR

1918

LE PORT HORS LA VILLE
ET LE GIGANTISME

1980

DE NOUVEAUX ÉQUILIBRES
À TROUVER

Les ponts

Des ponts métalliques, qui remplacent souvent d'anciens bacs, sont construits sur le canal à Calix, Colombelles, Blainville et Bénouville. Un pont sur l'Orne est ajouté plus tard à Ranville réalisé par les entreprises Eiffel. Les ponts du canal sont reconstruits au début du 20^e siècle, et le pont de Bénouville sera remplacé par un pont basculant en 1935. Tous ces ouvrages sont mobiles pour permettre le passage des bateaux, qui circulent à la fois sur le canal et sur l'Orne. Des lignes de chemin de fer « Decauville » relient Bénouville à Dives-sur-Mer via les ponts de Bénouville et Ranville, ainsi que Caen à Ouistreham le long du canal. Les deux lignes se rejoignent à Bénouville.



▲
Le vieux pont de Calix, s. d. [fin 19^e siècle].
AD 14, 18FI/60

▼
Le pont de Ranville, 1900. AD14, 41S/146





La modernisation des infrastructures

Le développement du port s'accompagne d'un élargissement croissant du canal. L'arrivée du premier remorqueur à vapeur, le « Calvados », rend le halage obsolète sur le canal en 1888. Outre la reconstruction des ponts, une nouvelle écluse à double sas est ouverte à Ouistreham en 1903, dotée d'un nouveau phare qui remplace l'ancien. L'arrivée de l'électricité en 1915, sur le canal et le port, augmente les possibilités de trafic de nuit⁸.

⁸ René Streiff, *op. cit.*, p. 278.

Le canal de Caen avec le chemin
de halage et la ligne Decauville,
années 1930. AD14, 2F1/944

1774

LA BATAILLE
DES INGÉNIEURS

1837

DU PROJET À
LA RÉALITÉ

1857

**L'ÉVOLUTION DU CANAL ET
DES PAYSAGES ALENTOUR**

1918

LE PORT HORS LA VILLE
ET LE GIGANTISME

1980

DE NOUVEAUX ÉQUILIBRES
À TROUVER

Le recouvrement des cours d'eau

À Caen, des travaux urbains considérables modifient l'apparence de la ville. Sous l'impulsion du maire, François-Gabriel Bertrand, les bras de l'Orne et de l'Odon sont artificialisés et progressivement recouverts à partir de la seconde moitié du 19^e siècle et jusque dans les années 1930. Les conditions sanitaires s'améliorent considérablement. Les vues pittoresques du Vieux Caen et du chevet de l'église Saint-Pierre bordé par l'Odon, qui faisaient le bonheur des peintres, disparaissent.

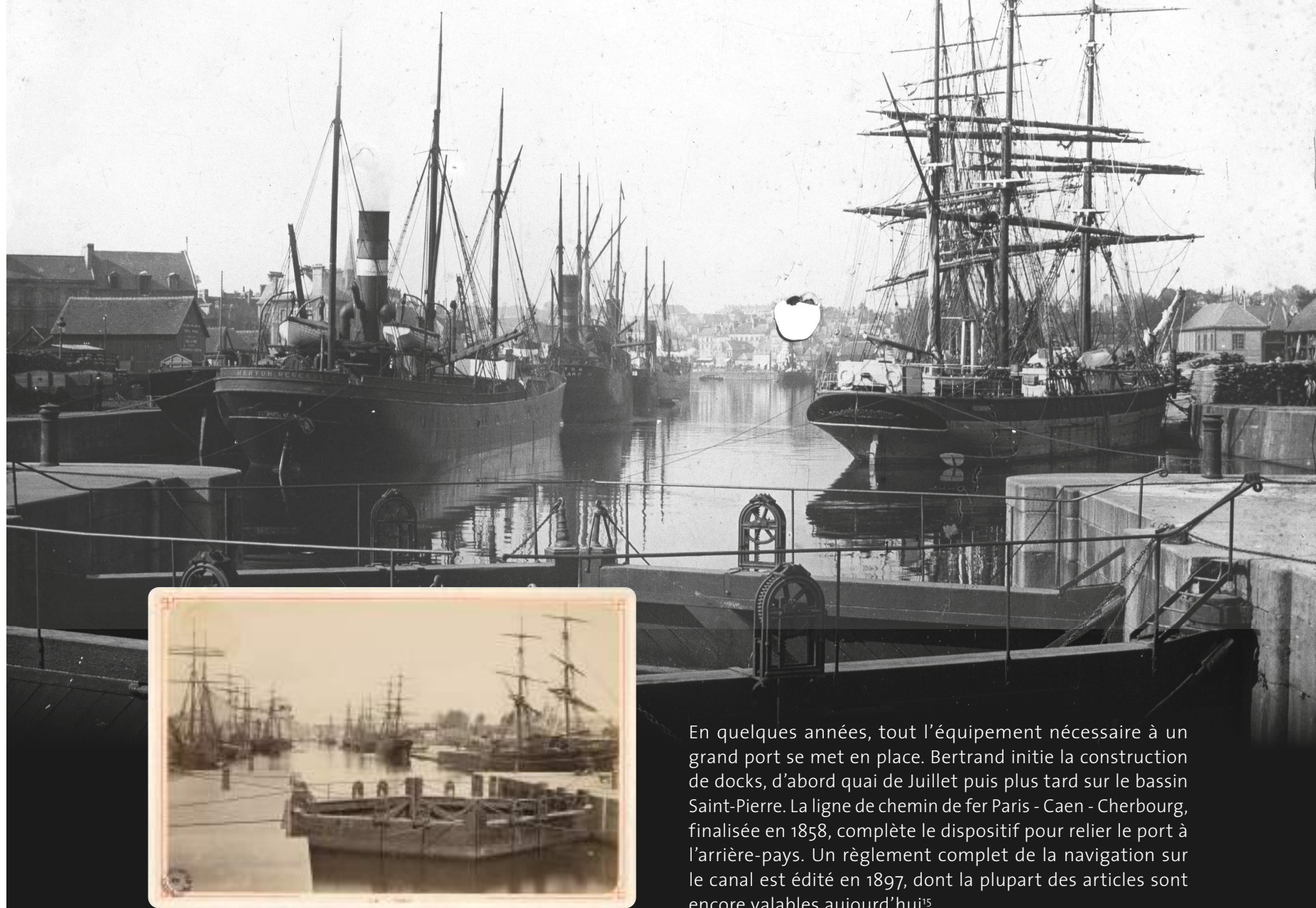
▼ L'Odon devant l'église Saint-Pierre,
vers 1858. AD14, 123FI/2



▲ Caen, l'Odon au chevet de l'église Saint-Pierre, huile sur toile par Jules Ravenel, seconde moitié du 19^e s.

