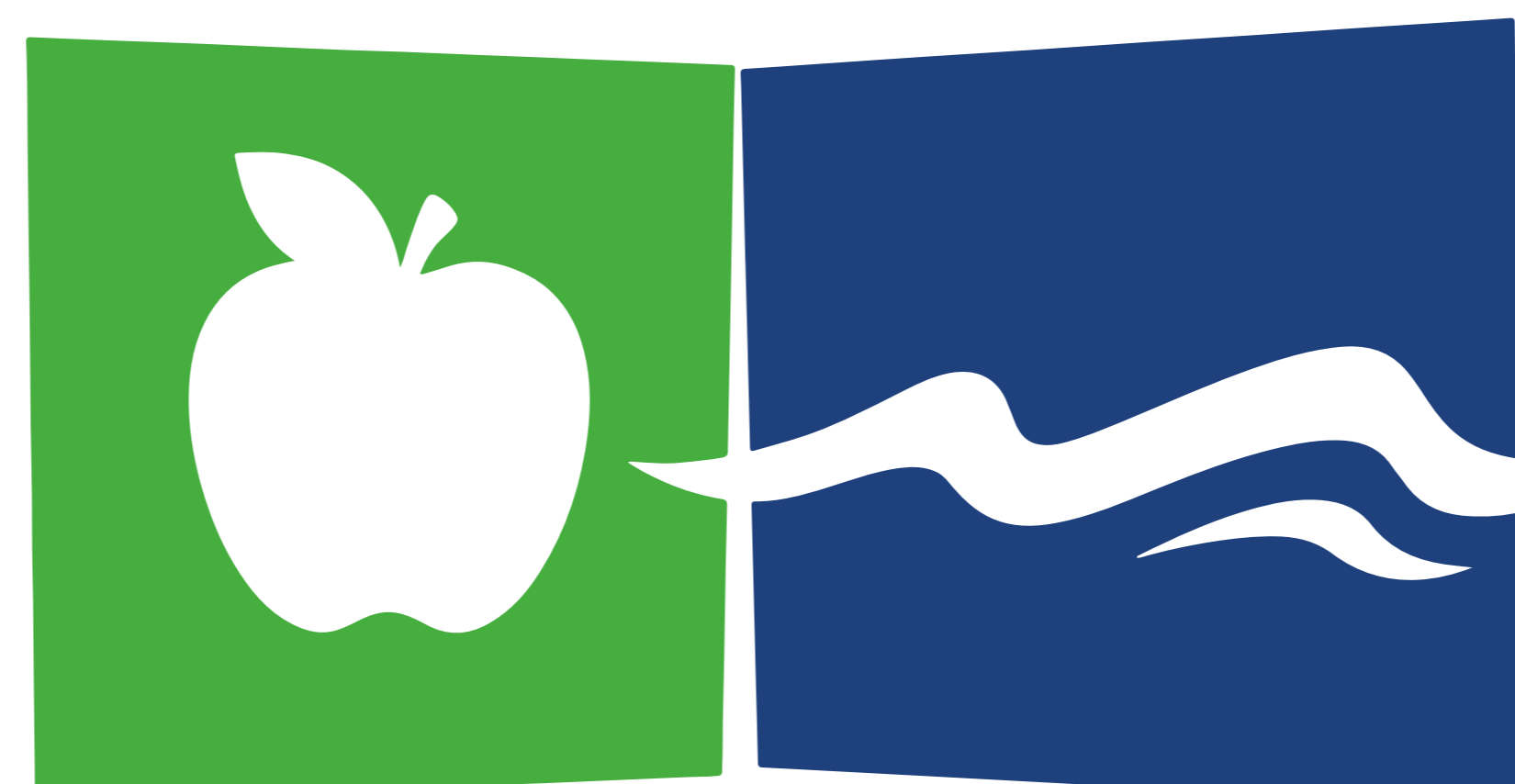


Calvados



LE DÉPARTEMENT

L'ORNE

un fleuve aménagé par **L'HOMME**

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

Ces efforts des hommes pour contrôler le fleuve et l'exploiter à leur profit laissent aujourd'hui place aux préoccupations environnementales, qui incitent à lui rendre, au moins partiellement, un destin plus naturel.

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

L'Orne prend sa source près de Sées, à 190 mètres d'altitude. De la plaine d'Argentan aux reliefs accidentés du Massif armoricain, le fleuve parcourt un sinueux périple au cours duquel il reçoit plusieurs affluents importants comme l'Odon ou Le Noireau avant de terminer sa course dans la Manche.

Les détours qu'il a creusés en contournant monts et rochers s'appellent les méandres. Le plus connu est celui du Hom, qui doit son nom à sa boucle presque complète : Hom signifie « l'île » en scandinave.



Le saviez-vous ?

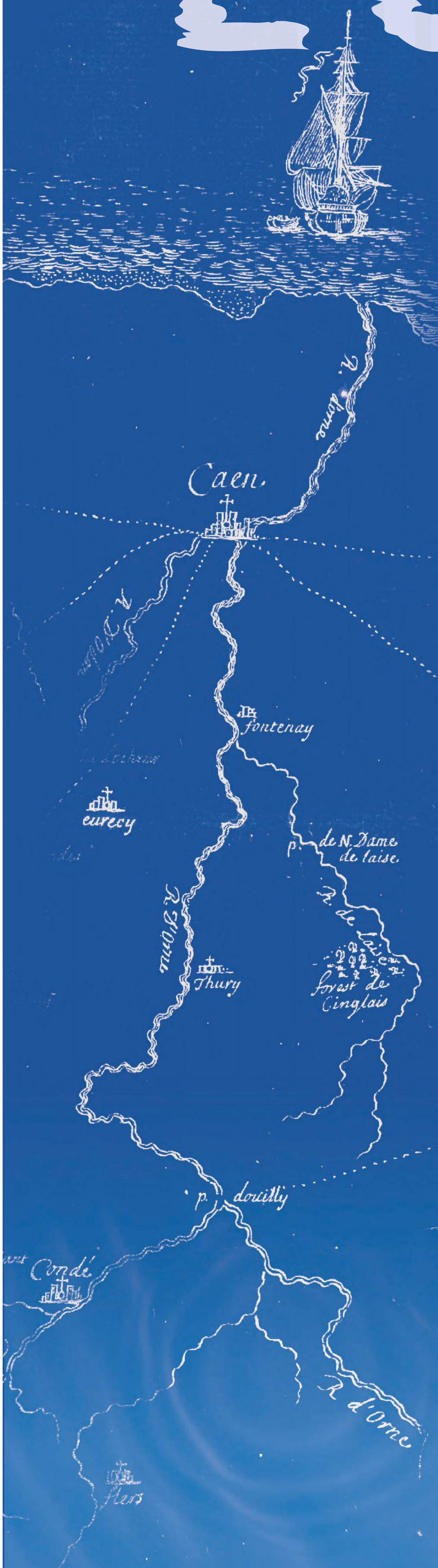
Le département du Calvados a failli être baptisé "**Basse-Orne**" à la Révolution, tant ce fleuve y est important.

FLEUVE OU RIVIÈRE ? MASCULIN OU FÉMININ ?

Un fleuve côtier est un cours d'eau qui se jette dans la mer après un circuit assez court.

L'Orne, selon cette définition, est un fleuve, cependant, son débit (27,5 m³/s à Ouistreham) et sa longueur (169,6 km) sont plus proches de ceux d'une rivière.

Son genre est féminin d'après Le Larousse.



L'ORNE, ENTRE PAYSAGES NATURELS ET ARTIFICIELS

En amont de la plaine de Caen, l'Orne s'étale dans une large zone de faible dénivelé, que l'on appelle une prairie alluviale. C'est la zone inondable du fleuve.

Si l'Orne s'assagit à cet endroit, il a tout de même mis à l'épreuve la créativité de l'homme pour le dompter. Ses méandres ont en effet gêné pendant des siècles l'activité du port de Caen. Ils sont rectifiés à la fin du 18^e siècle, avant que le cours du fleuve soit entièrement maîtrisé et doublé d'un canal au 19^e siècle.

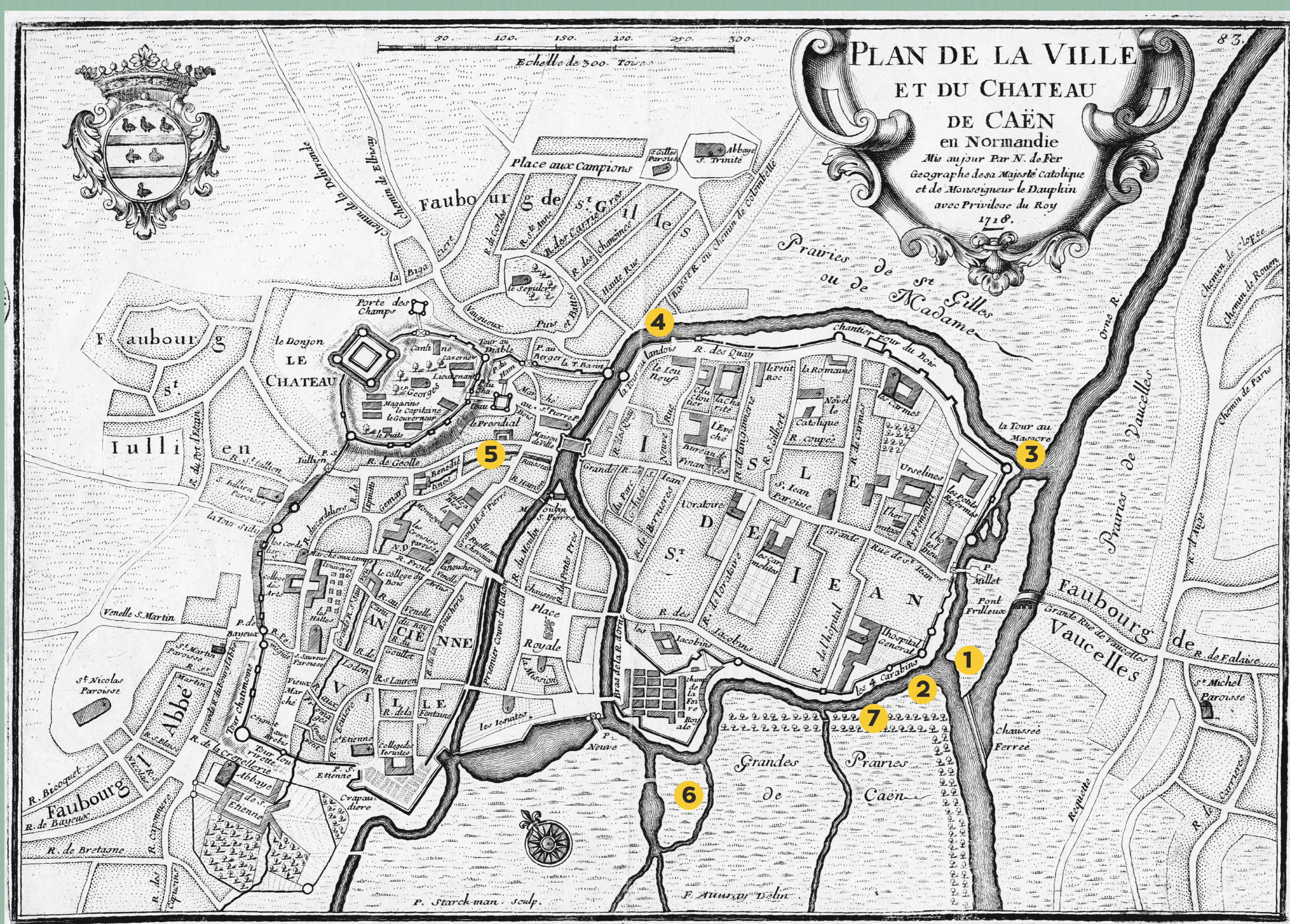
L'embouchure de l'Orne a également été artificialisée pour faciliter la navigation, que les bancs de sable fluctuants avec les marées rendaient impraticable.



