Prospérité et reconversion économique du port de Caen 1850-2010. Acteurs et enjeux pour la ville et la région.

François Biquet

▶ **To cite this version:**

François Biquet. Prospérité et reconversion économique du port de Caen 1850-2010. Acteurs et enjeux pour la ville et la région.. Histoire. Normandie Université, France, 2016. Français. NNT : . tel-01812014

HAL Id: tel-01812014

https://normandie-univ.hal.science/tel-01812014

Submitted on 11 Jun 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

Normandie Université

THESE

Pour obtenir le diplôme de doctorat
Spécialité : Histoire, Histoire de l'art, et archéologie.
Préparée au sein de l'Université Caen-Normandie.

Prospérité et reconversion économique du port de Caen 1850-2010.

Acteurs et enjeux pour la ville et la région.

Présentée et soutenue par
François BIQUET.

Thèse soutenue publiquement le 9 décembre 2016 devant le jury composé de :		
Monsieur Xavier DAUMALIN	Professeur des Universités. Histoire contemporaine. Aix-Marseille.	Président du jury
Monsieur Olivier DUMOULIN	Professeur des Universités émérite. Histoire contemporaine. Caen-Normandie.	Directeur de thèse
Monsieur Alexandre FERNANDEZ	Professeur des Universités. Histoire contemporaine économique et sociale. Bordeaux-Montaigne.	Rapporteur
Monsieur Jean-Louis LENHOF	Maître de conférences. Histoire contemporaine maritime. Directeur du Centre de Recherche d'Histoire Quantitative. Caen-Normandie.	Examinateur
Monsieur Bruno MARNOT	Professeur des Universités. Histoire Contemporaine maritime. La-Rochelle.	Rapporteur

Thèse dirigée par Olivier DUMOULIN, laboratoire : Centre de Recherche d'Histoire Quantitative, UMR 6583, Université de Caen-Normandie.

Normandie Université

ed 558

CRHQ UMR 6583

À Montaine

À Hortense, Clotilde, Clémence et Cécile nos filles

À Henri et Odile, mes parents

À Jean-Marie, mon frère trisomique

Remerciements

La rédaction d'une thèse est par essence un exercice solitaire. Pourtant je suis conscient que je n'aurais jamais pu mener à bien ce projet sans les nombreux conseils, aides et assistances dont j'ai pu bénéficier pendant les quatre années qu'ont duré ce travail passionnant mais exigeant.

Je veux ici exprimer ma reconnaissance à tous les acteurs de cette chaine qui m'a entouré.

Je citerai en premier lieu mes directeurs de thèse : Olivier Dumoulin et Jean-Louis Lenhof.

Olivier Dumoulin, professeur émérite en Histoire à l'Université de Caen, a guidé mon travail et ma réflexion. Il a également su être le « confident » de mes moments de doute.

Jean-Louis Lenhof, maître de conférences en Histoire maritime à l'Université de Caen m'a confié ce sujet qui s'est révélé très riche. Tout au long de mon cheminement il a veillé à la qualité de mes travaux principalement dans le domaine maritime.

Mes recherches m'ont conduit dans différents centres ou bibliothèques où sont conservés des archives ou des ouvrages concernant le port de Caen et les ports en général. Dans tous ces lieux d'histoire j'ai rencontré des personnes disponibles et efficaces, prêtes à m'aider dans mes travaux. Je me permettrai une mention particulière pour

- Tous les personnels des bibliothèques de l'Université de Caen-Normandie, depuis neuf ans ils répondent avec gentillesse et disponibilité à toutes mes recherches et demandes,

- Mme Jacqueline Dordron, directrice des Archives de la ville de Caen, ainsi que ses collaborateurs et collaboratrices. Tout au long de mon parcours elle a été particulièrement présente par ses conseils et son aide pour favoriser mes recherches. Elle a également su me mettre en contact avec des personnes qui ont mis à ma disposition les ressources particulières, concernant le port de Caen et son histoire, dont elles disposaient.
- Mme Alice Gandin du musée de Normandie, j'ai trouvé chez elle quelques archives
- Mme Karine Lepetit du Centre Régional de Culture Ethnologique et Technique (CRÉCET), elle m'a beaucoup aidé dans la compréhension du monde des dockers du port.

J'ai une reconnaissance particulière pour Jean-Michel Blanchard, le neveu de Georges Guillin, président directeur général du groupe SOFRINO-SOGENA. Je l'ai rencontré au tout début de mes travaux, ses remarques m'ont permis d'affiner la problématique de ce travail. Son collaborateur M. Lecot m'a initié à la réforme du statut des dockers de 1992.

Je ne saurais oublier tous les collaborateurs de l'Université de Caen. Parmi ces personnes je voudrais citer en priorité mes professeurs d'Histoire. Durant les neuf années de mon parcours universitaire, ils ont transformé le banquier de ma vie professionnelle en historien attentif et passionné. Parmi ces professeurs je citerai Mme Marie-Agnès Avenel et M. Christophe Maneuvrier, les dirigeants de l'Office Universitaire d'Études Normandes (OUEN), en mettant à ma disposition leur salle de réunion, ils ont beaucoup facilité mes conditions de travail. Je voudrais aussi saluer M. Bernard Garnier, ancien directeur du Centre de Recherche d'Histoire Quantitative (CRHQ), mon laboratoire. Il a suivi mes travaux et a su faire de moi un historien au fait des règles de présentation de tout ouvrage universitaire, conformément aux normes fixées par l'Imprimerie nationale, sans oublier la mise en page de cet ouvrage.

Je voudrais adresser un salut particulier à :

- Céline Chuiton, pour son assistance dans mes recherches bibliographiques,

- Michel Daeffler pour la préparation de cartes,

- Françoise Passera, qui m'a initié à ZOTERO, le logiciel qui m'a permis de conserver et de gérer toutes mes sources,

- Luc Skrzypeck, qui m'a beaucoup aidé pour la maitrise des outils informatiques.

- Jean-Pierre Coutard et Gérard Pigache, leurs collections de photos du port m'ont beaucoup servi pour illustrer ce travail.

Je remercie Caroline Léon, société Essentiel, elle m'a aidé dans la présentation de certaines illustrations pour les rendre plus facilement lisibles.

Je voudrais adresser un remerciement à Yannick Guillou, petit-fils d'Yves Guillou, le maire de la reconstruction de Caen. Il m'a fait rencontrer Jean-Michel Blanchard, Paul Spriet et Jean Maurin, l'auteur de la biographie sur son grand-père. En outre il a relu l'intégralité de mon manuscrit.

Virginie et Olivier Groleau m'ont accueilli à l'occasion de nombreuses fois pour mes séjours parisiens, je tiens à leur exprimer ma reconnaissance pour leur accueil toujours simple et chaleureux. En outre ils ont mis à ma disposition leurs compétences dans le domaine photographique pour améliorer certaines photos ou regrouper certains plans.

Pierre et Roxana Bressy m'ont également accueilli à Paris.

Je ne saurais oublier Torstein Malvik, à l'occasion d'un petit séjour vosgien, il m'a fait découvrir toute la puissance de WORD et ainsi faciliter la préparation de mes annexes.

Ce travail m'a permis d'entrer en contact avec les acteurs du port, M. Antoine de Gouville, directeur des Équipements portuaires de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen-Normandie, dont dépend le port de Caen, ainsi que son assistante Mme Céline Sauvage. Je veux les remercier l'un et l'autre. Ils n'ont eu de cesse de favoriser mon travail et mes recherches en mettant à ma disposition toutes sortes de sources, notamment des statistiques annuelles du port ainsi que de nombreuses photographies, sans compter leur écoute et leurs conseils avisés.

Paul Spriet, le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie à l'époque du lancement du car-ferry de Ouistreham, m'a reçu à plusieurs reprises et surtout il a mis à ma disposition ses archives privées qui m'ont été très utiles.

Enfin je veux rendre un hommage particulier à Montaine. Depuis neuf ans, elle a appris à vivre avec un retraité, devenu historien sur le tard, rien n'aurait pu se faire sans elle.

Abréviations

dactyl.	:	dactylographié
BnF	:	Bibliothèque nationale de France
Arch. dép. Calvados	:	Archives départementales du Calvados
Arch. mun. Caen	:	Archives municipales de Caen
Arch. mus. Norm.	:	Archives du musée de Normandie
Arch. nat.	:	Archives nationales
n.p.	:	non paginé
s.l.	:	sans lieu
s.d.	:	sans date

Bull. CC Caen	:	*Bulletin(s) de la Chambre de Commerce de Caen*
Bull. mens. CC Caen	:	*Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen*
Bull. trim. CC Caen	:	*Bulletin(s) trimestriel(s) de la Chambre de Commerce de Caen*
Bull. sem. CC Caen	:	*Bulletin(s) semestriel(s) de la Chambre de Commerce de Caen*
Bull. ann. CC Caen	:	*Bulletin(s) annuel(s) de la Chambre de Commerce de Caen*
Bull. ann. CCI Caen	:	*Bulletin(s) annuel(s) de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen*
Compte rendu som. trav. CC Caen	:	*Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen*
Bull. mun. Caen	:	*Bulletin municipal de la ville de Caen*

ATIC	:	Association technique de l'importation charbonnière
BAI	:	Brittany Ferries
BCEOM	:	Bureau central d'études pour les équipements d'outre-mer
BCMO	:	Bureau Central de la Main d'œuvre
DPC	:	Dépôts pétroliers côtiers
SENACAL	:	Société d'Équipement naval du Calvados
SMN	:	Société Métallurgique de Normandie
SMNDN	:	Société Métallurgique et Navale Dunkerque Normandie
SOFRINO	:	Société frigorifique de Normandie
SOGENA	:	Société de gérance et de navigation
SONEC	:	Société Normande d'entrepôts de carburants

Sommaire

Introduction 13

Première partie

Un projet prometteur : 1850-1910

Chapitre I – Le port de Caen vers 1850 35
I – L'environnement du port de Caen dans la décennie 1850 35
A – L'évolution des transports 36
B – L'activité économique 40
II – L'estuaire de l'Orne et l'hydrographie au sein de la ville de Caen 45
A – L'estuaire de l'Orne 45
B – Le réseau hydrographique de la ville de Caen 51
III – Le port dans la ville 56
A – Le positionnement du port et son trafic 56
B – Ouistreham 66

Chapitre II – 1857-1875, Un canal qui tient toutes ses promesses 71
I – Une nouvelle artère maritime entre Caen et la mer 71
A – L'inauguration du canal 72
B – Le nouveau canal 77
II – L'activité portuaire après l'inauguration du canal 82
A – Le trafic général du port 84
B – Le contenu du trafic en marchandises 95
C – Le trafic de voyageurs 101
D – Les nouveaux acteurs économiques du port et leurs équipements pour assurer le trafic 104
E – Les activités traditionnelles 116
III – Les aménagements du port et du canal 121
A – Améliorer les superstructures et les infrastructures du port mises en œuvre lors de l'inauguration du canal 122
1 – Les superstructures : l'aménagement des quais 122
2 – Les infrastructures : le tirant d'eau du canal 125
3 – Les infrastructures : la création de la rigole alimentaire et ses conséquences 131
B – Maitriser la baie de l'Orne 143
IV – Le port dans la ville 154
Conclusion 161

Chapitre III – Un nouveau trafic prometteur : le minerai de fer, 1875-1909 165
I – L'environnement extérieur du port entre 1875 et 1910 166
A – Le contexte national et international 167
B – La renaissance de l'exploitation du minerai de fer bas-normand 172
II– Le trafic du port dans ce nouveau contexte 176

A – Le trafic global du port 177
B – Le contenu du trafic 180
C – La structure du trafic 192
III – Quels aménagements pour accompagner la croissance du trafic et l'augmentation de la taille et du tirant d'eau des navires 197
A – La fin des années 1870 et la décennie 1880 197
B – La décennie 1890 et le début du XX^{e} siècle 209
IV – Un environnement opérationnel à la hauteur des enjeux : les conditions d'accueil dans le port 223
A – L'équipement en voies ferrées 223
B – Les engins de levage 229
C – Les autres outils d'accueil des navires 233
V – L'activité économique du port 237
A – Les principaux acteurs 237
B – L'attractivité économique du port 244
C – La conflictualité dans le port 251
VI – Caen et Ouistreham dans un environnement qui change 253
A – Caen et son port 254
B – Ouistreham : entre permanence et évolution 262
Conclusion de la première partie 265

Deuxième partie
Une rupture d'échelle, 1910-1960

Chapitre I – Un tournant : le projet du baron Thyssen 273
I – Les ports instruments de développement économique au début du XX^{e} siècle : le cas de Caen 273
II – Un grand projet industriel 275
A – Le baron Thyssen 276
B – Le projet industriel du baron Thyssen en Basse-Normandie 277
C – Les acteurs locaux et régionaux et le développement du port 288
1 – Les acteurs économiques et la Chambre de Commerce 288
2 – Les Bas-Normands face au développement du minerai de fer et du port 294
3 – La nouvelle donne du développement du port de Caen 296
D – La vie du port entre 1910 et 1914 298
1 – L'évolution du trafic 298
2 – La poursuite des aménagements du port et du canal 302

Chapitre II – La césure de la Grande Guerre, 1914-1919 317
I – La Grande Guerre à Caen et dans le port : trafic et acteurs économiques 317
II – les investissements dans le port et dans le canal pendant la Grande Guerre 330
A – Le projet de construction de l'usine sidérurgique 331
B – L'élargissement et l'approfondissement du canal 333
C – La création des Chantiers Navals Français 344
III – le port de Caen en 1919 349

Chapitre III – L'apogée d'un système : 1920-1940 355
I – Un nouvel environnement 355
II – La vie portuaire dans les années 20 et 30 362
A – Le trafic 362
B – Aménager les infrastructures du port et du canal 375
C – Aménager les quais pour faciliter l'activité portuaire 392
D – Caen face aux exigences d'adaptation à l'activité portuaire 410
E – Les acteurs de la vie portuaire 416
1 – La société Normande de Métallurgie 416
2 – Les Chantiers Navals Français 422
3 – La Société Navale Caennaise 424
4 – Les autres acteurs de la vie portuaire 428
F – Les équilibres financiers du port 429
III – Le port de Caen à la veille de la Seconde Guerre mondiale 440

Chapitre IV – Le port et la ville de Caen pendant le Seconde Guerre mondiale : 1940-1945 453

I – Les années de guerre dans le port de Caen : 1940-1944 453
II – La libération de Caen et de son port 461

Chapitre V – Reconstruire : 1945-1960 467
I – Comment reconstruire et revivre ? 469
A – Yves Guillou : un maire emblématique 469
B – Quel port ? Quels aménagements ? Quels outils économiques pour Caen ? 471
1 – Intégrer le port dans la reconstruction de la ville : les propositions de la Chambre de Commerce en 1945 472
2 – Les réparations et les nouveaux aménagements pour restaurer le trafic 475
C – Le trafic du port entre 1945 et 1960 494
D – Le rôle des principaux acteurs portuaires dans le renouveau 503
1 – La Société Métallurgique de Normandie 503
2 – Les Chantiers Navals Français : vers une fermeture définitive 507
3 – La Société Navale Caennaise : reconstituer la flotte et reprendre sa place dans le trafic du port 510
4 – Les autres acteurs industriels du port 516
5 – Les dockers 518
E – Le coût d'une escale à Caen 522
II – Quelle place pour le port dans le Caen de l'après-guerre ? 528
Conclusion de la seconde partie 533

Troisième partie

La croisée des chemins : s'adapter ou perdre sa place 1960-2010

Chapitre I – La décentralisation des années 60 : une occasion ratée ou un point de rupture 543
I – Un contexte de réussite économique et une volonté d'aménager le territoire ... 543
A – Un environnement politique et économique qui influe directement sur la vie de Caen et de son port 543

B – La décentralisation à Caen 551
II – Les nouveaux aménagements et leurs conséquences 556
A – Les différents aménagements mis en service dans les années 60 557
B – Les superstructures et les services du port 582
1 – La zone industrielle et portuaire 582
2 – La création d'un service de remorquage 588
C – L'exploitation du port et le financement des aménagements 594
D – Le trafic 598
E – Les deux principales entreprises du port face à la mutation du trafic 612
1 – La Société Navale Caennaise 612
2 – La Société Métallurgique de Normandie 616
III – Ouistreham et Caen face à l'évolution de l'activité économique du port et au développement des loisirs nautiques 618
A – Ouistreham : concilier développement économique et yachtisme 618
B – Caen et son histoire portuaire 625
Conclusion 630

Chapitre II – Comment poursuivre le développement du port avec la disparition d'une des deux sources du trafic, le minerai de fer : 1970-1984 ? 637
I – Un contexte difficile 638
II – Le trafic portuaire entre 1970 et 1984 644
III – Prendre en compte l'évolution dans les aménagements et dans le fonctionnement des outils et services portuaires 668
A – Les nouveaux aménagements : créer un troisième poste à quai 668
B – L'évolution des superstructures du port suite à l'aménagement d'un troisième poste à quai à Blainville 675
C – La transformation du bassin Saint-Pierre en bassin de plaisance 677
D – L'exploitation financière du port entre 1970 et 1984 681
IV – Les acteurs historiques face à l'évolution et aux changements 683
A – La Société Métallurgique de Normandie 684
B – La Société Navale Caennaise 688
C – Les dockers 694
V – Quel port pour Caen-Ouistreham ? 700
A – Les caennais et leur port 701
B – Quel avenir pour le port de Caen-Ouistreham ? 708
C – Trouver une nouvelle activité pour le port de Caen-Ouistreham : créer une passerelle transmanche ? 714

Chapitre III – Comment survivre avec le changement : 1984-2010 ? 737
I – Une nouvelle activité pour le port de Caen-Ouistreham 740
A – La mise en œuvre de la passerelle transmanche de Ouistreham 741
B – La passerelle transmanche : une réussite ou un échec ? 752
II – La fin de deux autres piliers du port : la Société Métallurgique de Normandie et l'usine « France Charbon » 763
A – La Société Métallurgique de Normandie 764
B – Les Combustibles de Normandie 770
III – Quel trafic pour le port avec les changements ? 776
IV – Caen et Ouistreham face à l'évolution du port 789
Conclusion de la troisième partie 797

Conclusion générale 801

Sources 809

A – Archives 809
1 – Archives nationales 809
2 – Archives départementales du Calvados 809
3 – Archives de la ville de Caen 817
4 – Archives du musée de Normandie 818
5 – Archives privées de Paul Spriet 818

B – Sources imprimées 818
1 – Bibliothèque nationale de France 818
1.1 – Archives des douanes 818
1.2 – Département des estampes 820
1.3 – Chambre de Commerce de Caen 820
2 – Bibliothèque de documentation internationale contemporaine 822
3 – Bibliothèque universitaire Droit-Lettres, Université Caen-Normandie 824
4 – Archives du port de Caen 827
5 – Archives départementales du Calvados 828
6 – Archives de la ville de Caen 829
7 – Archives privées de Paul Spriet 830
8 – Ouvrage divers concernant le port de Caen parus au XIX^{e} siècle 830
9 – Cartes et plans 830
10 – Presse 831

Bibliographie 832
1 – Ouvrages généraux 832
2 – Histoire locale 845

Iconographie 858

Annexes 859
1 – Glossaire 859
2 – Table des figures 864
3 – Trafic du port entre 1850 et 2010 873
4 – Trafic du port de Honfleur au milieu du XIX^{e} siècle 879
5 – Texte intégral du poème rédigé par Bellivet à l'occasion de l'inauguration du canal 880
6 – Index des noms de lieux et de personnes ou d'entreprises 883

Introduction

Dans le tome 1 de L'identité de la France, *Espace et Histoire*, Fernand Braudel écrit au sujet de Caen : « Comment bousculer une ville si paisiblement et raisonnablement attachée à ses habitudes, aux avantages d'une véritable [rente de situation] ? Ne peut-elle se targuer de sagesse des physiocrates lorsqu'elle se contente de bien vivre de son terroir, sans trop dépasser l'horizon qui s'aperçoit du haut des tours du Vieux-Saint-Étienne ou des merveilleuses Abbayes aux Hommes ou aux Femmes ? Sans doute se soucie-t-elle peu que son cercle d'influence à l'est ne dépasse guère la Dives. Au-delà de ce petit cours d'eau, c'est l'attraction de Rouen qui est prédominante. Rouen, la vraie métropole, surchargée de monuments, de richesses, tournée vers le monde extérieur et vers le grand large »[1].

Pourquoi ouvrir notre travail sur le port de Caen par cette interrogation, porteuse d'un certain pessimisme ? Parce que l'histoire de Caen et de son port, au XIX^e^ et au XX^e^ siècle, révèle une ville qui a su, durant la première moitié du XIX^e^ siècle, saisir des opportunités pour regarder au-delà de la Dives. Dès lors peut-on réduire Caen à cette description proche de ce qu'en disait déjà Nicolas de Fer[2] au XVII^e^ siècle ? « Caen est non seulement l'une des plus belles villes de Normandie, mais une des plus jolies du royaume de France, et la patrie d'un grand nombre de beaux esprits »[3].

La révolution industrielle du milieu des années 1850 n'a-t-elle rien apporté à Caen ? La ville n'est-elle restée qu'une ville, belle, riche d'un passé glorieux, avec des habitants beaucoup plus préoccupés de belles lettres que du commerce tourné vers le grand large alors que son port, synonyme d'une ouverture sur l'extérieur, est attesté depuis le XI^e^ siècle ?

Jean-Claude Perrot, dans la thèse qu'il consacre au Caen du XVIII^e^ siècle, élargit notre réflexion, il esquisse d'autres dimensions de la ville et de sa région et apporte quelques

1 Fernand BRAUDEL, *Identité de la France*, t. 1, *Espace et Histoire*, Paris, Arthaud-Flammarion, 1986, p. 223.
2 Graveur et géographe, titré géographe du Roy sous Louis XIV. Il décède en 1705.
3 Michel MACHUREY, *La zone portuaire de Caen : son avenir*, thèse de doctorat en géographie, Université de Caen, non publiée, 1971, p. 52.

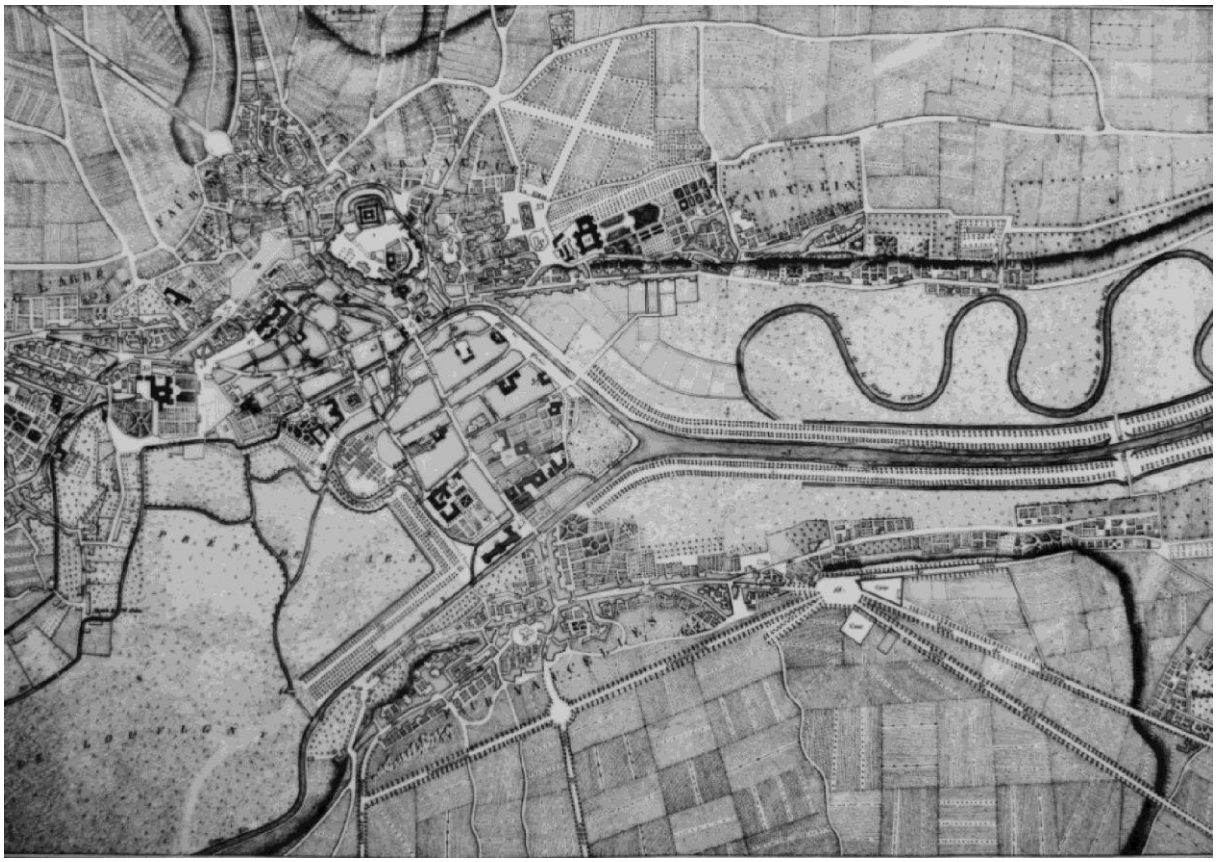
explications aux singularités révélées par Nicolas de Fer et réaffirmées par Fernand Braudel. Il explique : « La Basse-Normandie est dépourvue de vastes estuaires, de la grande voie fluviale et de l'exceptionnel arrière-pays qui tient en éveil l'autre moitié de la province »[4]. L'environnement économique nécessaire pour faire éclore une ville puissante et riche n'est pas là… En outre « Le dynamisme (de l'activité portuaire) est contrarié lentement par l'envasement du littoral depuis le XVII[e] siècle »[5]. Jean-Claude Perrot affirme là un des handicaps les plus difficiles à résoudre de la côte normande et singulièrement de la baie de l'Orne, le fleuve qui traverse Caen et sur lequel est implanté le port de Caen. La vision de Jean-Claude Perrot semble ensuite rejoindre le pessimisme de Fernand Braudel « Mais il paraît inutile de lutter ; l'isolat temporaire bas-normand possède une seconde mamelle. Une vallée limoneuse, de plus en plus inondée, assure à la capitale régionale des produits maraîchers et laitiers abondants. Une auréole céréalière rare garantit jusque dans les années maigres les vivres de la population urbaine ; entre les surfaces du bassin alimentaire et le nombre des hommes agglomérés : un équilibre »[6]. Caen jouit, à ses yeux, d'une sorte de rente de situation assurée par la riche plaine de Caen qui permet de nourrir sa population. Dès lors pourquoi chercher ailleurs ce que l'environnement immédiat assure à la ville ? C'est ce qu'affirme ensuite l'auteur « Sans s'attarder à un ratissage voyant et dérisoire, la ville exploite plus efficacement ses campagnes par le circuit des échanges monétaires. De grandes forêts pas trop éloignées pourvoient encore vaille que vaille au combustible et au bâtiment »[7].

