

Article paru dans

MEMOIRES

**de l'ACADEMIE NATIONALE DES
SCIENCES, ARTS et BELLES-LETTRES de CAEN**

ooo0ooo

**LE ROLE HISTORIQUE JOUE PAR LE PORT
DANS LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DE CAEN**

par M. André GIRAULT

(Séance du 21 Janvier 1984)

Il faut, dès le début de cette communication, dire que de même que le problème des origines de Caen, celui du port de Caen n'est pas résolu. Ce qu'on sait, c'est que Caen n'est pas née de la lente accumulation de faubourgs autour d'un noyau central fortifié, mais de la conjonction, au cœur d'une plaine exceptionnellement fertile, située entre l'Orne et son confluent l'Odon, de trois ou quatre villages : Villers, Darnetal, Calix, le quatrième étant situé non loin du point où la marée cesse de se faire sentir, et qui est comme désigné par la nature pour l'établissement d'un port.

A cet endroit, c'est-à-dire à l'emplacement actuel de la " Salle des Gardes ", deux découvertes récentes permettent de penser qu'existait non seulement un habitat, mais également le premier port.

La première est un squelette de femme, dont l'origine se situerait à l'âge de Bronze final.

La seconde, bien plus importante pour le sujet qui nous intéresse, est un canal large de 4 m. et profond d'environ 1,50 m.

qui n'était peut-être qu'un des nombreux bras de l'Odon artificiellement aménagé, et qui s'est trouvé peu à peu comblé par la vase entre les I^{er} et II^{ème} siècles de notre ère. Lorsque ce canal était en usage, ses abords étaient soigneusement empierrés avec des rognons de silex, descendant en pente douce comme pour faciliter le chargement et le déchargement des marchandises. Le canal pouvait servir à la navigation de petites embarcations à fond plat, et communiquait vraisemblablement avec le petit Odon.

Sur ce site, des traces d'un habitat gallo-romain confirment que le premier port de Caen se trouvait dans le périmètre de ce qui allait devenir le Bourg-l'Abbé et sans doute à sa limite Sud.

Par la suite, l'histoire écrite fera ressortir l'importance toujours plus grande prise par le port dans la vie économique de la capitale bas-normande. Nous verrons que tous les historiens sont unanimes sur ce point. Nous assisterons aux efforts accomplis par les habitants de Caen pour développer cet instrument de leur prospérité, d'abord en remédiant au cours défectueux de l'Orne et en luttant contre son envasement, ensuite en déplaçant le port toujours vers l'aval, pour se rapprocher de l'embouchure de la rivière. La difficulté de rendre navigable la rivière entre Caen et la mer conduisit à la construction d'un canal maritime qui fit du port celui, non seulement de Caen, mais de son agglomération, car c'est autour de lui et grâce à lui que se développèrent les plus importantes industries.

oooOooo

De l'époque romaine aux premiers Ducs de Normandie, on ne sait pas grand chose sur Caen et sur son port, alors que les historiens sont mieux renseignés sur d'autres villes, comme Lisieux, Bayeux et Vieux, pour ne citer que les plus proches.

Il faut attendre 944 pour que Caen soit mentionnée dans un document : elle est citée parmi d'autres villes riches et peuplées que le duc Richard I^{er} doit garder dans son patrimoine.

Nicolas de Fer, en 1708, dans son « Introduction à la géographie » écrivait que Caen était " une ville considérable dès 942 "... « les commandites qu'on pouvait tirer des rivières d'Orne et d'Odon, et la proximité de la mer, ont causé l'agrandissement de cette ville en l'état où nous la voyons aujourd'hui ». On reconnaît ainsi pour la première fois dans un document, que la proximité de la mer, c'est-à-dire la présence d'un port, a permis le développement de notre ville.

En 1025, le duc Richard II attribue à l'abbaye de Fécamp la dîme des revenus de la douane de Caen ; or, qui dit douane, dit port.

C'est en 1026/1027 que l'on trouve enfin un texte plus précis : dans le douaire qu'il constitua à sa fiancée Adèle, le duc Richard III assigna à celle-ci : « la « villa » qui s'appelle Cathim, sur la rivière Olnae (Orne), de part et d'autre de la rive (circumquaque) avec ses églises, ses vignes, ses prés, ses moulins, avec le marché, le tonlieu (droit de douane) et le port et toutes ses dépendances ».

Ce qui frappe, c'est donc qu'au début du XI^{ème} siècle dans des actes authentiques Caen apparaît avec une telle organisation, une telle étendue en superficie, de tels monuments, qu'il est impossible de ne pas lui attribuer une existence remontant à plusieurs siècles. De toute évidence c'est plus qu'une « villa », c'est déjà un bourg important avec un passé et une vie intense.

Est-ce cette situation entre l'Orne et l'Odon qui attira Guillaume le Bâtard ? A-t-il saisi les avantages économiques du site et notamment du port ? Toujours est-il que c'est à lui que Caen doit d'être devenue ce qu'elle est restée depuis : la seconde capitale de la Normandie. Nul doute

qu'en même temps qu'il dotait la ville d'un château, de remparts, de deux abbayes, de monuments, il y installait un port susceptible de faire face au trafic important qu'engendra la conquête de l'Angleterre (1066), avec les échanges commerciaux qui en découlèrent et sur lesquels nous reviendrons.

Où se situait le port à l'époque de Guillaume ? Ce qu'il faut d'abord savoir c'est que seuls étaient pleinement naturels le cours actuel de l'Orne et celui du grand Odon (appelé aussi « petite Orne ») qui divisait la ville en deux : le pont de Caen (ou pont de Darnetal) assurait la liaison entre la ville et l'Isle Saint-Jean.

Ce que nous appelons « petit Odon » qui allait du pont de Caen au Bourg de Villers, en passant au sud de l'Abbaye aux Hommes, était en grande partie artificiel ; il n'est pas possible de savoir à quand remonte sa création : certains bras proches de Saint- Etienne sont, sans doute, antiques, mais la plupart étaient dus à la main humaine. Le petit Odon avait pour rôle principal de faire tourner les moulins, de fournir de l'eau, notamment aux tanneurs et teinturiers.