Plan de la Seigneurie de Breville et Sallenelles, 1779



Plan de l'embouchure, de l'ingénieur de La Londe, inspecteur de l'Académie Royale des Belles Lettres de Caen, 18^e siècle



Plan de la ville et du château de Caen, 1718

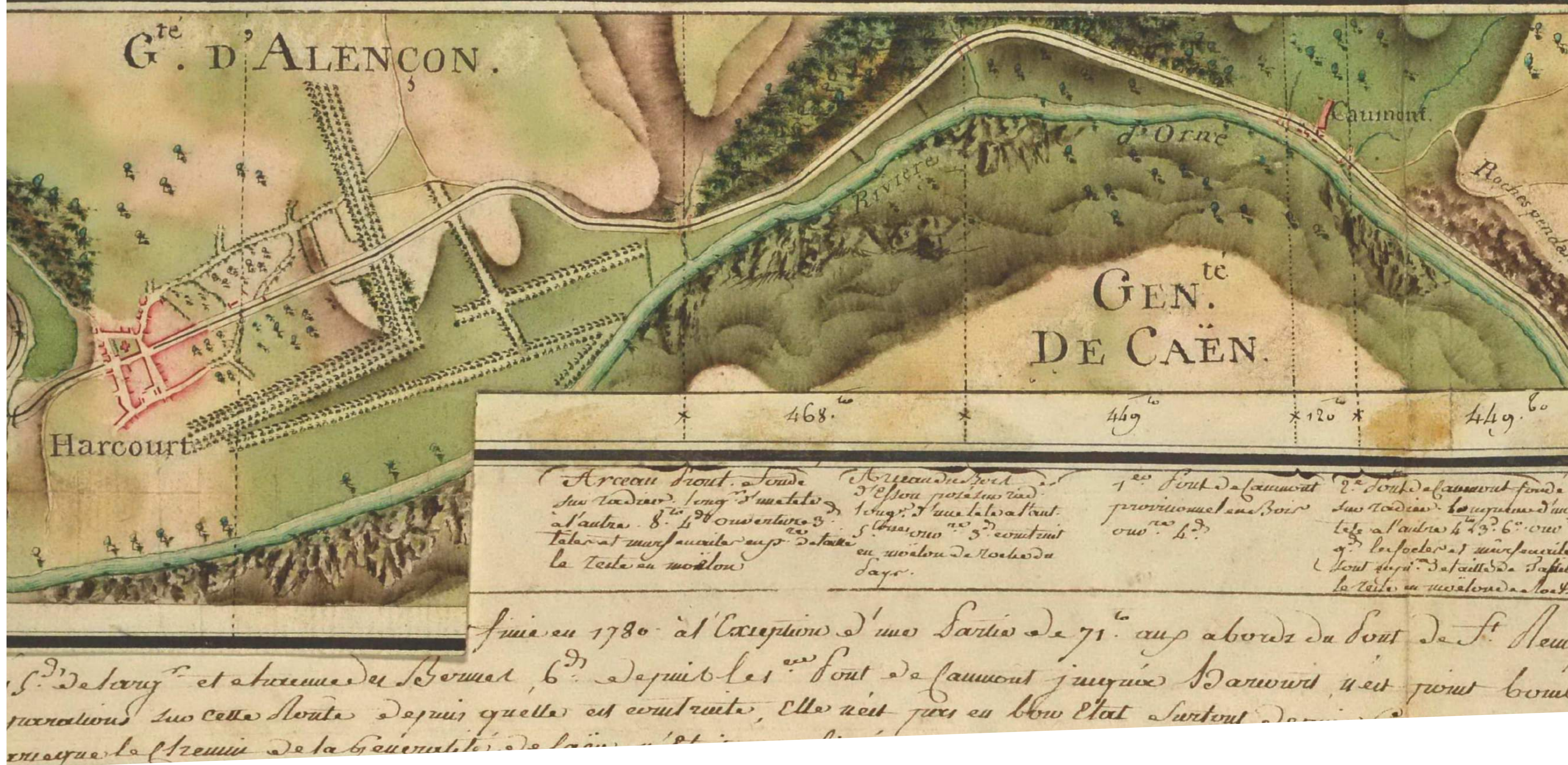
UN FLEUVE URBAIN

Dans sa configuration naturelle, Caen est traversée d'un réseau hydrographique complexe. Canalisés, déviés, enfouis, ces cours d'eau ont été au fil des siècles rendus partiellement invisibles par l'urbanisation.

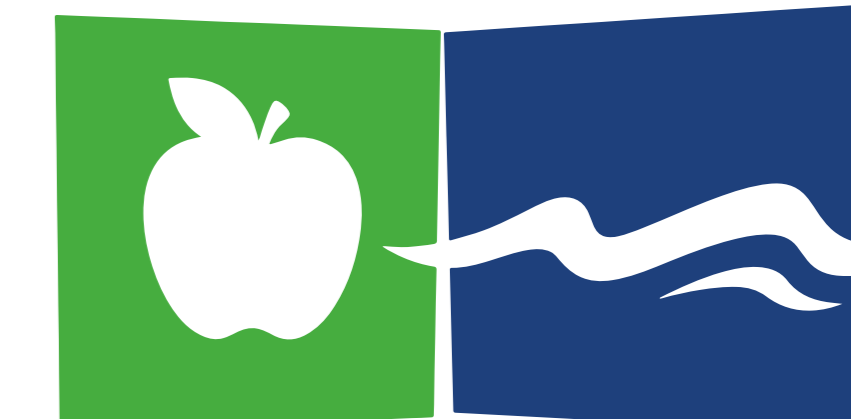
Caen, entre Orne et Odon

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

Route de Caen à Mayenne entre les ponts d'Harcourt et de Clécy, 1781



Calvados



LE DÉPARTEMENT

L'ORNE, ENTRE CRUES ET INONDATIONS

Caen subit régulièrement les crues de l'Orne. La ville est construite sur des zones de marais submersibles comme celles de Louvigny et de Colombelles.



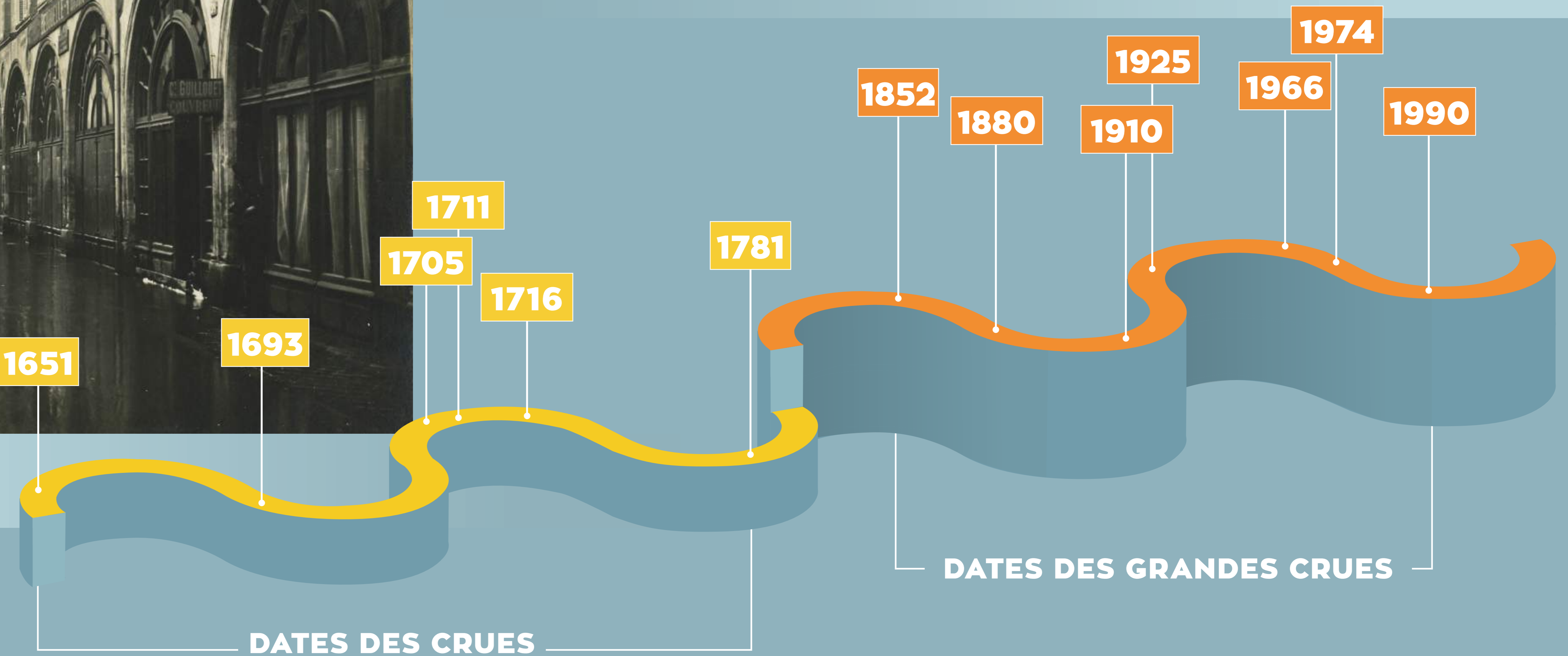
Inondation, rue du stade à Caen, vers 1890-1945



Prairie inondée devant le cours Sadi Carnot à Caen, 1944-1945, photographie de Robert Delassalle



Inondation, quartier Saint-Jean, rue des Carmélites à Caen 1925-1926



Crue et inondation, quelle différence ?

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

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

UN FLEUVE À ENTREtenir

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

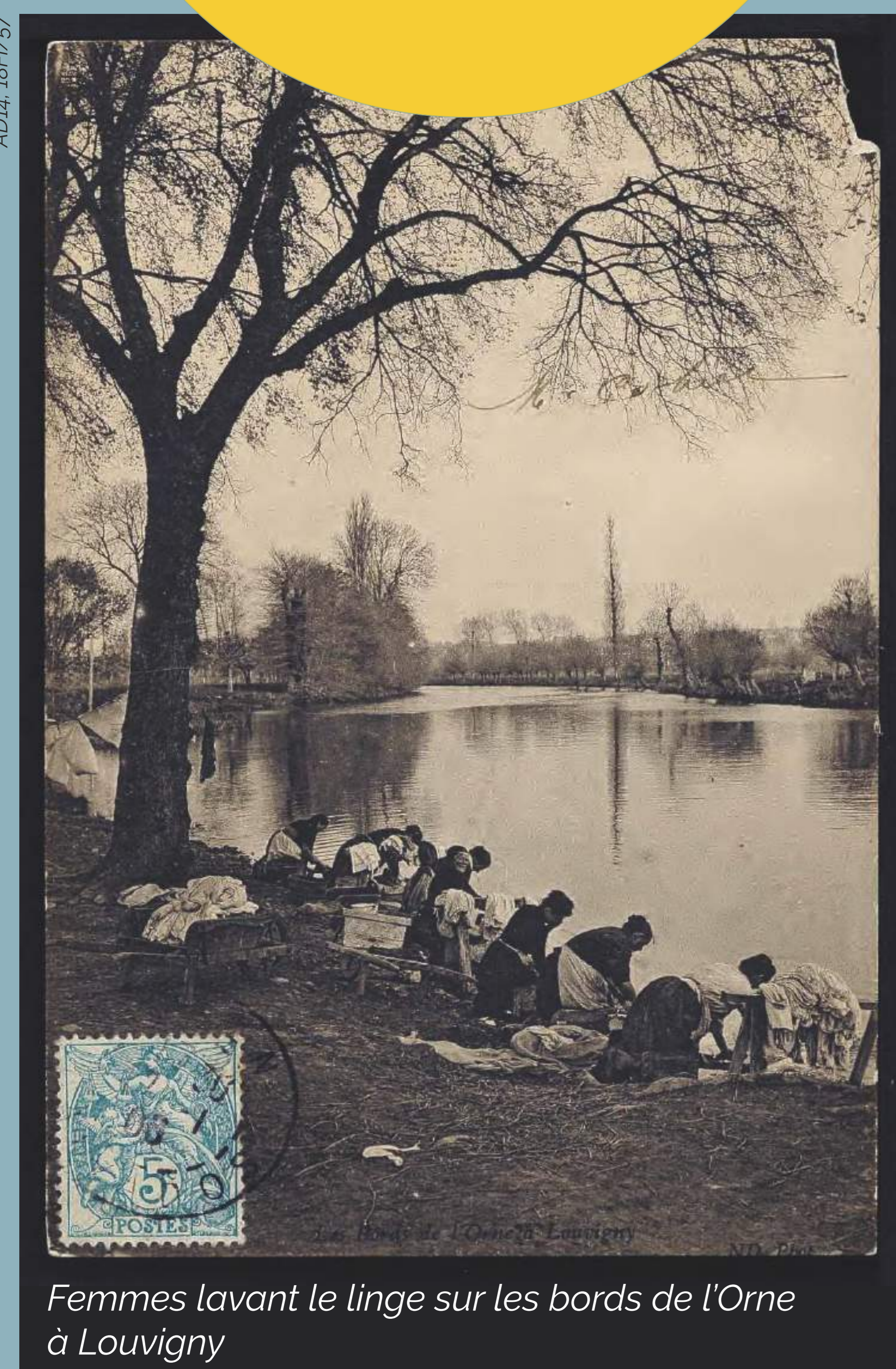
Il reste cependant indispensable de gérer le curage et l'entretien du fleuve. Jusqu'à la fin du 18^e siècle, ce dernier est réalisé par les riverains et souvent mal exécuté. L'Orne et l'Odon servent de tout-à-l'égout pour les habitants, qui y déversent leurs ordures, tandis que les lavandières viennent sur les berges laver le linge.