AD14, 42FI/79

▼ Le bassin Saint-Pierre vers 1890-1915. AD14, noFI/1



En quelques années, tout l'équipement nécessaire à un grand port se met en place. Bertrand initie la construction de docks, d'abord quai de Juillet puis plus tard sur le bassin Saint-Pierre. La ligne de chemin de fer Paris - Caen - Cherbourg, finalisée en 1858, complète le dispositif pour relier le port à l'arrière-pays. Un règlement complet de la navigation sur le canal est édité en 1897, dont la plupart des articles sont encore valables aujourd'hui¹⁵.

▲ Le bassin Saint-Pierre et son écluse donnant sur l'Orne, 1882.

AD14, 2FI/273.

1774

LA BATAILLE
DES INGÉNIEURS

1837

DU PROJET À
LA RÉALITÉ

1857

L'ÉVOLUTION DU CANAL ET
DES PAYSAGES ALENTOUR

1918

LE PORT HORS LA VILLE
ET LE GIGANTISME

1980

DE NOUVEAUX ÉQUILIBRES
À TROUVER

Les hommes et les métiers du port

Les entreprises d'import-export ou liées à l'activité portuaire se développent sur les quais de la ville. En 1858, Louis Savare achète quai de La Londe une entreprise de matériaux de construction qu'il spécialise dans l'importation de bois du Nord. En 1903, Gaston Lamy crée la Société Navale Caennaise (SNC), dont les bateaux vont assurer la majeure partie du trafic portuaire. Jusqu'à sa mort en 1951, Gaston Lamy, qui est aussi trésorier de la Chambre de Commerce et plus tard conseiller municipal, sera l'homme fort du port de Caen⁹. En 1916, les quais du bassin de Saint-Pierre sont prolongés vers Calix. En 1917, un complexe de construction navale est construit en amont du pont de Blainville pour la Société des Chantiers navals français.

▼ Chantiers navals français, 1920. AD14, 2FI/62 ►



⁹ François Biquet, *op. cit.*, p. 190-192.

Le port dessert les activités traditionnelles textiles et céréalières de l'arrière-pays, mais il se spécialise rapidement dans l'import de charbon britannique et l'export du minerai de fer des mines du Calvados. Son fonctionnement stimule toute une activité portuaire : les remorqueurs, dont le « Calvados » qui sert aussi d'engin de sauvetage ; les pilotes, obligatoires pour l'entrée et la sortie de Ouistreham ; les entreprises de lestage dans l'avant-port de Ouistreham ; les officiers du port, éclusiers, gardiens des feux et signaux, dockers, inspecteurs de la navigation, etc.



▲ Le remorqueur « Calvados », sans date.

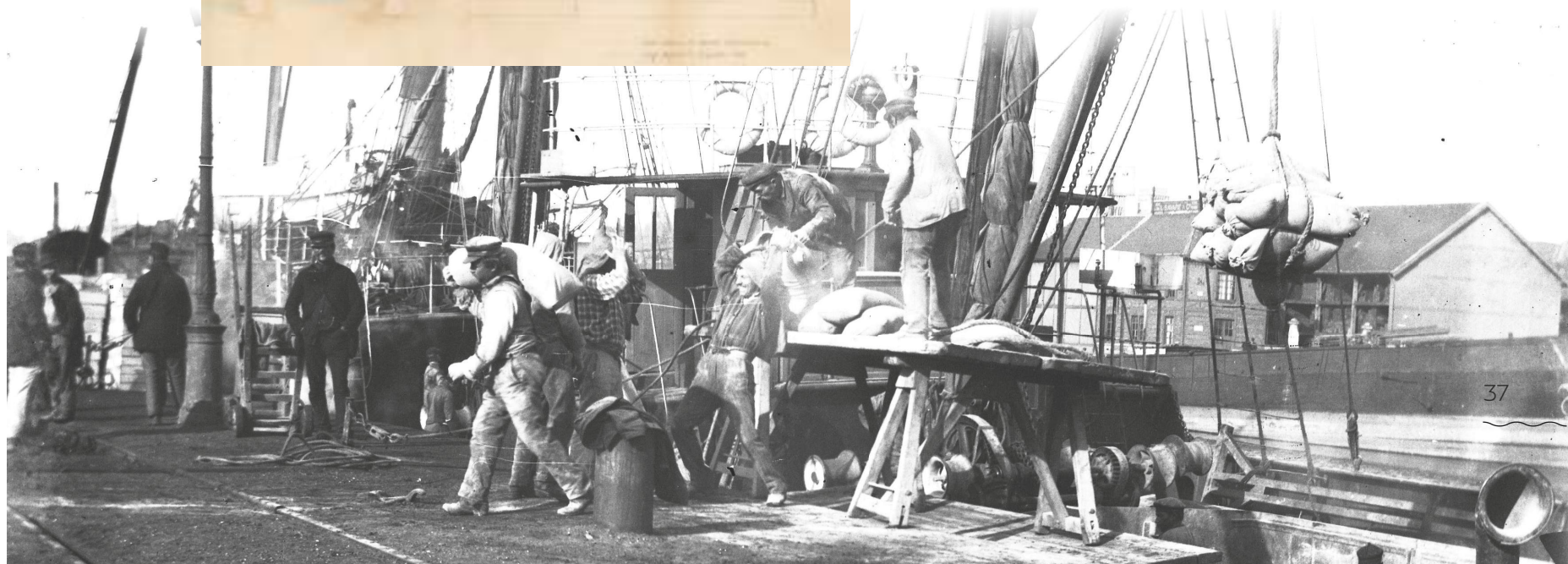
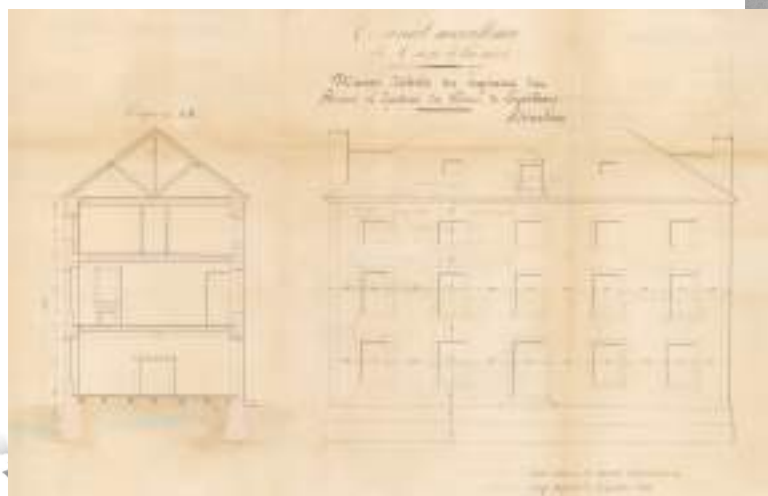
AD14, 2F1/449/1

◀ Projet de maison des éclusiers de Ouistreham, 1840.