À lire ces citations, Caen pourrait être perçue comme une « belle endormie », isolée, installée dans un environnement riche, qui n'appelle pas l'ouverture vers le monde extérieur, avec un port, certes très ancien, mais enfermé « dans un envasement inexorable qui détourne les navires »[8]. Laquelle ouverture, si elle existe, ne serait pas favorisée en raison d'une baie ensablée, ne facilitant pas le commerce au-delà des mers. Les sorties vers

4 Jean-Claude PERROT, *Genèse d'une ville moderne. Caen au XVIII[e] siècle*, thèse présentée devant l'Université de Paris I, Service de reproduction des thèses, Université de Lille III, 1974, t. II, p. 1262.
5 *Ibid.*
6 *Ibid.*
7 *Ibid.*
8 *Ibid.*, p. 663.

le grand large sont trop risquées avec cet ensablement permanent, « la mer reste à conquérir »[9].

Cette conquête de la mer passe par le port, où se situe-t-il à Caen et comment est-il implanté dans la ville ? Les plans ci-dessous permettent de répondre à ces questions.



Plan 1 : Caen en 1826[10]

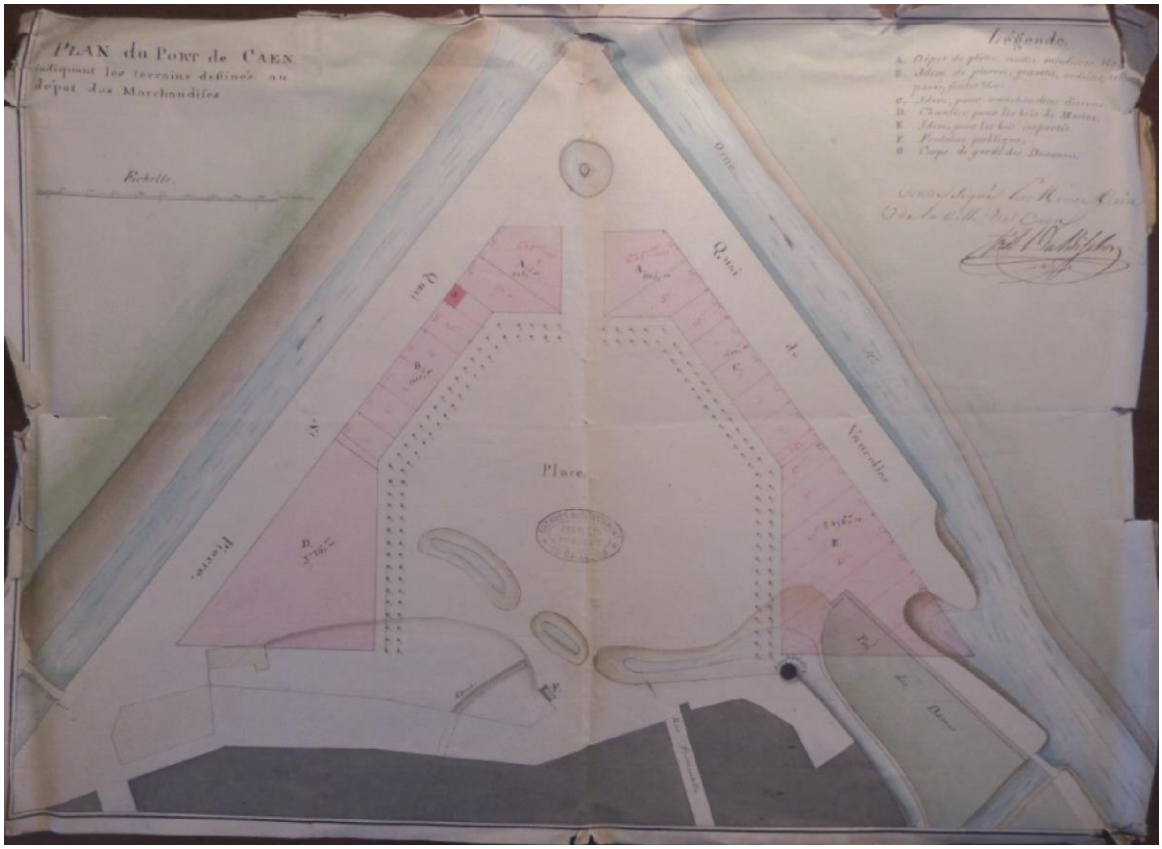
Nous avons choisi de retenir ce plan de Caen pour plusieurs raisons. Il montre une ville dont l'habitat semble partiellement limité par le point de confluence entre le fleuve d'Orne et le Grand Odon. Par ailleurs l'organisation portuaire ressort avec le signalement des deux points d'accostage, qui apparaissent au bout de la fourche qui montre la jonction de l'Orne avec le Grand Odon sur la droite et le cours de l'Orne, dans la ville, sur la gauche. Les voiliers, qui viennent de la mer, remontent le fleuve qui coule au-dessus de la prairie de Vaucelles. Ils

9 *Ibid.*

10 Bibliothèque municipale de Caen la Mer, cote FNE 821, plan de Caen dressé sur les lieux par P. Leclerc, à Paris chez Jean N[d] d'Estampes, Paris, 1826.

peuvent accoster soit dans le port, installé dans l'Orne, soit dans celui implanté dans le Grand Odon qui traverse la ville avant de se jeter dans le fleuve d'Orne.

En complément de cette carte plus générale de la ville, les deux plans ci-dessous constituent une sorte de zoom sur les emplacements portuaires notés sur le plan ci-dessus.

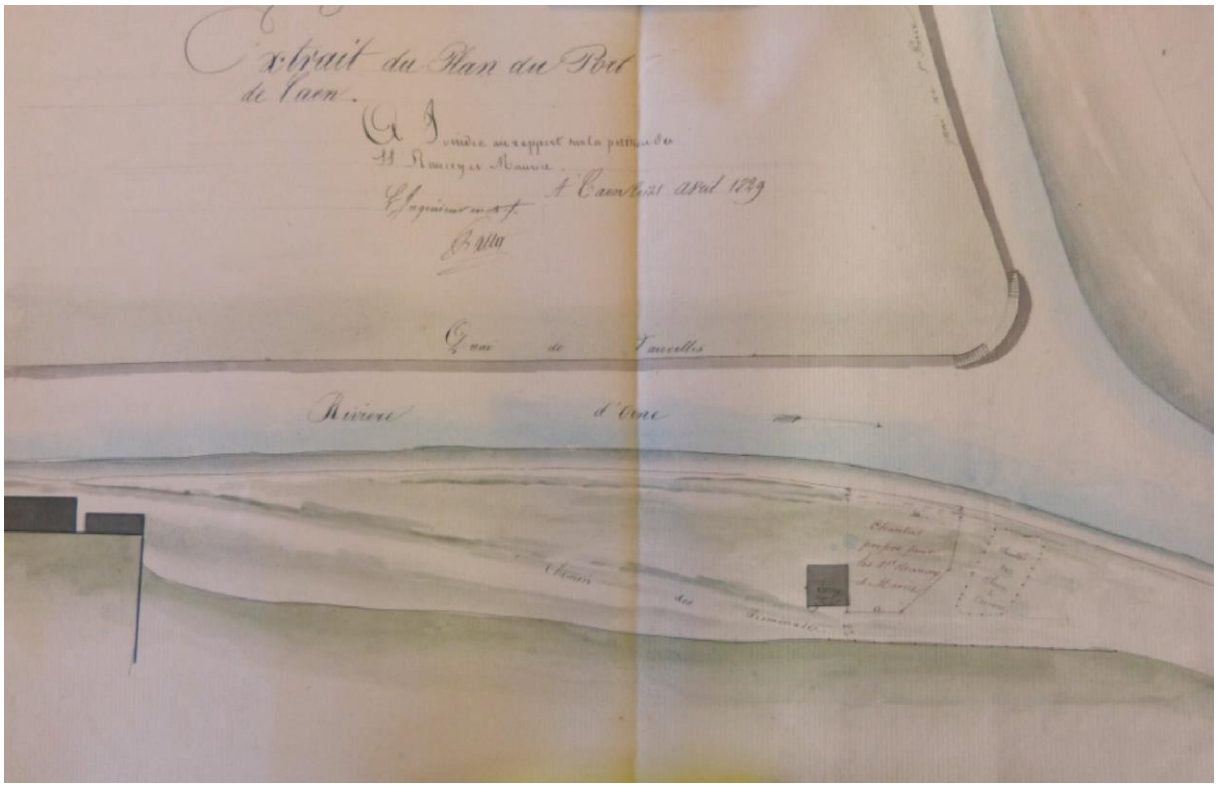


Plan 2 : le port de Caen avec les terrains destinés au dépôt des marchandises[11]

La pointe, en haut du plan, montre le confluent du Grand Odon (appelé aussi canal Saint-Pierre) avec le quai du même nom et du fleuve d'Orne. Sur le quai Saint–Pierre sur la rive droite du canal Saint-Pierre, comme sur le quai de Vaucelles sur la rive gauche de l'Orne, les espaces en rose désignent les emplacements affectés au commerce maritime.

Le second plan complète le premier en montrant les espaces, sur la rive droite de l'Orne, dévolus à une autre activité portuaire : la construction navale.

[11] Arch. dép. Calvados, S 1370, Port de Caen – Outillage – Entrepôt : plan du port avant le canal. Aucune date n'est mentionnée sur le plan. Il date d'avant la construction du bassin Saint-Pierre donc probablement de la première moitié du XIX^{e} siècle. Ce plan est signé par le maire de Caen mais nous n'avons pu traduire son nom.



Plan 3 : Le port d'échouage en 1829, quai de Vaucelles[12]

L'écoulement de la rivière d'Orne, avec son affluent, le Grand Odon (avec le quai Saint-Pierre) est figuré au centre du plan. Des noms de chantiers navals sont indiqués sur la rive droite, le long de l'Orne : "Chantier propre pour MM. Nancey et Morice" et "Chantier de M. Lecorneur".

Sur la rive gauche de l'Orne se situe le quai de Vaucelles.

D'après Gabriel Désert, durant la première moitié du XIX^{e} siècle Caen commence à évoluer. Une bourgeoisie d'affaires, de banquiers, de négociants et de marchands émerge. L'activité économique profite d'un carrefour routier important qui favorise la diffusion des marchandises qui arrivent par le port le long du canal Saint-Pierre et sur l'Orne. Cependant les aménagements portuaires restent succincts, un quai en pierre existe sur la rive droite du canal Saint-Pierre, comme le montre cette aquarelle de Lasne tirée d'un ouvrage de Gaston Lavalley. En revanche les navires qui veulent accoster rive gauche doivent s'échouer.

[12] Arch. dép. Calvados, S 1365, Port de Caen – Place de quai – Alignement – Chantiers de construction – Égouts – Prises d'eau : plan établi par l'ingénieur Pattu daté du 21 avril 1829. On a sur la rive droite de l'Orne indiqué en rouge « Chantier propre pour M. Nancey et Morice, à côté chantier de M. Lecorneur (à droite) et garage de Gast (à gauche) ».

Illustration 1 : Vue du port de Caen (1832)[13]

Le commentaire de Gaston Lavalley est éloquent : « Depuis cette époque (1798), jusqu'en 1839, les quais du canal Saint-Pierre ne changèrent point de physionomie. Une aquarelle, exécutée en 1832 par Lasne, nous donne une idée aussi exacte de ce qu'était l'ancien port de Caen à la date de cessation des travaux en 1798. On peut y remarquer que les murs de quais n'étaient terminés que sur la rive droite, depuis l'Orne jusqu'au débouché de la rue des Carmes, où l'on aperçoit deux piles qui supportaient un pont tournant, dont la passe avait 50 pieds de largeur. Ces quais, consolidés en 1839, ont formé depuis l'un des côtés du bassin actuel »[14]. Le port doit non seulement lutter contre un envasement permanent et contre l'ensablement de la baie de l'Orne, mais aussi améliorer les installations d'accueil des navires qui le fréquentent.

La question du port et de son ensablement, est posée dès la fin du XVIII[e] siècle par le baron Cachin lorsqu'il écrit à propos de l'accès du port de Caen : « Abandonner le lit de

[13] A. LASNE, aquarelle du port de Caen datée de 1832, Gaston LAVALLEY *Caen démoli : recueil de notices sur des monuments détruits ou défigurés et sur l'ancien port de Caen*, Le Blanc-Hardel, Caen, 1878, n.p.
[14] Gaston LAVALLEY, *Note historique sur le port de Caen*, Le Blanc-Hardel, Caen, s.d., p. 85, Arch. mun. Caen, carton n° 3.

l'Orne à l'écoulement naturel des eaux du pays et laisser son embouchure actuelle incertaine et envasée ; ouvrir à travers la vallée un peu à l'Ouest de la rivière un canal qui viendrait se terminer par un bassin sous les murs de Caen ; faire déboucher le canal sur le point de la côte le moins exposé à l'action des courants et des vents régnants ; établir enfin une grande écluse et un avant-port à l'entrée du canal »[15].

Napoléon I[er], lors de sa venue à Caen en 1811, décide le creusement d'un canal, mais la chute de l'Empire en 1815 enterre le projet.

C'est la Monarchie de Juillet qui engage, au travers de deux plans votés entre 1837 et 1839 puis entre 1844 et 1846, une politique d'équipements des ports français[16]. Le port de Caen se transforme dans ce cadre. « Le 19 juillet 1837 un crédit de 4 040 000 francs est accordé par l'État pour l'ouverture d'un canal maritime de Caen à la mer. De leur côté la ville et le Conseil général, [invités et même excités par l'opinion publique], s'engagent pour 700 000 francs et 240 000 francs »[17]. L'article 2 de cette loi du 19 juillet 1837 stipule : « Une somme de trois millions cent mille francs (3 100 000 francs) est affectée à la construction d'un canal maritime de Caen à la mer »[18].

Il est temps, en 1830 l'embouchure de l'Orne est difficilement praticable. Les accidents sont nombreux. Les navires qui fréquentent le port de Caen sont soumis à de lourdes primes imposées par les compagnies d'assurances[19].

Les premiers travaux réalisés sont le creusement du bassin Saint-Pierre dans le lit du Grand Odon. Il est terminé en 1848. Il mesure 550 mètres de long sur 50 mètres de large. Il commence à transformer le port montré par l'aquarelle de Lasne.

Le second chantier est le canal qui supplante le cours de l'Orne pour relier Caen à la mer. Il est inauguré en août 1857. L'isolement de la ville est rompu par ce lien direct entre Caen et

---

15 Henri SPRIET, Président de la Chambre de Commerce, au Comité de l'Ouest Expansion le 05/02/1957, *Bull. sem. CC Caen,* 1957, n° 2, Caen, Chambre de Commerce de Caen, p. 226.

16 Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle,* Paris, Presses Universitaires Paris Sorbonne, 2011, p. 468.

17 Françoise DUTOUR, Isabelle De KONINCK, Louis Le ROC'H-MORGÈRE, *De Caen à la mer, Histoire d'un canal*, Caen, Arch. dép. Calvados, 1996, p. 14.

18 Bulletin des lois de la République Française, partie principale, p. 965, disponible sur *books.google. fr/books? id=r_riE3Nbc0wC*, consultation du 03/01/2013.

19 Philippe DUPRÉ, *Histoire économique de la côte du Calvados (1830-1939) des activités traditionnelles au tourisme,* thèse de doctorat d'Histoire, Université de Caen, non publiée, sous la direction du professeur Gabriel DÉSERT, 1980, p. 119.

la mer, voulu aussi par les habitants de Caen. Ce canal devient le point de départ, pour le port et pour Caen, d'une grande aventure économique et industrielle alors que « l'apologie de la vie simple, des gains sûrs et mesurés, du travail tempéré, s'ajuste au mode dominant des revenus assis sur la terre »[20] et que les élites de la ville sont plutôt de « beaux esprits » que d'ambitieux entrepreneurs.

Dans le même temps l'environnement économique change. La révolution industrielle, importée d'Angleterre, est marquée par des découvertes génératrices de progrès techniques avec la maîtrise de l'énergie, conjuguant charbon et vapeur. Une association qui permet une révolution des transports avec l'apparition du chemin de fer dès les années 1820 et l'abandon progressif de la voile, au profit de la vapeur, pour les navires. Elle va permettre un accroissement de la taille des navires et donc de leur jauge ainsi que de leur tirant d'eau. L'industrialisation touche également les machines avec l'apparition des métiers mécaniques dans le textile. Au développement des métiers mécaniques succède la création de fabriques qui appellent de nouvelles structures financières, nécessaires pour favoriser l'essor industriel stimulé par une croissance démographique qui favorise un accroissement des marchés. À ce contexte industriel favorable s'ajoute une ouverture des territoires lointains aux milieux d'affaires européens[21].

À l'autre bout du canal, à son débouché dans la mer, se trouve Ouistreham[22], modeste port de pêche, avec un trafic maritime si faible que les statistiques annuelles des douanes ne le prennent pas en compte avant 1857. Les bateaux des pêcheurs de Ouistreham sont construits sur place dans les nombreux chantiers navals implantés dans les communes qui bordent la baie de l'Orne[23]. En raison des difficultés générées par l'ensablement de la baie de l'Orne « deux feux blancs de balisage servant à indiquer l'entrée des passes : celui de l'église et celui des dunes »[24] sont installés en 1828. L'ouverture du canal en fait, au fur et à mesure, le port avancé de Caen. Son histoire devient alors aussi celle du port de Caen.

---

[20] Jean-Claude PERROT, *Genèse d'une ville moderne…, op. cit.*, p. 1263.
[21] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…, op. cit.*, p. 39.
[22] À l'époque Ouistreham est indiqué dans les ouvrages et dans les sources sous la dénomination de Oyestreham. L'appellation d'Ouistreham s'impose à la fin du XIX[e] siècle. Pour des raisons de simplification, nous avons fait le choix de ne retenir que l'appellation Ouistreham, en conséquence les sources utilisant le vocable de Oyestreham ont été systématiquement corrigées.
[23] Jean PROVOT, *Histoire de Ouistreham des origines à 1939*, Imprimerie Lafond, Caen, 1976, p. 127.
[24] *Ibid.*, p. 135.

Le canal qui supplante le cours de l'Orne pour relier Caen à la mer ne rompt pas seulement « l'isolat », il ouvre une ère nouvelle pour le port et pour la ville. C'est la raison pour laquelle la mi-temps du XIX^{e} siècle s'est imposée à nous pour ouvrir ce travail. Pendant près d'un siècle, le port se positionne à un niveau relativement élevé dans le concert des ports français. Il atteint dans les années 1920 « le septième rang »[25] juste après les plus grands : Marseille, Nantes Saint-Nazaire, Bordeaux, Dunkerque, Le Havre et Rouen… La disparition à la fin du XX^{e} et au début du XXI^{e} siècle des entreprises les plus significatives de cette grande période (la Société Métallurgique de Normandie en 1993 et la dernière usine de fabrique de briquettes de charbon en 2008) marque la fin d'une époque pour Caen et son port. C'est ce tournant qui inspire la borne finale de notre travail.

Les ouvrages de Marcel Roncayolo sur le port de Marseille et de Michel Croguennec sur le port de Rouen montrent que l'histoire d'une ville-port ne peut se réduire à celle de son port. Dans son livre *L'imaginaire de Marseille, port, ville, pôle* Marcel Roncayolo écrit « L'imaginaire qui était visé, portait sur le port, la ville, ou le pôle organisateur de Marseille »[26]. Il montre par-là l'imbrication du port et de sa ville et leur réciproque réactivité dans leur structuration. Quant à Michel Croguennec, il écrit dans la conclusion de son ouvrage *L'Aménagement du port de Rouen de 1800 à 1940 : contraintes, techniques et stratégies* « Les deux aires (celle de l'espace urbain et celle de l'espace portuaire) deviennent toujours plus distinctes l'une de l'autre. Cependant, les points de friction sont nombreux dès lors que les intérêts de la ville et du port se concurrencent pour la maitrise territoriale »[27]. En faisant ressortir la concurrence entre la ville et son port, il illustre, en creux, le lien entre la ville et son port.

La même question se pose à Caen. Comment le port, en pleine mutation après l'ouverture du canal de Caen à la mer en 1857, s'aménage-t-il dans la seconde moitié du XIX^{e} siècle et au début du XX^{e} siècle ? Comment la ville de Caen, dont le port fait partie depuis toujours de l'univers urbain, vit-elle cette mutation ? Les deux historiens évoqués ci-dessus, de même que Bruno Marnot, notent l'exigence spatiale de développement des ports durant la

[25] Gabriel DÉSERT, *Histoire de Caen*, Toulouse, Privat, collection Pays et Villes de France, 1981, p. 255.
[26] Marcel RONCAYOLO, *L'imaginaire de Marseille : port, ville, pôle*, Marseille, Chambre de Commerce de Marseille, 1990, p. 16.
[27] Michel CROGUENNEC, *L'aménagement du port de Rouen de 1800 à 1940 : contraintes, techniques et stratégies*, thèse de doctorat d'histoire sous la direction du professeur Michel Pigenet, Université de Rouen, 1999, 2 vol., 517 p. (dactyl.), p. 333.

seconde moitié du XIX[e] siècle et au début du XX[e] siècle. Les aménagements doivent, en permanence, répondre aux attentes d'un commerce qui a besoin d'espace pour le chargement et le déchargement des navires et de tirant d'eau pour continuer à accueillir des navires, toujours plus grands et toujours plus longs, suite à leur conversion à la vapeur. À Caen, comme dans les autres villes portuaires, les espaces affectés au commerce, empiètent sur les espaces urbains et le développement du tirant d'eau du canal affecte l'équilibre hydrographique de la ville. Comment cette ville dotée d'un port handicapé par un « envasement inexorable qui détourne les navires »[28], comment cette ville de beaux esprits, plutôt que d'entrepreneurs, assise sur un terroir riche et nourricier, s'ouvre-t-elle, au milieu du XIX[e] siècle, à d'autres espaces ? Nous n'avons pas l'ambition de répondre, au travers de ce travail, à toutes les dimensions de l'évolution de la ville à la suite de la rupture de l'isolement généré par l'ouverture, en 1857, du canal de Caen à la mer. Nous avons fait le choix, de traiter, en priorité, de l'évolution du port à la suite du bouleversement généré par le creusement de ce canal.

Dans son ouvrage *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX[e] siècle (1815-1914)* Bruno Marnot cite un certain nombre de thèses, rédigées dans les cinquante dernières années, dont le sujet touche les grands ports français, mais aucune n'a pour sujet le port de Caen. Il précise également que pour ces thèses « l'approche monographique a été presque exclusivement privilégiée »[29].

Dans nos propres recherches bibliographiques, les thèses concernant l'histoire du port de Caen sont rares, nous en avons retrouvé quatre. La plus ancienne est celle de Daniel Tourmente, *Le port de Caen : Étude historique, technique et économique Les mines de fer – Les hauts-fourneaux* soutenue à Caen en 1914. Après une introduction à caractère historique, l'auteur décrit l'activité portuaire avec ses dimensions nationales et internationales. Il termine par la présentation du projet du baron Thyssen qui aboutit à la création de la Société des Hauts-Fourneaux de Caen.

Le port de Caen attire de nouveau les chercheurs après les ravages provoqués par les bombardements d'août 1944, deux thèses sont soutenues en 1946 puis en 1951 ; celle de

[28] Jean Claude PERROT, *Genèse d'une ville moderne…*, *op. cit.*, p. 674.
[29] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…, op. cit.*, p. 15.