Encombrée par les déchets et le fumier, l'eau rend la ville insalubre et les Caennais se plaignent. L'assainissement du fleuve est l'un des grands enjeux du 20^e siècle.

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



Boulevard des Alliés



Femmes lavant le linge sur les bords de l'Orne à Louvigny

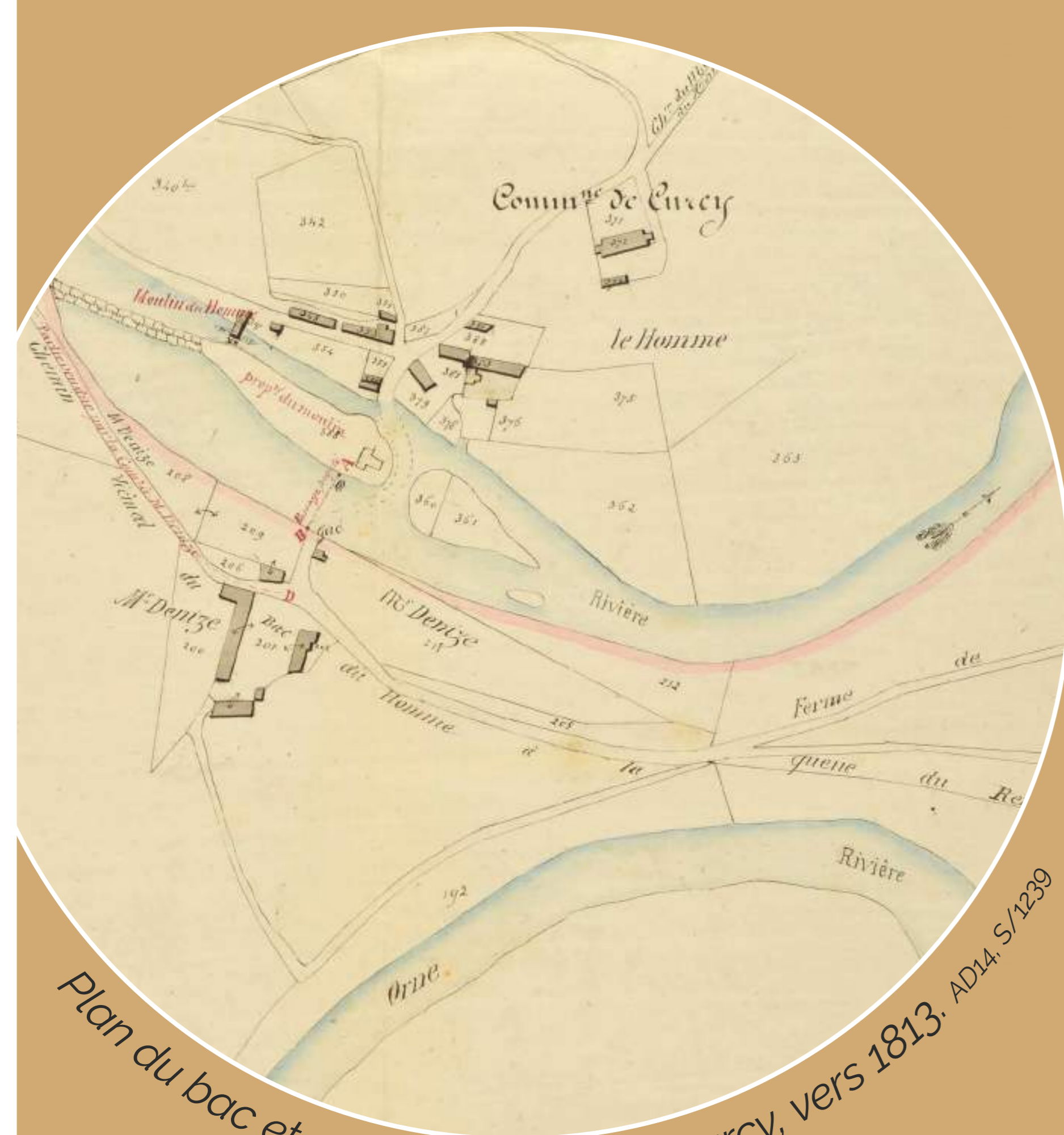
L'Odon, rue Saint-Laurent avant recouvrement (vue du cours d'eau, entre rue Saint-Laurent et rue Paul Doumer), 1934



FRANCHIR L'ORNE

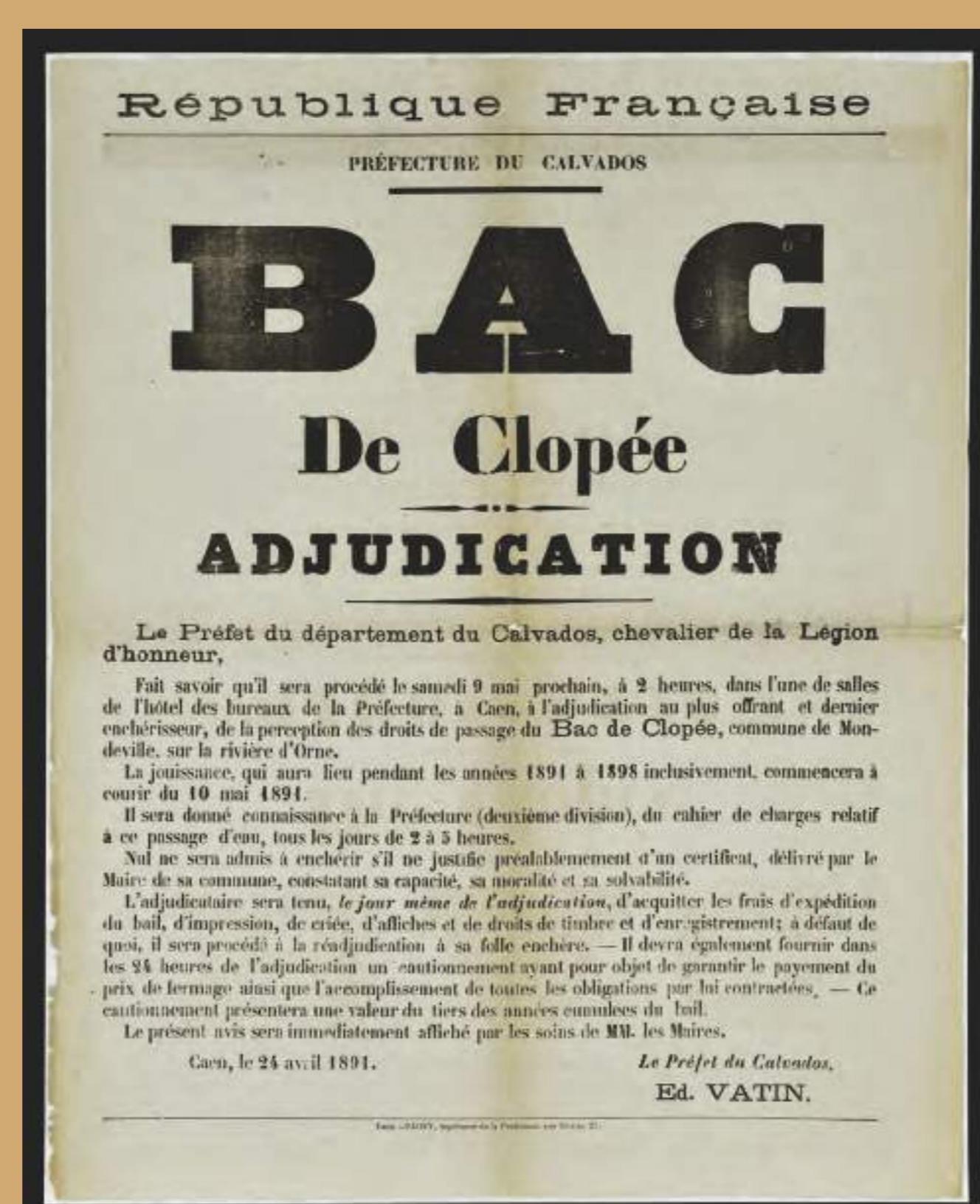
Le fleuve était une frontière naturelle entre les communes du département, dont il reste encore aujourd'hui la trace dans le découpage cantonal.

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

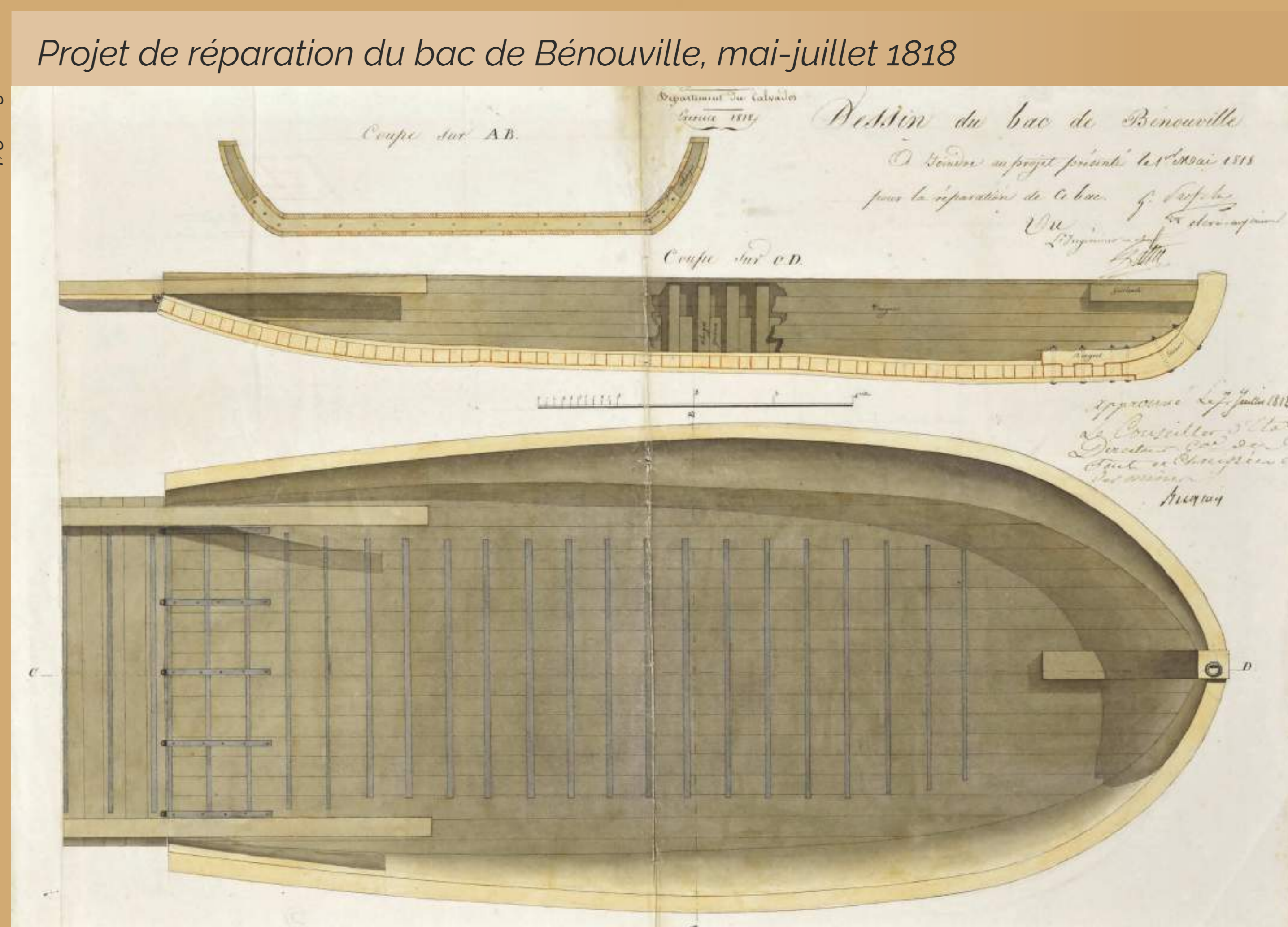


En l'absence de ponts, les riverains avaient recours à des bacs ou à des gués. Ces derniers sont des passages peu profonds permettant la traversée à pied.