C'est donc au sud de l'abbaye, sur le petit Odon ou à proximité, que nous situons le port primitif. Bien que, très vite, l'essentiel du trafic se soit déplacé vers l'aval, ce port continua un certain temps à fonctionner, notamment pour les habitants du Bourg-l'Abbé ; c'est l'envasement progressif dont nous parlerons tout au long de cette communication qui, en limitant les possibilités d'accès, obligea le port à s'installer immédiatement en aval du pont de Caen, c'est-à-dire, dans la topographie actuelle, entre la place Saint-pierre et la place Courtonne.

Des documents datés de 1080/1082 nous le confirment. Guillaume accorde alors aux navigateurs habitant Saint-Etienne des franchises à leurs exportations sur l'Angleterre ; il est précisé que s'effectuait, à hauteur du pont de Caen, un transbordement de marchandises sur bateaux plats, afin d'atteindre le « port aux moines ». Ce dernier dut être vite abandonné car on n'en entend plus parler au siècle suivant.

Au début du XII^{ème} siècle, à partir de 1102, à la fois pour défendre Caen, et pour alimenter en eau le port, Robert Courte-heuse, selon Wace, fait creuser entre les cours de l'Orne et de la petite Orne, en bordure ouest du quartier Saint-Jean, un canal (qui s'appela « Canal Robert ») ; en même temps, il fit doubler le cours de l'Orne, à hauteur de Vaucelles, par le canal des Moulins, mais barra l'Orne, pour alimenter ces deux canaux, par une sorte de digue formée d'énormes pierres, reliées les unes aux autres par des crampons de fer : ce fut la « Chaussée ferrée » qui ne disparut qu'en 1874 lors de la création du barrage destiné à alimenter le canal de Caen à la mer.

Quel trafic passait alors par Caen ? Ecoutons ce que Raoul le Tourtier, moine de l'abbaye de Saint Benoît de Fleuri (s/Loire) écrit entre 1107 et 1113 : « le port donne asile à quelques gros vaisseaux que lui envoie la mer (...) l'Île britannique l'enrichit de produits divers du commerce et de ce qu'enfantent les terres baignées par la mer d'Occident ».

Quels sont ces produits ? A l'importation : étoffes de laines multicolores, tissus de grande finesse, soies mœlleuses, fromages, jambons sont échangés contre blé, orge, hareng salé, animaux vivants (chevaux surtout), teintures, draps, bois, etc... et surtout la pierre à bâtir tirée des carrières caennaises ou d'alentour. Il faut s'arrêter un moment sur cette activité, qui a été considérable, puisqu'elle peut se mesurer en millions de tonnes, pour la vie économique de Caen ; elle n'a pu se développer que grâce à son port. On verra le même phénomène huit siècles plus tard avec le minerai de fer des bassins du sud du département. Une très belle exposition due aux jeunes de La Maladrerie, nous a récemment rappelé quelles étaient les qualités de cette pierre et d'où elle était extraite. Si à l'époque mérovingienne elle servit à la fabrication de sarcophages, c'est avec Lanfranc qu'elle conquiert le marché international, et surtout le marché anglais qui fut un gros client pendant près d'un millénaire.

Un texte antérieur à 1087 nous montre une flottille de quinze navires anglais venant chercher à Caen cette pierre pour Westminster, Cantorbéry, et leurs édifices royaux ou religieux. Comme les importations anglaises étaient limitées, les navires devaient souvent arriver sur lest !

Caen devait aussi servir de plaque tournante au négoce de vins entre l'Aquitaine et l'Angleterre ou la région parisienne.

En tout cas, si des documents précis nous manquent, on constate qu'au XII^{ème} siècle les actes royaux citent souvent Caen comme l'un des grands ports de la Manche pour le passage en Angleterre, et montrent que les droits de port servaient d'assiette à diverses rentes, notamment au profit de la Trinité ; le reste était alors affermé sur la base de 43 livres par an.

En 1228, Guillaume le Breton, historien de Philippe Auguste, décrit Caen dans sa « Philippide », et parle de « son port de mer qui reçoit des vaisseaux marchands ».

Jusqu'au début de la guerre de Cent Ans, le port va se développant, ce qui nécessite un élargissement de ses limites toujours vers l'aval, c'est-à-dire sur la rive de la « petite Orne », côté Isle Saint-Jean. C'est ce qui explique le développement continu de la ville dans ce secteur, avec la création de rues perpendiculaires à la rue Exmoisine (future rue Saint-Jean). Il est intéressant de se reporter aux travaux effectués au XIX^{ème} siècle par MM. Marnier et Lechaude d'Anisy, d'où il ressort que les navires touchant Caen et affrétés (c'est-à-dire loués) à Caen doivent une coutume, simple à l'entrée et double à la sortie ; que ceux affrétés à l'extérieur ne peuvent relâcher à Caen sauf cas de force majeure (avarie - mauvais temps) ; que les navires anglais peuvent fréquenter Caen, être affrétés par des Caennais, et payent les mêmes droits que les bateaux français ; qu'il est interdit de décharger des marchandises entre Ouistreham et Caen sauf nécessité d'allègement (déjà !) ; que les bourgeois de Caen sont exempts de coutumes pour tout ce qu'ils exportent en quelque pays qu'ils aillent. Cela prouve que les relations sont privilégiées avec l'Angleterre, et que, déjà, les exportations sont fortement encouragées.

Toutes ces dispositions font qu'on trouve des produits de Caen et de la région jusqu'en Espagne et dans le bassin méditerranéen : Italie, Sardaigne, Lombardie et Toscane apprécient

tissus, draps et soies blanches ou teintées, toiles de chanvre de Caen. Caen importe fer des Asturies, plomb et étain de Grande-Bretagne, sel du Poitou, cuirs, tous produits qui ne pouvaient que renforcer l'activité des manufactures locales. Elle exporte, en dehors de la pierre, des produits agricoles. Enfin, elle continue de jouer son rôle de centre de redistribution.

C'est ainsi qu'elle reçoit et prépare pour les exporter les produits de la pêche : harengs, crapois et baleine y sont salés. Il faut aussi signaler l'importance du négoce des vins : les marchands deviennent armateurs pour aller chercher les vins de Gascogne et les réexpédier sur l'Angleterre, et même sur le marché parisien en concurrence avec Rouen, obtenant en 1315 la libre circulation sur la Basse-Seine.