Archives Nationales de France, CP/F/14/10114 (plan n° 25)

▼ Dockers à la manœuvre sur le quai Vendeuvre, vers 1890-1915.

AD14, 110F1/1.



1774

LA BATAILLE
DES INGÉNIEURS

1837

DU PROJET À
LA RÉALITÉ

1857

L'ÉVOLUTION DU CANAL ET
DES PAYSAGES ALENTOUR

1918

LE PORT HORS LA VILLE
ET LE GIGANTISME

1980

DE NOUVEAUX ÉQUILIBRES
À TROUVER

Des bateaux du Havre à la fin de la navigation sur l'Orne

L'Orne est encore utilisée au 19^e siècle pour les bateaux au tirant d'eau plus faible. Des lignes de transport de voyageurs l'empruntent depuis Caen vers Le Havre et Newhaven. La liaison maritime Caen - Le Havre est très prisée du fait des liaisons terrestres difficiles entre les deux villes. Affrétés par la Compagnie Normande de Navigation à Vapeur (CNNV), les « bateaux du Havre » sont d'abord à aube, puis à hélice. Des gabares, parfois halées par un cheval, transportent également du sable de la pointe du Siège jusqu'au quai de Juillet.



▲ Passage d'un navire de passagers au niveau du pont tournant de Ranville, 1906. AD14, 128FI/4.



▲ Embarcadère du bateau du Havre. AD14, 18FI/20



▲ Sabliers sur l'Orne. AD14, 18FI/20

En 1912, la construction du barrage de Montalivet permet d'augmenter la profondeur du canal à 6,10 mètres. L'Orne lui-même n'est plus navigable, ce qui permet d'y établir des ponts fixes. Le fleuve s'efface et le trafic de passagers se déplace sur le canal, avant de disparaître du fait de l'amélioration du transport routier.

▼ Chemin de halage sur l'Orne, avec vue sur le barrage de Montalivet, vers 1910-1920.

AD14, 112F1/7.



LE PORT HORS LA VILLE ET LE GIGANTISME (1918-1980)

▼ Plan de la SMN, 1918. AD14, 571/1931

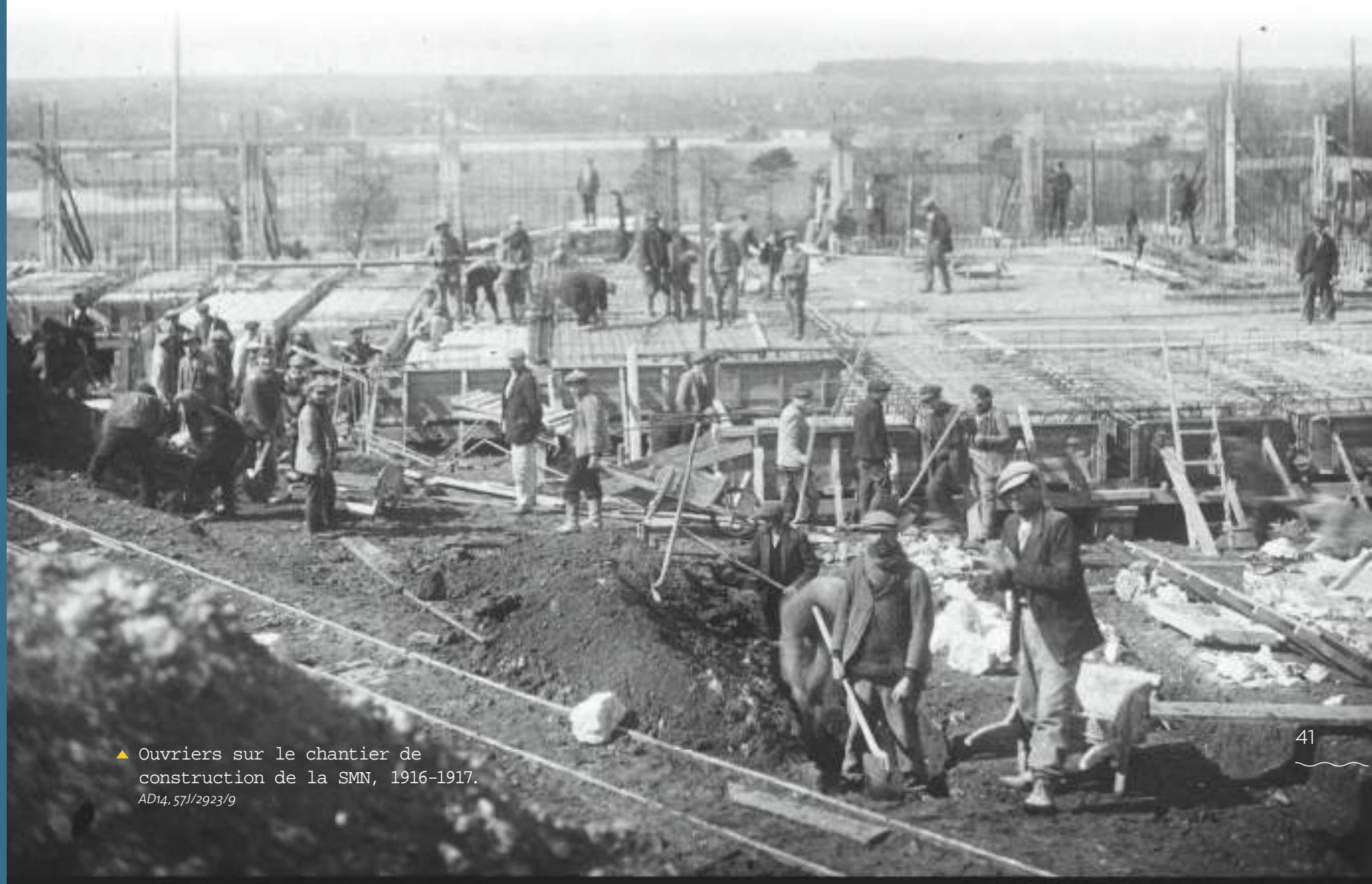
L'activité portuaire, de plus en plus gourmande en espace, se développe le long du canal du fait de l'impossibilité de creuser des bassins complémentaires en ville. Le Nouveau Bassin, sur la rive droite du canal, est achevé en 1922 pour le trafic du charbon. Équipé de grues gérées par la Chambre de Commerce, il supplante le bassin Saint-Pierre qui ne dispose pas d'outillage de manutention.



La SMN et l'entre-deux-guerres

Le port de Caen connaît son apogée économique dans les années 1930. Cet essor est intimement lié à celui de la SMN (Société Métallurgique de Normandie), dont l'activité est véritablement lancée après la Grande Guerre. Le port amène le charbon nécessaire à la transformation du minerai de fer, extrait localement, et exporte ensuite l'acier produit par la SMN.