Entre Caen et la mer, on pouvait emprunter le bac de « Sans Souci », à hauteur de la Prairie, puis successivement ceux de Clopée (Mondeville), d'Hérouville, de Ranville et de Bénouville.



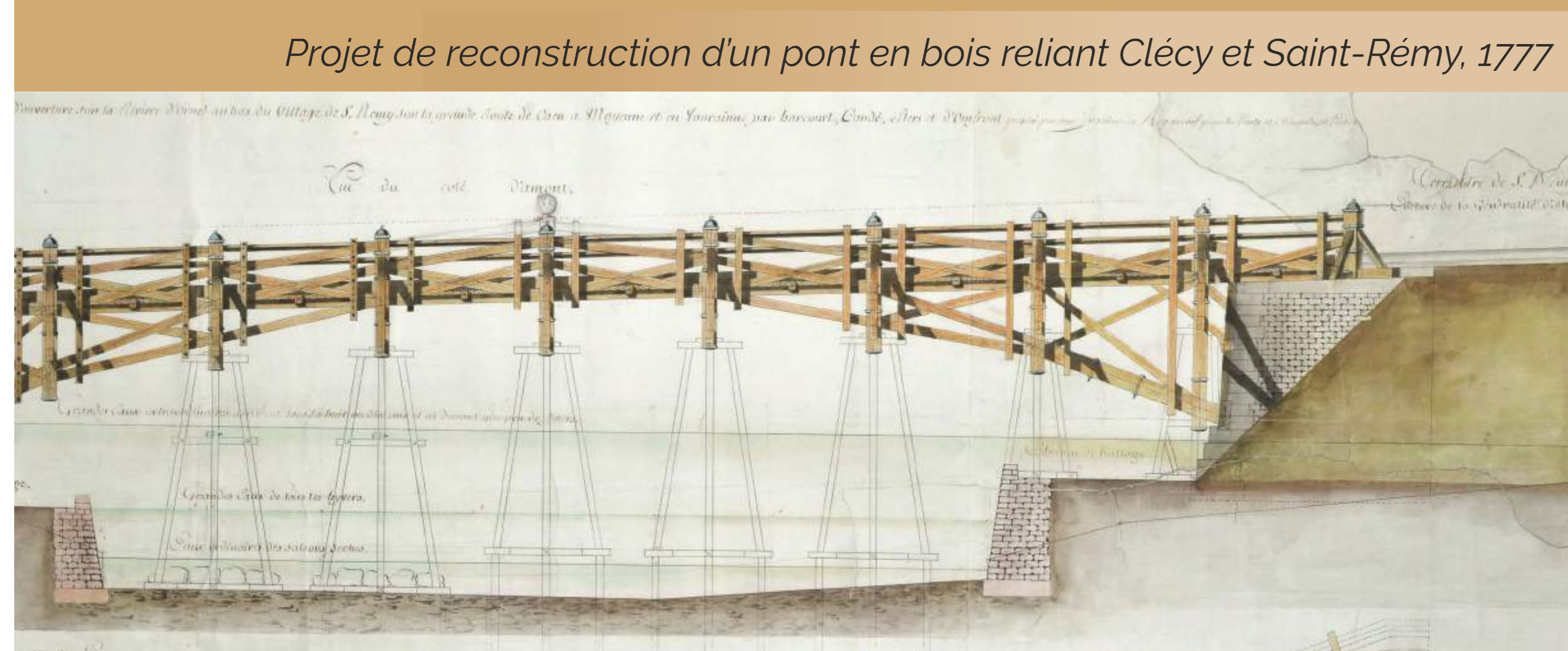
Adjudication du Bac de Clopée à Mondeville,
24 avril 1891



Les bacs sont souvent de simples barques pour les piétons, ou des coques en bois à fond plat pour les voitures à cheval, animaux et marchandises.

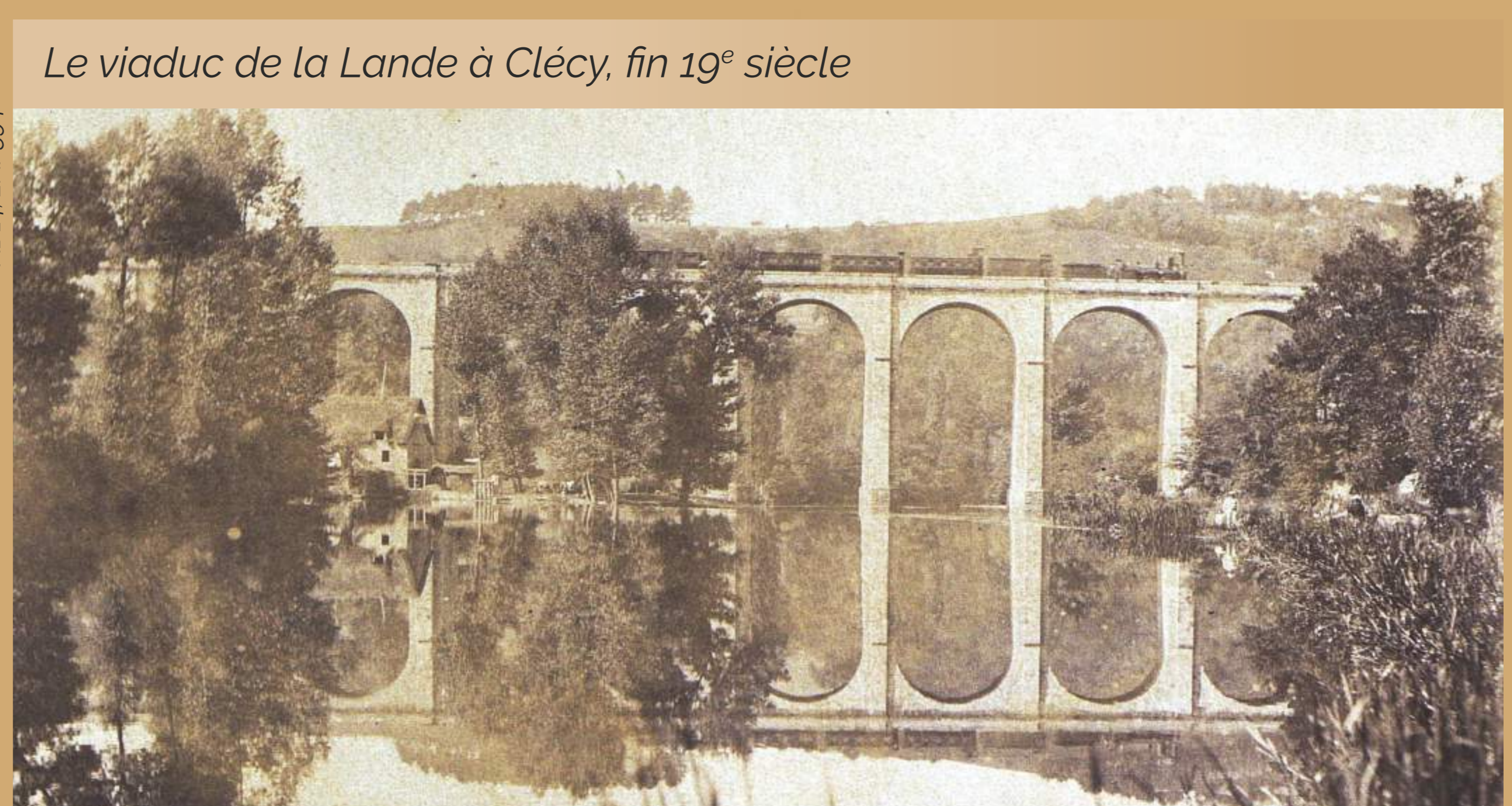
FIN DU 18^e SIÈCLE

DES PONTS EN BOIS, PUIS EN PIERRE



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

Avant la Révolution, le pont de Vaucelles est le seul pont à relier les deux rives entre Caen et la Mer, et le seul passage entre Caen et Pont-d'Ouilly.

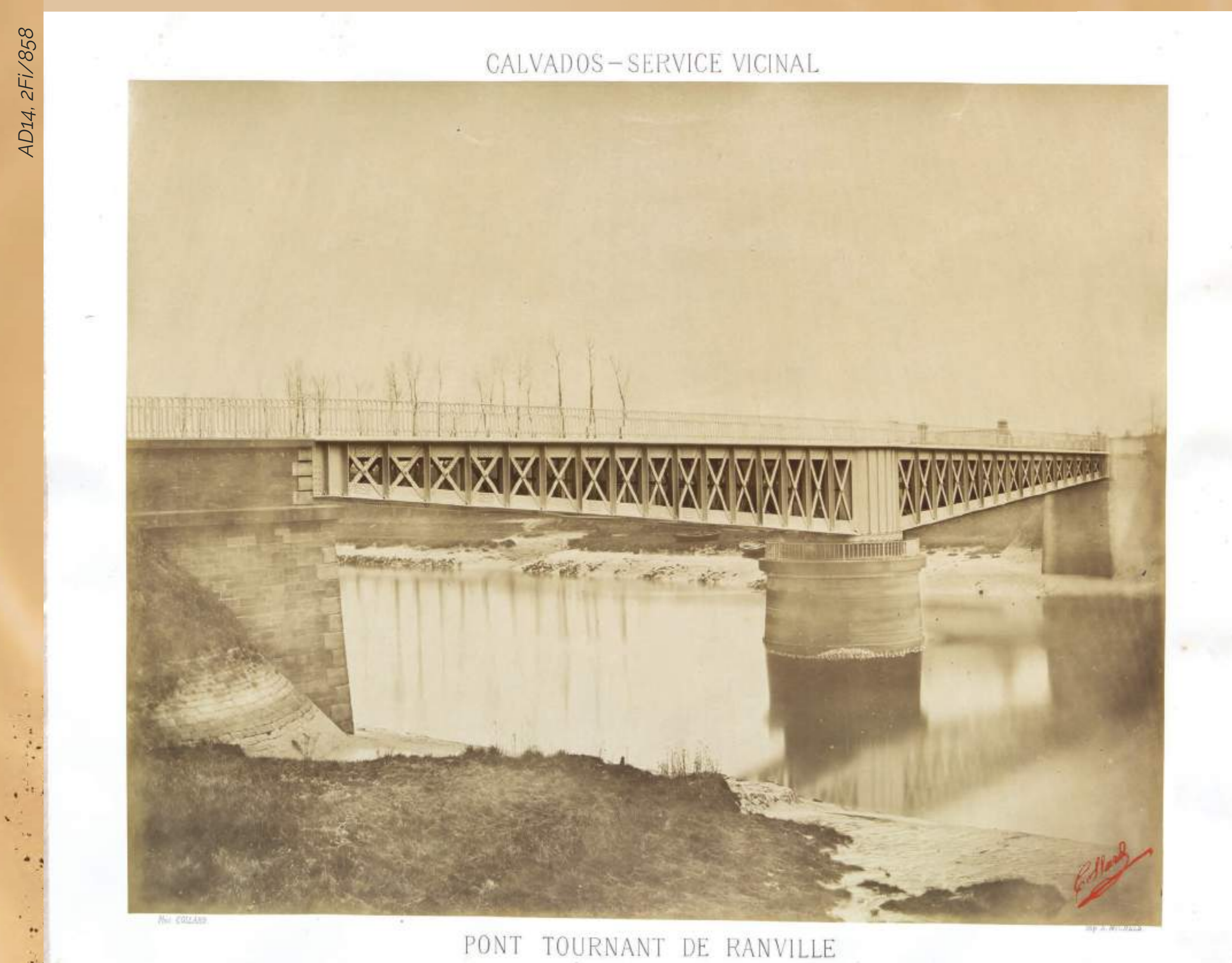


L'extension des lignes de chemin de fer justifie la réalisation d'ouvrages d'art, comme le viaduc de la Lande à la fin du 19^e siècle.

MILIEU DU 19^e SIÈCLE

DES PONTS EN FER

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



Le creusement du canal et du nouveau lit de l'Orne pose à partir de 1845 le problème du double franchissement du fleuve et du canal. Des ponts en fer sont construits à Colombelles, Ranville (par Gustave Eiffel) et Bénouville.