1946, *Le port de Caen, son passé, son avenir,* est l'œuvre de François Aze. Il met l'accent sur l'avenir du port, après les destructions, en fondant sa renaissance sur son trafic traditionnel à savoir l'importation de charbon et l'exportation de minerai de fer : « Aussi est-ce vers le charbon et surtout le minerai de fer, qu'il faut porter nos regards. Charbon à l'importation, minerai à l'exportation seront demain comme ils étaient hier les courants vitaux du port »[30]. Celle de 1951, soutenue par Jean Gaudillière, *Le port de Caen, son rôle économique* se différencie des deux autres par le fait qu'elle n'a aucun rappel historique, en revanche son contenu est comparable avec une analyse économique détaillée. Dans sa conclusion l'auteur met l'accent sur le risque constitué par la dépendance du port face au trafic généré par une seule grande entreprise : la Société Métallurgique de Normandie : « La prospérité du port de Caen est essentiellement liée à celle de la Société Métallurgique de Normandie […] C'est là, à n'en pas douter, un élément de faiblesse puisqu'une crise dans l'industrie sidérurgique se traduit aussitôt par une diminution considérable de l'activité du port »[31]. Cette remarque constitue l'un des intérêts de cette thèse. Elle met l'accent sur une faiblesse du port qui apparaît dès le début du XX^{e} siècle et dont on peut se demander si les acteurs et décideurs de l'époque en étaient vraiment conscients. Ces trois thèses, bien qu'à caractère historique et économique, sont des thèses rédigées en vue d'obtenir le doctorat en Droit. La plus récente est une thèse de géographie soutenue en 1971 par Michel Machurey. Après un rappel de l'histoire depuis ses origines jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, l'auteur expose « Les facteurs favorables et les conditions nécessaires au développement de la zone portuaire »[32].

D'une manière générale, ces thèses présentent deux caractéristiques communes. La première est qu'elles répondent à une actualité particulière du port telle que le projet du baron Thyssen pour celle de Daniel Tourmente, la reconstruction après les bouleversements de la Seconde Guerre mondiale pour les thèses de François Aze et de Jean Gaudillière, l'avenir du port après le ralentissement marqué de l'activité des mines de fer et l'arrêt programmé de ce trafic d'exportation pour la thèse de Michel Machurey. La seconde

[30] François AZE, *Le port de Caen, son passé, son avenir*, thèse de doctorat en Droit, Université de Caen, 1946, 1 vol., 192 p. (dactyl.), p. 181.
[31] Jean GAUDILIÈRE, *Le port de Caen, son rôle économique*, thèse de doctorat en Droit, Université de Caen, 1951, 1 vol., 149 p. (dactyl.), p. 143.
[32] Michel MACHUREY, *La zone portuaire de Caen…, op. cit.*, table des matières, p. III.

caractéristique est leur organisation et leur présentation qui répond (sauf pour la thèse de Jean Gaudilière) à une approche basée sur un rappel historique suivi d'un descriptif de l'activité portuaire à l'époque de leur rédaction. Ces travaux présentent un caractère factuel et monographique, comme noté par Bruno Marnot pour les thèses sur les grands ports français. Aucune n'aborde la dimension urbaine du port ainsi que les conséquences de l'activité portuaire sur l'évolution de Caen comme de Ouistreham. À ces thèses s'ajoutent trois mémoires de master ou maîtrise, plus ciblés sur certaines périodes ou sur un aspect particulier du port[33].

Notre propre travail répond à une « approche monographique ». Il veut aussi contribuer à constituer une base pour d'autres travaux traitant de certains aspects plus spécifiques de la vie du port comme de l'évolution de Caen et même de Ouistreham. Chaque fois que cela se révélera possible, nous ouvrirons des réflexions touchant à une approche plus institutionnelle en évoquant « l'évolution des ports dans leurs dimensions administratives et financières »[34], environnementale en « cherchant à comprendre les logiques à l'œuvre dans les transformations du site portuaire de Caen »[35] ou encore urbaine au travers de l'impact du port sur la ville et réciproquement sans oublier la question de la perception du port par les caennais. Les conséquences de l'ouverture du canal de Caen à la mer sont nombreuses, pour le port, comme pour la ville. Elles renvoient à d'autres dimensions que l'histoire portuaire : l'histoire urbaine, l'histoire sociale, ou encore l'histoire environnementale. Même si nous ne prétendons pas construire une histoire du port de Caen qui traiterait de tous ces aspects, à chacune des étapes de la vie du port nous ferons ressortir les conséquences, pour la ville et dans une moindre mesure pour Ouistreham, de ses évolutions. Nous ambitionnons, par ce biais, de placer le port de Caen dans la perspective historiographique des ports français. Son histoire présente des particularités par rapport à celle des autres grands ports, ne serait-ce qu'au travers de deux de ses spécificités, le réseau hydrographique de Caen qui lie l'évolution du port et de la ville et l'organisation complexe et mouvante de la baie de l'Orne. Elle a

---

[33] François VIGLA, *Évolution du port de Caen au XIX^e siècle*, mémoire de maîtrise en histoire contemporaine, Université de Caen, [s.d.], 349 p. (dactyl.) ; Emmanuel VAUTIER, *Caen : port de commerce (milieu XIX^e-milieu XX^e)*, mémoire de maîtrise en histoire contemporaine, sous la direction du professeur Jean-Pierre DAVIET, Université de Caen, 2001, 447 p. (dactyl.) ; Josselin MASSOT, *Le quai aux charbons de Caen dans la deuxième moitié du XX^e siècle*, mémoire de master en histoire contemporaine sous la direction de Jean-Louis Lenhof, Université de Caen, 2013, 163 p. (dactyl.).

[34] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 15.

[35] *Ibid.*, p. 16.

contraint les ingénieurs des Ponts et Chaussées à chercher un équilibre entre les améliorations du port et du canal et celles de la baie, les unes ne pouvant nécessairement aller sans les autres sous peine de rendre caducs les développements des bassins du port et les approfondissements du canal. Par l'examen de ces particularités nous voulons aussi ouvrir une page complémentaire de l'histoire des ports français. Nous voulons, au travers d'une histoire locale particulière, essayer d'apporter une dimension historiographique générale à notre travail.

Enfin nous ne manquerons pas de donner une posture comparative à nos travaux. Le port de Caen a dû exister et se développer face à plusieurs grands concurrents implantés à proximité. Nous citerons Cherbourg, qui s'affirme au XIX^{e} siècle avec le développement du trafic de voyageurs. Le Havre fait partie depuis toujours des grands ports français dotés de bassins en eau profonde : il constitue aussi pour Caen un centre de redistribution en raison de ces bassins et donc un partenaire pour son activité de cabotage. Rouen est un important port fluvial à la fois par son activité industrielle et par son trafic avec la Région parisienne. Par sa taille et son importance il capte un trafic plus élevé que celui de Caen et il lui supprime quasiment toute possibilité d'extension de son arrière-pays vers la Région parisienne. Enfin, au milieu du XIX^{e} siècle, l'activité du port de Honfleur dépasse celle du port de Caen. Cette concurrence, notamment dans le trafic du bois, a continué à peser sur le port de Caen pendant une partie de la seconde moitié du XIX^{e} siècle même après l'ouverture du canal. La carte ci-dessous de la côte normande au XIX^{e} siècle permet de positionner les concurrents du port de Caen.

Carte 1 : La côte normande[36]

La proximité géographique de ces ports face à Caen ainsi que leur emplacement sur la mer, pour Le Havre, Cherbourg et Honfleur, situent un des enjeux de l'évolution du port de Caen.

En raison de la longue durée de notre étude-160 ans-notre travail s'articule autour d'un plan chronologique en trois parties. La première va de 1850 à 1910. Elle commence en 1850 dans le but de présenter le port avant l'ouverture du canal. Elle décrit ensuite la vie du port à compter de l'ouverture du canal en 1857, avec notamment les conséquences de cette ouverture sur le trafic du port. Elle aborde également tous les aménagements du canal, du port et de la baie de l'Orne. Elle se termine en 1910 à un moment où le trafic commence à atteindre un certain équilibre et où le canal et le port sont déjà engagés dans une sorte de « course-poursuite » pour s'adapter en permanence aux exigences de l'évolution du trafic et surtout des navires qui assurent ce trafic.

La seconde partie va de 1910 à 1960. Elle montre la rupture d'échelle dans la vie du port avec le projet du baron Thyssen (dans les années 1909-1910) et la mise en œuvre de son usine sidérurgique au bord du canal, à proximité de Caen et de son port. Elle se termine en 1960, lorsque les stigmates de la Seconde Guerre mondiale sont effacés et que le port a

[36] Carte du littoral de la Manche indiquant les ports concurrents de celui de Caen : Dieppe, Le Havre, Rouen, Honfleur et Cherbourg.

repris son activité sur le modèle économique sur lequel il fonctionnait avant la guerre. À l'intérieur de cette phase de la vie du port, la coupure de la guerre fait l'objet d'une présentation particulière.

La troisième partie va de 1960 à 2010. Elle présente les enjeux de la décentralisation pour Caen et son port ainsi que les difficultés auxquelles le port a dû faire face avec la disparition d'activités qui constituaient le fonds de son trafic depuis près d'un siècle. Elle se termine par les choix d'adaptation aux changements, retenus par ses dirigeants, pour assurer la poursuite de son développement.

Durant toutes ces périodes, le port a dû relever des défis que nous décrirons au fur et à mesure. À peine le canal est-il terminé, qu'il doit s'adapter à la croissance de la taille et du tirant d'eau des navires par aménagements successifs sans oublier le chenal d'accès à l'avant-port de Ouistreham. Parallèlement la croissance du trafic appelle une modification permanente des infrastructures et de l'outillage avec la création de magasins d'entrepôts et de docks pour le stockage des marchandises, l'installation de grues de plus en plus puissantes pour la manutention de ces mêmes marchandises, la pose de voies ferrées sur les quais pour l'évacuation vers l'hinterland du fret, la mise en service d'une ligne téléphonique entre le port et l'avant-port pour la sécurisation du trafic enfin l'éclairage des quais pour assurer une activité quasi permanente[37]. À la fin du XX^{e} siècle les questions sont différentes, l'une des sources importantes du trafic, le minerai de fer, se tarit. La taille atteinte par les navires nécessite de nouveaux travaux d'adaptation dont les coûts deviennent très importants voire prohibitifs. Il faut répondre aux attentes des acteurs économiques sous peine de voir le trafic régresser au profit de ports concurrents mieux équipés. Comment faut-il poursuivre l'adaptation permanente de l'outil portuaire ?

Nous avons voulu donner un large spectre à nos recherches. Nos priorités ont porté sur les aménagements. Nous n'avons pas oublié les entreprises qui ont œuvré dans le port : la Société Métallurgique de Normandie, les Chantiers Navals Français, la dynastie des Lamy pour la Société Navale Caennaise avec les acteurs qui ont forgé ces entreprises. Il y a eu aussi les décideurs des aménagements : les ingénieurs des Ponts et Chaussées qui ont dirigé le

[37] Michel CROGUENNEC, *Les appareils de radoub dans les ports hauts-normands aux XIX^{e} et XX^{e} siècles*, p. 141-143, *Les ports normands : un modèle ?* Actes du colloque Rouen-Le Havre 1998, textes rassemblés par Éric WAUTERS, publication de l'Université de Rouen, p. 141.

port et les présidents de la Chambre de Commerce de Caen – dont dépend toujours le port. Ils ont financé, en partenariat avec l'État, les équipements décidés. Les dockers ont fait vivre au quotidien le port et contribuer à écrire son histoire. Enfin, nous l'avons dit plus haut, l'évolution du port a affecté la ville, les maires ont dû adapter leur politique urbaine tout en cherchant à favoriser leur port, outil de développement économique pour la ville. Parmi tous ces acteurs certains ont retenu notre attention par leur charisme ou leur capacité de vision à moyen terme. Nous avons cherché à montrer l'influence spécifique de leur action sur le port et son devenir.

Enfin une dernière question s'est posée à nous ? Caen est-elle réellement une ville maritime selon la vision affirmée par Jean-René Couliou, Nicole Piriou et Jean-Michel Le Boulanger dans leur communication *L'identité maritime des villes ports de pêche en Bretagne* présentée au cours du colloque de Brest des 9, 10 et 11 juillet 1996. Ils écrivent : « La ville maritime est plus qu'une cité littorale que seule la proximité géographique rapproche de la mer. Il en est ainsi des villes ports de commerce, des villes ports militaires comme des villes ports de pêche cela n'a pas manqué de poser la question de l'identité maritime de ces localités »[38]. Cette définition peut-elle s'appliquer à Caen ? Caen est-elle plus qu'une cité que seule la proximité géographique rapproche de la mer ? C'est une des questions à laquelle nous tenterons de répondre au travers d'une analyse de la relation de Caen avec son port durant notre période pour tenter de définir si Caen répond à un des trois types de ville-port évoqué ci-dessus. Comme nous l'avons écrit plus haut, la ville a dû s'adapter aux exigences de développement du port et libérer les espaces rendus nécessaires par le trafic en développement. Durant la seconde moitié du XX^{e} siècle la taille des navires et le besoin d'espace poussent l'activité portuaire hors de la ville et la rapproche de la mer. Le port libère les espaces conquis sur la ville au XIX^{e} siècle. C'est ainsi que le bassin Saint-Pierre devient un port de plaisance. La ville doit s'adapter et gérer les espaces rendus disponibles. On entre dans les exigences de la politique urbaine d'une ville-port.

D'après M. Bavant, sous l'Ancien Régime, Caen est un véritable port maritime : « Si l'on jette un coup d'œil rétrospectif dans les annales de Caen, on y trouve que notre vieille Cité

[38] Jean-René COULIOU, Nicole PIRIOU, Jean-Michel LE BOULANGER, « L'identité maritime des villes ports de pêche en Bretagne » pp. 209-222, Actes du colloque de Brest 9, 10, 11 juillet 1996, réunis par Fanch ROUDAUT, *Les villes maritimes temps, espace et représentations*, p. 209.

normande aujourd'hui chef-lieu de département avec une population de 41 000 âmes, était jadis une des plus considérables et des plus importantes villes du Royaume de France pour son commerce et l'industrie de ses habitants : elle comptait dans son sein plusieurs fabriques de toutes sortes et son commerce maritime étendait ses relations avec les pays étrangers dont les navires apportaient sur place les matières premières destinées aux fabriques, qui occupaient alors un grand nombre d'ouvriers »[39]. Mais toujours selon M. Bavant les difficultés d'accès à la ville bouleversent l'équilibre économique de la ville et son côté maritime : « Depuis ce temps, la ville de Caen a éprouvé bien des vicissitudes […] peu à peu les usines et les fabriques ont l'une après l'autre déserté la ville ; le commerce maritime s'est ralenti par suite des difficultés de navigation toujours croissantes, qu'offrait la rivière d'Orne sur laquelle son port est situé, et de nos jours nous étions à la veille de le voir s'éteindre »[40].

L'enjeu représenté par le creusement du canal de Caen à la mer n'est donc pas seulement économique mais aussi social et peut être même identitaire ; d'où notre interrogation permanente sur le lien entre la ville et son port. Cependant cette question en appelle une seconde : la vision intellectuelle des élites et des élus locaux, notamment ceux de la municipalité, est-elle le reflet réel de la perception qu'ont les caennais de leur port ?

Cette réflexion nous conduira à montrer dans la conclusion comment le port s'est adapté en permanence aux exigences de l'évolution de son trafic, à faire ressortir ce que la ville doit à son port, à apprécier la trace laissée par le port dans « sa ville », enfin à percevoir la "maritimité" de la ville alors que les élus locaux dénomment depuis plus de 10 ans, la communauté d'agglomération caennaise "Caen la Mer".

Comment mener à bien ce travail ? En cherchant à "comprendre" dans l'esprit dans lequel le définissait Marc Bloch : « Un mot, pour tout dire, domine et illumine nos études : [comprendre]. Ne disons pas que le bon historien est étranger aux passions ; il a du moins celle-là. Mot, ne nous le dissimulons pas, lourd de difficultés mais aussi d'espoirs. Mot, surtout, chargé d'amitié […] L'histoire est une vaste expérience de variétés humaines, une

[39] Arch. mun. Caen carton n° 3, M. BAVANT, *Caen, port de mer, sa renaissance, projets d'agrandissement*, typographie de B. de Laporte, Caen, 1858, p. 3.
[40] *Ibid*., p. 4.

longue rencontre des hommes. La vie, comme la science, a tout à gagner à ce que cette rencontre soit fraternelle »[41].

La base de nos travaux s'appuie sur une large recherche documentaire dans les archives comme dans des bibliothèques. Nous n'avons pas limité nos investigations aux documents conservés dans les Archives, nous nous sommes efforcés de ne négliger aucune source susceptible d'éclairer notre propos. En outre le thème même de nos travaux a appelé des incursions dans d'autres sciences que l'histoire telle que l'économie ou la géographie…

Le corpus de toutes ces sources repose prioritairement sur les fonds documentaires détenus par les Archives départementales du Calvados[42], de la ville de Caen, du Musée de Normandie et du président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen qui a réussi à mener à bien le projet de passerelle transmanche, M. Paul Spriet. Le dépouillement de tous les bulletins de la Chambre de Commerce de Caen connus, touchant à la longue période de notre enquête, nous a amenés à élargir ces investigations à la Bibliothèque nationale de France (pour les années 1877 à 1913), à la Bibliothèque de documentation internationale contemporaine (pour les années 1914 à 1930), à la Bibliothèque de l'Université de Caen et aux archives du Port de Caen, pour toutes les autres années[43]. Nous avons utilisé cette source dans deux domaines. À compter de l'année 1876 et jusqu'à la fin de notre période d'étude, ces bulletins constituent une source unique d'informations, à caractère statistique, pour la connaissance et l'analyse du trafic du port. Par ailleurs, au travers des comptes rendus des réunions du bureau de la Chambre de Commerce ainsi que des études dont ils rendent comptent, ils permettent à la fois de suivre, la vie du port et de ses grands acteurs et de percevoir les préoccupations des dirigeants. À certaines périodes, ces bulletins nous ont permis de compléter notre connaissance des entreprises du port. Ils ont constitué une

---

41 Marc BLOCH, *Apologie pour l'histoire ou Métier d'historien,* Paris, A. Colin, 1997, p. 127.

42 Nous avons sollicité prioritairement les fonds archivés en S : « Travaux publics et transport » mais aussi les fonds E dépôt « Archives communales déposées », J « Archives économiques », M « Administration générale », O « Administration communale », P « Finances, cadastre, postes », R « affaires militaires », W « Archives publiques postérieures à 1940 ».

43 Nous n'avons pu trouver les bulletins de la Chambre de Commerce antérieurs à l'année 1877, s'ils existent. Les bulletins conservés à la Bibliothèque Nationale de France-BnF, sont archivés sous la cote 8-V-2383, ils couvrent la période 1877-1913, en outre nous y avons consulté le bulletin de la séance du 19 mars 1929 ainsi que les bulletins n° 1 pour les années 1930 et 1931. Les bulletins conservés à la Bibliothèque de Documentation Internationale Contemporaine (BDIC) sont archivés sous la cote 8 P 2365, ils couvrent la période 1914-1930, à compter de 1931, nous avons pu travailler avec les bulletins conservés à la Bibliothèque Universitaire de Caen. Certaines annexes statistiques du port étant manquantes à la Bibliothèque Universitaire, nous avons pu les trouver aux archives du port de Caen.

source complémentaire, bien documentée, pour nos travaux. Chaque fois que possible, nous avons cherché à croiser les informations tirées de ces bulletins, dans le cas où ce croisement n'a pas été possible, nous avons veillé à nous assurer de la pertinence des informations délivrées. Nous avons également cherché à apprécier le contenu de l'information issue de ces bulletins au travers de la *Revue des revues ;* mais les bulletins des Chambres de Commerce ne rentrent pas dans son spectre d'étude[44].

L'iconographie portant sur le port, au travers des cartes postales, ainsi que des représentations picturales, au travers des nombreux articles de presse, particulièrement pour la période plus récente de l'après Seconde Guerre mondiale, au travers de plans, cartes et atlas a permis un enrichissement de nos explorations et aussi facilité la compréhension de l'organisation de la ville et de son port.

En complément de ce corpus nous avons consulté d'autres sources écrites universitaires (publiées ou non), telles que des thèses consacrées au port de Caen (elles sont évoquées plus haut) et aux autres grands ports français ainsi que des mémoires d'étudiants de l'Université de Caen. Elles ont complété nos connaissances et stimulé notre réflexion.

La plus grande partie des ouvrages publiés que nous avons sollicités sont conservés dans des bibliothèques universitaires, et prioritairement dans celle de l'Université de Caen. Quelques rares ouvrages ne se trouvent qu'à la bibliothèque de la ville de Caen.

Les entretiens menés auprès des actuels dirigeants du port comme des plus anciens ont apporté la dimension du "vécu" à nos observations.

Enfin les recherches sur le web ont permis d'éclairer certains aspects parfois plus obscurs.

L'intégralité des sources consultées, qu'elles soient archivistiques ou imprimées, ainsi que la bibliographie, sont présentées à la fin de cette thèse, après la Conclusion Générale.

Afin de faciliter d'autres travaux ou recherches on trouvera en annexe 3 un tableau reprenant le trafic annuel du port avec ses principales entrées (la houille) et sorties (le minerai de fer et l'acier). La présentation du trafic pour chaque période de notre plan fait l'objet de

[44] La présentation de ces bulletins dans les notes de bas de page sera toujours construite sur le même modèle, elle ne retiendra que le *nom du bulletin en italique*, l'année, le numéro (s'il y a lieu) et la page. À compter de l'année 1970, les statistiques de l'activité portuaire sont présentées dans un fascicule spécifique intitulé *Statistiques - Port de Caen-Ouistreham*, il s'agit uniquement d'un changement de nom. Pour éviter une redite à chaque bulletin, nous précisons ici que ces bulletins sont édités à Caen, par la Chambre de Commerce.

nombreux graphiques, complétés parfois par des tableaux. C'est volontairement que ces tableaux n'ont pas été reportés en annexe, ils complètent les graphiques et sont directement utiles pour les commentaires et analyses. Enfin un glossaire (annexe 1) reprend tous les termes maritimes utilisés, il complète les explications données dans les notes de bas de page.

Pendant quatre longues années, j'ai entrepris un cheminement en compagnie du port de Caen avec la volonté de le comprendre. Ce cheminement a été parsemé de doutes mais aussi de joies au fur et à mesure que je pénétrais dans son univers et que je le comprenais de mieux en mieux. C'est ce compagnonnage que je raconte dans les pages qui suivent.

Première partie

Un projet prometteur : 1850-1910

Chapitre 1

LE PORT DE CAEN VERS 1850

L'objet de ce chapitre est de constituer un état des lieux du port et de son environnement extérieur dans la décennie 1850 avant l'ouverture du canal en juin 1857. Outre le descriptif du cadre extérieur du port, à savoir le contexte national comme local, nous abordons les enjeux géographiques du port, avec la baie de l'Orne et ses dangers, ainsi que le réseau hydrographique de la ville avec sa complexité et sa réactivité à toute montée des eaux à l'occasion des nombreuses crues qui ont marqué son histoire.

I – L'ENVIRONNEMENT DU PORT DE CAEN DANS LA DÉCENNIE 1850

Après la période d'instabilité politique qui a suivi la chute du Premier Empire en 1815 (4 régimes en 40 ans), la France jouit d'un régime politique plus stable. Les élections du 10 décembre 1848 ont amené au pouvoir le Prince Louis Napoléon Bonaparte d'abord comme Président de la Deuxième République puis comme Empereur à la suite du sénatus-consulte du 7 novembre 1852. La stabilité du règne favorise la croissance économique. Le pays se transforme et se modernise sous l'impulsion d'un souverain qui a longtemps vécu en Angleterre et qui est ouvert aux avancées sociales. Durant les vingt années de son règne, il développe de nombreux secteurs économiques. Le chemin de fer passe de 3 000 à 17 500 kilomètres. La banque connaît d'importantes évolutions : quelques-uns des grands établissements bancaires contemporains sont créés à cette époque, comme le Crédit Commercial de France. L'adoption des lois sur les sociétés à responsabilité limitée et sur les sociétés anonymes complète le dispositif destiné à favoriser la croissance. Elle est de l'ordre de 3,5 à 4 % par an. Le traité de libre-échange signé en janvier 1860 avec l'Angleterre facilite le commerce maritime, lequel profite aussi de l'essor économique que connaît la France.

A – L'évolution des transports

Cette « explosion commerciale » est due notamment à l'avènement de la vapeur qui transforme les navires et surtout améliore leurs performances. Les évolutions techniques passent par « une augmentation de la taille et de l'hydrodynamisme des navires »[1]. Alors que les voiliers en bois ne pouvaient guère dépasser une longueur de 70 à 80 mètres, les nouveaux navires avec une coque en fer d'abord, puis en acier (à compter des années 1880) peuvent atteindre 100 mètres de long et même plus, comme le fameux *Great Britain,* le premier vapeur à hélice lancé en 1843 qui mesure 98 mètres de long avec un tirant d'eau de 6,40 mètres et une charge utile de 3 800 tonneaux. Dans les seize plus grands ports de l'époque[2], le poids du trafic à la voile n'est plus que de 70 % du trafic global en volume. Les ports doivent s'adapter dans le « domaine fonctionnel » et dans le « domaine spatial ». L'adaptation dans le « domaine fonctionnel »[3] a pour but de leur permettre de répondre aux nécessités de la rapidité dans la gestion de la rupture de la charge afin d'assurer un transit fluide. L'adaptation dans le « domaine spatial » touche la « dilatation sans précédent de leur site originel »[4].