L'usine aménage pour son usage le bassin d'Hérouville, d'une superficie de 8 hectares, doté d'une ligne de chemin de fer et d'une gare. D'abord géré directement par la SMN, il est rétrocédé à l'État en 1936. Le canal est encore élargi et approfondi pour accueillir les navires de fort tonnage, plus rentables et désormais majoritaires. Le tonnage du port atteint 2 millions de tonnes en 1930 et la 7^e place en France.



▲ Ouvriers sur le chantier de construction de la SMN, 1916-1917.
AD14, 571/2923/9

1774

LA BATAILLE
DES INGÉNIEURS

1837

DU PROJET À
LA RÉALITÉ

1857

L'ÉVOLUTION DU CANAL ET
DES PAYSAGES ALENTOUR

1918

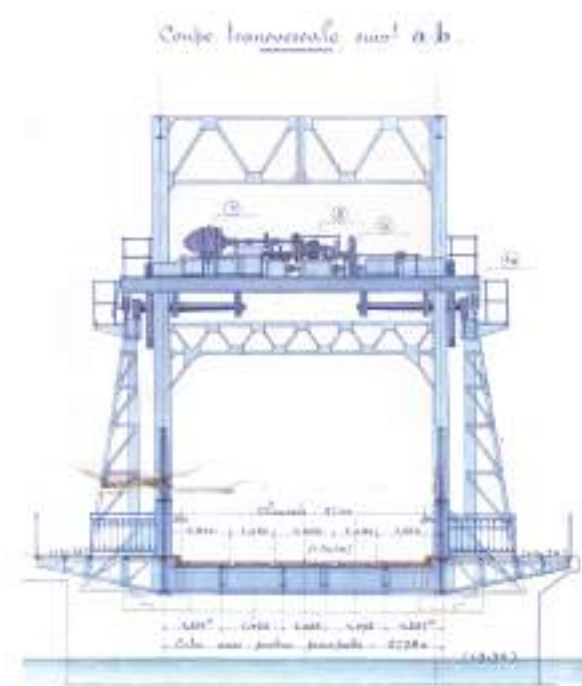
LE PORT HORS LA VILLE
ET LE GIGANTISME

1980

DE NOUVEAUX ÉQUILIBRES
À TROUVER

Malgré tout, le trafic est limité par les manœuvres nécessaires au niveau des ponts de Bénouville et de Colombelles, et par l'impossibilité de se croiser sur le canal. Le radier de l'ancienne écluse de Bénouville est démoli en 1931-1932 pour élargir la passe, et le pont est remplacé dans la foulée par un pont basculant.

Avec la disparition du transport de passagers, le port devient strictement industriel, centré sur l'import de charbon et l'exportation de charbon et d'acier. Éloigné du centre-ville, il est essentiel pour l'activité économique de la région, mais peu diversifié, et peu visible pour ceux qui n'y travaillent pas directement.