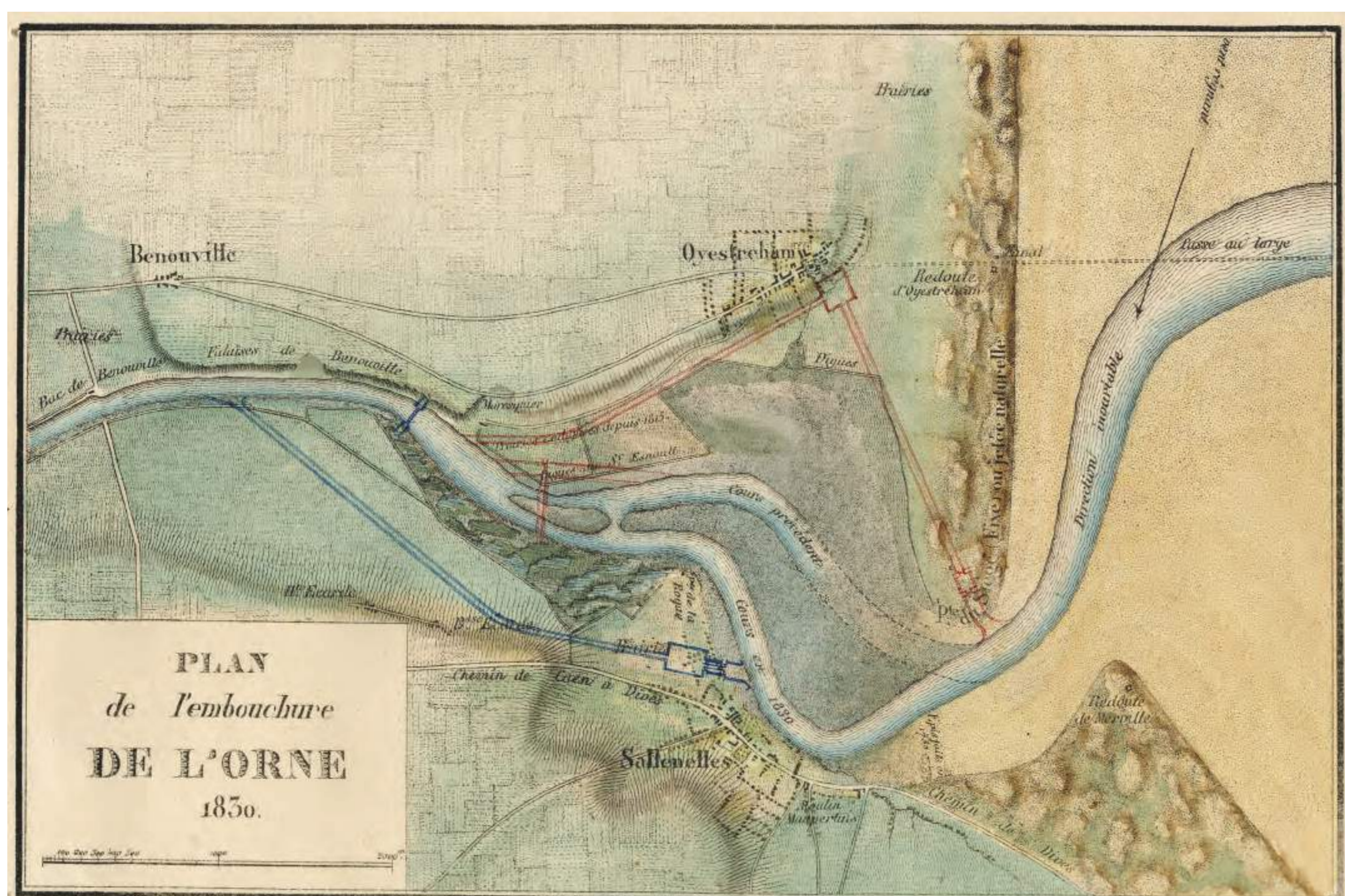
Dans un premier temps, tous ces ouvrages sont mobiles pour permettre le passage des bateaux tant sur le canal que sur l'Orne. La fin du trafic sur l'Orne en 1914 permet d'établir par la suite des ponts fixes.

NAVIGUER SUR L'ORNE

Dès le 16^e siècle, les méandres de l'Orne et son ensablement à Caen gênent la navigation et l'accès de Caen à la mer. À la fin du 18^e siècle, les premiers ingénieurs des Ponts-et-Chaussées conçoivent des projets de redressement du fleuve et d'aménagement d'un port au niveau de Ouistreham et de la baie de Colleville.



Plan de l'Orne de Caen à l'embouchure, projet de l'ingénieur Cachin, 1798-1799



Plan de l'embouchure de l'Orne : rectification du cours, lithographie couleur, 1830

LE CREUSEMENT DU CANAL DE CAEN À LA MER

1774

Plusieurs travaux sont entrepris pour corriger le cours du fleuve et aménager le port de Caen, mais ils sont interrompus par la Révolution.

1798

L'ingénieur Cachin lance une proposition audacieuse : abandonner le cours naturel du fleuve et aménager un canal en parallèle.

1811

La visite de Napoléon 1^{er} à Caen relance les projets de travaux, mais la chute de l'Empire interrompt à nouveau les opérations.

9 JUILLET 1837

Une loi ordonne enfin le creusement d'un canal de Caen à la mer pour faire de Caen un véritable port maritime.

1^{er} JUILLET 1857

Le canal est ouvert à la navigation, mais il n'autorise que les navires de 3,60 mètres de tirant d'eau.

23 AOÛT 1857

En ce dimanche de fête, de somptueuses cérémonies d'inauguration sont organisées.

21 MARS 1860

Les travaux sont achevés intégralement. L'approfondissement est porté à 4,50 mètres (6,10 m en 1910).

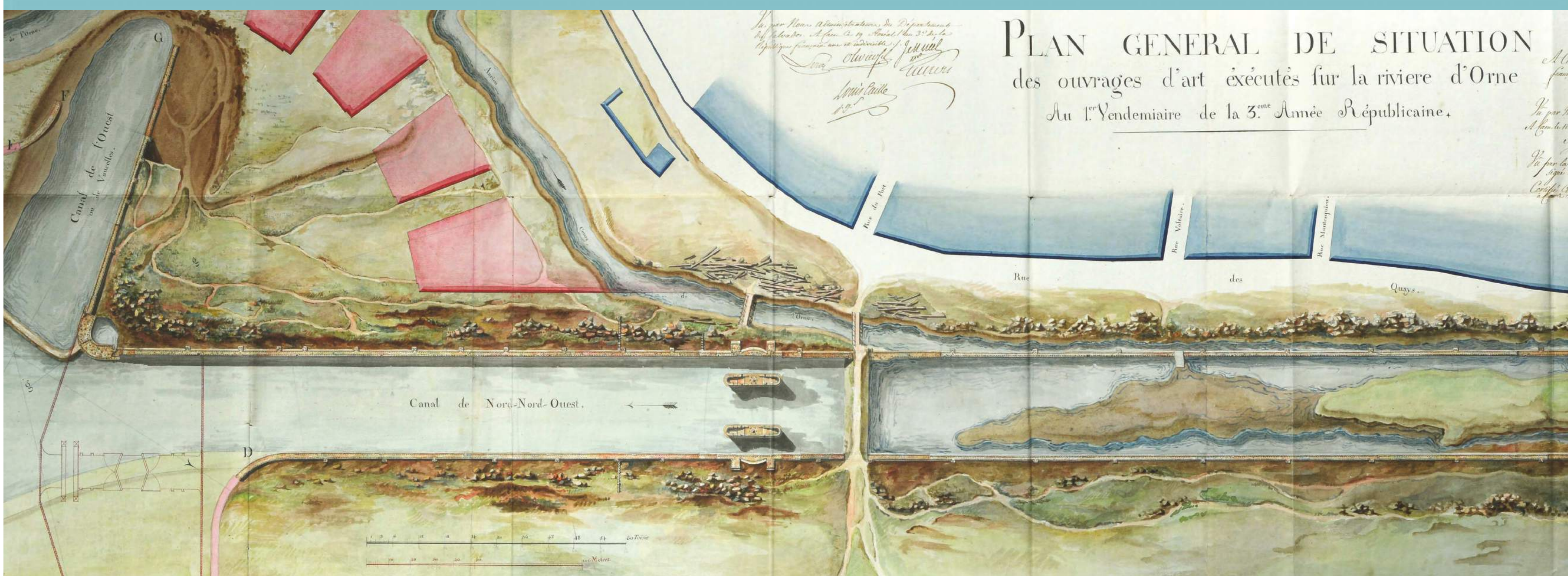


Adjudication des travaux du canal, 1857



Quatre chantiers pour un canal

Dès 1837, la construction du canal s'organise autour de quatre axes : la réhabilitation du port de Caen, la modification du cours de l'Orne (qui reste utilisé pour la navigation à vapeur jusqu'en 1910), la construction du canal et l'aménagement de l'avant-port à Ouistreham.



Plan des ouvrages d'art sur l'Orne à Caen, 1795

AD14. 11/274

NAVIGUER SUR L'ORNE

LE CANAL ET LE PORT DE CAEN AUX 20^e ET 21^e SIÈCLES

1910

Un barrage est construit à Caen au niveau du cours Montalivet pour déverser une partie de l'eau de l'Orne dans le canal. Une écluse est installée à Ouistreham.

1922

Le port est agrandi le long du canal. 840 m de quais sont construits sur la rive droite pour créer le nouveau bassin. Le trafic du port se déplace hors de la ville.

1944

Après les bombardements de juin et juillet 1944, des travaux de reconstruction sont entrepris : quai aux aciers, écluse de Ouistreham, pont d'Hérouville. Les différentes parties du port se spécialisent. Le quai de Blainville est destiné aux céréales. À hauteur de Ranville, on trouve des entreprises d'affrètement.

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



Barrage Montalivet vers 1952

1959

Creusement du quai de Calix. Il accueillera la manutention des marchandises sous températures dirigées (froid positif ou négatif).

1986 et 1992

Les deux passerelles transmanche fixent dans l'estuaire de l'Orne la plus grande partie des activités portuaires.



Canal de Caen à la mer, 1970, photographie de Michel Desaunay



DÉBUT DU 21^e SIÈCLE

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

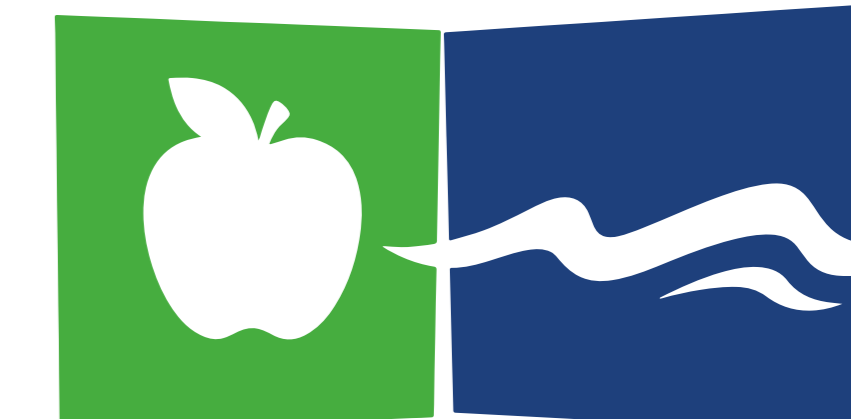


Photographie aérienne de Caen, vue du port, du barrage de Montalivet et des Combustibles de Normandie, 1991, photographie de Marcel Chevret