De nombreuses influences pèsent sur les ports. Les plus complexes et les plus nombreuses sont certainement celles à caractère économique, « elles tiennent à la fois des impulsions venues d'un espace terrestre en cours de reconversion, des pratiques de navigation en évolution rapide et inscrites dans l'horizon marin, et de l'équipement matériel et économique de l'espace portuaire qui, pour partie, est l'héritage du passé, et pour partie le fruit d'un effort de rénovation »[5].

Dans les années 1850 le port de Caen est confronté à ces influences. L'équipement portuaire est en mutation avec les travaux de creusement du canal qui va relier Caen à la mer autrement que par le fleuve d'Orne. Par ailleurs le chemin de fer arrive à proximité de

---

1 Jean-Louis LENHOF, *Les hommes en mer*, Paris, A. Colin, 2005, p. 84.

2 Il s'agit des ports suivants : Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, Marseille, Nantes, Saint-Nazaire, Rouen, Boulogne, Brest, Caen, Calais, Cette, Cherbourg, Dieppe, La Pallice, La Rochelle. Leur trafic cumulé en 1850 a été de 2 991 537 tonnes dont 2 035 396 pour la voile – source annexe *Répartition des trafics portuaires selon le type de flotte*, Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…, op. cit.,* p. 566.

3 Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…, op. cit.,* p. 69.

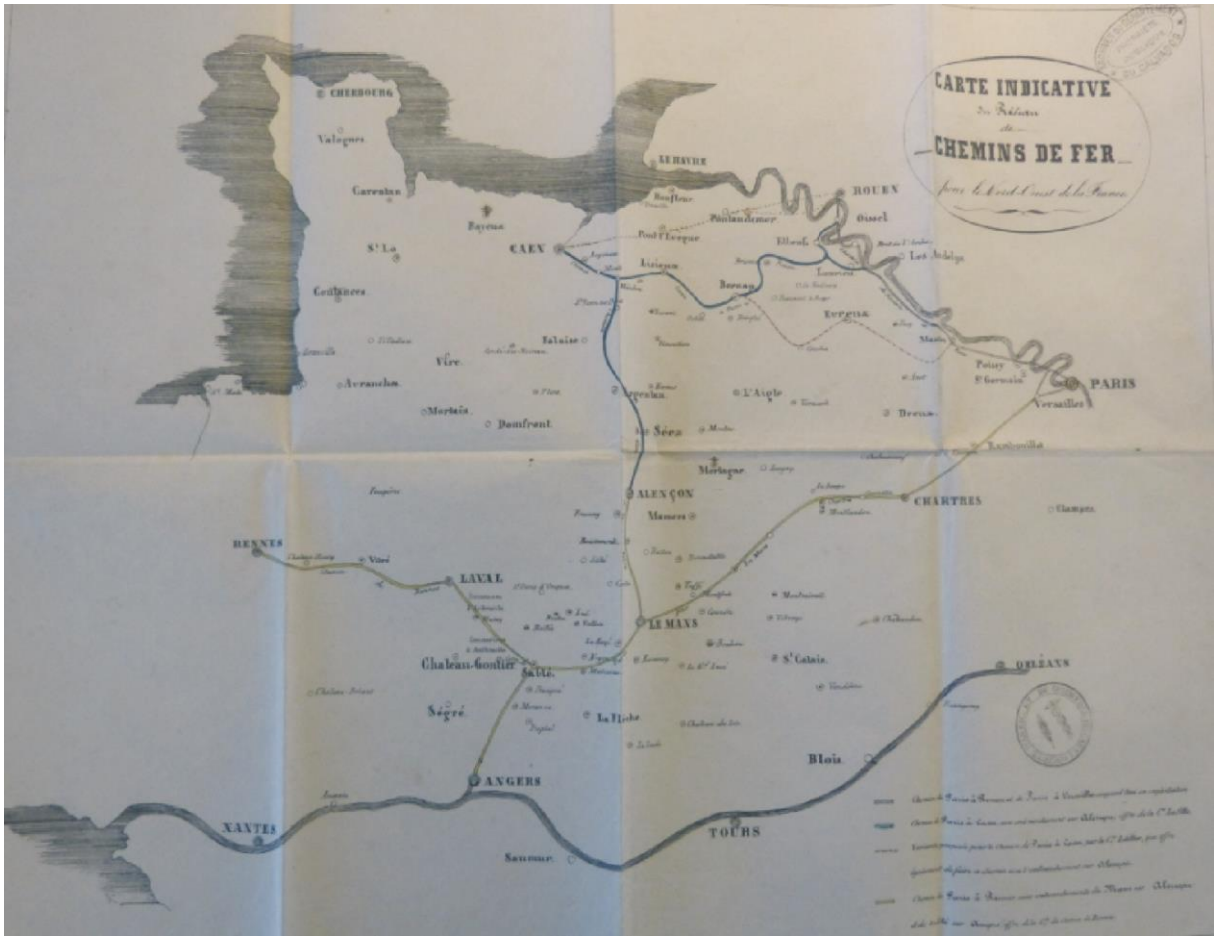
4 *Ibid.*, p. 90-91.

5 André VIGARIÉ, *Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin : leur évolution devant l'industrialisation des arrière-pays*, Paris, S.A.B.R.I., 1964, p. 75.

Caen en 1855. En effet la gare provisoire est implantée à Mondeville. Elle est complétée par l'ouverture du tronçon Caen-Cherbourg en 1858. La liaison avec Le Mans est ouverte sept mois plus tard. En quelques années les communications de la ville avec l'extérieur sont bouleversées. Les négociants du port rêvent d'un vaste hinterland vers le sud du Calvados et au-delà.

La photo ci-dessous donne un bon aperçu du tracé des lignes de chemin de fer pour Caen depuis Paris et depuis Le Mans.

Arrivée



Carte 2 : Le réseau de chemin de fer au début des années 1850[6]

Sur le haut de la carte, datée du début des années 1850, ressort, en bleu, le tracé de la ligne de chemin de fer qui va de Paris à Caen. La gare de Caen n'est ouverte que le 1er septembre 1857. Les embranchements vers Alençon, Le Mans, Sablé, Angers et Tours

6 Arch. dép. Calvados, S 1284-1285, Régime des eaux avant et après la création du Canal : carte indicative du réseau de chemins de fer pour le nord-ouest de la France. Cette carte date du début des années 1850 ou de la fin des années 1840 car elle ne prévoit pas le train jusqu'à Cherbourg.

partent de Mézidon avant Caen. Cette carte (établie par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest) n'indique pas la ligne directe Le Mans-Tours, concédée à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans. La ligne Le Mans-Alençon est ouverte en mars 1856, les prolongements vers Argentan et Tours sont ouverts pour Argentan en février 1858 et pour Tours en juillet 1858. La prolongation de cette ligne vers la ligne Paris-Caen-Cherbourg, par Mézidon, est ouverte le 1er février 1859.

En revanche cette arrivée du chemin de fer ne se fait pas sans difficulté entre la Compagnie des Chemins de Fer et la municipalité. À l'origine, la Compagnie de l'Ouest n'envisageait pas une ligne directe Paris-Caen mais uniquement un embranchement vers Caen depuis la ligne Paris-Rouen (un trait en pointillé figure la liaison Rouen-Caen) ou depuis la ligne Paris-Alençon, via Le Mans. Les nombreux argumentaires conservés par les archives pour plaider la création d'une ligne Paris-Caen-Cherbourg évoquent peu le port de Caen. Il est vrai que ces discussions ont lieu au début des années 1850, à l'époque le canal n'est pas encore une réalité[7]. Après avoir obtenu gain de cause sur la construction de la ligne Paris-Caen-Cherbourg, les édiles locaux doivent se battre pour l'emplacement de l'embarcadère. La municipalité souhaite implanter la nouvelle gare à proximité du port pour faciliter son activité et la compagnie souhaite implanter cette gare presque en dehors de la ville pour des raisons de coûts. Cette implantation fait l'objet de nombreuses discussions et plusieurs citoyens de la ville prennent part au débat au travers de mémoires qui leur permettent d'exprimer leur avis et surtout de défendre une implantation de la future gare le plus près possible du port. C'est ainsi que M. Barthélémy Pont prend part au débat en février 1854. Il approuve le projet de la municipalité, soutenu par la Chambre de Commerce. À ses yeux l'intérêt du projet municipal est double « il sert les intérêts du commerce de transit […] et favorise le commerce d'entrepôt, le commerce de détail, les voyageurs puisqu'il est placé au centre de la ville et qu'il rayonne par de nombreuses rues dans tous les quartiers »[8].

En revanche le projet de la Compagnie présente le double inconvénient d'éloigner le chemin de fer du port « il le tient à trois kilomètres » comme du centre-ville qu'il tient « à deux kilomètres de la station »[9].

---

7 *Ibid.*
8 *Ibid.*
9 *Ibid.*

La préoccupation du développement du port est bien présente dans ces discussions autour de l'emplacement de la future gare du chemin de fer. Pour M. Bertrand[10] le chemin de fer peut pallier le déficit de communication du port avec le sud du département et vers la Loire et élargir son hinterland. Dans une lettre, il regrette l'abandon de la canalisation de l'Orne au-delà de Caen. À ses yeux cette grande voie aurait pu assurer au port une place « entre les grands courants du Havre et de Nantes ; car toutes ces affaires n'auraient pu partir que de son port et n'auraient pu revenir qu'à son port »[11]. Comme cette canalisation n'a pas été retenue, la seule voie de communication possible vers le sud de Calvados, vers l'Orne, la Sarthe et la Mayenne ne peut plus venir que du chemin de fer comme il l'écrit à la fin de sa lettre : « Aujourd'hui, en effet, que rien n'a été fait pour nous assurer d'avance la possession des affaires du sud du Calvados, avec l'Orne, la Sarthe, la Mayenne ; aujourd'hui qu'il n'y a plus rien à attendre que des lignes de chemin de fer… »[12].

Le chemin de fer prend rapidement une place conséquente dans le trafic commercial comme l'indique le tableau ci-dessous.

Tableau 1 : Mouvement commercial par voie ferrée (gare de Caen) et par voie maritime (port de Caen) – 1856 à 1858 – Expéditions et arrivages (en tonnes)[13]

Années	**1856**	**1857**	**1858**
Tonnage expédié par chemin de fer	34 578 (45 %)	59 183 (57 %)	47 889 (49 %)
Tonnage expédié par le port	42 670 (55 %)	45 560 (43 %)	50 479 (51 %)
Tonnage arrivé par chemin de fer	27 911 (22 %)	34 731 (26 %)	31 624
Tonnage arrivé par le port	99 091 (78 %)	98 711 (74 %)	non indiqué

[10] Il s'agit de François-Gabriel Bertrand, maire de Caen entre le 19/08/1848 et le 08/08/1870. Après un doctorat es lettres obtenu en 1829, il entame une carrière de professeur à l'Université de Caen où il est nommé adjoint du titulaire de la chaire de littérature grecque qui vient d'être créée. Il commence sa carrière politique en 1838, comme conseiller cantonal dans le canton de La Ferté-Macé dans l'Orne. Il entre au Conseil municipal de Caen en 1841. Il y reste jusqu'en 1870. Il accomplit une œuvre importante à la tête de la ville de Caen qui touche l'entretien des églises, l'amélioration de la voirie, la couverture de certaines voies d'eau à l'intérieur de Caen, l'éclairage public… Il se préoccupe aussi de l'implantation de la gare et du développement du port. C'est sous son mandat qu'est inauguré le canal de Caen à la mer. Il est désavoué par ses concitoyens aux élections de 1870 en raison du caractère dispendieux de sa gestion et de l'endettement de la ville. Il meurt le 24 avril 1875. Ces explications sont tirées de la *Biographie de M. Bertrand lue à la séance du 26 novembre 1875 par MM. Julien Travers et Alfred Campion Membres titulaires,* Mémoires de l'Académie nationale des sciences, arts et belles-lettres de Caen, disponible sur Gallica sous la référence N5457938_PDF_118_159DM.

[11] Arch. dép. Calvados, S 1284-1285, Régime des eaux avant et après la création du canal : lettre de M. Bertrand.

[12] *Ibid*.

[13] M. GUICHARD, « Mouvement de la voie ferrée et du port de Caen, période 1856 à 1858, Expéditions et Arrivages », *Annuaire des cinq départements de la Normandie*, Association Normande, 1860, pp. 19-21.

Ce tableau illustre la tendance générale de l'incidence de l'arrivée du chemin de fer dans une ville. Le trafic des arrivages de marchandises venant par la mer est relativement peu affecté, en effet la place du chemin de fer n'est que de 25 %. En revanche l'incidence sur le trafic intérieur est beaucoup plus significatif puisqu'il atteint 50 % dès la première année. Ce qui n'est pas sans conséquence sur le trafic fluvial à l'intérieur du pays. En 1820, M. Becquey, directeur général des Ponts et Chaussées, avait proposé la création de deux canaux pour faire communiquer l'Orne avec la Loire, par Angers d'un côté, et de l'autre par Pont-d'Ouilly, Argentan, Alençon et Le Mans. Mais finalement, c'est la canalisation de l'Orne entre Caen et la mer qui l'emporte. L'arrivée du chemin de fer, donnant satisfaction au commerce, provoque quasiment l'abandon de l'idée de créer « des canaux dans les régions à relief assez prononcé comme la nôtre »[14].

Le port, comme le chemin de fer, servent une activité économique agricole et industrielle. Ces activités constituent aussi l'environnement du port de Caen.

B – L'activité économique

Le Calvados est prioritairement un département agricole céréalier dans lequel la plaine de Caen occupe une place centrale. Elle représente environ 30 % des terres cultivées. Les principales céréales sont le froment, le seigle, l'orge, l'avoine et le sarrasin, sans oublier le colza pour la fabrication d'huiles. D'après Jean–Marc Dupuis dans la période 1849-1859, le Calvados est le premier producteur d'huile de colza avec 40 usines implantées dans la région caennaise en 1850 et près de 80 dans tout le Calvados, vers 1860. Cette activité économique agricole se répercute dans le trafic portuaire : « les usines à huile vont se développer près des lieux de consommation et d'expédition »[15], à savoir à proximité du port.

Dans le domaine industriel la Basse-Normandie accuse un retard certain par rapport à d'autres grandes régions de l'Empire. L'industrie dominante est celle du textile : laine, coton, lin avec 540 établissements et près de 24 000 ouvriers. Les chantiers de construction navale sont au nombre de treize avec 412 ouvriers dont environ trois pour Caen et Ouistreham. On

[14] Auguste NICOLAS, *Le Calvados agricole et industriel. Caen et la Basse-Normandie*, Caen, Dunod et Pinat, 1918, p. 39.
[15] Jean-Marc DUPUIS, Jean-Paul DUPUIS, *Mille ans de Moulins à Caen*, Cabourg, Cahiers du Temps, 2014, p. 50.

trouve également huit scieries, huit entreprises de travail des métaux, installées à Caen, mais aussi à Pont-l'Évêque et Honfleur pour les scieries et Vire pour le travail des métaux. Il s'agit de petites entreprises qui représentent au total environ 200 ouvriers[16]. La sidérurgie existe principalement dans les départements de l'Orne et de la Sarthe. Les choses ont bien changé depuis la fin du XVIII[e] siècle où « la Basse-Normandie était la troisième région sidérurgique française ». Pour pallier ce déclin le Conseil général a même tenté en 1850 de subventionner la recherche locale dans le domaine de l'exploitation minière pour la houille et le minerai de fer, rien n'y fait, « l'initiative des nouveaux projets appartient désormais plus aux horsains qu'aux Bas-Normands »[17]. Le département du Calvados produit de la houille à Littry mais sa production est irrégulière. Il s'agit d'un charbon à chaux dont la consommation est très dépendante de l'agriculture locale (la chaux sert à « amender les terres acides de l'Ouest de la France »[18]). En revanche dès les années 1840-1843, le directeur de la mine de Littry « évoque l'arrivée massive et inattendue de charbons venant de Calais, dans le port de Caen, propres à la fabrication de chaux. C'est ainsi que les chaufourniers de Fontenay, Tilly et Hottot, les plus proches du port de Caen, vont progressivement délaisser Littry »[19]. On voit ici commencer à se dessiner les "contours" du trafic du port que nous étudierons plus loin.

Le département compte peu de grands entrepreneurs, à la différence du département voisin, à vocation maritime également, de la Seine-Inférieure. Une étude menée sur les entrepreneurs de Normandie vers 1860, en identifie environ 180 dont dix-sept pour le Calvados et une soixantaine pour la Seine-Inférieure. Il s'agit, pour la plupart, d'entrepreneurs du textile, ceux de la sidérurgie sont plutôt dans l'Orne et la Sarthe et les armateurs/négociants au Havre. Ces chefs d'entreprise sont peu entreprenants. Même s'ils restent attachés à la qualité de leurs productions, lorsqu'ils investissent « mue par un "motif

[16] Arch. dép. Calvados, *L'industrie et la vie ouvrière dans le Calvados sous le Second Empire : choix de documents*, Caen, CRDP, Institut pédagogique national, 1969, n.p.
[17] Alain LEMÉNOREL, « L'impossible révolution industrielle ? Économie et sociologie minières en Basse-Normandie, 1800-1914 », *Cahier des Annales de Normandie*, n° 21, 1988, p. 34.
[18] Christian CUSSONEAU et Jean-Louis KÉROUANON, *Les fours à chaux de Montjean-sur-Loire*, Service Régional de l'Inventaire DRAC Pays de la Loire, disponible sur http://troglos.free.fr/dossiers_liens_ biblio/pdf_ vdl/fours_a_chaux_de_montjean_site_de_la_cg49.pdf, n.p., non daté, consultation du 30/ 12/2014.
[19] Alain LEMÉNOREL, *L'impossible révolution industrielle ? …, op. cit.*, p. 193.

de précaution" la logique patrimoniale l'emportait »[20]. Toutes les sources qui évoquent ces chefs d'entreprise insistent sur leur préoccupation de montrer leur réussite par le biais d'acquisition de grands domaines terriens-pour vivre la vie des aristocrates de l'Ancien Régime, plutôt que d'investir leurs profits dans de nouvelles entreprises dans le but de constituer de grands groupes d'affaires à vocation commerciale ou industrielle. Enfin leur fidélité aux techniques éprouvées limite leur capacité à se tourner vers l'innovation.

Cette vision rejoint celle décrite par Fernand Braudel à propos du Caen du XVIII[e] siècle : « Seuls de rares individus engagent, comme au hasard, quelques fonds dans le commandite-maritime : la fièvre du commerce au long cours qui entraîne la France ne touchera Caen que tout à la fin du siècle. Dans un libelle sur [les avantages du commerce maritime] publié en 1781, Le Vanier, bourgeois de Caen, mais ancien capitaine négrier, commentait la faillite en 1775 de la banque Gaultier, l'unique banque d'affaires de Caen. Pourquoi n'avait-elle pas utilisé intelligemment les emprunts et dépôts qu'elle rétribuait à 4 % ? [J'avoue que je ne puis comprendre une telle inaction], s'indignait le capitaine. N'aurait-il pas suffi d'armer 10 ou 12 navires ? »[21]. Cette particularité de l'entrepreneur du Calvados s'explique, d'après Fernand Braudel, par la présence d'un arrière-pays agricole riche qui nourrit correctement les paysans qui travaillent cette terre et qui peut aussi attirer le placement financier surtout pour le mode de vie qu'il peut offrir sans omettre l'idée que « la terre, la rente foncière sont de bons profits dans ces campagnes grasses »[22]. Gabriel Désert note que les choses avaient cependant commencé à évoluer durant la première moitié du XIX[e] siècle. Philippe Dupré dans sa thèse consacrée à l'histoire économique de la côte du Calvados entre 1830 et 1939, confirme ce propos en évoquant les grandes familles du négoce caennais de l'époque : les Angot, les frères Jobert et les frères Lamy, les Gast enfin. Et pourtant l'entrepreneur bas-normand, investisseur plutôt dans la richesse foncière, n'est pas vraiment dans l'esprit du Second Empire. D'après Louis Girard le bas de laine des français découvre la Bourse et la spéculation au détriment des placements fonciers et hypothécaires.

[20] Dominique BARJOT, « Les entrepreneurs de Normandie, du Maine et de l'Anjou, à l'époque du Second Empire : bilan d'une enquête », *Annales de Normandie*, 1988, n° 2/3, Actes de la table ronde du 3 décembre 1986 publiés sous la direction de Dominique Barjot, p. 221.
[21] Fernand BRAUDEL, *L'identité de la France…, op. cit*., p. 223.
[22] *Ibid.*, p. 222.

À ce caractère particulier des chefs d'entreprise bas-normands s'ajoute, plus spécifiquement pour Caen, une mentalité des élites caennaises tournées plus vers les belles lettres que l'entrepreneuriat. Au milieu du XIX^{e} siècle, le Calvados apparaît comme l'un des départements comptant le plus grand nombre de Sociétés savantes. La carte ci-dessous éclaire ce phénomène. Le Calvados y apparaît en seconde position, avec huit à dix Sociétés savantes, juste après le Rhône qui en compte quinze, au même niveau que la Seine-Inférieure, la Gironde et les Bouches du Rhône.

Carte 3 : Les sociétés savantes en France en 1846[23]

Cette carte fait bien ressortir l'importance de ce phénomène, très spécifique, dans le Calvados. Caen est une ville lettrée et universitaire ; ce que l'académicien Jouy exprimait en ces termes : « Caen a mérité d'être surnommé dans le vieux langage *La ville de sapience*. Si on voulait lui donner une qualification plus modeste, on pourrait l'appeler l'*Athènes de Normandie »*[24].

[23] Jean-Pierre CHALINE, *Sociabilité et érudition : les sociétés savantes en France : XIX^{e}-XX^{e} siècles*, Paris, Édition du Comité des travaux historiques et scientifiques, 1998, p. 51.
[24] Eugène ROBILLARD de BEAUREPAIRE, Paulin CARBONNIER, *Caen illustré : son histoire, ses monuments*, Péronnas Éditions de la Tour Gile, 1896, réédité en 1994, p. 532.

Il s'agit d'un phénomène ancien : l'Académie royale des sciences, arts et belles lettres de Caen est fondée dès l'année 1652. Elle est la première Académie littéraire de province installée après l'Académie Française, créée en 1635.

Après la Monarchie de Juillet, le Second Empire investit dans ses grands ports. La plupart des ports les plus importants, à l'exception de Rouen, de Cherbourg et de Nantes, font l'objet pendant la période 1852-1870 de très importantes dépenses d'investissement pour leur permettre, chacun à leur niveau, de s'adapter aux évolutions évoquées plus haut.

Pour Caen les travaux concernent le canal qui va relier le port de Caen à la mer. Le projet est lancé depuis la fin des années 1830. Dans les autres ports, ces travaux concernent plutôt « leur capacité à accueillir des services de lignes transatlantiques. Devenir tête de ligne ou même simple escale devient le grand enjeu commercial pour les ports français durant la décennie 1850 »[25].

Pour les *Dépenses extraordinaires par port et par cycles d'investissement* Caen se situe (pour la période 1852-1870) au 8e rang[26] derrière Le Havre, Brest, Saint-Nazaire, Dunkerque, Bordeaux, Boulogne et Dieppe, des ports dont le trafic, à la même époque n'ont rien à voir avec celui de Caen.

Par ces quelques pages, nous avons voulu montrer l'ambivalence de l'environnement du port avant l'ouverture du canal. À côté d'un contexte extérieur favorable avec la croissance économique et l'explosion des moyens de communication grâce au chemin de fer, Caen continue à vivre sur un mode de vie hérité du XVIIIe siècle où la terre est symbole de richesse et de reconnaissance, pour des entrepreneurs tournés surtout vers l'industrie textile. Cependant quelques négociants commencent à émerger dans une ville encore fortement marquée par l'empreinte d'une Université dont la fondation remonte au début du XVe siècle.

Le port de Caen est également influencé par la géographie. À l'embouchure du futur canal, l'estuaire de l'Orne présente des caractéristiques particulières. À son débouché à Caen, le réseau hydrographique de la ville comporte certaines particularités qui pèsent sur le port et sur les travaux d'amélioration du tirant d'eau, nécessaires pour l'accueil de navires toujours plus grands.