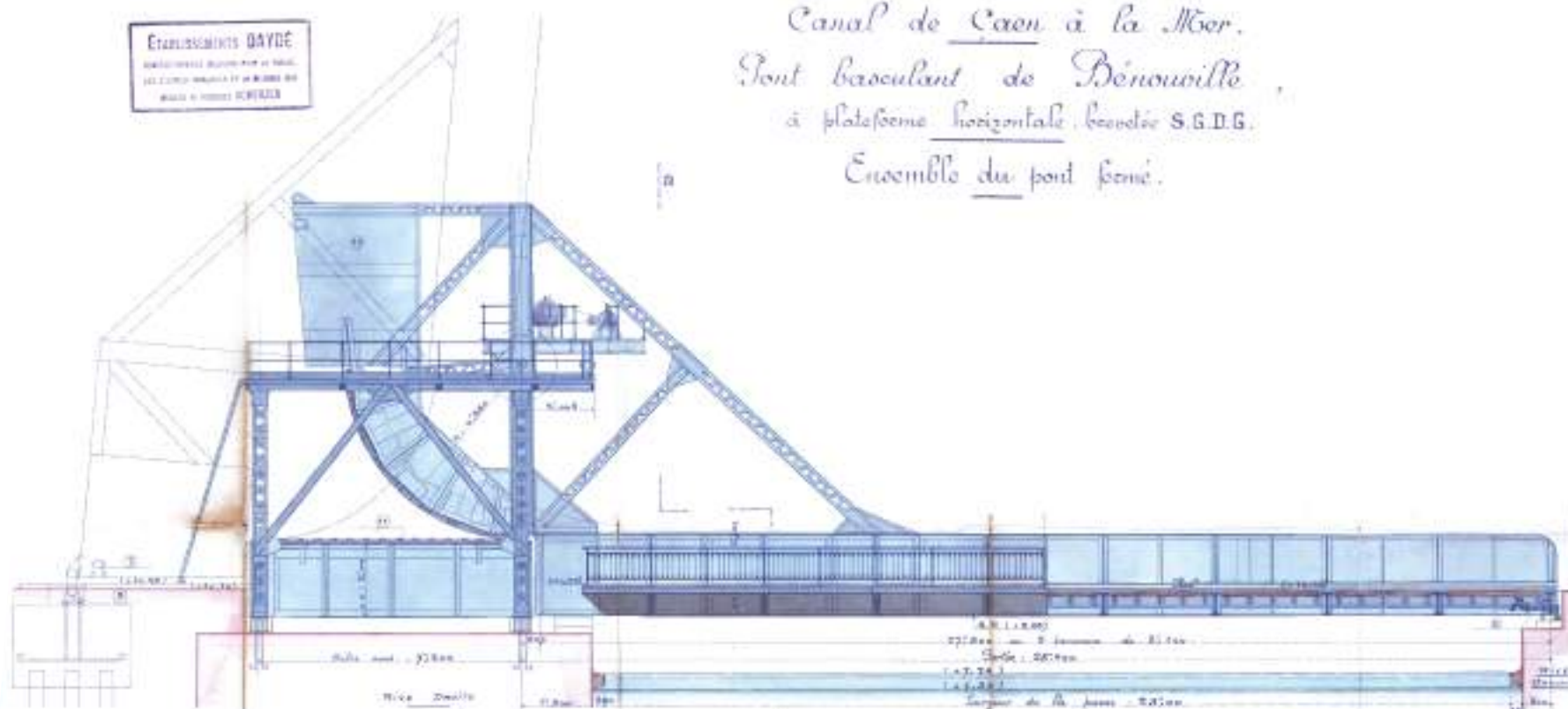


Legende

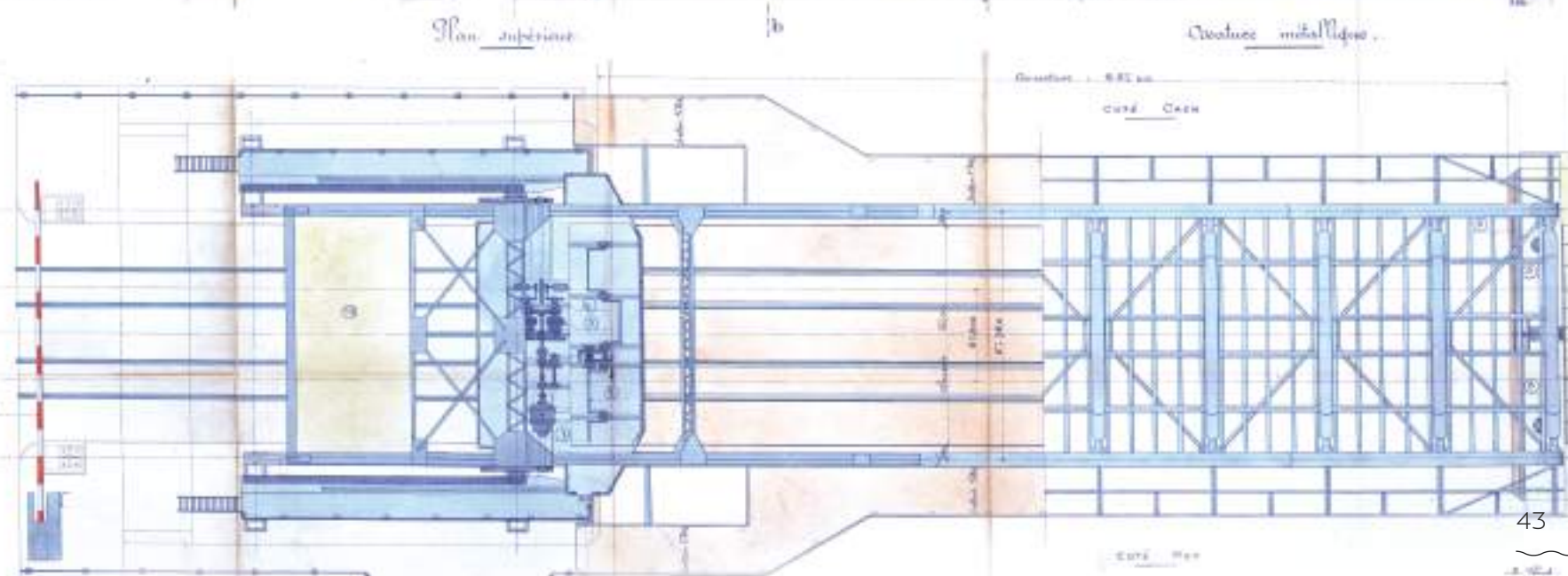
- ① Roue dentée de 70 cm de diamètre en fer
- ② Roue à bras
- ③ Tige à double dent de queue
- ④ Tige d'acier suspendue
- ⑤ Tige de montage
- ⑥ Tige
- ⑦ Roue à bras de fer de roue d'acier
- ⑧ Roue à bras de fer de roue de fer
- ⑨ Roue à bras de fer de roue de fer
- ⑩ Roue à bras de fer de roue de fer
- ⑪ Roue à bras de fer de roue de fer
- ⑫ Roue à bras de fer de roue de fer

1. THE STATE OF TEXAS
 2. COUNTY OF DALLAS
 3. SS: I, _____, County Clerk of said County, do hereby certify that the within and foregoing is a true and correct copy of the original as the same appears from the records of said County.
 4. WITNESSED my hand and the seal of said County at the City of Dallas, this _____ day of _____, 20____.
 5. _____
 6. County Clerk

Ensemble du pont fermé.



Hon. *superior*



Creature metalMigao.

1774

LA BATAILLE
DES INGÉNIEURS

1837

DU PROJET À
LA RÉALITÉ

1857

L'ÉVOLUTION DU CANAL ET
DES PAYSAGES ALENTOUR

1918

**LE PORT HORS LA VILLE
ET LE GIGANTISME**

1980

DE NOUVEAUX ÉQUILIBRES
À TROUVER

De l'Occupation à la Reconstruction

Sous l'Occupation, le trafic du port est interrompu. À la fin de la Bataille de Normandie, le canal est encombré d'épaves, les ponts sont sinistrés et le barrage qui alimente le canal en eau depuis l'Orne est détruit, empêchant la navigation. Les travaux sont rapides et le port est remis

en fonctionnement dès 1945. Le pont de la Fonderie est remplacé par un pont Bailey roulant. Le pont basculant de Bénouville est immortalisé sous son nom de code de « Pegasus Bridge ». Déposé en 1994 pour un pont similaire de plus grande capacité, il reste visible sur le site.

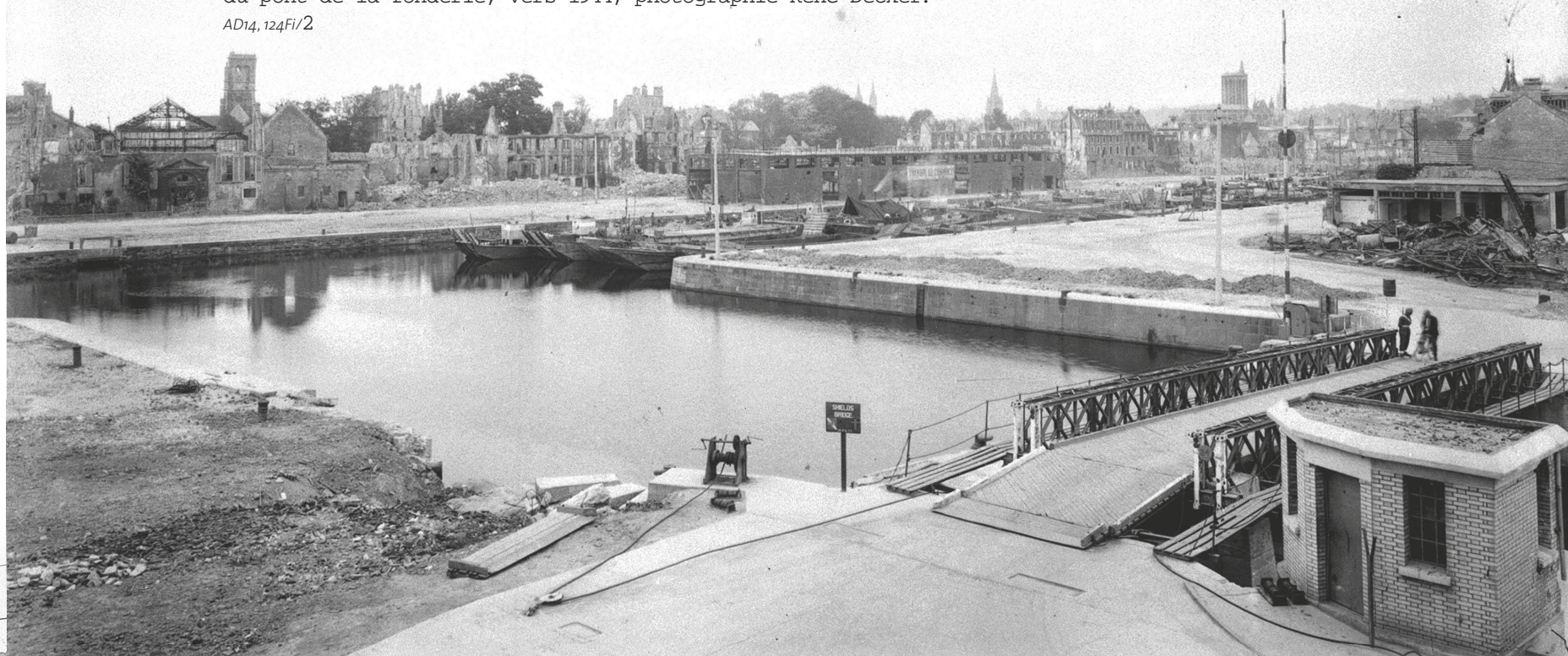
Le quai Hamelin en ruines, 1944,
photographie Robert Delassalle.