Quant au développement des exportations des draps, toiles, etc... il est dû, sans doute, aux crises subies par les tissages de Flandre.

La situation cependant ne manque par d'être inquiétante du fait de l'envasement continu du fleuve : seul un étroit chenal parvient jusqu'à Caen et au prix de quelles difficultés ! On cite le cas des navires de sel qui doivent s'alléger à Ouistreham pour remonter à Caen avec l'aide de pilotes-lamaneurs. On en vient même à penser que s'il n'y avait pas interdiction de décharger ailleurs qu'à Caen entre Villiers-sur-port (Port-en-Bassin actuel) et l'embouchure de l'Orne, l'activité du port serait en partie détournée.

C'est sans doute pour cette raison qu'après le sac de Caen en 1346 par les troupes d'Edouard VIII, le port de Ouistreham accueillit vingt-deux vaisseaux anglais chargés d'embarquer les bijoux, vaisselles d'or et d'argent, butin du pillage... ; ils n'avaient pu remonter jusqu'à Caen ! Cela nous permet d'évoquer la guerre de Cent ans qui on s'en doute, correspond à une période néfaste pour le port, dont l'essentiel du trafic se faisait outre-Manche. Cette guerre marque un tournant dans la vie du port.

oooOooo

Il faut reconnaître toutefois que, grâce à la pratique des saufs- conduits, ces liens traditionnels ne furent jamais rompus ; et le retour à la paix permit de renouer rapidement avec les relations commerciales et de les étendre.

Manufactures, négoce se multiplient et le trafic du port s'en ressent. Toutes ces activités enrichissent rapidement les familles caennaises qui construisent alors de somptueux hôtels particuliers.

Louis XI avait, en 1462, accordé le droit de commercer avec Rouen sans payer de droits, ce qui va développer des échanges importants entre les deux principales villes de l'ex-duché.

Le port s'étend toujours vers l'aval et les quais progressent vers le sud.

En 1588, Ch. de Bourgueville, sieur de Bras, s'enthousiasme pour « *cette grosse rivière d'Oulne, à présent vulgairement appelée Orne qui ceint la ville et l'orne selon le flot et le reflowt de la mer qui s'enfle deux lois par jour* ». Il ajoute que, de la Maison de la Ville « *l'on voit au droict de la rivière, vers l'Orient, arriver les navires venans de la mer, chargez de précieuses et rares marchandises que l'on descend à l'endroit de dix grands quaiz du quartier de l'Isle (l'Isle Saint-Jean), et quatre du quartier de la grande ville, aux greniers, celliers et magasins de la longue et tortue rue des quaiz, aux uns les vins par les francs brenants, aux autres le sel par les francs porteurs, les espisseries, saumons, morues et poissons sallez, brésil, les pommes, meulles, cuirs, bois et autres marchandises, par un grand nombre de porteurs ou crocheteurs, selon les temps et négociation (négoce) qui se font par les marchands forains et estrangers : comme aussy les marchans de la ville y font charger des bleds, beurres, laines, pastel qu'on appelle voisdes, pruneaux, toilles, chanvres, cordages, que autres plusieurs denrées, selon qu'ils en font trafic et commerce les forains et eux* ».

On a ainsi l'impression d'une grande activité économique centrée sur le port. Mais comme l'envasement de celui-ci donne des soucis aux bourgeois de la ville et risque de réduire leurs activités, il est demandé à François 1^{er} comme première mesure d'amélioration des accès, l'autorisation de couper les sinuosités de l'Orne en bas du hameau de Longueval. Le 4 Juillet 1531, par lettres patentes, le Roi accorde le droit de faire un nouveau lit à la rivière sur une longueur de 640 toises (1250 m), ce qui fut exécuté dès les premiers jours de Septembre 1531. A la même époque, on avance l'idée de rendre l'Orne navigable jusqu'à... Argentan, et le rapport Gondoin du 15 Octobre 1593 reconnaît officiellement cette possibilité.

Mais il fallait d'abord commencer par rendre Caen plus accessible qu'elle ne l'était. Les navires ne pouvaient y accéder qu'à la faveur des grandes marées. En morte eau, il fallait attendre ou s'alléger. Il faut dire que des dérivations multiples (chaussées de moulins et pêcheries) freinaient considérablement le courant. Pour l'augmenter, sur ordre de Henri II, on ouvrit les chaussées mais comme les projets ne recevaient aucune application, les propriétaires des moulins s'empressèrent de les refermer.

Pendant près d'un siècle, projets et démarches se succédèrent, mais en vain et l'espoir qui naquit en 1617 avec le Maréchal d'Ancre s'évanouit avec l'assassinat du Maréchal.

Bien que de nombreux habitants vécussent du port, on s'aperçoit, en prenant connaissance du recensement de 1666 ordonné par l'intendant de la Généralité de Caen, et concernant plus spécialement la population de la paroisse Saint-Pierre, directement concernée, qu'aucune profession n'a de rapport direct avec le maritime, à l'exception d'un « *vinaigrier demeuré douze ans à Amsterdam et servant d'interprète en langues étrangères* ». Sans doute les marchands et autres négociants qui commerçaient par la mer n'en faisaient-ils pas l'essentiel de leur activité.

Il fallut attendre 1679 pour voir Vauban, à la demande de Colbert, établir le projet de réaliser un nouveau lit pour la rivière, entre Ranville et Clopée, de faire déboucher l'Orne dans la

rade de Colleville où était prévu un port d'asile, et de rendre l'Orne navigable jusqu'à Argentan aux navires de 200 tonneaux au lieu de 60 tonneaux en vives eaux : c'est la reprise de l'idée de l'ingénieur Gondoin.

Devant l'inertie du Pouvoir, les Caennais ne restèrent pas inactifs. En 1740, ils établirent un mémoire démontrant tous les avantages qui résulteraient de l'exécution du projet Colbert/Vauban. Ils députèrent à cet effet M. de La Londe, membre de l'académie des Belles-Lettres de la Ville de Caen, pour le présenter, en leur nom, à M. le Contrôleur Général des Finances.