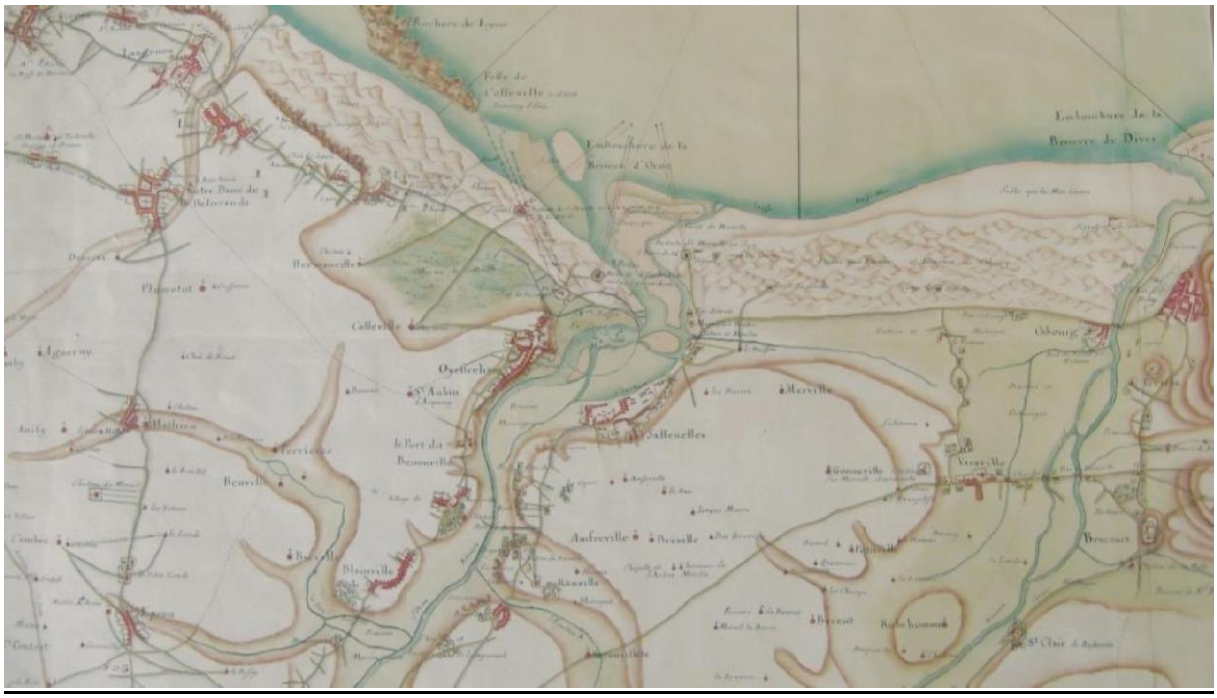
---

25 Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…, op. cit.,* p. 274.
26 *Ibid*, annexe 1.2 *Dépenses extraordinaires par port et par cycles d'investissement (1852-1870).*

II - L'ESTUAIRE DE L'ORNE ET L'HYDROGRAPHIE AU SEIN DE LA VILLE DE CAEN

A – L'estuaire de l'Orne

L'Orne est le plus long fleuve du Calvados, il prend sa source dans la région de Sées. « Il traverse la bordure occidentale du Bassin parisien »[27], arrose la plaine d'Argentan, traverse la plaine de Caen qu'il irrigue ensuite avant de se jeter dans la mer par un estuaire. Son cours, notamment entre Caen et la mer, est très sinueux d'où la volonté de créer le canal pour éviter les nombreux méandres qui perturbent depuis longtemps l'accès au port de Caen. La carte ci-dessous, datée de 1785, permet de percevoir la complexité de l'estuaire de l'Orne et de mesurer les enjeux de l'accès à la nouvelle voie d'eau destinée à rejoindre le port de Caen.



Carte 4 : **L'embouchure de l'Orne en 1785 – Fonds cartographique de l'Armée de Terre, SHAT, Ministère de la Défense, cote J. 10.C.1136**[28]

[27] Yves PETIT-BERGHEM, *Géographie historique d'un espace côtier : l'exemple de la basse vallée de l'Orne (Basse-Normandie)*, CNRS Caen, p. 1 disponible sur http://mappemonde.mgm.fr/num8/articles/art05407.html, consultation du 06/01/2015.

[28] Yves PETIT-BERGHEM, *Géographie historique…, op. cit*., p. 2, http:// mappemonde.mgm.fr/num8/articles/ art05407.html, consultation du 06/01/2015. Nous préciserons ici que cette carte avait, à l'origine, une destination militaire pour la défense du royaume contre une éventuelle tentative de débarquement de la part de l'Angleterre, c'est la raison pour laquelle elle donne l'emplacement de toutes les redoutes militaires à l'époque de sa réalisation.

« Le fleuve l'Orne se jette dans la Manche. Les dernières communes baignées par ce fleuve sont Ouistreham à l'ouest, et Merville à l'est, l'estuaire de l'Orne limite ces deux communes. Il a ouvert largement le littoral côtier, et formé une baie, dont les coordonnées géographiques sont approximativement 0° 15 ' de longitude ouest et 49° 17 ' de latitude nord (correspondance de Greenwich) […] C'est seulement en 1867 que commence l'étude approfondie de cette baie, par des levés topographiques exécutés deux fois l'an »[29].

Les éléments qui influent sur le "fonctionnement" de la baie de l'Orne dépendent de facteurs naturels : les marées, la météorologie et les fleuves ainsi que de facteurs artificiels qui sont les conséquences des actions menées par l'homme. En outre dans le cas de l'estuaire de l'Orne, « il y a par surcroît l'influence de la Seine »[30] et de son estuaire, tout proche.

Les courants et marées modifient le débit du fleuve, en été il n'est que de 2,33 mètres cubes /seconde, en hiver il peut atteindre 98 mètres cubes /seconde. Ces éléments naturels provoquent « des modifications de profil du littoral » et peuvent apporter des alluvions – issues de « l'érosion continuelle du lit du fleuve et de ses berges […] Ces alluvions se trouvent déposées dans l'estuaire et forment des bancs »[31] qui peuvent gêner la navigation et l'entrée dans l'avant-port de Ouistreham.

L'ingénieur La Londe (le premier à cartographier la baie de l'Orne en 1751) parle dès cette époque du « gros banc de Merville », des bancs « principalement composés de sables et de vases »[32] qui se déplacent au gré des marées, des vents dominants de la région et des courants.

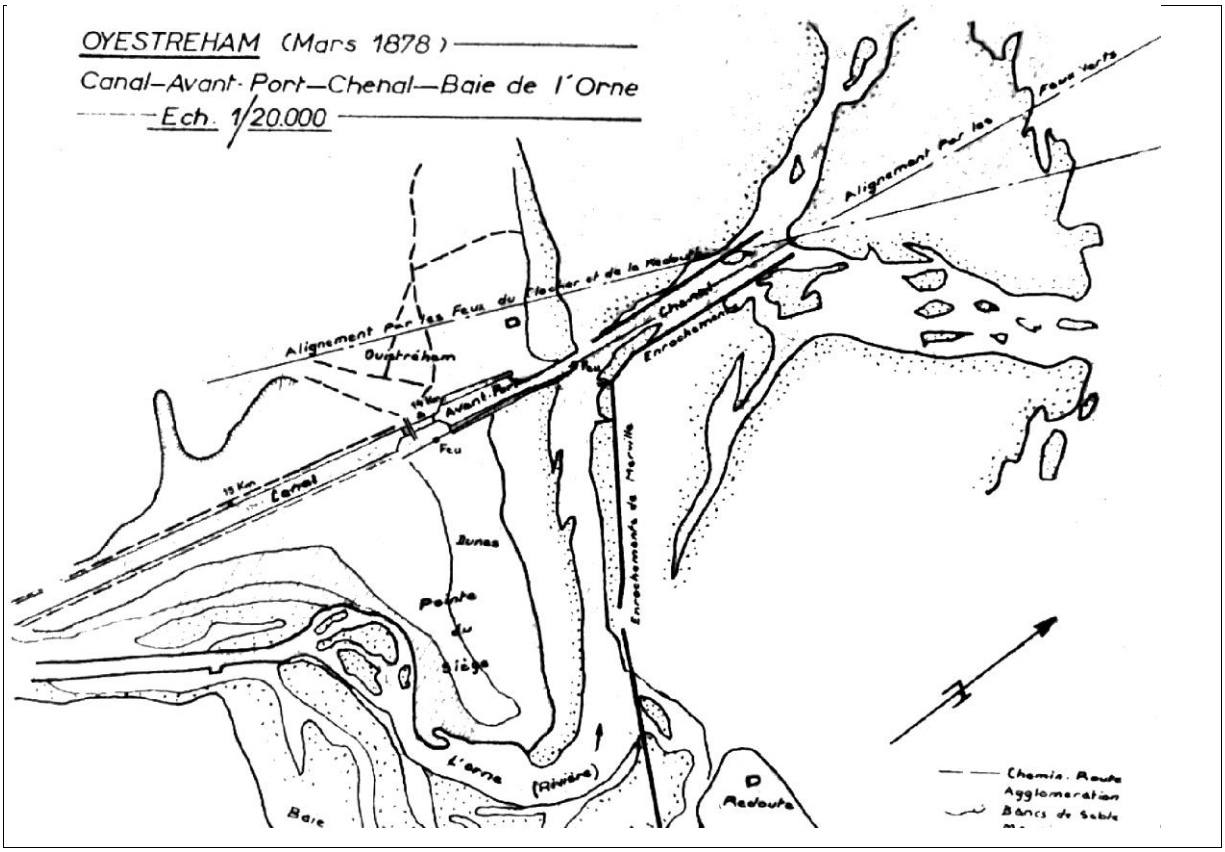
Les aménagements de l'Orne durant les siècles, notamment à compter du règne de François I[er], ont rendu indispensable une sécurisation maritime de la baie pour faciliter l'accès de l'avant-port, vital, pour le développement du trafic. Les premiers agencements ont eu pour objet de « réaliser un chenal d'accès protégé de la houle par des enrochements »[33].

---

29 Michel MACHUREY, *La zone portuaire de Caen…, op. cit.*, p. 3.
30 *Ibid.*, p. 4.
31 *Ibid.*, p. 5.
32 *Ibid.*, p. 5.
33 *Ibid.*, p. 7.

Des jetées en bois sont édifiées en 1841, celle de l'ouest mesure 45 mètres et celle de l'est mesure 51,5 mètres[34]

À défaut de disposer d'une carte de la baie de l'Orne datant des années 1850, nous reproduisons ci-dessous une carte de mars 1878. Elle montre la complexité de la baie avec les bancs de sable qui l'encombrent.



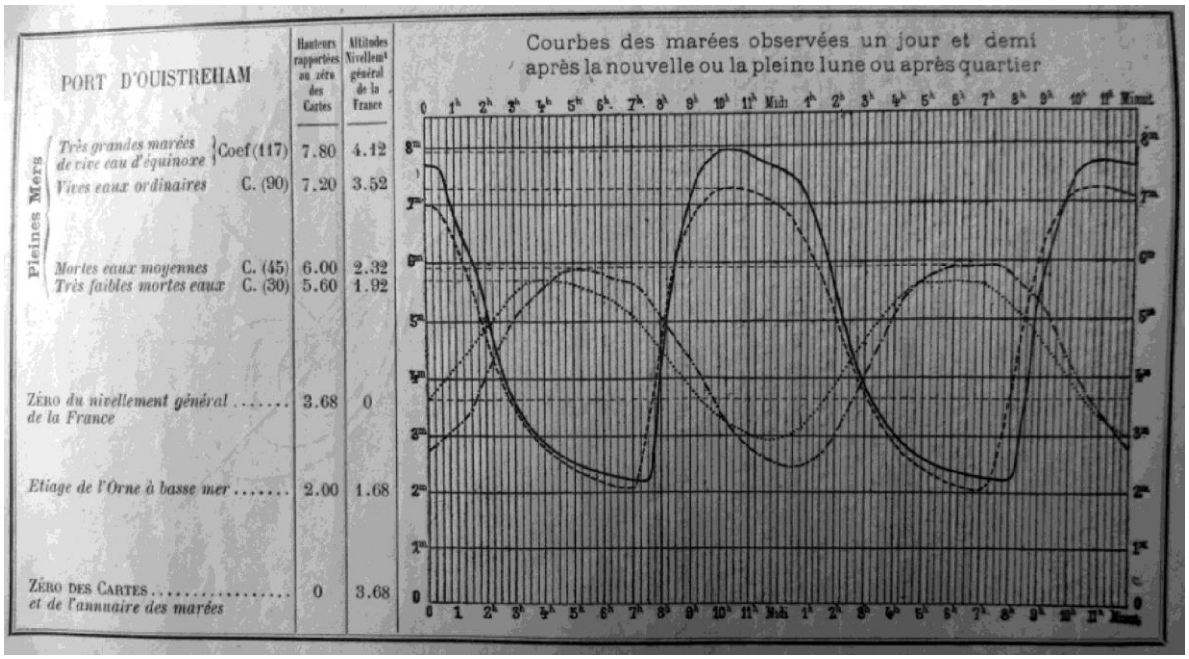
Carte 5 : OYESTREHAM Canal-Avant-port-Chenal-Baie de l'Orne (mars 1878)[35]

Les deux jetées de longueur différente délimitent l'avant-port. D'autres enrochements apparaissent nous en parlons plus loin.

Les deux graphiques ci-dessous illustrent les marées et les vents qui affectent la baie.

[34] Françoise DUTOUR, Isabelle DE KONINCK, Louis LE ROC'H-MORGÈRE, *De Caen à la mer : histoire d'un canal*, [Caen], France [Archives départementales du Calvados], coll. Cahiers des Archives départementales du Calvados, 1996, p. 15.

[35] Michel MACHUREY, *La zone portuaire de Caen…, op. cit.*, n.p.



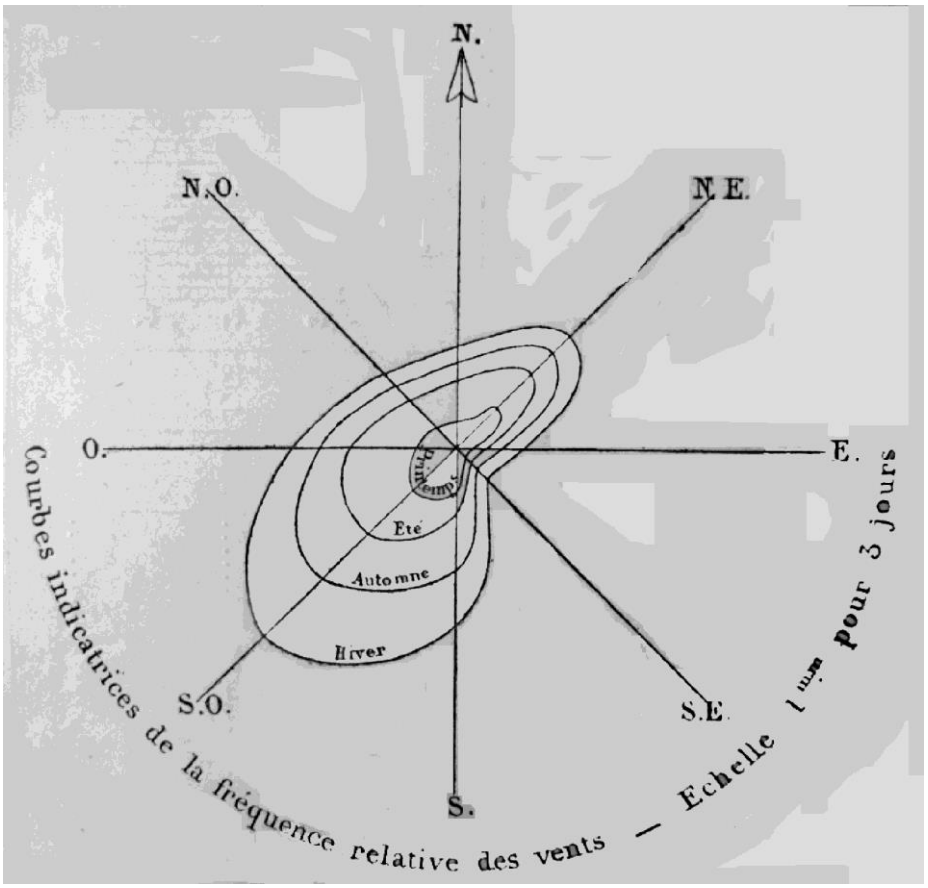
Graphique 1 : Courbe des marées dans le port de Ouistreham[36]

D'après les courbes ci-dessus, « les pleines mers de vive eau ordinaire atteignent la cote (7,20) et les pleines mers de morte eau ordinaire la cote (6,00). À l'entrée de la baie, le mouvement de la marée se fait à raison de 1h50' pour le flot ; pendant 2h30' la mer reste sensiblement étale, puis on observe 4 heures de jusant proprement dit, et 4 heures environ pendant lesquelles la mer est à peu près complètement retirée »[37].

Le régime des marées détermine les périodes où les navires peuvent le plus facilement accéder à l'avant-port en fonction de leur tirant d'eau.

La connaissance des vents dominants, illustrée par le graphique ci-dessous, complète la connaissance des influences subies par la baie de l'Orne.

[36] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1906, p. LVII.
[37] *Ibid.*, p. LVI. Toutes les cotes de nivellement placées entre parenthèses sont rapportées au zéro des cartes marines.



Graphique 2 : Régime des vents dans l'estuaire de l'Orne[38]

« Les vents de la région comprise entre l'ouest et le nord sont ceux dont l'action est prédominante sur la côte. Ils soufflent environ un jour sur quatre, tandis que les vents de la région comprise entre le nord et l'est ne soufflent qu'un jour sur cinq ou six. Ces deux sortes de vents étant les seuls qui agissent sur le littoral, on voit que c'est de l'ouest que viennent les actions le plus fréquemment répétées et l'on s'explique que l'effet de ces actions, s'ajoutant à celui qui est produit par le flot, détermine un transport des sables le long de la côte dans la direction de l'est. Les courbes ci-dessus indiquent la fréquence relative des vents pour les quatre saisons »[39].

Les vents dominants viennent de l'ouest, leur influence sur les bancs est complétée par les courants marins qui traversent la baie et qui « portent au sud-est » pour le courant de flot (marée montante) et « au nord-ouest »[40] pour le jusant (marée descendante).

[38] *Ibid.*, p. LVIII.
[39] *Ibid.*
[40] *Ibid.* (Cette note concerne les deux références ci-dessus aux courants des marées).

Cette présentation, un peu technique, donne une idée des défis imposés aux ingénieurs chargés d'assurer en permanence l'accès au futur canal. Le maître mot est certainement l'instabilité comme l'écrit l'inspecteur général des Ponts et Chaussées Charles Lenthéric : « L'Orne débouche en mer entre les deux pointes sablonneuses du Siège et de Merville (on peut les situer sur la carte tirée de la thèse de Michel Machurey, carte 5) distantes seulement de près de 800 mètres l'une de l'autre. Le lit de la rivière s'élargit tout de suite en amont entre Sallenelles et Ouistreham, mais naturellement aux dépens de la profondeur. À l'aval, la baie, très largement ouverte, est limitée à l'ouest par les rochers de Lion-sur-Mer et de Langrune, à l'est par les dunes de Merville. Le courant fluvial se ramifie en chenaux très variables, et les eaux divaguent à travers des sables mobiles qui forment une série de bancs dont le relief, la forme, l'étendue changent après chaque crue de la rivière, chaque tempête de la mer, quelquefois chaque quartier. Ces perturbations incessantes transforment à chaque instant les mouillages en écueils, et les barques peuvent quelquefois échouer à la place même où elles flottaient la veille. Peu de rades cependant présentent un meilleur fonds pour l'ancrage ; mais ce fonds est malheureusement d'une instabilité désespérante »[41]. Cette citation est un peu longue mais elle explique le mouvement des vents et des marées qui affectent la baie de l'Orne et qui la rende dangereuse en raison de sa "mouvance".

La lutte de l'homme contre l'action de la nature dans cette baie "mouvante" passe aussi par des dragages et par des vannages de chasse dans les écluses. L'ouverture des portes, lors du passage des navires, avec la poussée d'eau qui en résulte, permet une action "violente" des eaux, susceptible de pousser les sables et vases qui envahissent les fonds du chenal. Ces sassements dans les deux sens, suivant la hauteur de la marée, comme les dragages, constituent une sorte de « poumon » indispensable pour permettre au port de fonctionner et de se développer.

Par ces quelques pages, consacrées à la baie de l'Orne, nous voulons faire percevoir que le défi lancé par l'accès des navires à Caen ne s'est pas limité au creusement d'un canal sur quatorze kilomètres. C'est ce que résume l'ingénieur Tostain quand il écrit : « Il est à la connaissance de tout le monde et les ingénieurs eux-mêmes le constatent, que c'est principalement à son embouchure que la navigation de l'Orne présente des inconvénients et

[41] Charles LENTHÉRIC, *Côtes et ports français de la manche*, Paris, Plon-Nourrit, 1903, p. 115.

même des dangers. C'est surtout dans la baie comprise entre le Maresquier et la pointe du Siège, où il n'existe aucun moyen de halage, que les navires se trouvent arrêtés souvent plusieurs jours et qu'ils se perdent lorsqu'ils échouent dans une mauvaise position »[42]. Ces difficultés jointes à de « fréquents sinistres arrivés à l'entrée de l'Orne, dont les difficultés vont toujours croissant, ont éloigné de notre port les navires étrangers et notamment les bateaux à vapeur qui ont essayé d'y pénétrer pour établir des relations que notre agriculture réclamait si impatiemment; que ces sinistres ont jeté le découragement parmi nos armateurs qui, en vue du prompt achèvement du canal, ayant entrepris de construire des navires d'un tonnage considérable, ont été contraints d'opérer leur déchargement au Havre, faute de pouvoir entrer dans l'Orne sans courir de grands dangers ; que le mauvais état du canal entraine un fret plus considérable que celui d'aucun des autres ports et détourne ainsi les relations commerciales avec notre contrée »[43].

Les enjeux sont posés. Le canal n'est pas seulement un problème de creusement d'une voie d'eau nouvelle, il faut que les navires puissent l'atteindre.

Un des autres facteurs qui pèsent sur le canal et son tirant d'eau est le régime hydrographique de l'Orne lors de sa traversée de Caen.

B – Le réseau hydrographique de la ville de Caen

Jacques Loraux dans *Caen, la ville d'hier et de demain* campe le contexte hydrographique de la ville : « Au confluent de l'Orne et de l'Odon, le site primitif de Caen se distinguait par son "hostilité aux établissements humains"[44]. La basse vallée de l'Orne n'était qu'estuaire remblayé. La rivière qui n'est plus qu'à quatorze kilomètres de son embouchure, n'avait pas une force suffisante pour refouler les alluvions que la mer lui apportait à chaque marée. Elle décrivait, sur un fonds de dépôt de quinze mètres, des méandres divagants et se divisait en plusieurs bras qui formaient entre eux des zones marécageuses, au sol inconsistant et au climat malsain.

---

42 Arch. dép. Calvados, S 13469, Port de Caen-Ouistreham : éléments divers de 1830 à 1930.
43 *Ibid.*, Commentaire de l'ingénieur Tostain en 1851.
44 Jacques LORAUX, « Caen, la ville d'hier et de demain », *L'Information géographique*, 1946, n° 5, p. 186, disponible sous la rubrique article_ingeo_0020-0093_1946_num_10_5_5206.pdf, consultation du 14/02/2013.

La ville commença par s'installer, sans doute au VIII[e] siècle, sur le flanc gauche de la vallée, à l'emplacement actuel du château, comme le confirme le nom de Caen qui signifie en celte le bout de la roche. Puis attirée par le port, elle s'étendit rapidement dans l'ile Saint-Jean que formaient l'Orne et l'une de ses ramifications la Noë. Mais au prix de travaux considérables. Le sol était si peu résistant que l'église Saint-Jean en cours de construction s'affaissa et qu'elle ne fut jamais terminée. Il fallut édifier les fondations des maisons sur des sortes de pilotis. Pour assainir, on creusa des canaux de drainage qui, joints à l'Orne, la Noë et l'Odon, transformèrent la ville en une Venise du Nord. C'est cette topographie particulière qui expliquait les maisons esclaves les unes des autres.

Aujourd'hui l'obstacle des marécages n'existe plus. Les travaux poursuivis pendant des siècles en ont eu raison. L'Odon lui a été canalisé en égout. Et la vallée évasée de l'Orne présente un excellent site urbain »[45].

Malgré la longueur de cette citation, il nous a paru opportun de la reproduire intégralement, elle constitue un excellent résumé du contexte hydrographique de Caen avec son évolution au cours des siècles.

Ce réseau compliqué, qui irrigue la ville, provoque régulièrement des inondations lors de la fonte des neiges, à la fin de l'hiver, à l'occasion de tempêtes qui accompagnent souvent les marées à fort coefficient ou encore lors des pluies d'automne, comme en octobre 1852 où d'importants débordements ont lieu et occasionnent des dégâts.

Avant d'entrer dans Caen l'Orne traverse des terrains imperméables. En cas de fortes pluies les eaux venant des collines et vallées se déversent dans le lit de la rivière et peuvent en faire « un véritable torrent »[46].

Lorsque l'Orne atteint la ville, « son cours se divise en deux bras principaux sous les hauteurs de Vaucelles. Sur la rive gauche, l'Orne reçoit l'Odon qui forme un système hydrographique très divisé :

Le Grand Odon se jette dans l'Orne à la sortie de la ville. Le bassin Saint-Pierre a été creusé dans le cours de l'Odon. La rivière traverse la ville parallèlement à la rue Saint-Pierre.