AD14, 5F1/6



- ▼ Bassin Saint-Pierre, pont Bailey couissant nommé le Shields Bridge à l'emplacement du pont de la fonderie, vers 1944, photographie René Decker.

AD14,124Fi/2



- ▲ Port de Caen-Ouistreham, Direction Départementale de l'Équipement, vers 1945.

AD14,415/50



- ▲ Le «Pegasus Bridge», août 1996, photographie Marcel Chevret.

AD14,113Fi/1

1774

LA BATAILLE
DES INGÉNIEURS

1837

DU PROJET À
LA RÉALITÉ

1857

L'ÉVOLUTION DU CANAL ET
DES PAYSAGES ALENTOUR

1918

**LE PORT HORS LA VILLE
ET LE GIGANTISME**

1980

DE NOUVEAUX ÉQUILIBRES
À TROUVER

La Reconstruction accélère le rythme de la modernisation, teintée de gigantisme : construction du quai dans le bassin de la SMN (1951), élargissement des écluses de Ouistreham, creusement du bassin de Calix (1959-1962), création du dépôt pétrolier de Mondeville (1950) et d'un bassin de plaisance, à Ouistreham, sur la rive droite du canal (1960). La Société Navale Caennaise renaît sous l'impulsion du gendre de Gaston Lamy, Georges Guillin. Elle assure le transport maritime vers l'Algérie et la Tunisie, s'implante au Gabon et équipe le port d'un entrepôt frigorifique et d'immenses hangars. Son nouveau siège en forme de proue de bateau devient en 1957 le symbole du Nouveau Bassin.

En 1959, la SAVIEM (aujourd'hui Renault Trucks) s'installe sur le site de Blainville, abandonné par la fermeture des Chantiers navals français en 1954. Le pont de Colombelles, emprunté quotidiennement par les ouvriers, est alors surnommé « le pont de la SAVIEM ».



▲ « L'Amphiopé », cargo minéralier de la SNC, en service de 1962 à 1979.

Collection Association des Anciens de la Navale caennaise



▼ Fonds Desaunay. Le « Psyché » de la SNC sur le canal de Caen à la mer, 1970.
AD14, 82FI/6



Des investissements pour contrer le déclin de l'industrie

Alors que l'activité portuaire était en plein boom dans les années 1950, elle subit vite l'affaissement progressif de l'exportation de l'acier, concurrencé par une offre internationale moins chère. Le port tente de rester dans la course en multipliant les investissements : aménagement d'une zone industrielle sur les territoires de Blainville et Bénouville (1959), avec un silo à grain et un poste aux bois exotiques (1972-1973) ; nouvelle écluse à Ouistreham en 1963, toujours en service aujourd'hui ; élargissement du cheval d'entrée à 60 mètres ; équipement roll on - roll off pour le déchargement et le chargement des navires sur le quai de Calix (1972-1973). Ces investissements colossaux n'enrayent pas la crise de l'acier due aux chocs pétroliers et à la mondialisation de l'économie.

Le pont tournant de Calix est remplacé par un viaduc en 1975, après 4 ans de travaux. Il enjambe à la fois l'Orne et le canal à une hauteur de 38 mètres et sur plus d'un kilomètre de longueur ! Il est calculé pour laisser passer les gros navires, qui n'accostent déjà presque plus sur le Nouveau Bassin et le Bassin de Calix lorsqu'il est achevé.

DE NOUVEAUX ÉQUILIBRES À TROUVER

À partir de 1984, la décentralisation transfère la gestion du canal au Département du Calvados, alors que le port de Ouistreham reste de la compétence de l'État. Après les lois de décentralisation de 2004, le syndicat mixte Ports de Normandie regroupe les ports de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe.



En 1993, la fermeture de la SMN marque la fin d'une époque. Le bassin d'Hérouville est abandonné. La Société Navale Caennaise, vendue au groupe Bolloré en 1988, disparaît en 1992. Elle survit à travers ses deux anciennes filiales, le groupe SOFRINO-SOGENA¹⁰. En 2008, la fermeture sur le quai de Normandie de France Charbons, successeur des Combustibles de Normandie, marque une étape de plus dans le déclin de l'activité industrielle aux portes de Caen.

¹⁰ François Biquet, *op. cit.*, p. 328.

Vue du terminal transmanche de Ouistreham,
août 1996, Photographie Marcel Chevret.

AD14, 113F1/1. ►

Le 6 juin 1986, le « Duc de Normandie » de la Brittany Ferries assure sa première liaison Ouistreham - Portsmouth. Les deux passerelles transmanche, en 1986 puis 1992, relancent l'activité de transport de passagers avec succès. L'activité portuaire se déplace définitivement vers l'estuaire. L'identité maritime de la ville de Caen s'efface. Pour autant, le bassin Saint-Pierre reste utilisé pour la plaisance et des navires de croisière continuent à accoster sur le Nouveau Bassin et le bassin de Calix.

Frappées par la désindustrialisation, les anciennes zones portuaires doivent se réinventer. Les chemins de halage et la voie de chemin de fer « Decauville » sont réaménagés pour la promenade à pied et à vélo.

Inauguration de la voie vélo
sur le chemin de halage
du canal, 27 mai 1989.