La proposition fut acceptée par le Ministre, mais la guerre la fit échouer. M. de La Londe présenta un nouveau mémoire à M. de Maurepas qui chargea M. Duhamel, savant minéralogiste, de venir sur les lieux constater s'il y avait 27 pieds de différence entre les hautes et basses marées, condition nécessaire à l'implantation d'un port de guerre à l'embouchure de l'Orne, avec écluse et bassin.

Bien que l'étude fût favorable, une fois de plus le projet fut abandonné.

C'est alors que les habitants de Caen « *animés d'un zèle vraiment patriotique* » financèrent des études préalables, en faisant lever par un ingénieur géographe, Bourroul, les plans de l'Orne, et en le chargeant de « *recueillir tous éléments pour établir un devis des travaux d'amélioration à effectuer* ». Les résultats de ce travail amenèrent en 1750 un groupe de citoyens aisés à proposer de prendre eux-mêmes en charge l'entretien et la création des ouvrages nécessaires à une navigation de l'Orne jusqu'à Argentan, avec, en contrepartie, le droit de percevoir des péages sur les marchandises, péages qui seraient au plus égaux à la moitié du coût d'un transport terrestre. On voit l'importance d'un tel projet qui aurait eu l'avantage de désenclaver l'Orne, la Sarthe et la Mayenne et d'ouvrir à Caen de nouveaux marchés extérieurs (120 à 190 000 Tonnes) ! Malheureusement, aucune suite ne fut donnée. Pour pallier cette inertie, les riverains de l'Orne construisirent des digues et plantèrent des pieux, pour limiter le cours de la rivière et la contenir dans son lit mineur. Ils parvinrent ainsi à la fixer. Des travaux identiques furent effectués à l'embouchure : on construisit des épis à l'ouest pour fixer les sables mouvants, à l'est pour protéger la dune de Sallenelles contre l'érosion.

Malgré cela les conditions de navigation restèrent précaires ; aussi les bourgeois de Caen continuèrent-ils à harceler les Pouvoirs Publics, toujours en mal de crédits.

Comment se présente le trafic au moment où vont intervenir des travaux financés par des commerçants et négociants de la ville particulièrement actifs ? Caen se présente alors comme un port d'approvisionnement, au trafic limité, un port d'escale et non un port de reste. Jean-Claude Perrot note que « *les volumes annuels : de 165 à 479 navires, ne sont jamais supérieurs au tiers de ceux de Rouen et souvent même très en dessous* » ; que serait-ce si l'on comparait les tonnages ! Environ 1/3 des navires escalant à Caen en repartent sur lest, et, à ne considérer que les étrangers, cette proportion s'élève à 9 sur 10. Pour les sorties entre 1783 et 1786, près des 3/4 des tonnages se dirigent vers un autre port normand, et 53 % vers la seule Basse- Seine, Le Havre se taillant la part du lion. Cependant 8 % du tonnage exporté prend la direction de l'étranger :

Pays-Bas et Flandres, Allemagne, Scandinavie et bien entendu l'Angleterre. Que transporte-t-on ? de la pierre, du bois, des pavés, des marchandises diverses, du chanvre, du sel, des vinaigres. Le tonnage annuel est de l'ordre de 46 000 tonnes et ne satisfait nullement les négociants-armateurs dynamiques qui ne rêvent que d'étendre leur espace commercial vers l'Europe du Nord et les Amériques. La bataille économique pour l'amélioration du port va commencer. Il faudra près de 3/4 de siècle pour la gagner.

Aux alentours de 1771 l'ingénieur Viallet étudie la création d'un port, avec des murs de quai, au confluent de l'Orne et de l'Odon, et se préoccupe même de redresser le cours de l'Orne jusqu'à Ouistreham et de résoudre le problème de l'ensablement de l'embouchure ; mais il meurt trop tôt pour passer aux actes. L'ingénieur Le Febvre qui lui succéda reprit son projet, et, en 1786, on implanta sur les deux rives du canal Saint-Pierre des murs de soutènement qui ne furent pas élevés à hauteur dans tout leur développement, car en 1798 ils n'étaient terminés que sur la rive droite, depuis l'Orne jusqu'à hauteur de la rue des Carmes (ex-rue du Port), où l'on avait construit deux piles destinées à recevoir un pont tournant. On commença aussi la construction du quai Nord vers Vaucelles (futur quai de Juillet).

A ce propos, on notera avec intérêt le texte du brevet délivré le 10 Novembre 1781 par Louis XVI et signé par lui :

Aujourd'hui dix novembre mil sept cent quatre-vingt un le Roy étant à Versailles Sa Majesté étant informée que le plan adopté pour le redressement de la rivière Dornes et la construction d'un Port de commerce dans la ville de Caen exige la démolition d'une partie d'un ancien mur et vieilles tours de l'enceinte de cette ville qui bordent les canaux actuels, qu'une Porte vulgairement appelée la Porte aux bergers est aussi dans un tel état de dégradation qu'il serait très dangereux pour le Public de la laisser subsister plus longtems, et que les matériaux provenant de ces démolitions peuvent être employés très utilement à la construction d'un Pont et des quays nécessaires au nouveau Port ; Sa Majesté a ordonné et ordonne qu'il sera incessamment procédé à la démolition de la partie des anciens murs et vieilles tours de l'Enceinte de la ville de Caen qui bordent les canaux actuels comme aussi de la Porte appelée la Porte aux Bergers ; pour être les matériaux provenans de ces démolitions employés à la construction d'un Pont et des quays nécessaires au nouveau Port qui sera pratiqué dans lad. ville, et pour assurance de ce qui est en cela de la volonté de Sa Majesté qu'elle charge le Sieur Intendant de la Généralité de Caen de faire exécuter ; elle m'a commandé d'expédier le présent Brevet qu'elle a signé de sa main et fait contresigner par moy Conseiller Secrétaire d'Etat et de ses commandement et finances.

Louis Gravier de Merzenne.

Tous ces travaux furent interrompus en 1794 (an III) par suite des « malheurs des temps » : ils avaient coûté plus d'un million sans beaucoup améliorer l'usage du port : il était inutile, en effet, de creuser à Caen des bassins en eau profonde si le lit de la rivière limitait le tirant d'eau à 8 ou 9 pieds et le tonnage des navires à 150 ou 200 Tx. et ce, durant les périodes de vives eaux seulement.