---

[45] *Ibid*.

[46] Abbé GABRIEL, *La prévision des crues de l'Orne*, imprimerie caennaise, Caen, 1926, p. 2, Arch. mun. Caen, carton n° 3, Port-Canal-Orne-Odons.

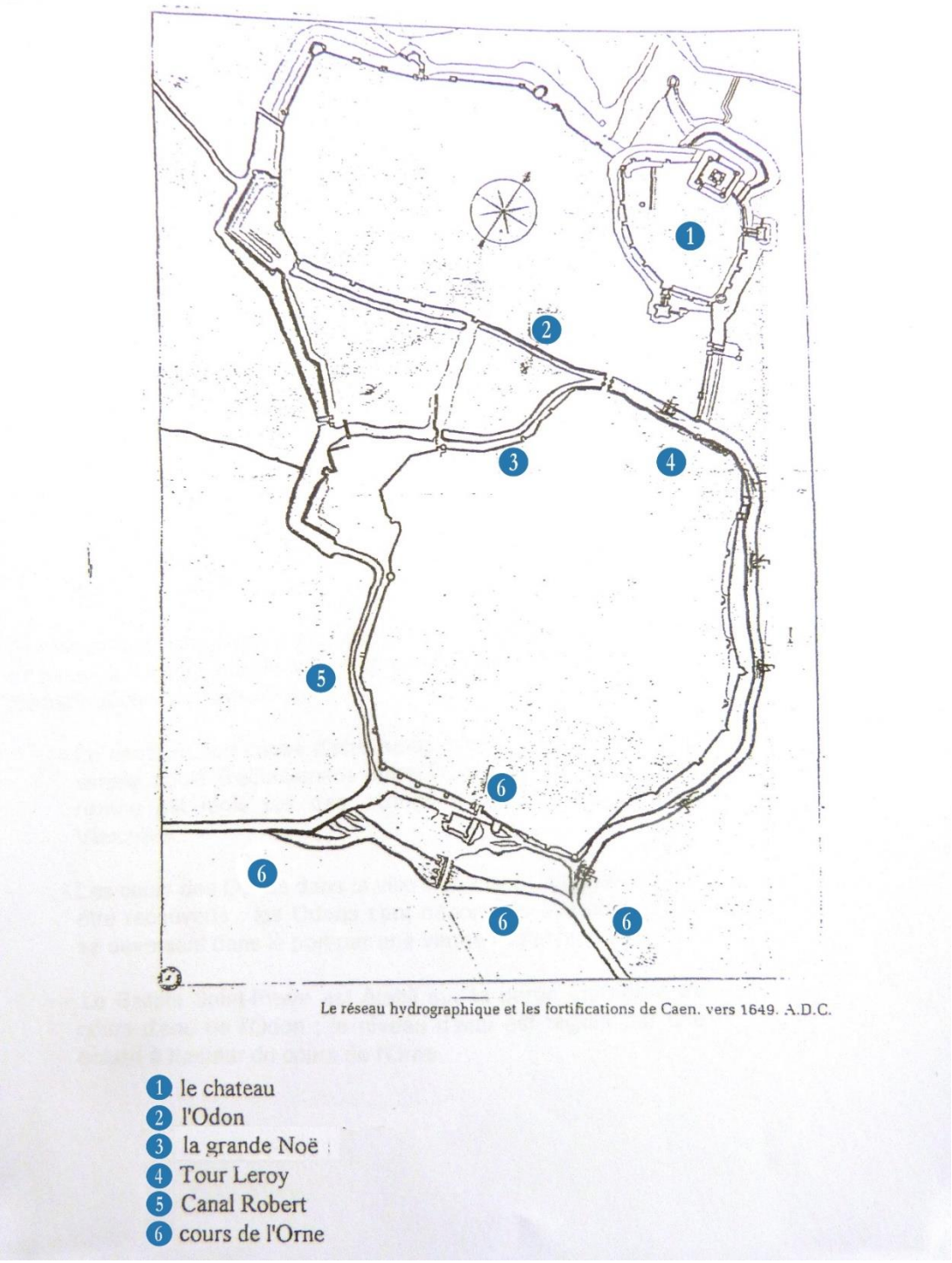
Le Petit Odon a un cours situé plus au nord de la ville, il rejoint l'Odon à hauteur de l'église Saint-Pierre.

Dans la Prairie de l'Abbé, les deux rivières se divisent en de multiples bras : les Noës (la Noë l'Évêque et la grande Noë). Par suite de l'inclinaison de la Prairie vers l'Orne, les différents bras rejoignent l'Orne en amont de la ville.

Entre les cours de l'Odon et de l'Orne, le canal Robert permet de détourner une partie des eaux vers l'Orne. Au Moyen Âge, il permettait la navigation jusqu'à proximité de l'abbaye aux Hommes »[47].

Les deux plans présentés ci-dessous, datés de 1649 et de 1705, indiquent les principaux cours d'eau cités plus haut.

[47] Françoise DUTOUR, *Les inondations à Caen en 1926*, Caen, Direction départementale de l'Équipement, Calvados, service de l'Aménagement et de l'Urbanisme, Caen, 1997, p. 13.



Plan 4 : Réseau hydrographique et fortifications de Caen vers 1649[48]

Les chiffres sur le plan permettent de situer les principaux monuments de la ville ainsi que les cours d'eau que nous citons plus haut.

[48] Françoise DUTOUR, Isabelle de KONINCK, Louis le ROC'H MORGÈRE, *De Caen à la mer…, op. cit.*, p. 5.

Afin de mieux positionner dans la ville une partie des voies d'eau indiquées sur le plan n° 4, nous reproduisons ci-dessous un plan de Caen datant de 1705.

Plan 5 : Caen vers 1705[49]

Au travers de cette figure, on comprend que les principaux cours d'eau : l'Orne, le Petit Odon et le Grand Odon (qui se jettent dans l'Orne à la sortie de Caen) ont façonné le plan de Caen dans les siècles passés. La Prairie prise entre différents bras de l'Orne – la grande Noë et la Noë l'Évêque – est souvent inondée. Dès le Moyen Âge le creusement du canal Robert relie le Petit Odon et les Noës à l'Orne.

Le trait de couleur marron qui coupe un des bras de l'Orne, à côté des "Prairies de Caen" est la "chaussée ferrée" construite probablement à la même époque que le canal Robert, comme l'écrit l'abbé de La Rue[50].

[49] Nicolas de FER, *Plan de la ville et du château de Caen en Normandie*, 1705, disponible sur http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Caen_Plan1705.jpg, consultation du 27/03/2015, René HERVAL, *Biographie d'une cité CAEN*, Rouen, Éditions Maugard, 1944, p. 44-45.

Avec le temps, le canal Robert, creusé dès le XI[e] siècle, est devenu une sorte d'égout à ciel ouvert porteur de nombreux problèmes de salubrité pour Caen.

Ce réseau hydrographique complexe vient « compléter » le défi lancé aux ingénieurs avec le creusement du canal de Caen à la mer. Les choix concernant le niveau d'eau doivent être pris à l'aune des risques concernant la ville et ses habitants en cas d'inondation ou de débordement.

Par ces chapitres consacrés, à la baie de l'Orne et à ses risques, ainsi qu'au réseau hydrographique de Caen, nous avons voulu montrer le contexte géographique du projet de creusement du canal.

La dernière dimension de ce contexte du port est sa place dans l'économie de Caen et sa perception par les caennais vers 1850.

III – LE PORT DANS LA VILLE

Avant de mesurer la perception du port par les habitants de Caen en cette mi-temps du XIX[e] siècle, quel est son poids économique ?

A – Le positionnement du port et son trafic

Le trafic du port de Caen est une des informations pertinentes pour mesurer son activité et son poids dans le concert des ports normands et des ports français. À compter de l'année 1877 et jusqu'en 2010 la source unique de notre travail est constituée par les *Bulletins de la Chambre de Commerce de Caen ;* même si l'information fournie évolue avec le temps elle reste suffisamment complète et elle permet des comparaisons. En revanche pour les années 1850-1876 nous avons eu recours à deux sources qui se recoupent et se complètent : les tableaux du trafic des ports de Normandie indiqués dans l'*Atlas historique et statistique de la Normandie Occidentale à l'époque contemporaine* et les tableaux statistiques établis par le service des douanes et conservés à la Bibliothèque nationale de France.

[50] Gervais LA RUE de, abbé, *Essai historique sur la ville de Caen et son arrondissement*, Caen, Imprimerie F. Poisson 1820, t. 1, p. 285.

Les chiffres du tableau ci-dessous représentent la moyenne du trafic pour les années 1850 à 1856, avant l'ouverture du canal.

Tableau 2 : Trafic moyen port de Caen 1850-1856 (en tonneaux)[51]

Entrées	Sorties	Total en Tonneaux
82 400	49 600	132 000

Pour la même période, le trafic moyen (en tonneaux de jauge nette) du port de Marseille est de 1 683 000 tonneaux, celui de Bordeaux est de 400 000 tonneaux, celui de Calais est de 363 000 tonneaux, celui de Boulogne est de 311 000 tonneaux, celui de Nantes est de 217 000 tonneaux et celui de Dunkerque, avec lequel Caen entretient un trafic non négligeable (comme nous le verrons plus loin), 230 000 tonneaux[52]. Face aux plus grands ports français le port de Caen occupe une très modeste place. Quelle est sa place face à ses concurrents directs en Normandie ? C'est l'objet du tableau ci-dessous.

Tableau 3 : Tableau comparatif trafic moyen des ports normands avec leur poids relatif 1850-1856 (en tonneaux)[53]

Listes des ports	Entrées	% / total « tous ports Normands »	Sorties	% / total « tous ports Normands »	Cumul entrées - sorties	% / total « tous ports Normands »
Caen	82 395	6 %	49 567	5 %	131 962	5 %
Le Havre	703 696	47 %	559 693	54 %	1 263 389	50 %
Rouen	289 472	19 %	173 866	17 %	463 339	18 %
Dieppe	111 712	8 %	40 951	4 %	152 663	6 %
Honfleur	62 559	4 %	42 299	4 %	104 857	4 %
Cherbourg	61 317	4 %	24 936	2 %	86 253	3 %
Tous ports normands	1 487 217		1 041 256		2 528 473	

[51] Gabriel DÉSERT (dir.), Bernard Garnier, *Atlas historique et statistique de la Normandie occidentale à l'époque contemporaine. Vol. III, Les communications*, Caen, Centre de recherche d'histoire quantitative, 2000, p. 177. Les auteurs de cet atlas précisent, p. 174, que dans ces statistiques, sont intégrés « les bâtiments de transport de passagers, les paquebots, de toutes tailles ».

[52] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 569.

[53] Gabriel DÉSERT (dir.) *Atlas historique et statistique…, op. cit*, p. 177 (Caen), p. 175 (Le Havre), p. 176 (Rouen), p. 178 (Dieppe), p. 180 (Honfleur), p. 179 (Cherbourg) p. 187 (tous ports normands).

Le trafic du port de Caen est très éloigné du trafic des deux plus grands ports normands, Le Havre et Rouen, à eux deux ils réalisent 68 % du trafic moyen cumulé alors que Caen n'en représente que 5 %. Dans un tel « rapport de force » Le Havre et Rouen ne peuvent être considérés comme des concurrents de Caen. Le port du Havre est plutôt un centre de redistribution pour certaines marchandises qui peuvent ensuite repartir vers le port de Caen. Quant à celui de Rouen il est le port qui dessert la région parisienne par le biais de la Seine. L'un et l'autre ont réalisé d'importants aménagements dans la première moitié du XIX^{e} siècle, surtout pour Le Havre.

Ce trafic, comme celui de tous les ports normands, est déséquilibré, les exportations ne constituent que 37,5 % du trafic global contre 41 % pour la moyenne de tous les ports et respectivement 44 % pour Le Havre et 37,5 % pour Rouen.

En 1850, le trafic total (entrées plus sorties en tonnage de jauge nette) situe le port de Caen au 11^{e} rang des ports français, ce qui peut paraître honorable, mais il se positionne loin derrière les plus grands ports français de l'époque, à savoir Marseille, Le Havre, Calais, Bordeaux, Boulogne, Nantes, Dunkerque, Rouen, Dieppe, Sète. Nous avons évoqué plus haut le trafic des plus importants.

Un port normand émerge et concurrence directement le port de Caen, il s'agit du port de Honfleur. Un port, implanté au bord de la mer, qui jouit d'une riche et longue histoire. Son activité est plus faible et partiellement différente. On y pratique la petite pêche, comme à Caen, mais aussi la grande pêche et le trafic colonial qui n'existent pas à Caen. Cependant la concurrence est réelle si on se réfère à ce courrier que Monsieur Bertrand, maire de Caen, adresse à la compagnie de l'Ouest : « La lutte du commerce de Caen avec Honfleur (qui) existe déjà, mais qui sera bien plus sérieuse à partir du jour où cette dernière ville, au moyen de son chemin de fer sur Lisieux, pourra diriger, avec plus d'avantages qu'elle ne le faisait naguère, toutes ses marchandises vers la Loire »[54]. L'inquiétude du maire et de certaines élites de la ville concerne le coût du fret pour les marchandises, débarquées dans les ports de Caen et de Honfleur, et destinées à desservir Le Mans et la Loire. Grâce au chemin de fer

[54] Arch. dép. Calvados, S 1284-1285, Régime des eaux avant et après la création du canal : extrait d'une lettre de M. Bertrand qui traite du tracé de la future ligne de chemin de fer et du futur emplacement de la gare de Caen.

Honfleur-Lisieux, les marchandises débarquées dans le port de Honfleur pourront facilement rejoindre Mézidon puis Le Mans et la Loire, grâce au chemin de fer.

Dans les années 1850, avant l'ouverture du canal de Caen à la mer, le port de Caen se distingue donc par un trafic modeste. Un tableau du maître de port daté de 1851 donne le détail du trafic des entrées avec le type de navigation.

Tableau 4 : Trafic entrées port de Caen 1851[55]

Rubriques	Tonnage	%	Marchandises
Navires français venant du Grand Cabotage	2 579	3,2	Savon, huile d'olive, sel de soude, bois de teinture, réglisse
Navires français venant de ports français	47 351	59,2	Plâtre, engrais, tourteaux, vin, alcool, houille (956 t), sel, ardoise, avoine, divers
Navires français venant de l'étranger	9 586	12,0	Houille (9 500 T) et divers
Navires étrangers venant de l'étranger	20 439	25,6	Houille (13 763 t) et bois (6 410 t)
Total	79 955	100	

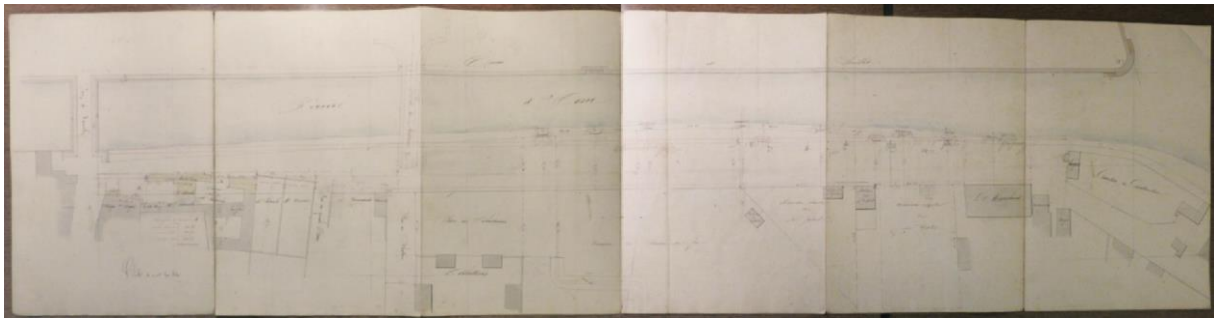
Le trafic des sorties s'organise autour de trois grandes familles de produits : les pierres, les produits agricoles et quelques produits issus des industries locales tournées prioritairement vers le textile[56].

Avant l'ouverture du canal, le port de Caen est essentiellement un port de cabotage avec les ports français. Son trafic est le reflet de la vie économique régionale : une industrie à dominante textile, une région agricole riche qui permet d'importantes exportations de denrées agricoles, un trafic particulier de houille (30 % du total des importations) probablement comme source d'énergie pour les industries locales comme pour la consommation domestique. Au début des années 1850 la mine de Littry est en activité, ce qui peut expliquer la place encore limitée de la houille dans les importations. La seconde importation significative est le bois pour les nombreux chantiers navals de construction de voiliers qui existent sur la côte du Calvados. On a même construit dans les années 1835-1836 une cale pour le déchargement du bois[57].

[55] Arch. dép. Calvados, S 1361, *Tableau de la navigation dans le port de Caen en 1851*, par le maître de port La Porte.
[56] *Ibid.*
[57] Arch. dép. Calvados, S 1369, Travaux 1824-1836.

Le trafic d'exportation de pierres est une spécificité du port de Caen qui existe déjà au Moyen Âge et à l'époque Moderne. Au milieu du XIX^{e} siècle il représente encore 40 à 45 000 tonnes de pierres[58]. Ce trafic est assuré par les sieurs Jobert et Gast. D'après un rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées daté du 15 septembre 1857 ils sont négociants en pierres et matériaux de construction. « Ils ont été autorisés à construire sur la rive droite de l'Orne, à l'aval de la place des Abattoirs, plusieurs embarcadères aux grues fixes pour l'embarquement des pierres et des matériaux de construction »[59]. Ce commerce doit être assez florissant pour que le sieur Tuckwel, anglais, qui pratique également le commerce de pierres, demande l'autorisation d'installer un embarcadère spécifique avec une grue. Cette installation est autorisée malgré une opposition très forte des « négociants, propriétaires, industriels et autres habitants de la ville de Caen »[60].

Une partie significative de ce trafic transite par le quai des Abattoirs le long de l'Orne.



Plan 6 : Le quai des Abattoirs[61]

Les acteurs économiques sont installés sur la rive droite du fleuve – quai des Abattoirs. Les noms de plusieurs négociants apparaissent : Angot, Latouche, Foucard, Gast, Jobert. Les chantiers de construction de bateaux sont implantés au bout du quai, à la jonction entre l'Orne et le rond-point au bout du bassin Saint-Pierre. Le pont des Abattoirs, en projet, est indiqué juste après les abattoirs (au deux tiers du plan à partir de la droite). On note les

[58] Arch. dép. Calvados, 2MI 560 R 11, « Rapport de M. Duchanoy », ingénieur des mines, *Annuaire du Calvados*, Année 1857, p. 258 cité par Laurent DUJARDIN *Carrières de pierres en Normandie : Contribution à l'étude historique et archéologique des carrières de pierre à bâtir à Caen (Calvados) et en Normandie aux époques médiévales et moderne*, thèse de doctorat en Histoire, Université de Caen, [s.l.], [s.n.], 1998, p. 256.

[59] Arch. dép. Calvados, S 1372, Port de Caen, outillage, grues.

[60] *Ibid.*

[61] Arch. dép. Calvados, S 13418, Port de Caen-Ouistreham éléments divers : plan non daté. Cependant les cartons S 1367/1 et /2 conservent les traces du lancement de l'adjudication pour les travaux du pont des abattoirs. Cette adjudication est lancée par le préfet Tonnet le 27/12/1855.

terrains destinés au chemin de fer ainsi que la future ligne destinée à desservir le port. Le pont des Abattoirs est ouvert à la circulation dès 1858. Il relie le port au chemin de fer.

Le trafic de sel, cité dans les entrées du port, concerne le sel de l'ouest qui vient des ports bretons et vendéens. Il s'agit d'un trafic assez significatif : en 1850 il représente 3 700 tonnes, un des plus importants trafics après les matériaux et avant la houille. Parmi les acteurs du commerce du sel, comme du commerce de la houille, et du bois, avant les années 1850 et même au-delà, jusque dans les années 1870, il faut citer la famille Lamy. Une vieille famille de négociants caennais dont le premier acteur est Pierre Jacques Édouard Lamy. Il achète en 1828 « un sloop de 28 tonneaux, caboteur à un seul mât gréé en cotre, prénommé *Justine,* désarmé en 1837, il est remplacé la même année par un sloop de 27 tonneaux, baptisé *Julienne »*[62].

L'activité portuaire est également marquée par le caractère agricole de la plaine de Caen. En 1850 le port a exporté 210 tonnes de graines et farines dont 127 pour les pommes de terre, en 1851, ces exportations atteignent 2 400 tonnes et 1 235 tonnes en 1852. L'exportation la plus significative à l'intérieur de ces chiffres est la farine de froment. Il s'agit d'une des cultures dominantes du département. Ces marchandises partent notamment vers l'Angleterre et la Norvège[63].

Pour compléter ces informations sur le trafic du port de Caen au début des années 1850, avant l'ouverture du canal, nous avons pu consulter une présentation faite par M. Guichard devant l'Association Normande. Elle donne des précisions sur les ports les plus en relation avec le port de Caen.

En 1850 le port de Caen expédie des marchandises vers Dunkerque, Le Havre et Rouen, puis vers Bordeaux. Le trafic avec les ports méditerranéens est très marginal. Les années 1852-1853 voient une modification de la tendance au profit du Havre qui prend nettement la place de premier port partenaire de Caen devant Dunkerque.

Pour les réceptions de marchandises, les deux premiers ports qui commercent avec Caen sont Rouen puis Le Havre, devant Honfleur, Bordeaux et Dunkerque. À compter de l'année

---

[62] Des Anciens de la Navale Caennaise, *Navale caennaise. Un siècle et demi d'histoire*, 3e édition, Caen, Imprimerie caennaise, 1998, p. 5.

[63] Arch. dép. Calvados, M 8661, Commerce – docks – magasins généraux – instructions.

1853, Le Havre s'impose comme le premier « fournisseur » de Caen devant Rouen dont l'importance diminue avec les années au profit du Havre. Les autres ports fournisseurs restent Honfleur, Bordeaux et Dunkerque.

Dans le domaine des importations, comme des exportations, le principal pays partenaire de Caen est l'Angleterre. On y exporte des matériaux ; on en importe de la houille, des pavés, des briques, des meules, de la terre et de la poterie. Le second partenaire est la Norvège avec le bois. Avec les années le commerce avec ces deux pays prend de l'ampleur[64].

Vers l'intérieur des terres l'hinterland du port est limité. La configuration du bassin de l'Orne avec « les barrages naturels d'amont de Rabodange et des gorges de Saint-Aubert, n'autorise qu'une économie de « portage ». Par ailleurs le réseau routier existant n'est pas suffisamment dense et praticable pour que le roulage pallie les carences naturelles »[65] . Dès le courant de la première moitié du XIX^{e} siècle des esprits éclairés rédigent des mémoires tel celui de M. Lange[66]. Il y décrit toutes les marchandises qui pourraient arriver vers le port ou en partir pour rejoindre la Mayenne, la Sarthe et la Loire, lieu de débouché naturel du port mais difficilement accessible. Ces départements, au sud du Calvados, auraient pu lui assurer un hinterland comparable à celui du Havre ou encore de Nantes. Ce projet revient périodiquement sur le devant de la scène, durant la seconde moitié du XIX^{e} siècle. M. Bertrand dans sa lettre citée ci-dessus dénonce aussi cette non prise en compte de la navigabilité de l'Orne supérieur. Le chemin de fer contribue à l'abandon définitif d'une canalisation de l'Orne supérieur au début du XX^{e} siècle.

Cette présentation ne tient pas compte du trafic « voyageurs » que le port entretient avec Le Havre et l'Angleterre, de la pêche pratiquée à Caen et à Ouistreham, ainsi que du trafic de sable par les picoteux qui remontent l'Orne.

---

64 M. GUICHARD, « Mouvement du port de Caen, période 1850-1858 », *Annuaire normand*, Caen, imprimerie Leblanc-Hardel, 1860, p. 7, 11, 15, disponible sous la rubrique N5453269_PDF_101_121DM.pdf, consultation du 27/06/2014.

65 Anne-Marie FIXOT, *La bourgeoisie industrielle en Basse-Normandie : un siècle et demi de désindustrialisation de la fin de l'ancien régime à la seconde guerre mondiale*, *Essai de géographie sociale*, thèse de doctorat de Géographie, sous la direction du professeur Frémont, Caen, 1981, 1 vol., 432 p. (dactyl.), p. 293.

66 Grégoire-Jacques LANGE, « Mémoire sur le port de Caen, et sur l'avantage qu'il y aurait à rendre l'Orne navigable depuis cette ville jusqu'à Argentan, et sur la possibilité de la faire communiquer avec la Loire, par la Mayenne et la Sarthe, sans aucune dépense pour l'état » *Mémoires de l'Académie royale de Caen*, Caen, Poisson (éditeur), 1818, p. 1.