AD14, 1441/247 (fonds Anne et Michel d'Ornano)



1774

LA BATAILLE
DES INGÉNIEURS

1837

DU PROJET À
LA RÉALITÉ

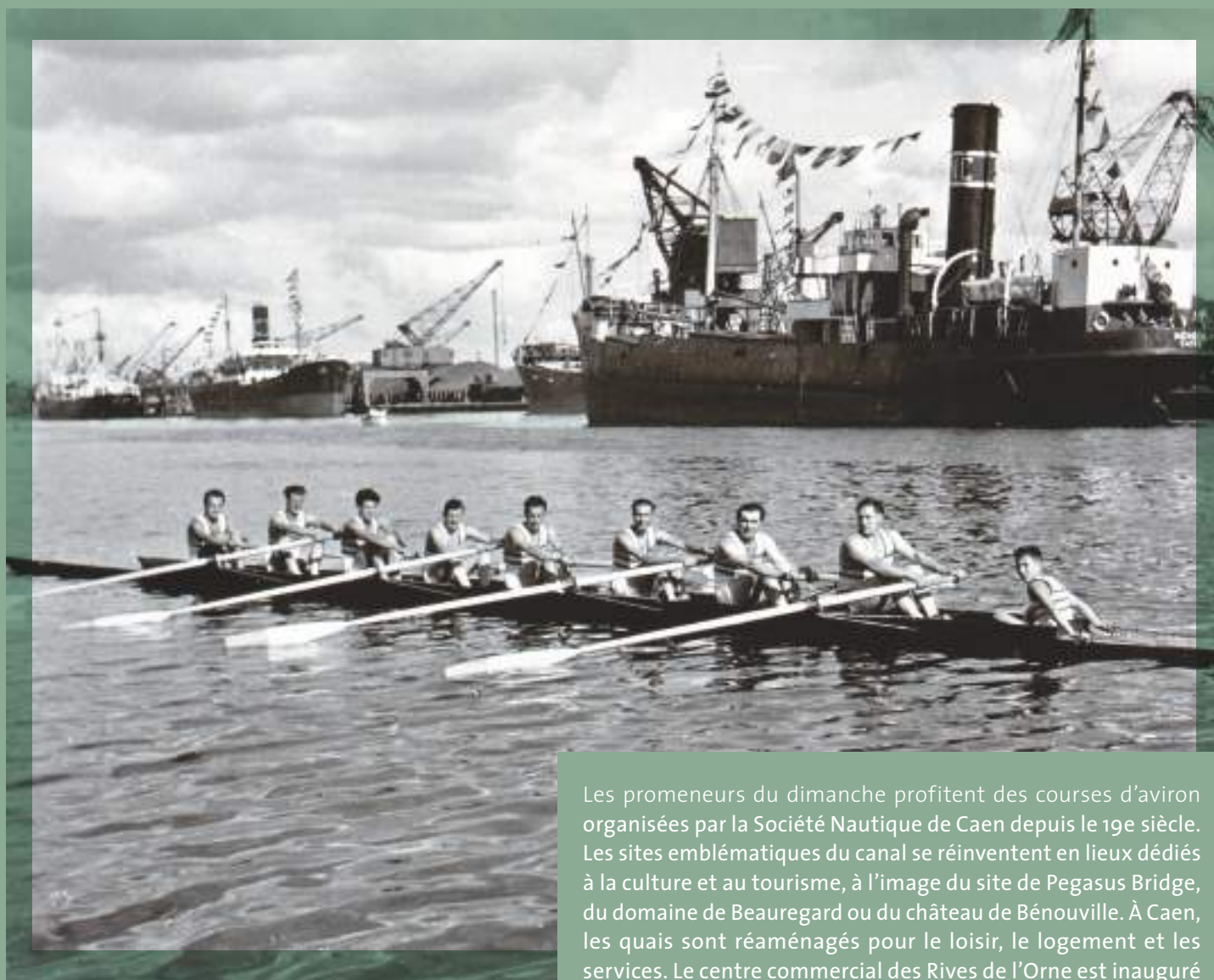
1857

L'ÉVOLUTION DU CANAL ET
DES PAYSAGES ALENTOUR

1918

LE PORT HORS LA VILLE
ET LE GIGANTISME

1980

**DE NOUVEAUX ÉQUILIBRES
À TROUVER**

Les promeneurs du dimanche profitent des courses d'aviron organisées par la Société Nautique de Caen depuis le 19^e siècle. Les sites emblématiques du canal se réinventent en lieux dédiés à la culture et au tourisme, à l'image du site de Pegasus Bridge, du domaine de Beauregard ou du château de Bénouville. À Caen, les quais sont réaménagés pour le loisir, le logement et les services. Le centre commercial des Rives de l'Orne est inauguré quai Hamelin en 2013 et la Bibliothèque Alexis de Tocqueville est ouverte sur le bassin Saint-Pierre en 2017. Une nouvelle desserte portuaire, le viaduc du Haut-Plateau, est ouverte entre Hérouville-Saint-Clair et Colombelles en 2020.

Course d'aviron sur le canal, sans date

AD14, 1J/634

Une biodiversité à préserver

Au-delà des évolutions propres au développement de la société des loisirs, l'ensemble du site de Caen à la mer est confronté à la transition écologique et environnementale. La Maison départementale de la Nature, à Sallenelles, symbolise l'attention portée à la richesse naturelle de la baie et à l'importance de cet environnement classé en espace naturel sensible. Au sein de ce paysage profondément remanié et transformé par l'Homme, on cherche désormais à protéger la biodiversité et à renaturaliser les paysages.

L'adaptation au changement climatique et à la montée des eaux impose aussi de repenser autrement l'aménagement. Dans l'estuaire, des projets de dépoldérisation sont menés. À Caen, l'urbanisation de la presqu'île doit tenir compte de cette nouvelle donne.

Un nouveau paysage est en voie de création et son avenir reste à écrire...



▲ Vue aérienne de l'estuaire de l'Orne, 1996, photographie Marcel Chevret.

AD14, 113FI/1.

L'estuaire de l'Orne en 2016, Photographie Thierry Houyel.



ÉTAT DES SOURCES

ARCHIVES DU CALVADOS

De nombreux documents sur l'aménagement du fleuve se trouvent dans les archives des services chargés des travaux publics, depuis les Ponts et Chaussées jusqu'à la Direction de l'Équipement, témoignant de l'importance de ces projets depuis la fin du 18^e siècle. La beauté de certains plans aquarellés fait également de ces documents d'archives des pièces artistiques à part entière.

Archives publiques

Série L (Période révolutionnaire)

- › 2L/618. Aménagement de la baie de Sallenelles et de la fosse de Colleville, 1796

Série C (avant 1800)

- › C/4150/2. Plan de la seigneurie de Bréville et Sallenelles (1779)
- › C/4122-C/4125. Embouchure et baie de l'Orne, avec un projet de port à Ouistreham (début 18^e siècle)
- › C/4184/1-C/4184/3. Projets de modification du cours de l'Orne en aval de Caen (1754)
- › 6C/5. Canaux de redressement de l'Orne (1786)
- › 6C/7. Projet pour le port de Caen, plan de l'ingénieur Lefebvre (1790)

Série S (1800-1940)

- › 41S. Port de Caen-Ouistreham et canal de Caen à la mer
- Les particularités du port de Caen, constitué de deux sites à Caen et Ouistreham et d'un canal, avaient conduit à des difficultés de classement entre les séries réglementaires 3S (Navigation intérieure) et 4S (Ports et transports maritimes). Un classement a été entièrement réalisé sur cet ensemble en 2025, en faisant le choix de regrouper l'ensemble des dossiers relatifs au système portuaire de Caen-Ouistreham dans une sous-série unique. La concordance des cotes a été faite systématiquement dans la base de données en ligne.
- › 70S. Archives du Service hydraulique de la Direction des Pont-et-Chaussées.