Canal de Caen à la mer, 1970, photographie de Michel Desaunay AD14, 82F1/6

Calvados



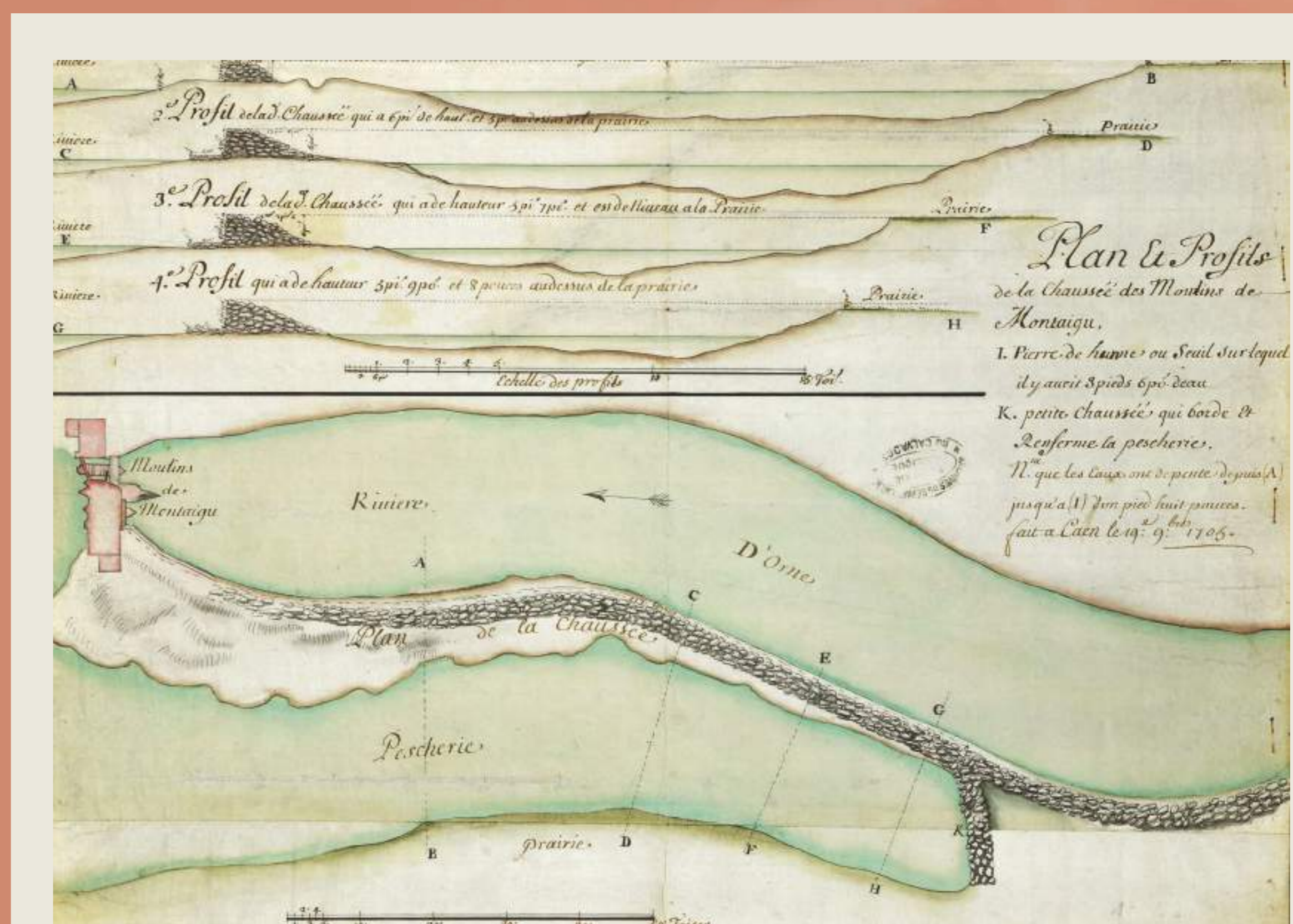
LE DÉPARTEMENT

VIVRE DE L'ORNE

Depuis toujours, l'Orne a contribué au développement d'activités variées. Au gré des techniques développées par l'homme pour exploiter son potentiel, le fleuve a fourni des ressources alimentaires ainsi que l'énergie hydraulique propice à l'installation de manufactures. Grâce au transport fluvial, il a également contribué au rayonnement du territoire à l'international.



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



Plan et profils de la chaussée des moulins de Montaigu à Caen, 1705



Moulin de Montaigu, quartier Vaucelles à Caen, 1854-1855, photographie de Ferdinand Tillard

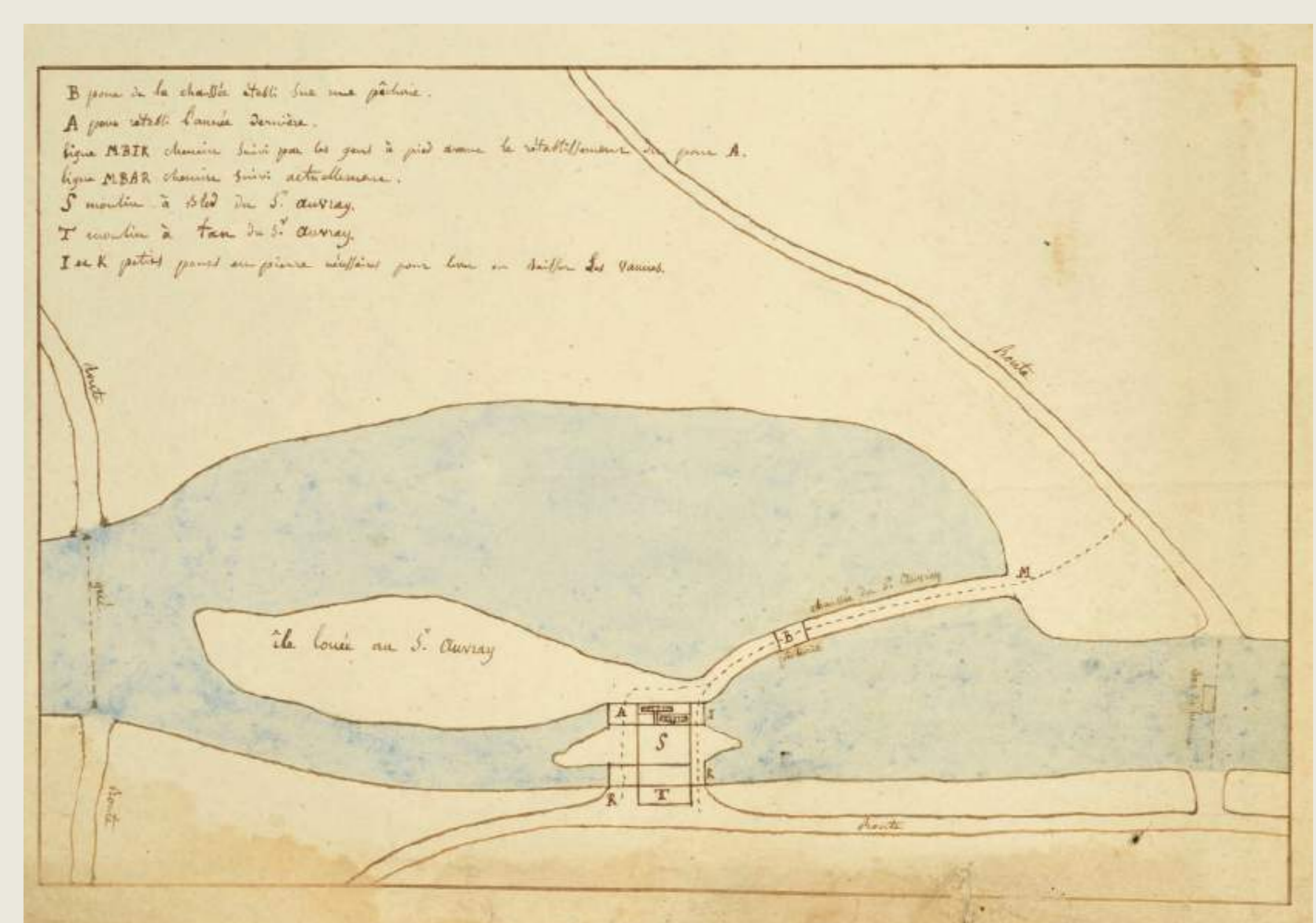
LE LONG DU FLEUVE

Au fil des siècles, de nombreuses pêcheries se sont établies le long de l'Orne, alors riche en poissons migrateurs tels que saumons et aloses.

Par la suite, l'aspect du fleuve s'est trouvé peu à peu transformé par la réalisation d'aménagements, de dérivations et de conduites d'eau, nécessaires au fonctionnement des moulins : biefs, canaux, vannes, barrages et déversoirs.

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

Dans le canton de Thury-Harcourt, le moulin à blé du Pouquet à Saint-Martin-de-Sallen, pouvait moudre les grains pour l'huile et la farine. Des moulins armés de piles à maillets, comme au Bô, broyaient le chiffon pour la confection du papier.

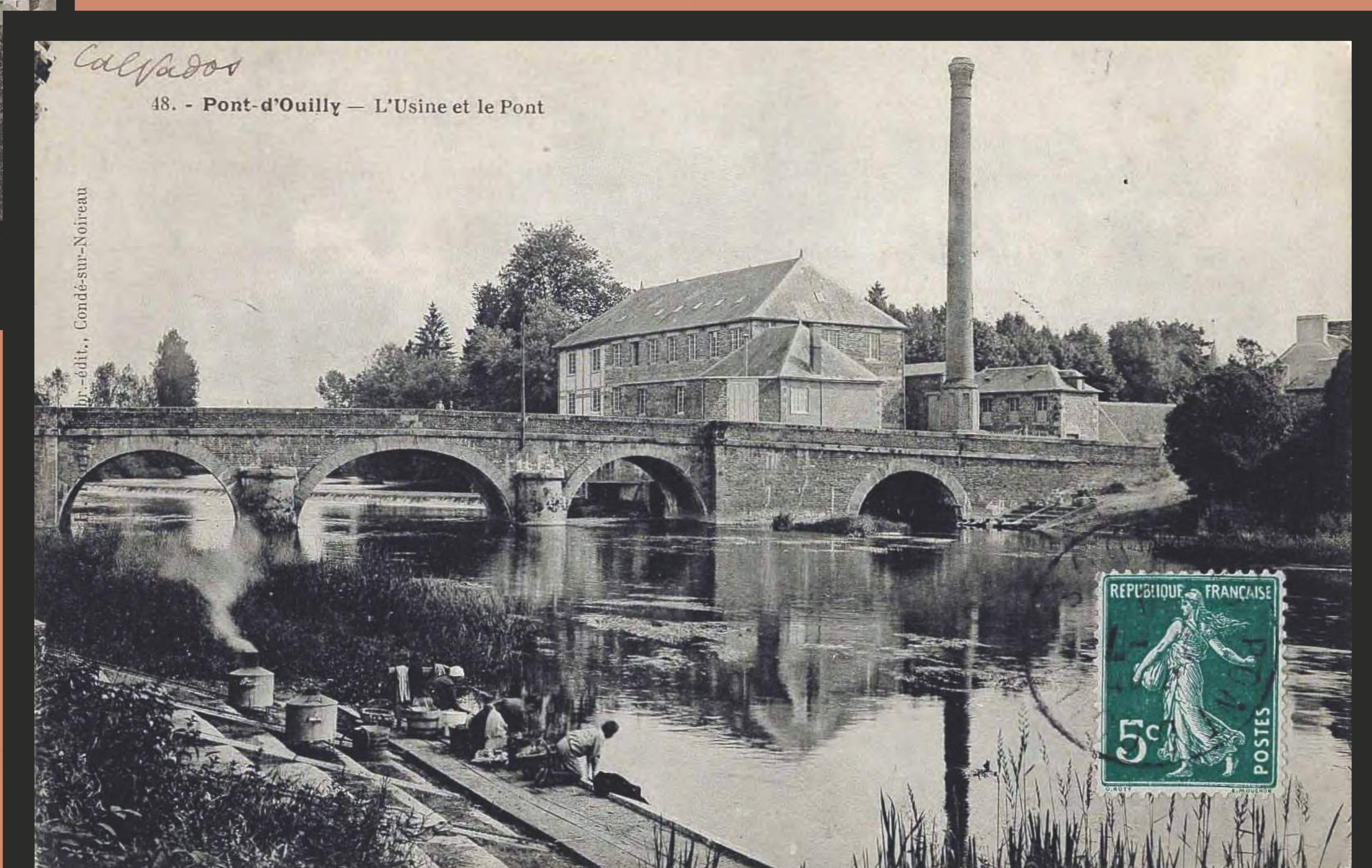


Plan du Hom indiquant les moulins, la chaussée, la pêcherie, 1807

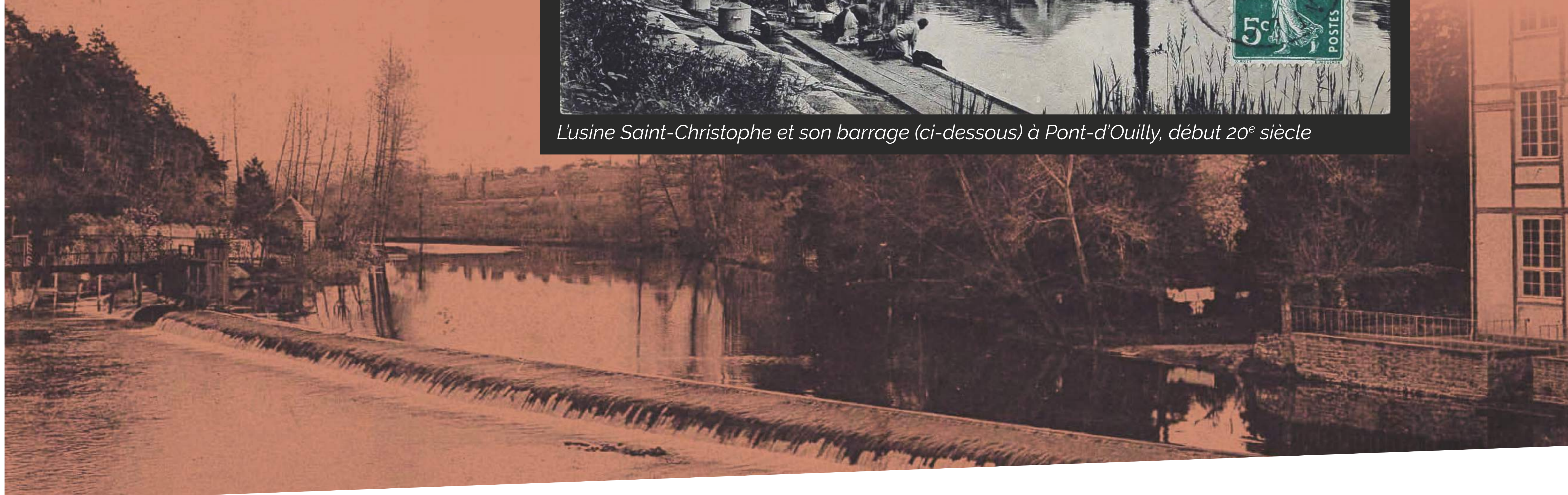


L'usine textile et le viaduc de la Fouillerie, Le Mesnil-Villement, début 20^e siècle

Au fil du temps, des usines textiles ont souvent remplacé les moulins, parfois au même endroit : filature de coton à Saint-Rémy (1830-1970), Filature de la Fouillerie à Mesnil-Villement (1896-1992) et de Saint-Christophe à Pont-d'Ouilly (1852-1960) ou encore de la Bataille à Clécy (1848-1950).