Le trafic de voyageurs concerne d'une part la ligne Le Havre-Caen, d'autre part la ligne Caen-Newhaven en Angleterre. La ligne régulière Le Havre-Caen date des années 1830. Le *Louis-Philippe* est le premier steamer qui remonte l'Orne jusqu'à Caen par morte-eau le 23 avril 1836. Cette réussite provoque « la création de la *Compagnie anonyme des pâquebots à vapeur entre Le Havre et Caen* autorisée le 25 juin 1837[67] »[68]. Dans les années 1850 la liaison est assurée par le *Calvados* et la *Neustrie.* Au milieu du siècle il s'agit d'un trafic de 20 000 voyageurs. Cette activité n'est pas sans poser des problèmes aux petits bateaux qui naviguent sur l'Orne ainsi qu'aux riverains. Les uns, comme les autres, se plaignent des remous ainsi que de la détérioration des berges que provoquent les roues à aubes ou les hélices. Une réglementation est prise en 1853 pour limiter la vitesse des bateaux à vapeur sur l'Orne[69]. La ligne Le Havre-Caen n'assure pas seulement un trafic de voyageurs, en 1852 une grue est installée pour son trafic de marchandises[70]. Il faut relativiser l'importance de ce trafic de voyageurs, à la même époque la ligne Le Havre-Trouville, desservie par la même compagnie, transporte 40 000 voyageurs par an, alors qu'en 1855 le trafic du port de Trouville ne représente pas 10 % du trafic du port**.**

Le port de Caen n'a jamais fait partie des grands ports de pêche normands, comme Grandcamp, Dieppe ou même Trouville et Honfleur, cependant la pêche n'y est pas totalement absente. Dans les années 1850-1860, on embarque à Caen ou à Ouistreham pour une pêche aux maquereaux et aux harengs sur les côtes de Yarmouth et sur les côtes d'Écosse. Cette pêche est pratiquée sur des voiliers construits localement par François Herbline, charpentier-calfat qui travaille ensuite chez Charles Lecorneur à Caen, à compter de 1858. D'après Philippe Dupré des équipages se sont armés à Caen pour la pêche à la morue : « Quant à la grande pêche, celle de la baleine, elle est inconnue dans nos régions, mais celle de la morue voit quelques armements à Honfleur et Caen »[71]. Il évoque ensuite la campagne de *l'Adolphe* (du quartier de Caen) construit à Sallenelles en 1843 et qui « ramène d'Islande en 1854 37,9 tonnes de morues et 1,4 tonnes d'huile »[72]. Il est probable que ce poisson est

[67] Karl LAURENT, Jean MOISY, *Le Bateau du Havre à Trouville*, Cabourg, Cahiers du Temps, 2012, p. 12, la note 7 précise la source de cette information : *Bulletin des lois du Royaume de France*, t. 11, Google livres.
[68] Jean MOISY, *Le bateau du Havre à Trouville*, *op. cit.*, p. 12.
[69] Arch. dép. Calvados, S 1049, Rivière d'Orne : Ponts-Bacs-Navigation.
[70] Arch. dép. Calvado, S 1372, Port de Caen : Outillage-Grues.
[71] Philippe DUPRÉ, *Histoire Économique de la côte du Calvados…*, *op. cit.*, p. 82.
[72] *Ibid*., p. 153.

vendu en grande partie à la poissonnerie de Caen qui est attestée depuis l'année 1833[73] sous la Monarchie de Juillet par un décret pris par le maire de l'époque M. Pierre Lefebvre-Dufresne. Un règlement daté du 1er janvier 1857 fixe un certain nombre de règles pour l'approvisionnement de la poissonnerie et pour la vente du poisson.

Nous avons décrit le port de Caen, sa vie économique et son trafic vers 1850 avant l'ouverture du canal. Un port fortement dépendant de son arrière-pays agricole avec un potentiel de développement limité, en raison des difficultés de communication avec son hinterland vers les pays de Loire. Des armateurs commencent à émerger comme les sieurs Jobert et Gast ou l'armement Lamy. Un port dont le trafic est fortement déséquilibré : les entrées dépassent largement les sorties. Un port qui n'a fixé aucune grande activité industrielle. La principale industrie du Calvados concerne le textile. Néanmoins, deux grands projets ont fortement facilité l'activité portuaire, l'ouverture du bassin Saint-Pierre en 1848, il a remplacé le port situé dans le canal du même nom dont nous avons vu une description plus haut, et l'arrivée du chemin de fer en 1855. Mais la ville a dû fortement se mobiliser pour obtenir de la Compagnie que la gare soit installée à proximité du port et non à plusieurs kilomètres du centre de la ville et donc de son port. Ce combat mené non seulement par la municipalité de Caen mais aussi par un certain nombre de citoyens est une des preuves que le port fait bien partie du « patrimoine économique » de la ville. Certains acteurs et décideurs de la ville ont même contribué au financement du canal : « Et comme l'argent manque, en 1856, les membres de la Chambre de Commerce et du tribunal, les sociétés de la ligne Caen-Le Havre ainsi que plusieurs particuliers mettent la main à l'escarcelle et demandent à l'État une somme équivalant à leur mise »[74]. Tous les habitants de la ville sont-ils réellement attachés à leur port ? On peut en douter lorsqu'on consulte dans les archives l'affaire du négociant anglais de pierres Tuckwell évoqué plus haut. Sa demande d'installation d'un embarcadère spécifique avec une grue pour son commerce de pierres de Caen provoque une très forte opposition. « Les soussignés négociants, propriétaires, industriels, et autres habitants de la ville de Caen s'empressent de venir protester contre l'autorisation demandée par le sieur Tuckwel : parce qu'un pareil établissement entraverait le chemin de

[73] Arch. dép. Calvados, 615 edt 623, Règlement de police et d'administration municipale, 1870.
[74] La rédaction du Chasse-marée, « Le port de Caen et ses navires, Histoire de la "Navale caennaise" », *Le Chasse-marée*, mai 1994, n° 80, p. 25.

halage et la partie de la rive affectée aux 25 mètres réservés pour le service public par les Ponts et Chaussées, parce que le chenal ou lit de la rivière serait rétréci par la saillie de la machine, parce que les dépôts de pierres en deux ou trois étages que nécessiterait l'embarcadère entraveraient le passage des piétons et voitures alors que le chemin serait occupé par les voitures approchant la pierre pour l'embarcadère, parce que si un établissement pareil était accordé à un étranger au préjudice des commerçants nationaux ces derniers réclameraient comme de juste la même autorisation qui ne pourrait leur être refusée et dès lors la rive entière deviendrait en quelque sorte la propriété exclusive de quatre à cinq commerçants, parce qu'ils ne voient pas pourquoi on s'empresserait d'obtempérer bien vite à la demande d'un étranger inconnu et lorsque le commerce de la place suffisait et suffit aux besoins de l'exportation »[75]. D'une manière générale peut-on dire que tous les arguments sont bons pour les opposants au projet du sieur Tuckwell ? Même les ouvriers carriers y sont opposés, ils dénoncent l'installation d'une machine destinée à favoriser non pas « le commerce de la pierre en général mais bien les intérêts particuliers d'un anglais, ce au détriment du commerce français »[76]. L'autorisation est finalement accordée en 1849 "à titre provisoire" par l'Administration.

Cet épisode laisse perplexe quant à l'appropriation du port par les habitants et même par certains acteurs économiques. Les prises de position de M. Bertrand et de certains acteurs au sujet de l'emplacement de la gare ou du financement de la fin des travaux du canal et de l'autre ces réactions "xénophobes" face à des projets de développement de l'activité par un négociant anglais peuvent laisser sous-entendre une sorte de divorce entre les élites et les habitants face au port. En tout état de cause, l'unanimité ne semble pas régner quant au développement du port. Cette interrogation sera affinée au fur et à mesure que va évoluer le port après l'ouverture du canal en 1857.

Notre présentation du port de Caen au début des années 1850, avant l'ouverture du canal avec ses forces et ses faiblesses dues notamment au réseau hydrographique de la ville et au manque de voies d'accès vers l'hinterland du port tourné vers le sud du Calvados, la Sarthe, la Mayenne et le bassin de la Loire, ne peut être complète sans une évocation de Ouistreham, modeste bourg de pêcheurs à l'embouchure de l'Orne et du canal vers la mer.

---

[75] Arch. dép. Calvados, S 1372, Port de Caen : outillage – grues.
[76] *Ibid.*

B – Ouistreham

Si on en croit Jacqueline Wurmlinger, au XVIII[e] siècle Ouistreham est un bourg de pêcheurs. Dans sa communication *Les murs, la mer, la mémoire,* elle explique qu'elle a photographié « un incroyable enchevêtrement de dessins de bateaux de pêche du XVIII[e] siècle à Ouistreham »[77].

Le peintre Bonington a laissé une peinture de Ouistreham en 1832. Nous la reproduisons ci-dessous.

Illustration 2 : Près de Ouistreham[78]

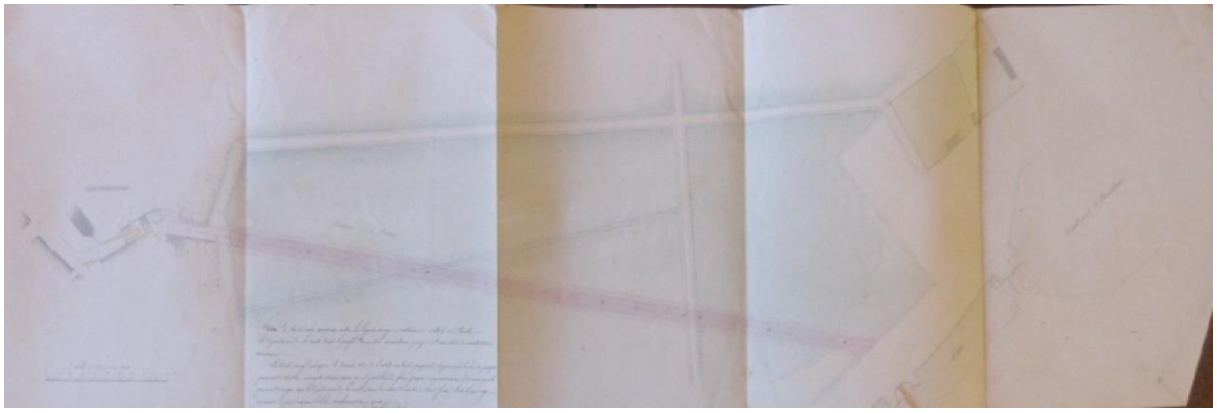
Ce bourg de pêcheurs, (symbolisé par la barque échouée au premier plan) compte parmi les plus importants du Calvados d'après Philippe Dupré[79]. Il possède des chantiers navals installés à la pointe du Siège et également dans toutes les communes situées en bordure de l'estuaire de l'Orne. Ils fournissent « de nombreux bateaux aux pêcheurs comme aussi des navires plus importants, dont certains furent destinés à la course contre les Anglais […] Ces chantiers disparurent après la construction du canal latéral à l'Orne »[80]. Parmi les chantiers navals, un nom ressort dans les sources : les chantiers Herbline. La pêche est pratiquée sur

[77] Jacqueline WURMLINGER, « Les murs, la mer, la mémoire », *Les Normands et la mer XXV[e] congrès des sociétés historiques et archéologiques de Normandie*, Conseil général de la Manche, 1995, p. 423.
[78] Jean-Yves MARIN, Héléna THYBERT, Françoise LEBOUCHER, André LEDRAN, *Ouistreham Riva-Bella*, Ouistreham, Office municipal d'action culturelle, 1994, p. 98
[79] Philippe DUPRÉ, « Ils vivent avec le rivage Pêche côtière et exploitation littorale », p. 45-56, *La pêche côtière des côtes du Calvados*, Caen, Actes du colloque du CRHQ, 2005, figure n° 1.
[80] Jean PROVOT, *Histoire de Ouistreham des origines à 1939*, *op. cit.*, p. 126-127.

des picoteux, petits bateaux à fond plat dont nous parlerons plus longuement. Ces picoteux ne permettent pas d'aller pêcher très loin en mer. Ce n'est que durant la première moitié du XIX^{e} siècle que le chalutage – sur des bateaux à quille – se développe à Ouistreham. Il est pratiqué sur « des sloups de 12 à 15 tonneaux […] Ces bateaux leur permettent de s'éloigner jusqu'à huit kilomètres de la côte »[81].

L'accès dans le petit port est difficile en raison des bancs de sable, en 1828, il existe « deux feux blancs de balisage servant à indiquer l'entrée des passes : celui de l'Église et celui des dunes »[82].

Le débouché du canal vers la haute mer ne passe pas par le village lui-même comme l'atteste le plan ci-dessous daté du 11 mars 1857.



Plan 7 : Construction d'une voie d'accès entre Ouistreham et l'écluse de navigation[83]

On aperçoit la nouvelle route en rouge entre l'avant-port (indiqué au bout du plan) et le centre du village. Cette séparation du port et du village existe encore dans les années 1930 comme l'écrit Georges Simenon dans son roman *Le quai des brumes :* « Entre le village et le port, un ruban de route d'un kilomètre environ, désert dessiné par les lucioles pâles des becs de gaz »[84]. Il est probable que cette route est celle à laquelle Georges Simenon fait ici référence, c'est pourquoi nous avons retenu cette citation bien qu'elle évoque le Ouistreham de la première moitié du XX^{e} siècle. Outre cette nouvelle route, il est décidé d'installer le bureau des douanes à Ouistreham alors qu'il était auparavant à Sallenelles. La direction des

[81] Jean-Yves MARIN, Héléna THYBERT, Françoise LEBOUCHER, André LEDRAN, *Ouistreham-Riva-Bella, op. cit.*, p. 104.
[82] Jean PROVOT, *Histoire de Ouistreham…, op. cit.* p. 135.
[83] Arch. dép. Calvados, O 1539/1, dépôt ville de Ouistreham.
[84] Georges SIMENON, *Le port des Brumes*, Paris, coll. Pocket, 2000, p. 16.

Douanes veut construire « un bureau, un corps de garde et une caserne de douane, [mais] le budget de l'Administration ne lui permet pas d'entreprendre en ce moment les constructions projetées. Cependant les préposés chargés à Ouistreham de surveiller l'avant-port et le bassin n'en ont pas moins besoin pour déposer leurs registres, leurs armes et les ustensiles de visite, d'un local où ils puissent en même temps trouver un abri »[85].

La période de la Restauration en France (1815-1830) voit l'émergence d'une mode nouvelle, venue d'Angleterre : les "bains de mer". Les médecins considèrent que les bains dans les eaux fraiches de la Manche sont favorables au corps et à la santé, on parle « d'aller à la lame »[86] pour y soigner, et parfois y guérir de la stérilité.

Ce sont les premiers signes de l'apparition d'une nouvelle activité économique sur la côte du Calvados, mais Ouistreham n'est pas concerné par cette évolution. Ce qui paraît normal dans la mesure où le climat y est insalubre[87]. Le débouché du canal contribue plus au développement de la douane pour contrôler les navires qui vont à Caen qu'à une nouvelle animation à caractère touristique même si le "Passager" – le navire qui fait la navette entre Le Havre et Caen – contribue à cette nouvelle animation pour Trouville en y déposant des touristes qui veulent « aller à la lame ».

L'importance limitée de Ouistreham, son activité économique peu développée, sa non ouverture aux bains de mer, qui émergent dans d'autres ports de la côte du Calvados, peuvent représenter pour Caen et son port une forme d'opportunité dans la mesure où ce petit port ne peut constituer, dans l'état actuel des choses, une menace pour l'avenir du port maritime de Caen. Nous ne sommes pas dans la même configuration qu'à Nantes qui se bat pour obtenir une canalisation partielle de la Loire, « le canal devient l'ultime moyen de retenir le port à Nantes »[88] face à Saint Nazaire qui s'affirme et qui est au bord de la mer.

Au moment de l'inauguration du canal en 1857, le port de Caen n'échappe pas aux grandes caractéristiques des ports européens de l'époque. Caen est un port de cabotage,

---

85 Arch. dép. Calvados, O 1539/1, dépôt ville de Ouistreham.

86 Michel CARMONA, *Morny le vice empereur*, Paris, Fayard, 2005, p. 357, expression qui signifie « aller nager dans la mer », elle est utilisée par cet auteur au sujet du duc de Morny mais elle est valable pour toutes les personnes qui pratiquaient les bains de mer à l'époque.

87 Gabriel DÉSERT « La population de la Plaine de Caen… », *op. cit.*, p. 256.

88 Anne VAUTHIER-VÉZIER, *L'estuaire et le port. L'identité maritime de Nantes au XIX^e siècle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2007, p. 114. Cet ouvrage est tiré de la thèse d'Anne VAUTHIER-VÉZIER, *Nantes : Le port et la Loire Maritime, Une histoire culturelle de l'aménagement au XIX^e siècle*, université de Nantes, thèse de doctorat d'histoire soutenue en 1997.

dont le trafic a peu changé durant la première moitié du XIX[e] siècle. Même si ce trafic de cabotage a une dimension internationale, elle est presque exclusivement intra-européenne. Son contenu est traditionnel avec la houille, la pierre et les produits agricoles issus de son arrière-pays direct. En revanche le port n'est pas positionné sur le marché, en forte émergence, des « voyageurs et émigrants à destination d'autres continents »[89]. Même si une ligne de voyageurs existe avec Southampton, elle ne concerne que l'Angleterre. Enfin le port n'a quasiment aucune dimension industrielle, des chantiers navals y existent mais leur importance relative est limitée et l'une des principales industries, à caractère alimentaire, concerne l'huile de colza en raison d'un très important développement de cette culture dans le département du Calvados vers le milieu du XIX[e] siècle. La surface cultivée passe de 9,1 % en 1840 à 15,4 % en 1862 et la production de 9,2 % à 15,7 % sur la même période[90]. La principale activité industrielle concerne le textile mais elle ne fait pas l'objet d'un important trafic commercial par le biais du port.

En conclusion le port de Caen dispose d'une place contrastée dans "sa" ville et ses potentialités comportent aussi des faiblesses, notamment de par sa situation à Caen et son accès à la haute mer à Ouistreham. Des acteurs économiques existent, certains ont même investi de l'argent pour faire avancer le projet de canal, pourtant les remarques face au projet de l'anglais Tuckwell, suscitent des interrogations. Dans le domaine économique le trafic est modeste et la ville n'a pas de réelle dimension industrielle susceptible d'entrainer son activité. Le bassin de l'Orne inférieure n'offre pas beaucoup de débouchés dans l'arrière-pays, en revanche le chemin de fer, qui vient d'arriver à Caen juste avant l'ouverture du canal, peut constituer une opportunité mais cette opportunité concerne aussi le port concurrent de Honfleur. Beaucoup d'espoirs ont été mis dans le canal dont la construction s'achève.

---

89 Patrick DESCAMPS, « Images au long cours », pp. 421-482, Alain CABANTOUS, *Les Français, la Terre et la mer XIII[e]-XX[e] siècle*, Paris, Fayard, 2005, p. 454.

90 Gabriel DÉSERT, *Les paysans du Calvados…, op. cit.,* p. 332. Les pourcentages cités sont des pourcentages de la superficie et de la production nationale.

Chapitre II

1857-1875
UN CANAL QUI TIENT SES PROMESSES

« J'ai l'honneur de vous informer que le Canal de Caen à la mer a été livré aujourd'hui à la navigation. À l'heure où je vous écris (cinq heures du soir), quatorze navires l'ont suivi à la remonte, trois à la descente et sept autres sont entrés et restés dans le port de refuge de son embouchure. Plusieurs y seront admis ce soir, mais ne remonteront pas jusqu'au bassin de Caen, parce que je crois prudent d'interdire la circulation dans le canal pendant la nuit jusqu'à plus complet achèvement des travaux »[1].

C'est par cette lettre datée du 20 juin 1857 que l'ingénieur en chef des Ports et du Canal de Caen à la Mer, monsieur Lepeuple, annonce au préfet du Calvados l'ouverture du canal à la navigation avant l'inauguration officielle le dimanche 23 aout 1857. Le nouveau canal attire des navires, le jour même de son ouverture, il est emprunté par quatorze navires à la remonte, trois à la descente et sept sont dans le port de refuge à Ouistreham en attente pour le lendemain.

I – UNE NOUVELLE ARTÈRE MARITIME ENTRE CAEN ET LA MER

L'inauguration du canal le 23 août donne lieu à des fêtes grandioses comme le rapportent les journaux de l'époque. Le lyrisme est même présent avec cette ode adressée à M. Bertrand, le maire de Caen.

[1] Arch. dép. Calvados, S 1480, Lettre de l'ingénieur en chef des Ports et du Canal de Caen à la Mer au préfet du Calvados : M. Tonnet.

A – L'inauguration du canal

« De ses parures séculaires
Secouant les nobles replis,
L'antique cité de nos pères
Rajeunit ses charmes vieillis…

Dans cette ardente activité,
Notre industrieuse Cité
N'est point demeurée en arrière ;
Et de son étroite rivière,
Sa main élargissant les bords,
Creuse des canaux et des ports.
De l'intermittente marée,
Bravant les reflux impuissants,
Désormais, à l'abri des vents,
Notre Athène aura son Pirée.

Là, dans ses tranquilles bassins,
Asile ouvert à nos voisins,
Viendra leur paisible marine,
Non pour une autre Salamine,
Mais pour l'échange bienveillant
Des richesses des Continents.
Et nos yeux verront cette foule
De poupes et de pavillons
Des plus lointaines nations,
Comme Le Havre ou Liverpoule[2].

Oui, notre Athènes voit s'ouvrir
Devant elle une ère nouvelle ;
N'avons-nous pas pour l'embellir
Un Archonte actif et fidèle,
Qui nous consacre tous ses soins…»[3]

L'ode est beaucoup plus longue, nous n'avons retenu que les strophes directement liées à Caen et à son port. Elles constituent une bonne présentation du Caen du milieu du

[2] L'auteur fait ici référence à la ville de Liverpool.
[3] Arch. dép. Calvados, S 1284, poème de Bellivet : vers adressés à M. Bertrand le 29 aout 1857, à l'occasion de l'inauguration du Canal. On trouvera l'intégralité de ce poème en annexe 5.

XIX[e] siècle, à la jonction de deux époques. L'évocation de l'Athènes du Nord avec son passé glorieux rappelle la ville du savoir, intellectuelle et universitaire, avec de nombreuses Sociétés Savantes. Les dernières strophes consacrées au nouveau canal symbolisent l'autre côté d'une ville qui veut s'ouvrir vers d'autres horizons sous la houlette de son maire.

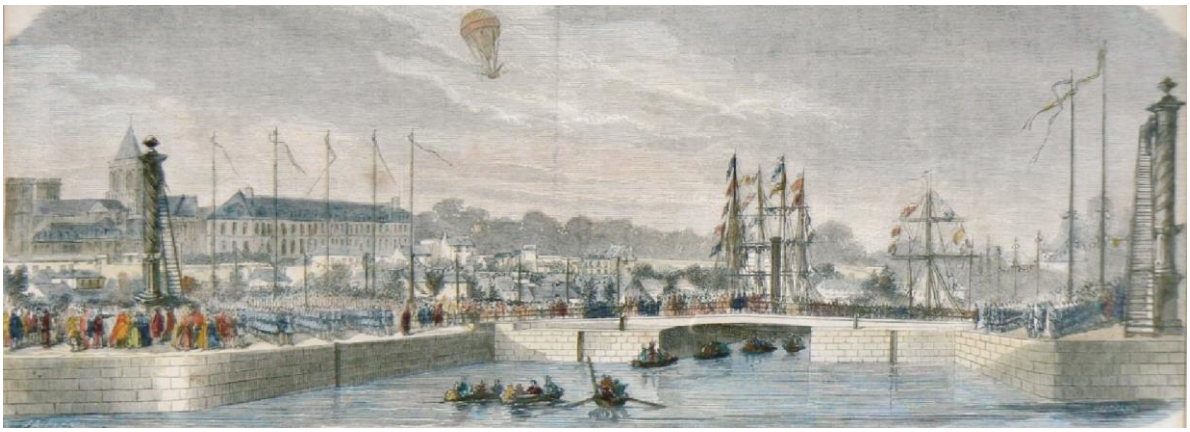
En dehors des nombreuses allusions à Caen et à son "art de vivre" évoqué plus haut cette ode exprime l'engouement provoqué par le nouveau canal dont les travaux furent chaotiques et durèrent vingt ans. Il était certainement attendu.

De nombreux journaux relatent l'évènement. On a même des gravures de l'époque. Les deux reproduites ci-dessous permettent de visualiser le côté grandiose de cette journée historique pour Caen et son avenir.

Illustrations 3 et 4 : Inauguration du canal de Caen à la mer le 23 août 1857[4]

Cette première gravure montre l'embouchure du canal dans le bassin Saint–Pierre. On note la nombreuse assistance sur les quais et même sur l'eau avec les embarcations décorées. Le navire à roues est peut-être l'*Orne,* un des navires de la Compagnie qui assure le trafic entre Le Havre et Caen. Pour cette occasion il a été affrété pour le transport des Autorités civiles et religieuses qui descendent l'Orne de Caen vers la mer puis remontent le canal vers Caen et le bassin Saint-Pierre.

[4] Gravures de l'inauguration du canal. La première gravure est d'après un croquis envoyé par G. BOUET, *L'Illustration, Journal Universel,* n° 758, Paris, 5 septembre 1857, p. 153, disponible sur http:// projetbabel.org/ fluvial/rica_caen-canal.htm, consultation du 20/01/2015.



Cette seconde gravure montre encore l'entrée du canal dans le bassin Saint-Pierre. Elle visualise le pont tournant sur lequel les estrades sont dressées pour tous les fonctionnaires invités. On distingue également les militaires sur les deux rives du canal chargés de tirer les salves d'honneur. On voit également deux grands voiliers avec leur mâture décorée, attendant peut-être de faire leur entrée dans le bassin.