Le port de Caen ne devait plus rester, pour répondre aux demandes des marchands armateurs, un simple port à l'échouage. C'est ce qu'a fort bien compris l'ingénieur Cachin qui, dans son mémoire présenté le 12 germinal an VI (1798), fait entrer les études entreprises pour l'amélioration du port de Caen dans une voie complètement nouvelle. Il condamne toutes les dispositions tendant à établir le port dans la rivière même. Il propose la construction d'un bassin isolé de ladite rivière, avec une écluse de communication ; ce bassin, de 565 m. de long sur 98 m. de large, permettant la circulation entre les navires accostés aux quais opposés, devait être établi à peu près à l'endroit où il est aujourd'hui, sur l'emplacement occupé en partie par le Canal Saint-Pierre. Pour l'accès à ce bassin les dispositions consistaient à « *abandonner le lit actuel de la rivière Orne à l'écoulement naturel des eaux du pays, et à creuser dans la vallée, au pied de la côte de l'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 laisse de basse-mer ne serait susceptible d'aucune instabilité* ». La direction du canal devant couper en plusieurs endroits l'ancien lit de l'Orne et même occuper une partie de son lit entre Bénouville et Ouistreham, on devait, en tant que besoin, ouvrir un nouveau lit à l'Orne.

Comme Vauban, M. Cachin plaçait l'embouchure du canal dans la baie de Colleville ; il terminait le canal par une écluse, un avant-port (militaire) en forme d'heptagone, et des jetées. Ce projet tomba dans l'oubli, faute de crédits.

Par un décret du 15 Mai 1811, qui précéda de peu son passage à Caen, où il séjourna trois jours, Napoléon 1^{er} prescrivit de reprendre immédiatement l'étude du projet, et d'achever les quais de Caen ; il alloua 700 000 F sur les revenus de ses domaines. Il répondait ainsi d'avance à la supplique de la Municipalité, rédigée par l'ingénieur Pattu, et dont nous extrayons ce qui suit :

« Il y a abondance de denrées transportées par le trafic portuaire caennais et notamment : les céréales, vins, café, fer, plâtre, bois, charbon, coton, pâte à papier, etc (...) la difficulté actuelle des bateaux de plus de 150 tonneaux à remonter le lit de l'Orne et qui doivent rester mouillés à Sallenelles longtemps avant de pouvoir se servir d'allèges pour la descente ou la montée de la rivière (...) l'insuffisance actuelle du port de Caen, le premier du Calvados suivi d'Isigny et de Honfleur malgré les travaux précédents (...) et la nécessité de trouver 700 000 F pour créer un barrage au pied des falaises de Bénouville et de prolonger les quais... ».

Malheureusement le chiffrage de l'étude demandée fut de l'ordre de 4 700 000 F ; on renonça donc au canal et les 700 000 F furent affectés à la continuation des murs de quai à Caen.

La Chambre de Commerce de Caen est créée en 1821, et lorsqu'on relit les procès-verbaux de ses réunions, on constate que pendant près de 50 ans ses travaux furent quasiment consacrés aux problèmes d'amélioration du port et ce, en plein accord avec la municipalité ; du reste, certains membres étaient à la fois conseillers municipaux et conseillers consulaires. Cela permit une excellente coordination des travaux, exécutés constamment en accord avec les

usagers, avec une souplesse de décisions qui aurait été plus efficace s'il n'y avait pas eu la tutelle constante et tatillonne des Ponts-et-chaussées. Cela prouve l'importance que présentait pour les élus, marchands et négociants, l'existence d'un port valable, accessible aux navires d'un tonnage supérieur à ceux qui fréquentaient alors Caen.

Il était vraiment temps, car les bateaux à vapeur commençaient à faire leur apparition et Caen se devait de les accueillir. Jusqu'alors, comme on l'a vu, les armateurs étaient à la fois des négociants ou des marchands ; désormais vont se créer des associations de copropriétaires de navires, accueillant également les capitaux de particuliers non commerçants et même de marins (capitaines, notamment). Les Lamy, qui seront, en 1905, à l'origine de la « Navale Caennaise » avec les Verel, les Allainguillaume et les Bouet, institueront cette nouvelle classe d'armateurs copropriétaires. Pour rentabiliser leurs navires, ils vont chercher de nouveaux trafics, développant ainsi l'économie caennaise. Encore fallait-il que les installations portuaires suivissent.

Lors de son passage à Caen, le 2 Septembre 1833, Louis-Philippe est saisi d'une adresse commune de la Ville et de la Chambre de Commerce en vue de la réalisation du canal, car « *le chenal de l'Orne se déplaçant constamment à l'embouchure et les vases emplissant le lit de la rivière, des travaux d'amélioration n'auraient jamais un caractère définitif* ». La même adresse insiste sur l'intérêt que représenterait une liaison Orne-Loire, mais sans lui donner la priorité.

En Attendant que l'Administration se prononce, le Port s'organise et s'améliore : création d'un chemin de halage complétant celui qui existait, construction d'un gril de carénage près du Pont de Vaucelles, aménagement de nouveaux terre-pleins pour accueillir les marchandises toujours plus nombreuses : houille, bois, pierres de construction ; construction d'un nouvel entrepôt de sel à Vaucelles le long des quais (l'ancien se trouvait au débouché de la rue Neuve (Saint-Jean)), aménagement d'un poste pour accueillir les paquebots à vapeur de la ligne Caen - Le Havre (1857) ; pendant toute cette période, Municipalité et Chambre de Commerce consacrent une partie de leurs délibérations à la recherche de terrains où accueillir les navires et leurs marchandises.

Pour forcer la main aux autorités gouvernementales, les 13 août et 27 septembre 1836, Conseils municipal et général votèrent respectivement des contributions de 700 000 F et 240 000 F destinées aux travaux du canal. Une loi du 19 juillet 1837 accorde enfin un crédit de 4 040 000 F pour l'ouverture du Canal de Caen à la mer.

Les plans établis par l'ingénieur Tostain écartèrent le projet de Cachin, et firent aboutir le canal auprès de la Pointe du Siège (entre Ouistreham et Merville). Cela peut paraître étonnant aujourd'hui : la baie de l'Orne, envahie par les sables, était, en effet, loin de présenter le même débouché que la fosse de Colleville, qui était totalement libre. L'Administration a sans doute reculé devant des dépenses trop élevées, mais le port subira et continue actuellement de subir ce lourd handicap avec les conséquences financières que représente un dragage continu du chenal extérieur.