Ces archives relatives aux installations hydrauliques et à l'entretien des lits de rivières sont classées par cours d'eau et contiennent des dossiers relatifs à l'Orne et ses affluents.

Série 7R

- › 7R/1-7R/633. Registres d'inscription maritime des gens de mer
- › 7R/2979-7R/2981. Police de la navigation (1894-1918)
- › 7R/3176-7R/3179. Registres d'entrée des bateaux (1907-1928)

Série W (après 1940)

- › 1108W/152. Construction du viaduc de Calix
- › 2211W. Canal de Caen à la mer et port de Caen Ouistreham. Versements des directions départementales et régionales de l'Équipement, reclassés en 2025 en même temps que la sous-série 41S
- › 3443W. Versement de la Direction départementale des territoires et de la mer du Calvados, construction du viaduc de Calix.

Archives municipales de Caen

- › Dépôt aux AD14, 615EDT/575. Mémoire sur l'état actuel de l'Orne par l'ingénieur de Blacquetot, 1750.

Archives privées et iconographiques, publications anciennes (sélection)

- › BH/BR/891 et BH/8/10335. Cachin (J. M. F.), *Mémoire sur la navigation de l'Orne inférieure*, Paris, an VII [1799].
- › BH/BR/26406. Pattu (Jacques), *Exposé d'un projet présenté en 1812 pour l'amélioration du port de Caen*.
- › 1FI/264. *Aménagement du canal de Caen à la mer*, [19^e siècle] : grand plan aquarellé de 50 x 180 cm. Don G. Edeine.
- › 1FI/295. Carte de l'Orne, grand plan aquarellé 50 x 110 cm.
- › F/6550/1. Précis historique des événements en 1811 lors du passage de Napoléon à Caen.
- › 1J/162/1. Projet général de l'ingénieur Tostain pour le canal, 1843.

- › 1J/634. Archives de la Société nautique de Caen et du Calvados (numérisation de complément).
- › 57J. Fonds de la Société Métallurgique de Normandie.
- › 76J. Archives de l'entreprise Savare.
- › 218J. Archives France Charbons.
- › 2FI/62. Chantiers navals français à Caen : album photographique, 1920.
- › 11J. Société navale caennaise
- › 82FI/1-82FI/22. Fonds Michel et Robert Desaunay, seconde moitié du 20^e siècle.
- › 113FI/1. Fonds Marcel Chevret, photographies aériennes du Calvados, 1981-2001.
- › 42FI/335. Le port de Caen par Stanislas Lépine (1859). Déposé au musée des Beaux-Arts de Caen.
- › 42FI/6/1-3. Le port de Caen par Géo Lefèvre (1906-1933).
- › 2FI/908. Album photographique de la ligne « Decauville » Caen à Dives et Luc-sur-Mer [1891-1893].

ARCHIVES NATIONALES DE FRANCE

Dossiers de personnel des ingénieurs en chef

- › F/14/2261/2. Lefebvre (Armand Bernardin).
- › F/14/2184/1. Cachin (Joseph Marie François).
- › F/14/2268/1. Lescaille (Jean Louis Hyacinthe, de).
- › F/14/2294/2. Pattu (Jacques Louis Guillaume).
- › F/14/2331/1. Tostain (Paul Albert).

Plans des projets sur le canal et le port de Caen

- › CP/F14/10114

BIBLIOGRAPHIE

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

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

BIQUET (François), *Le canal et le port, Histoire maritime de Caen et Ouistreham aux XIX^e et XX^e siècles*, L'Harmattan, 2019, 458 p.

DUTOIR (Françoise), LE ROC'H MORGÈRE (Martine), et al. *De Caen à la mer : Histoire d'un canal*, Conseil général du Calvados, publication des Archives du Calvados, 1995, 39 p.

DAVID (Patrick), DAVID (Serge), LE BARON (Chantal), MARCHALAND (Yves), *Un port dans la plaine, de Caen à Ouistreham*, Les Éditions du Bout du Monde, 2011, 162 p.

LE FOLL (Mélanie) et al., *L'Orne, un fleuve aménagé par l'homme*, Département du Calvados, publication des Archives du Calvados, 2023.

LE PETIT (Karine) *Carnets de bord : Caen-Ouistreham, un port de commerce*, CRECET, 2005, 124 p.

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

STREIFF (René), « Le port de Caen et le canal de Caen à la mer », dans *Études Normandes*, n° 16, 1953, pp. 269-296.

La plateforme en ligne archiseine, dédiée aux archives du bassin versant de la Seine.

L'article wikipedia dédié au canal de Caen à la Mer, particulièrement fourni.

Les pages du site internet des Archives du Calvados dédiées à l'histoire du canal et du port de Caen <https://archives.calvados.fr/page/naviguer-de-caen-a-la-mer>

CRÉDITS ET REMERCIEMENTS

Publication gratuite du Département du Calvados, réalisée dans le cadre de l'année de commémoration du Millénaire de Caen (2025).

Conception et textes : Archives du Calvados, avec une coordination assurée par Julie Deslondes, Mélanie Le Foll, Élisabeth Olive et Maxence Philippe.

Crédits photographiques : Les documents conservés par les Archives du Calvados sont libres de droit, hors les droits d'auteur qui n'auraient pas pu être identifiés.

Graphisme et adaptation : Stéphanie Machefert et Hélène Laville

Remerciements tout particuliers à :

Archives nationales de France et notamment à Thomas Roche, Responsable du Département Environnement, Aménagement du territoire et Agriculture.

Jean-Marie Cousin, Président de l'Association des Anciens de la Société Navale Caennaise.

Imprimé sur papier FSC recyclé.

- En couverture :
Port de Caen, vers 1902, AD14, 2Fi/839
Projet d'aménagement du canal de Caen à la mer, [vers 1837-1838].
AD14, 1Fi264

- 4^e de couverture :
Vue aérienne du canal de Caen à la mer et de l'Orne prise au niveau du pont de Colombelles en direction du nord, 1984, photographie Marcel Chevret. AD14, 113Fi/1

DE CAEN À LA MER

L' HOMME TRANSFORME LE PAYSAGE

Un voyage à travers les archives du port de Caen et du canal de Caen à la mer, à l'occasion du Millénaire de Caen.