L'usine Saint-Christophe et son barrage (ci-dessous) à Pont-d'Ouilly, début 20^e siècle



VIVRE DE L'ORNE



Chantiers navals français de Blainville-sur-Orne, lancement du navire « député Reille-Soult », 19 juin 1920



Port de Caen, quai Vendeuvre, vers 1890-1915



Port de Caen, bassin Saint-Pierre, vers 1890-1915

LE PORT DE CAEN

Avant le percement du canal, le port de Caen est déjà une plaque tournante du commerce textile, notamment pour l'exportation vers l'Angleterre. Autour du port se trouvent les entrepôts et métiers liés à la mer et au commerce (cordiers, charpentiers...).

En 1857, le canal de Caen à la mer favorise une activité économique désormais affranchie du rythme des marées et capable d'accueillir des navires de gros tonnage.

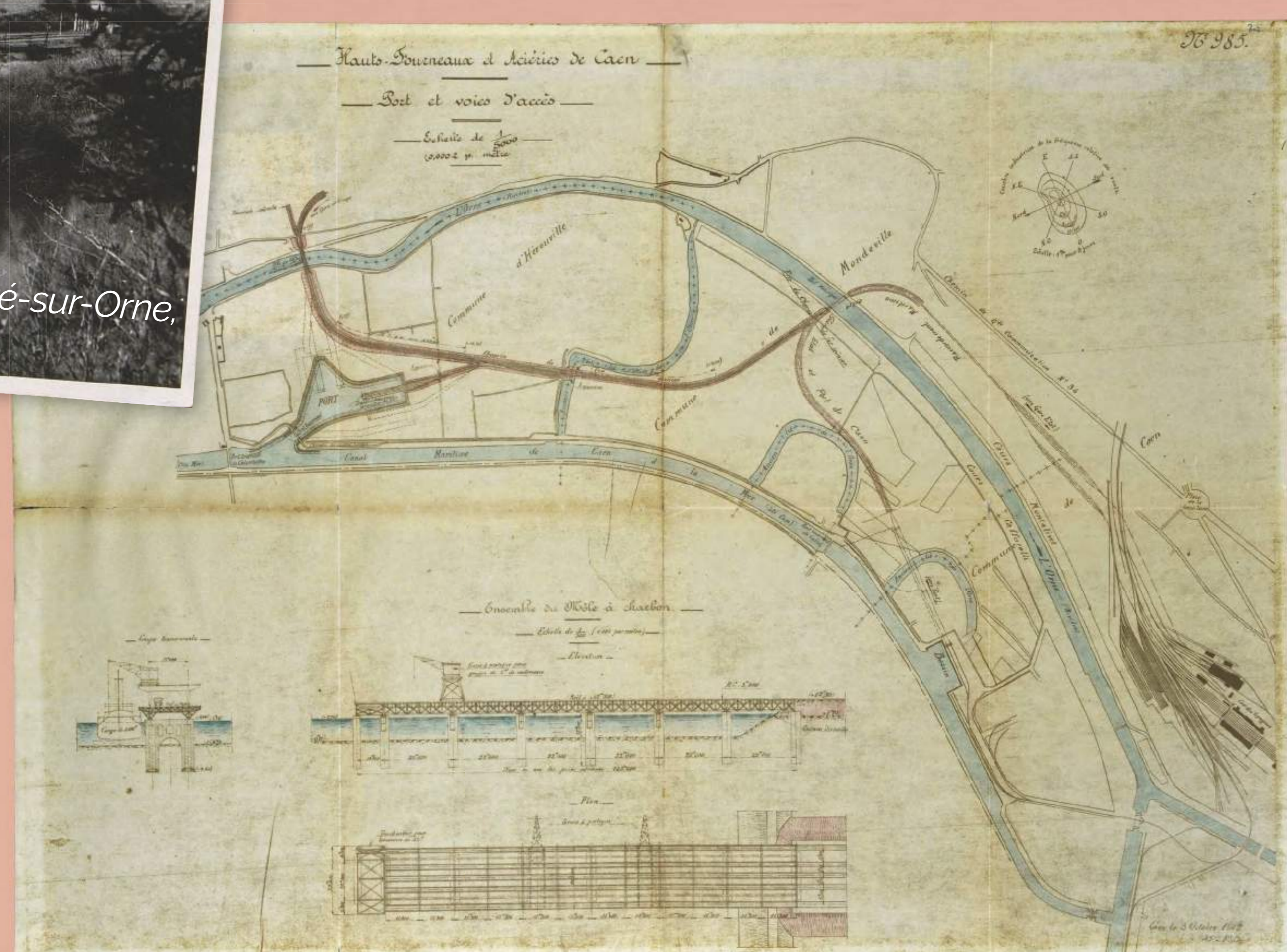
Bassin charbonnier, minéralier, bois du Nord... le port se spécialise au gré des entreprises qui s'y installent. Certaines ont laissé leur empreinte dans le paysage contemporain, comme la minoterie Lemassier, créée en 1881 par Charles Anger. Elle reste la seule activité industrielle encore en activité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

À partir de 1870, la découverte de gisements de fer et l'accès facile à la mer font du département un lieu important d'extraction et d'exploitation du minerai, généralement en lien avec l'Allemagne. Le port de Caen sert aux exportations du fer extrait des mines de May-sur-Orne, Saint-Rémy et Saint-André.

L'usine sidérurgique créée par l'Allemand Thyssen, baptisée après-guerre Société Métallurgique de Normandie (SMN), dessine l'activité du port et de la région. Elle aménage à titre privé le bassin d'Hérouville, doté d'une ligne privée de chemin de fer et d'une gare. Le site sera démantelé en 1993.



Mines de fer de Saint-André-sur-Orne, photographie non datée



Société Métallurgique de Normandie (SMN), plan du port et des voies d'accès, 1912-1915



Société Métallurgique de Normandie, hautes-fourneaux 1, 2 et 3, août 1988

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

VUE GÉNÉRALE
DES
Chantiers Navals Français

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

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



Le Pegasus Bridge, août 1996, photographie aérienne de Marcel Chevret



Le Pegasus Bridge, photographie non datée de A. Thomas

Le Pégase qui orne l'insigne de la 6^e division aéroportée britannique donnera son nom au pont de Bénouville : "Pegasus Bridge". Il deviendra mondialement célèbre en 1961, grâce au film **Le Jour le plus long**, de Darryl F. Zanuck. Le pont basculant d'origine, toujours marqué de l'impact des balles tirées lors de l'assaut, a été remplacé en 1993 par un modèle plus grand. Il peut se visiter au musée Mémorial Pegasus.

Les bombardements de juin et juillet 1944 provoquent des dégâts importants sur le canal et les installations portuaires. Les destructions touchent le barrage situé 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, 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 sont gravement endommagés.



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



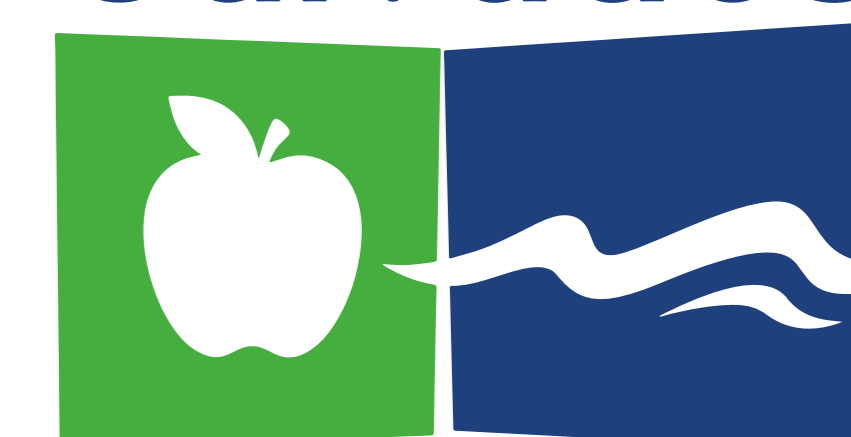
THURY-HARCOURT
CALVADOS 10/196

Reconstruction de Thury-Harcourt, photographie de Roger Henrard, 1953

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

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

Calvados



LE DÉPARTEMENT

AU FIL DE L'ORNE TOURISTIQUE

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

LES CHÂTEAUX DE L'ORNE

1

CHÂTEAU DE BÉNOUVILLE

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



Maternité de Bénouville, 20^e siècle



Enfants dans le parc de la maternité de Bénouville avec Léa Vion portant le brassard avec la croix de Lorraine, symbole de la Résistance, vers 1945

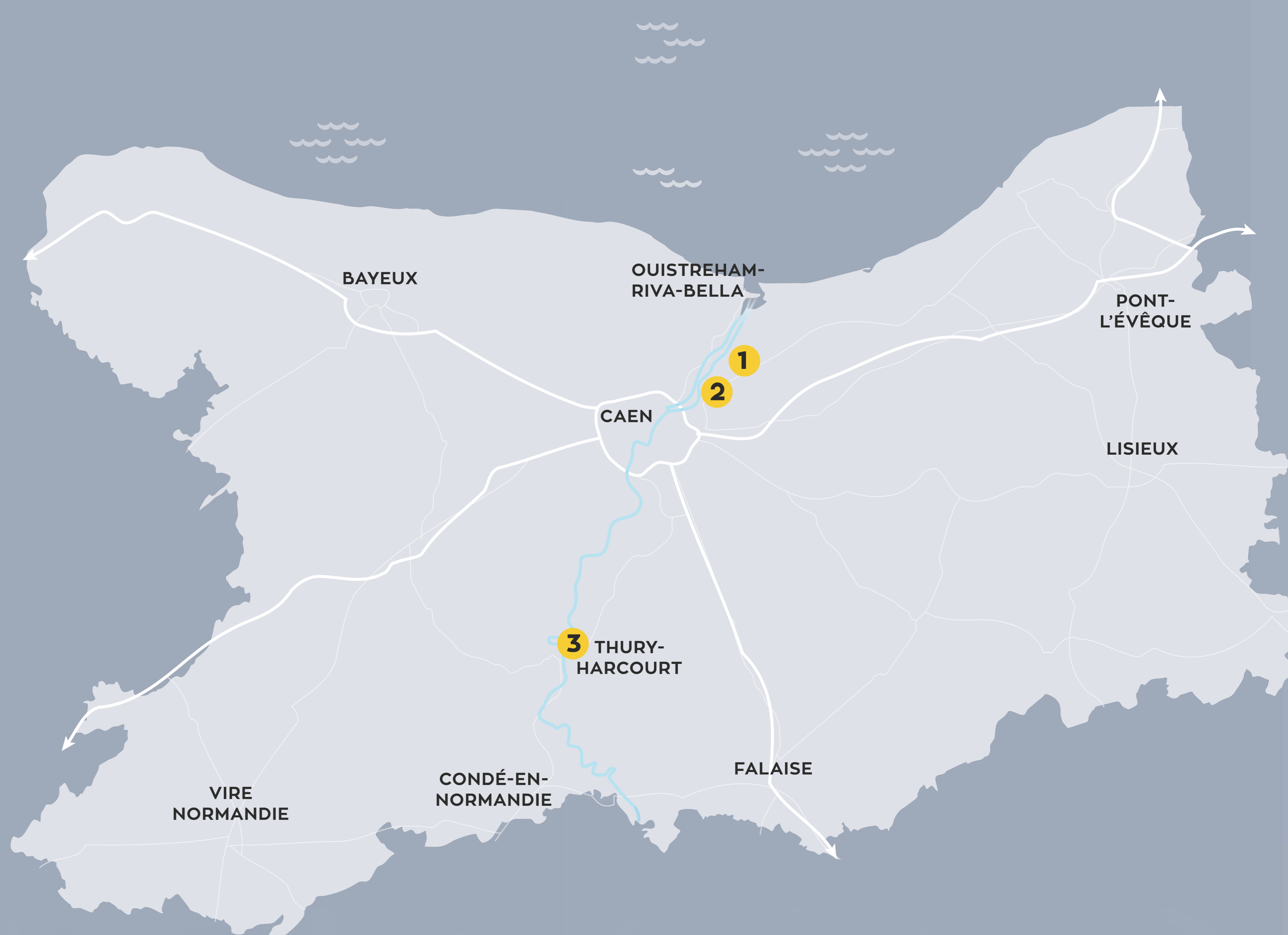
2

CHÂTEAU DE BEAUREGARD

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



Château de Beauregard d'Hérouville-Saint-Clair. On y voit la famille Le Cesne, ses amis et son personnel, vers 1865