La construction du canal ne fut pas entreprise selon un plan d'ensemble, c'est-à-dire en débutant à une extrémité et en poursuivant les travaux jusqu'à l'autre. Ils furent exécutés, tronçon par tronçon, par des entreprises adjudicataires, sous la direction des Ponts-et-chaussées. Cet état de choses entraîna plus d'une perturbation, car certains entrepreneurs ne purent faire face à leurs engagements, et il fallut mettre leurs secteurs en régie, ce qui augmenta les coûts et fit craindre l'arrêt des travaux en face de Bénouville, endroit où le Canal empruntait le lit de l'Orne. Protestations des élus municipaux et consulaires qui firent valoir qu'on ne pouvait laisser à l'abandon le septième port de France, alors que tous les autres ports importants faisaient l'objet d'un soin attentif de l'Administration. Il était d'autant plus urgent de terminer les travaux que se profilait l'arrivée à Caen du chemin de fer, avec toutes les perspectives que cela représentait pour l'extension des activités portuaires. Les travaux reprurent donc et, pour faire face au manque de crédits de l'Etat, en 1856, les membres de la Chambre de Commerce et du Tribunal, les sociétés de la ligne Caen - Le Havre et plusieurs particuliers firent un apport d'argent, à charge pour l'Etat d'apporter la même somme. C'était la mise en pratique d'un système qui se généralisera par la suite : « *Aide-toi, l'Etat t'aidera* ».

Le Canal fut ouvert à la navigation le 20 Juin 1857, en même temps que le train arrivait à Caen ; mais la totalité des travaux ne fut terminée qu'en 1859. Ils avaient coûté plus de 11 millions de francs.

Le Canal part du milieu du bassin Saint-pierre, terminé en 1848. Après avoir franchi l'écluse de la Fonderie, il suit les jardins et prairies qui bordent la Rue Basse et le Chemin de Colombelles, puis les coteaux de la rive gauche de l'Orne jusqu'au pied des falaises de Bénouville. Là, il emprunte le lit de l'Orne qui est creusé et régularisé jusqu'au Maresquier (un nouveau lit est aménagé pour la rivière à travers les prairies de Ranville et d'Amfréville). Du Maresquier, le Canal se dirige en ligne droite vers le chenal ouvert auprès de la Pointe du Siège, après avoir franchi une écluse de 100 m sur 55 m. Sa profondeur étant partout de 4 m, il peut accueillir des bateaux Jaugeant jusqu'à 200 Tx.

L'inauguration eut lieu le 23 Août 1857 en présence d'une foule enthousiaste et considérable : 40 000 personnes. Les autorités, embarquées sur les steamers « Eclair » et « Orne », accompagnent l'Evêque de Bayeux jusqu'à Ouistreham pour la bénédiction des eaux. Au retour, après les discours du prélat et du préfet chantant les louanges de Napoléon III, un grand banquet réunit 250 convives, tandis que la ville est en liesse ; feu d'artifice et illuminations vénitienes du Bassin couronnent le tout. Le « Journal du Havre » écrivait le lendemain ce qui suit :

« Le canal a été ouvert par tolérance le 20 Juin dernier, et déjà les effets bienfaisants s'en sont fait sentir. En quarante jours, il y est entré 162 navires jaugeant ensemble 13 500 tonnes environ. Ce qui, proportion gardée du neuvième au dixième, donnerait par an une moyenne de 130 à 135 000 tonnes. En outre, le fret pour Caen, qui était très élevé, a sensiblement diminué.

Il faut attendre maintenant que les armateurs de Norvège, de Hollande et d'Angleterre connaissent la situation actuelle du port de Caen et que les fâcheux effets produits par les faits antérieurs soient détruits dans les places maritimes de la France.

Alors la ville de Caen et le département ne regretteront pas les sacrifices qu'ils se sont imposés pour leur part contributive des 11 millions qu'ont coûté les travaux de ce bel établissement ».

Tout cela ne doit pas faire oublier qu'un trafic maritime (marchandises et passagers) devait continuer par la rivière Orne vers le port à échouage que constituait l'ensemble situé au sud du nouveau bassin Saint-Pierre : quai de Vaucelles (devenu quai de Juillet), quai des Abattoirs (en face). On assiste alors à l'aménagement des berges (Cours Montalivet) entre l'ancien et le nouveau lit de l'Orne, au lancement d'un pont pour permettre l'arrivée du chemin de fer sur le port, à l'ouverture d'un nouveau lit de l'Orne à l'embouchure. Ces travaux étaient justifiés par un trafic appréciable, qui s'ajoutait à celui du Canal : en moyenne annuelle 55 000 tonnes et 700 navires, contre 200 000 tonnes et 2 000 navires (en 1885).

Le moment est venu de faire le bilan économique des aménagements exécutés en 50 ans.

A la création d'une ligne de voyageurs Caen - Le Havre en 1837 succède celle de Caen - Newhaven, ce qui fait passer par Caen environ 20 000 passagers par an. Notons au passage que le projet actuel d'un car-ferry entre Caen et Portsmouth a eu un précédent au siècle dernier.

Le trafic marchandises s'accroît chaque année. Des 25 000 tonnes où il était tombé en 1825, il est passé à 250 000 tonnes. L'essor du trafic s'accompagne d'une réelle modification de ses structures. Les exportations de pierre de taille, d'huile de colza, de tourteaux, de céréales affluent. Aux importations, les bois du Nord se maintiennent, le coton stagne, les vins progressent. Le fait majeur est la forte expansion des importations de houille. Elles font de Caen un grand port charbonnier. Parties de 20 000 tonnes au milieu du siècle, elles atteindront le 1/2 million avant la guerre 14-18. Pour les 3/4, elles sont destinées à la Basse-Normandie, à la Mayenne, à la Sarthe, à l'Eure, à l'Eure-et-Loir.

Le témoignage de M. Fossard sur le port « Côté Vaucelles » dans les années 1880, montre comment tout un quartier de Caen vivait des activités portuaires :

LE « PORT » DE VAUCELLES AVANT ET ENCORE EN 1880 (Le Mois à Caen - Décembre 1977)

Ce faubourg situé à la jonction des grandes routes nationales, était très traversé, était également le lieu de passage de la ligne de chemin de fer Paris-Cherbourg, et la gare de Caen se trouvait sur son territoire.

Sur le plan de l'industrie s'y situaient des ateliers de mécanique, des chantiers de construction de navires en bois, des corderies pour la marine...

L'activité commerciale inhérente à ce faubourg était complétée par la présence continue tant dans le bassin, que le long des quais de Juillet et Amiral Hamelin, de petits navires : sloops, bisquines, goëlettes ayant de 5 à 10 hommes à bord. Ceux-ci restaient au port 6 à 8 jours au moins pour décharger eux-mêmes les marchandises d'un poids de 15 à 60 tonnes, et recharger ensuite le lest nécessaire à la stabilité du navire à voile.

C'est précisément sur l'emplacement qui devint le Cours Montalivet et le rond-point des bateaux du Havre, côté Vaucelles, qu'on construisait certains de ces navires jaugeant 25 à 200 tonneaux. Le dernier qui y fut construit, pour le compte des Etablissements Laffetay fut lancé vers 1875 et portait le nom d'Héloïse.

Les chantiers de Vaucelles avaient la réputation de construire des navires légers et rapides.

Les quelques charpentiers de navire qui restèrent firent encore pendant quelque temps le calfatage des coques.

Pour équiper les navires il fallait : des cordages de voilure, des câbles d'amarrage, des échelles de cordes, etc... Les maisons Lecorneur et Boissée qui avaient leur atelier Cours Montalivet, fabriquaient à la main, à l'aide de petits treuils, des cordages qui ne se détordaient jamais et d'une solidité à toute épreuve.

On importait de Mayenne le chanvre nécessaire à ces ateliers de corderie.

Tout cela disparut avec l'arrivée de corderies mécaniques et la disparition des navires à voile.

Quai Amiral Hamelin entre les abattoirs et les voies de la gare (petite vitesse), existait une fabrique de briquettes, de poussier de houille, appartenant à M. Verel.

A la suite, se trouvaient les importants quais d'embarquement des pierres de taille, provenant de l'exploitation par la Maison Leboucher et James, des carrières d'Allemagne (Fleury-sur-orne), de Quilly (Bretteville-sur-Laize), et de Creully. Là deux fortes grues et une autre, quai de la Londe, permettaient de mettre sur wagon des blocs semblables.

Les Maisons Viel et Foucard, par petits sloops, expédiaient beurre et œufs vers l'Angleterre.

E. Fossard (1938).

Le déséquilibre originel que nous avons constaté vers 1870 (6 fois plus d'importations que d'exportations) s'atténua progressivement avec l'ouverture de plusieurs bassins d'extraction

du minerai de fer : Saint-Rémy, May-sur-orne, Saint-André, Jurques, Barbery, Soumont, sans compter ceux de l'Orne ; toutes ces mines voient leur exploitation se développer grâce au port de Caen qui leur permet d'exporter. On assiste à un véritable boom, comparable à celui de la pierre de Caen, huit siècles plus tôt, boom dont une part revient au réseau de voies ferrées reliant la capitale bas- normande à son arrière-pays.

La Chambre de Commerce, concessionnaire du port, s'emploie à répondre aux besoins en approfondissant le Canal, dont le tirant d'eau passe à 5,22 m en 1877, puis à 6 m en 1882, en l'élargissant aux abords des ponts, en faisant creuser un « nouveau bassin » au cours des années 1880 en aval du pont de la Fonderie, en faisant construire une deuxième écluse dans l'avant-port de Ouistreham (inaugurée en 1903), en prolongeant ensuite les quais du « nouveau bassin » vers le pont de Calix, en augmentant le nombre des grues, enfin en éclairant le canal et les bassins la nuit.

De leur côté, les armateurs locaux se modernisent et se développent. Après l'armement Bouet, se crée en 1903 la « Société Navale Caennaise », réunion de trois importateurs charbonniers, qui ont joué un rôle considérable dans le développement du port en adaptant continuellement leur flotte aux caractéristiques du Canal et aux besoins du trafic, et en créant de nouveaux débouchés.

La totalité du minerai de fer étant vendue à l'étranger (Angleterre, Allemagne, Pays-Bas), ou dans le nord de la France, certains pensèrent qu'il serait rationnel d'en utiliser une partie sur place. On crée donc une « Société de Hauts-Fourneaux » avec des capitaux locaux ; mais le projet se modifie rapidement avec l'intervention du groupe allemand Thyssen, déjà propriétaire des mines de Soumont et La Ferrière. Commencée en 1912, l'usine métallurgique voit ses travaux d'implantation suspendus avec la guerre. Les travaux reprennent dans le cadre d'une nouvelle société à majorité française qui prend le nom de " »Société Normande de Métallurgie ». Le premier fourneau est allumé en 1917, et la véritable production commence en 1919. Tout cela ne s'est pas fait sans mal : Municipalité et Chambre de Commerce, une nouvelle fois unies, emportèrent la décision malgré l'opposition des conseillers généraux, en majorité ruraux, et très conservateurs sur le plan économique.

Le port de Caen, au cours de la guerre 14-18, voit passer un trafic de 1 100 000 tonnes se répartissant en 610 000 tonnes à l'import et 500 000 tonnes à l'export (la moitié de ce tonnage est transporté par la seule « Navale Caennaise »). Aux entrées nous trouvons les charbons pour 500 000 tonnes, les bois nordiques (40 000 tonnes), les engrais, les phosphates, les vins, le ciment. Aux sorties : les minerais (400 000 tonnes), la pierre de Caen, la craie, et des marchandises diverses : produits de scieries et de manufactures locales, produits agricoles enfin.

L'activité métallurgique exigeant une importation de charbon par la voie maritime, il faut construire un bassin à Hérouville ; on y recevra les fines à coke, mais on en profitera pour créer un poste de chargement des minerais, libérant ainsi les bassins en amont pour d'autres trafics.