3



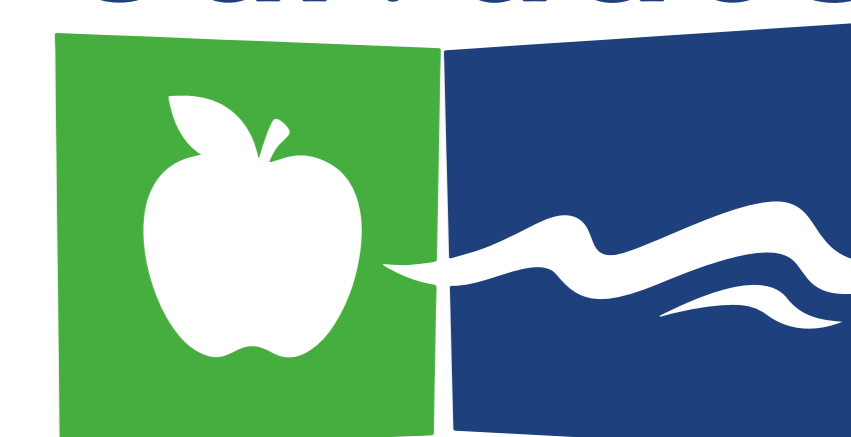
Château de Thury-Harcourt, vers 1890-1927, photographie de la famille Savare

CHÂTEAU DES DUCS D'HARCOURT

En 1578, la baronnie de Thury fut érigée en marquisat en faveur de Pierre de Montmorency. Au début du 17^e siècle, Odet d'Harcourt, marquis de Thury et gouverneur de Falaise, fait construire le château. Si le bâtiment, remarquable par sa qualité, dominait le paysage, il ne subsiste aujourd'hui malheureusement que par les vestiges laissés par les combats de la Bataille de Normandie.



Calvados



LE DÉPARTEMENT

AU FIL DE L'ORNE TOURISTIQUE

CHEMINS DE HALAGE, VOIES CYCLABLES ET GUINGUETTES

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

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



AD04_1441/247 (2 photos)



À bicyclette

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



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

LA SUISSE NORMANDE

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

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

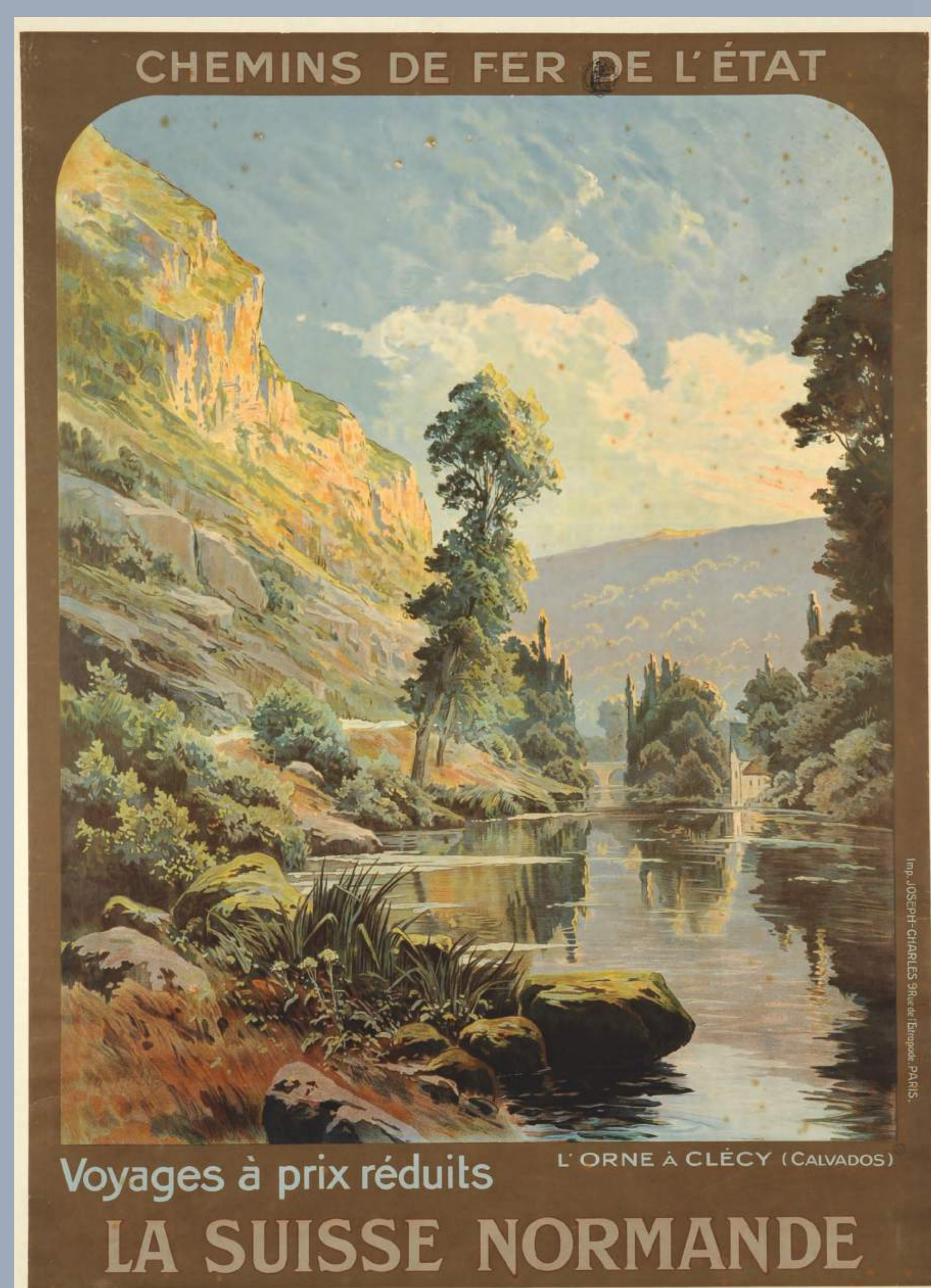


AD04_1857/26



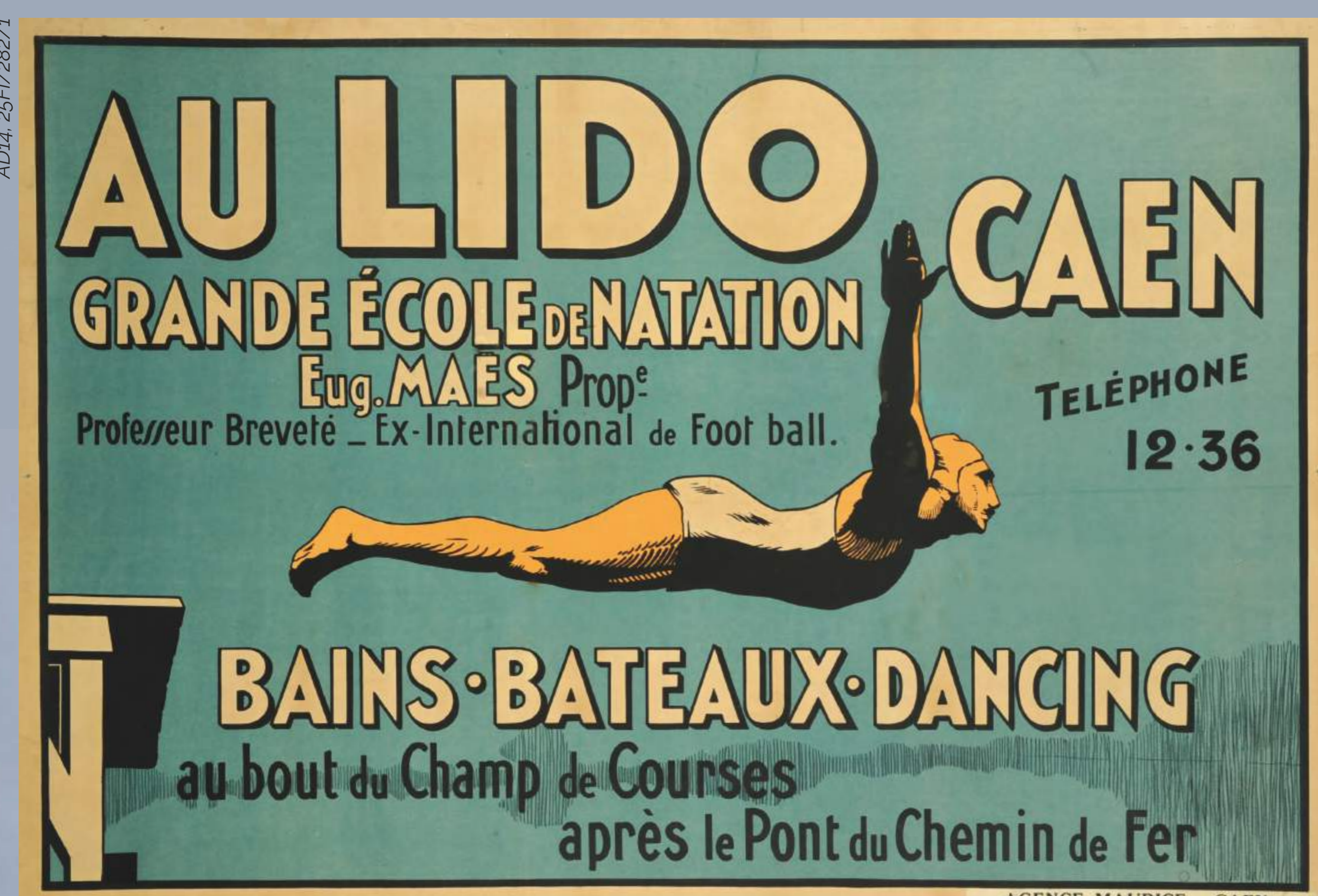
1818

Baignades dans l'Orne à Clécy, seconde moitié du 20^e siècle



AD04_2577/25/4

Affiche touristique des chemins de fer de l'État, début du 20^e siècle



AD04_2577/282/1

Affiche pour l'école de natation et du dancing « Au Lido » dirigée par Eugène Maës, années 1920

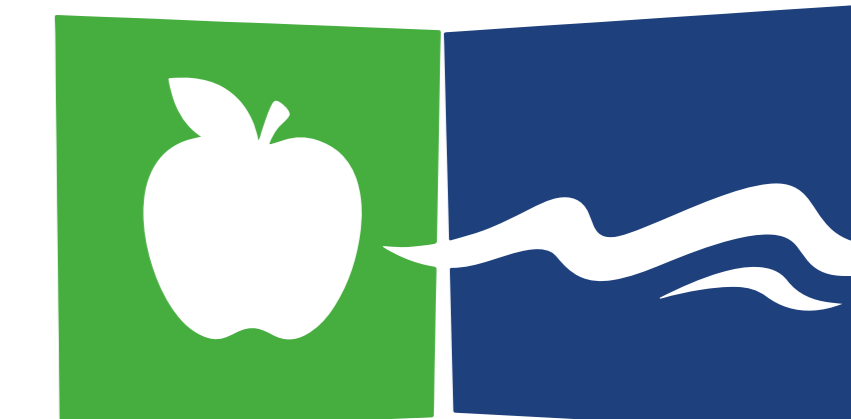
CAEN

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

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

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

Calvados



LE DÉPARTEMENT