La sidérurgie n'est pas la seule industrie nouvelle. Une activité renaît de ses cendres : la construction navale. On a vu qu'il en existait une aux abords de Vaucelles, le long de l'Orne, et les statistiques nous montrent qu'il se construisit 85 navires entre 1854 et 1874 pour une jauge totale de 9 000 tonneaux et un prix de 3 679 000 F (1e 1/3 de ce que coûta le canal) ; mais avec les navires à vapeur cette activité avait cessé. Les « Chantiers Navals Français » de Blainville commencent à fonctionner en 1917. Sept cales sont construites, en même temps qu'un bassin privé à flot, avec chenal d'accès au canal. En 1929, 1 800 ouvriers construisaient navires de guerre, cargos, pétroliers et chalutiers modernes, aussi bien pour leurs clients français que pour la Pologne, la Grèce et l'Union Soviétique. Sans le Canal cette activité n'aurait jamais vu le jour. De même pour la « Société des Engrais de Normandie » qui fabriquait superphosphates et acide sulfurique à partir de produits importés par mer. En 1933, la Cimenterie, associée à la S.M.N., pourra vendre une partie de sa production en la transitant par le port.

La démonstration est ainsi faite que toutes les industries dont l'activité influence grandement la vie économique de l'agglomération se sont implantées le long du Canal et à cause de lui. Au moment où éclate le conflit mondial, le port a permis de faire de Caen une capitale industrielle dont toute la région profite : il occupe le septième rang parmi les ports français.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes ; à l'apogée on enregistre 2 250 000 tonnes :
à l'import : Charbon (1 500 000 tonnes), bois nordiques, engrais, pyrites, phosphates, vins.
à l'export : minerais (682 000 tonnes), produits métallurgiques (150 000 tonnes), laitiers, ciments, marchandises diverses.

Cette situation florissante est due, pour une large part, à la « Société Navale Caennaise », avec une flotte de 15 navires qui transporte 75 % du tonnage du port. Elle bénéficie également d'une politique systématique de la Chambre de Commerce (G. Lamy en est le trésorier) en matière d'emprunts permettant de financer la prolongation des quais, l'achat de matériel de levage, l'élargissement du Canal, des dragages intensifs, la construction d'une installation de chargement des minerais par tapis roulant (la première d'Europe, mais qui ne fonctionnera qu'en 1946). Les droits de port qui permettaient le financement de ce programme, étaient supportés pour l'essentiel par les navires de la S.N.C.

oooOooo

Si après le débarquement et la libération de la ville la reconstruction fut lente, le port, lui, après quelques remises en état, dont le barrage sur l'Orne, reprit rapidement ses activités, atteignant en 1949, 1 million de tonnes, puis 2 millions en 1955, avec les mêmes constituants tant à l'import qu'à l'export. La Chambre de Commerce améliore l'outillage, les ouvrages : creusement du bassin de Calix (en avant du pont du même nom), agrandissement de celui d'Hérouville pour accueillir les produits qu'exporte la S.M.N., surtout construction d'une nouvelle écluse pouvant accueillir de gros navires (25 000 à 50 000 tonnes), améliorations du Canal, création d'un poste

pétrolier à côté du bassin de Calix, création enfin des quais de Blainville, puis extension de ceux-ci, tout cela en 15 ans (entre 1959 et 1974).

La Chambre de Commerce eut à faire face alors à deux situations nouvelles :

- d'une part, l'évolution du marché international des minerais, qui rendit le produit normand moins compétitif ; les expéditions par le port se réduisent progressivement, et disparaissent définitivement en 1967, avec la fermeture de la plupart des mines (à l'exception de celle de Soumont qui continue à alimenter la S.M.N.),
- d'autre part, à peine le trafic pétrolier atteint-il les 600 000 tonnes que l'oléoduc du " TRAPIL", reliant la Basse-Seine à l'entrepôt souterrain des anciennes mines de May, fait disparaître la presque totalité des importations (46 000 tonnes en 1983).

Heureusement la progression des exportations des produits métallurgiques de la S.M.N. (343 000 tonnes en 1983) et l'importation de minerais scandinaves pour la même S.M.N. (294 000 tonnes en 1983) amortit en partie ce double choc. Mais le port va devenir ainsi plus que jamais dépendant (à plus ou moins 55 % de son trafic) de cette société sidérurgique.

Sans doute cherche-t-on à développer les exportations de céréales grâce au nouveau silo de Coop-Caen à Blainville, l'importation des bois exotiques grâce à la S.N.C. et à la SOGENA et aux immenses terre-pleins mis à la disposition par la Chambre de Commerce ; mais, au même moment, l'utilisation du fuel et du gaz pour les besoins domestiques amène une réduction du tonnage de charbon à 74 000 tonnes en 1983 ; l'importation du bois du Nord (Savare) chute elle aussi (18 000 tonnes en 1983). Les usagers cherchent donc à remplacer ces tonnages perdus en favorisant, par exemple, un trafic de marchandises diverses avec l'Algérie (conteneurs), l'Afrique Noire, le Moyen-Orient et même l'Extrême-Orient. La S.N.C. adapte sa flotte à ces nouveaux besoins.

Cahin-caha, le port se maintient donc autour des 2 millions de tonnes, mais il suffirait que la S.M.N. oriente ses activités vers l'aciérie électrique, comme d'aucuns le pensent, pour que le port de Caen soit remis en question dans son classement de « port d'intérêt national ». C'est une des raisons pour laquelle Chambre de Commerce et Ville de Caen œuvrent afin d'obtenir la création d'une ligne passagers et fret vers la Grande-Bretagne. Cela aiderait financièrement le port à continuer de recevoir les navires intéressés par ce qui resterait ou se développerait comme trafic.

oooOooo

Il me faut maintenant conclure. Je serai bref.

On retiendra que les Caennais ont, de tout temps lutté, d'abord pour avoir un port, ensuite pour le conserver, l'améliorer, l'étendre, quelles qu'aient été les vicissitudes naturelles (envasement notamment) ou économiques.

Ils ont réussi, et grâce à leur opiniâtreté, la Ville de Caen a pris une dimension industrielle et commerciale qui a fait d'elle une agglomération de 250 000 habitants.

Comme Le Havre et Rouen, Caen doit beaucoup à son port ; les ports concourent à faire les grandes métropoles.