Les archives conservent la lettre d'invitation rédigée par le préfet : « L'administration départementale et l'administration municipale de Caen ont, de concert, fixé au dimanche 23 de ce mois, l'inauguration du canal de Caen à la mer, qui sera consacrée par la bénédiction solennelle de monseigneur l'évêque de Bayeux et Lisieux et suivie de fêtes publiques. Les Autorités civiles et militaires s'assembleront à dix heures, à l'hôtel de la préfecture, pour, de là, aller s'embarquer sur les bâtiments mis à leur disposition, descendre l'Orne et revenir par le canal. J'ai l'honneur de vous inviter, au nom du département et de la ville, à vous réunir au cortège pour assister à la cérémonie »[5].

La contribution de la ville au financement du canal s'exprime dans le caractère conjoint de l'invitation. Elle affirme le lien de la ville avec son port, tout au moins au niveau des élus, dont M. Bertrand, son maire. En revanche le panégyrique rédigé par MM. Julien Travers et Alfred Campion, lu à la séance de l'Académie nationale des sciences, arts et belles-lettres de Caen, le 26 novembre 1875, peu après la mort de M. Bertrand ne fait pas référence à son action pour le port. Stéphanie Louiche, dans le mémoire de maîtrise qu'elle lui consacre, parle d'une inauguration en grandes pompes mais elle écrit dans la conclusion « La pensée

[5] Arch. dép. Calvados, S 1480, Texte de la lettre d'invitation à l'inauguration rédigée par le préfet Tonnet.

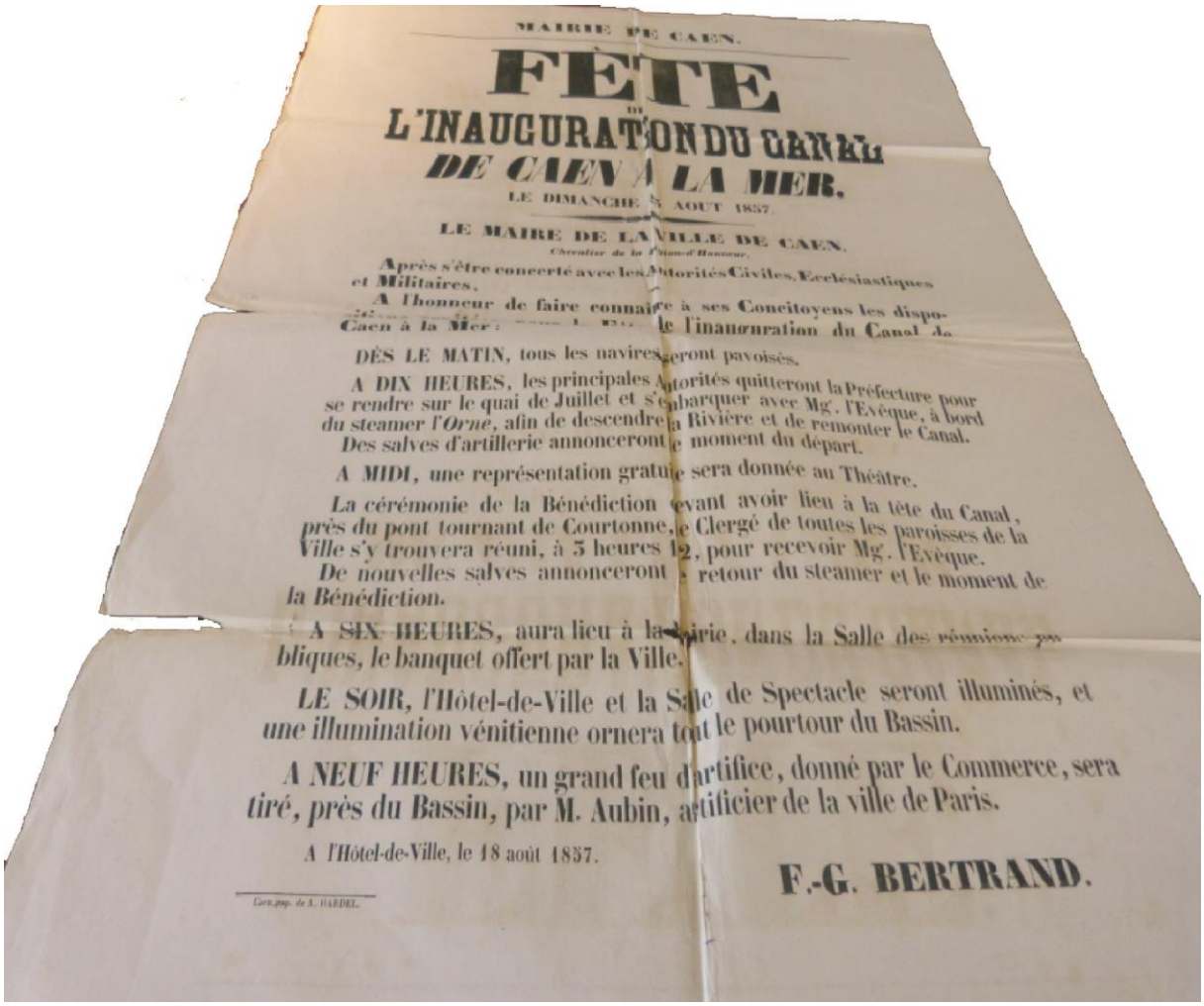
du maire voulait qu'en améliorant les infrastructures, en particulier le port, le canal et le chemin de fer, le commerce et l'industrie se développassent. Les dettes accumulées n'auraient alors été qu'accessoires. Mais l'industrie est restée secondaire à Caen, constituée principalement d'un artisanat dispersé et le transit maritime de son port étouffé par celui du Havre ou de Cherbourg »[6]. La ville s'est endettée à hauteur de 700 000 francs pour contribuer au financement du canal. Cette dette fait partie des emprunts qui ont contribué à faire tomber M. Bertrand en 1870. Derrière la liesse populaire lors de l'inauguration, jusqu'où les caennais étaient-ils sensibles au canal, au port et surtout aux possibilités de développement qu'il était susceptible d'apporter ? L'avenir se chargera de répondre à cette question. Cependant parmi les reproches faits à M. Bertrand lors de sa chute en 1870, le poids de l'endettement de la ville pèse d'une façon significative. Cet endettement n'a pas pour seule explication la contribution de la ville au financement des travaux de construction du canal, mais cette part est importante.

L'affiche préparée par les services de la ville pour inviter les caennais aux festivités de l'inauguration en donne le programme. La ville a voté une somme de 10 000 francs pour le financer, d'après l'*Illustration,* les armateurs et négociants de la place ont contribué à hauteur de la même somme, ainsi « la fête a-t-elle été magnifique »[7] avec des milliers de spectateurs « massés le long des quais et sur les deux rives du fleuve »[8].

6 Stéphanie LOUICHE, *François-Gabriel Bertrand (1797-1875) : La vie et l'œuvre d'un Haussmann caennais,* mémoire de maîtrise en histoire contemporaine sous la direction de Jean-Pierre Daviet, Université de Caen, 2004, 120 p. (dactyl.), p. 99.

7 *L'Illustration, Journal Universel,* n° 758, vol. XXX, Paris, 5 septembre 1857, p. 153.

8 Alexis BOINET, *Inauguration du canal de Caen à la mer*, Le Moniteur du Calvados, Caen, 30/08/1857, archives du Musée de Normandie, divers, port de Caen.



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.
Chevalier de la Légion d'Honneur.

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

A l'honneur de faire connaître à ses Concitoyens les dispositions de la Fête de l'inauguration du Canal de Caen à la Mer :

DÈS LE MATIN, tous les navires seront pavoisés.

A DIX HEURES, les principales Autorités quitteront la Préfecture pour se rendre sur le quai de Juillet et s'embarquer avec Mg. l'Evêque, à bord du steamer *l'Orne*, afin de descendre la Rivière et de remonter 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 Courtonne, le Clergé de toutes les paroisses de la Ville s'y trouvera réuni, à 3 heures 1/2, pour recevoir Mg. 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 publiques, 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. Aubin, artificier de la ville de Paris.

A l'Hôtel-de-Ville, le 18 août 1857.

F.-G. BERTRAND.

Caen, imp. de A. HARDEL.

Illustration 5 : Affiche « Fête de l'inauguration du canal de CAEN À LA MER le dimanche 23 août 1857 »[9]

Le spectacle de théâtre, gratuit, les illuminations en ville et autour du bassin, le grand feu d'artifice tiré par l'artificier de la ville, les régates organisées en présence du *Cutter* de l'État et du *Mirmidon* de la Marine impériale montrent la volonté de faire de cette journée, une grande réussite populaire.

Le Monde illustré dans son édition du 12 septembre 1857 parle d'une foule de 30 000 personnes qui « couvraient les rives, les estrades et toutes les hauteurs d'où l'on pouvait assister à la cérémonie »[10].

[9] Arch. dép. Calvados, S 1480, Canal de Caen à la mer-Construction-Marche de l'entreprise-Crédits-Inauguration.

[10] Fulgence GIRARD, *Le Monde Illustré*, n° 22, le 12/09/1857, p. 12, disponible sur file:/// C:/Users/pc/Documents/Articles %20num %C3 %A9ris %C3 %A9s %20pour %20ma %20th %C3 %A8se/Inauguration %20du %20canal %20de %20Caen %20 %C3 %A0 %20la %20mer.htm, consultation du 25/09/2014.

Certains historiens parlent d'une inauguration en présence de l'Empereur Napoléon III et de l'Impératrice Eugénie. Cette présence n'est pas avérée, aucun des journaux qui relatent l'évènement n'y fait allusion.

La remontée de l'Orne « où les navires de 200 tonneaux éprouvaient des difficultés insurmontables pour pénétrer »[11] est remplacée par le canal, le port s'ouvre désormais à des navires de 200 à 300 tonneaux pouvant aller jusqu'à quatre mètres de tirant d'eau.

B – Le nouveau canal

Si on en juge par les discours tenus lors de l'inauguration de canal, les contemporains sont enthousiastes. Pour monsieur Debleds, du Corps municipal de Ouistreham, « Caen verra, dans un avenir prochain, décupler son commerce. Ainsi par l'activité maritime qui va y régner, Ouistreham pourra se rappeler que sous les successeurs de Guillaume le Conquérant il était un des ports les plus fréquentés de Normandie »[12], David Beaujour, président du Tribunal de Commerce, porte un toast « À l'avenir commercial de notre cité ! À cet avenir, qui permettra de joindre au titre de ville de Sapience […] celui de cité industrielle »[13]. Le préfet s'écrie : « Oui, Messieurs, nous pouvons désormais envisager l'avenir avec sécurité, car désormais notre ville de Caen est un port véritable. À nous la mer, à nous les navires de fort tonnage, à nous l'entrepôt des mers du nord, de la Méditerranée et de l'Océan ; à nous les marchés du Centre que la vapeur va bientôt nous livrer dans toutes les directions »[14]. Pour l'évêque de Bayeux et Lisieux « Caen s'élève à toute l'importance d'une ville maritime. Désormais elle étendra ses deux bras, l'un sur le continent, qui lui apporte les richesses de la capitale et des provinces, l'autre sur les eaux, qui la mettent en communication immédiate avec le nord de l'Europe et au besoin avec le nouveau monde »[15]. La constante de tous ces discours est le futur développement du commerce et l'affirmation de Caen port et ville maritime.

---

[11] *L'Illustration, Journal Universel,* n° 758, vol. XXX, Paris, 5 septembre 1857, p. 153, extrait d'un article du *Journal du Havre.*

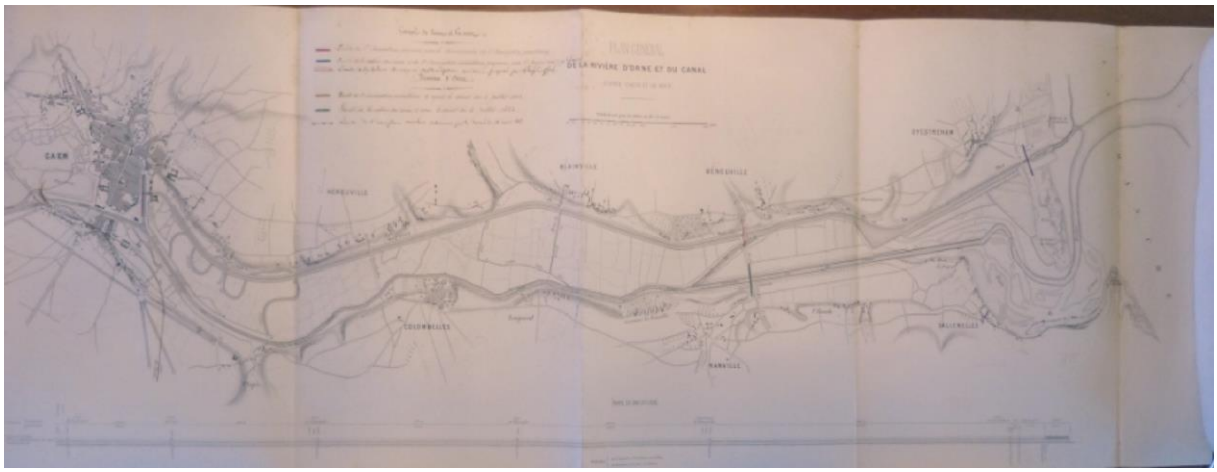
[12] Alexis BOINET, *Inauguration du canal de Caen à la mer*, Le Moniteur du Calvados, Caen, 30/08/1857, Archives du Musée de Normandie, divers, port de Caen.

[13] *Ibid.*

[14] *Ibid.*

[15] *Ibid.*

Le plan ci-dessous permet de visualiser la nouvelle voie navigable.



Plan 8 : La rivière d'Orne et le Canal[16]

Le cours de l'Orne avec ses nombreux méandres montre ses limites face au canal creusé sur sa rive gauche avec un tracé assez rectiligne. Le chenal et l'avant-port servent pour l'entrée dans le canal et le bras qui part vers la gauche, montre son cours qui contourne la pointe du Siège.

Le creusement de ce canal est une œuvre remarquable comme l'écrit l'ingénieur général des Ponts et Chaussées Jean Gayet « C'était une belle réalisation pour l'époque. Long de 14 kilomètres, large de 15 mètres au plafond[17], il communiquait avec l'avant-port de Ouistreham par un bassin muni de portes d'èbe et de flot[18] à chacune de ses extrémités. Le canal était alimenté à l'amont – il l'est toujours – grâce à un barrage dans l'Orne permettant de maintenir le plan d'eau à un niveau constant »[19]. Il a une profondeur de quatre mètres sur toute sa longueur avec trois parties bien distinctes : « La première comprenant le bassin de Caen et tous les ouvrages qui en dépendent, forme la tête du canal maritime et une des parties les plus importantes du port de Caen.

La seconde se compose du canal proprement dit, avec tous ses ouvrages accessoires depuis la sortie du bassin jusqu'au point où il atteint l'avant-port de Ouistreham.

---

16 Arch. dép. Calvados, S 13471, Port de Caen-Ouistreham Limites de salure des eau, plan général de la rivière d'Orne et du Canal daté du 02/04/1862.

17 Fond du canal.

18 Voir glossaire (annexe 1), on y trouve une définition du terme « porte d'èbe et de flot ».

19 Jean GAYET, « Notice sur le port de Caen», pp. 158-164, *Les ports maritimes de France*, *Service de presse, édition, information*, Paris, 1971, p. 159.

Enfin la troisième est formée par le port de Ouistreham, servant à la fois d'embouchure au canal et de port de relâche pour les navires qui seraient contraints d'y chercher un refuge pendant les gros temps »[20].

La première partie, à savoir le bassin Saint-Pierre, comporte « une gare de quarante mètres de largeur sur cinquante mètres de longueur servant d'entrée au canal et pratiquée environ au milieu du côté nord du rectangle. La longueur des quais du bassin est de 1 321 mètres y compris les têtes des écluses et une cale de 150 mètres de longueur, destinée au débarquement des bois et à l'abattage des navires. Le tirant d'eau réglementaire du bassin est de 4,5 mètres »[21]. Le bassin communique avec l'Orne « au moyen d'une écluse (dite du rond-point en raison de son emplacement) à sas avec portes d'èbe et de flot, qui permettent de la manœuvrer dans les deux sens. Un pont tournant sur cette écluse permet la communication entre les deux côtés du bassin »[22].

Le canal proprement dit « ne présente sur son parcours aucune station, aucun port recevant ou exportant des marchandises. Tous les bâtiments qui sortent du bassin Saint-Pierre ou qui venant de la mer, franchissent l'écluse d'Ouistreham le parcourent dans toute son étendue »[23]. Son tirant d'eau est uniforme à quatre mètres. Ce tirant d'eau est la seule limite pour les navires qui le fréquentent. Le canal a une longueur de 13.985 mètres, avec trois parties, dont l'une épouse l'ancien lit de l'Orne sur 2 500 mètres. La première partie communique avec le bassin Saint-Pierre par une écluse simple avec portes d'èbe et de flot. « Cette écluse dite de la Fonderie est placée dans l'axe de la gare »[24]. Le profil transversal du canal constitue une cuvette de 15 mètres au plafond et de 27 mètres à la gueule[25]. « Dans cette partie, le canal est traversé par trois ponts tournants établis sur les chaussées de Calix, de Colombelles et de Blainville »[26].

[20] Arch. dép. Calvados, S 13494, Statistiques, renseignements divers : rapport de l'ingénieur ordinaire daté du 04/10/1865.
[21] *Ibid.*
[22] *Ibid.*
[23] *Ibid.*
[24] *Ibid.*
[25] Le plafond d'un canal est le fond du canal, la gueule d'un canal correspond au total constitué par la largeur du plan d'eau à laquelle on ajoute la largeur du chemin de halage le long du canal.
[26] Arch. dép. Calvados, S 13494, Statistiques, renseignements divers : rapport de l'ingénieur ordinaire daté du 04/10/1865.

La troisième section du canal commence au lieu-dit le Maresquier. À partir de là « le canal rentre dans les terres pour aboutir en ligne droite à l'écluse du port d'Ouistreham »[27]. L'accès des navires dans l'avant-port de Ouistreham se fait par un couloir maritime délimité par des jetées qui « laissent entre elles un chenal de quarante mètres »[28]. L'accès dans l'avant-port des navires venant du chenal est régulé par une écluse simple, terminée en 1857. « Cette écluse se compose de deux têtes ou écluses simples avec portes d'èbe et de flot séparées par un grand sas intermédiaire (de cent mètres de longueur) servant de bassin de marée et même de bassin à flot »[29].

Des chasses faites à Caen « ont pour but d'entretenir le plus possible et à la même profondeur que le fond de l'Orne le chenal d'entrée de l'écluse du rond-point »[30] ; celles faites à Ouistreham permettent « de nettoyer l'avant-port et d'entretenir en bon état le chenal entre les jetées »[31].

La remontée du canal dure cinq à six heures. Elle nécessite une organisation complexe, les stationnements le long du canal sont interdits. « En 1858, les navires entrent dans le sas de Ouistreham de jour, pendant toute la période de vives eaux, et peuvent remonter à Caen après la marée. Les bâtiments sont expédiés après la fermeture des portes de l'écluse lorsque la traversée peut s'effectuer dans la journée ; les navires allant de Caen à Ouistreham sont envoyés aux heures fixées par l'officier de port en fonction de la marée par laquelle le départ a été demandé »[32]. Certains navires peuvent attendre de longues heures dans le sas de Ouistreham avant de pouvoir s'engager dans le canal. Enfin la navigation de nuit est interdite. Seuls les voiliers de 300 tonneaux de jauge au maximum sont autorisés à remonter le canal. Les ingénieurs craignent que les remous provoqués par les hélices ou les roues des steamers provoquent des éboulements des berges, c'est la raison pour laquelle les vapeurs qui font la traversée Le Havre-Caen ne peuvent emprunter le canal. Il est praticable 360 jours par an, le mode de traction usité est le halage au moyen de chevaux à la vitesse de cinq kilomètres à l'heure.

---

27 *Ibid.*
28 *Ibid.*
29 *Ibid.*
30 *Ibid.*
31 *Ibid.*
32 Arch. mun. Caen, carton n° 1, François VIGLA, *Évolution du port de Caen au XIX^e siècle*, mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction du professeur Dominique Barjot, Caen, [s.d.], p. 310.

Notre descriptif du canal, présenté dans les lignes ci-dessus, est constitué de nombreuses citations. C'est volontaire, elles ont l'avantage d'une présentation assurée par des professionnels.

La mise en œuvre du canal appelle une extension du domaine maritime auquel sont attachées les limites de l'Inscription maritime pour le service des marins dans la marine impériale. Le 16 août 1863, l'Empereur Napoléon III décrète : « Les limites de l'Inscription maritime et de la salure des eaux du canal de Caen à la mer, quartier maritime de Caen, département du Calvados, sont fixées ainsi qu'il suit, savoir :

1° celles de l'Inscription maritime au pont de la Fonderie à Caen ;

2° celles de la salure des eaux aux portes d'aval du sas d'Ouistreham »[33].

Avec le canal l'Inscription maritime atteint les limites de Caen. Cette décision fait suite à une interrogation du ministre de la Marine, à l'occasion d'une adjudication relative au droit de pêche dans le canal de Caen à la mer en décembre 1860. Le ministre rappelle « ce canal communiquant par ses deux extrémités avec les eaux salées, devait être compris dans les limites de l'Inscription maritime, et que la lacune qui existe à cet égard, dans le tableau annexé à l'article 46 du décret du 4 juillet 1853, provenait de ce que, le canal n'ayant été terminé qu'en 1857, on n'avait pas eu à s'en préoccuper à l'époque où il a été procédé, par les fonctionnaires des Ponts et Chaussées et de la Marine à la fixation des limites de l'Inscription maritime et de la saline des eaux dans les rivières et cours canalisés. Son excellence le Ministre de la Marine demande que cette lacune soit comblée »[34].

Ce débat n'est pas totalement anodin, en effet la question sous-jacente à cette décision est la délimitation des eaux marines et des eaux fluviales, il en découle le champ d'application de la pêche maritime et de la pêche fluviale. Concrètement cette décision sous-entend que le canal est soumis aux règles de la pêche maritime. Un autre aspect touche cet arrêté, en mettant la limite de salure des eaux aux portes de Caen, le législateur, contribue en termes d'image ou de perception, à en accentuer la "maritimité" aux yeux des caennais.

[33] Arch. dép. Calvados, S 13471, Port de Caen-Ouistreham - limites de salure des eaux.
[34] *Ibid.*

L'ode reproduite plus haut montre un réel engouement pour le projet et pour sa réalisation. La ville de "Sapience" comme l'avait écrit Robillard de Beaurepaire a son Pirée. Les très nombreux spectateurs, à l'occasion de l'inauguration, sont aussi le signe d'un engouement populaire. Certains journaux vont jusqu'à parler de 50 000 spectateurs alors qu'en 1856 la ville ne compte que 41 000 habitants. Les discours des Autorités civiles et religieuses vantent non seulement l'activité commerciale de Caen, qui va pouvoir se développer, mais aussi l'ouverture de Caen vers les grands horizons marins, comme l'exprime le préfet dans son allocution. Caen est désormais une ville maritime reconnue si on en juge par les discours et les réactions des caennais !

Le nouveau canal est en service. Il affirme la "maritimité" de Caen. À quoi sert-il ?

II – L'ACTIVITÉ PORTUAIRE APRÈS L'INAUGURATION DU CANAL

Quel est le port que découvrent les navires qui y entrent ? Cette gravure datée de 1860, en donne un aperçu.

Illustration 6 : Le port de Caen depuis le cours Caffarelli[35]

[35] Louis LEBRETON « Le port de Caen pris du cours Caffarelli », Léon ASSELINEAU, *La France de nos jours*, dessinée et lithographiée par Léon Asselineau, 4 vol., Paris, Frick frères, Lebreton 1864-1866, t. 2, estampe n° 230.

L'intérêt de ce tableau est double. Il montre l'ancien port d'échouage dans l'Orne. Il est peint depuis le cours Caffarelli, sur la rive gauche de l'Orne avant le rond-point d'embranchement vers le bassin Saint-Pierre. Le bras qui part vers la droite du tableau se dirige vers ce bassin. Le quai auquel est amarré le bateau à roues est le quai de Juillet. Le quai en face sur la rive droite de l'Orne est le quai des Abattoirs appelé également quai de Vaucelles. L'enchevêtrement de navires avec au premier plan le vapeur à roues, veut exprimer un port en activité. C'est le second intérêt du tableau. Le port d'échouage dessiné par Lasne (cf. illustration n ° 1) à la fin du XVIII^{e} siècle est loin. Ce vapeur est peut-être celui qui assure la ligne Caen-Le Havre. On aperçoit même au milieu du tableau une grue en train de charger ou de décharger des matériaux. La partie de bâtiment à droite de la gravure pourrait être un des docks installés par M. Bertrand, maire de Caen, pour le stockage des marchandises dans le port. La grande bâtisse surmontée du drapeau français est la caserne Hamelin (elle a été rasée après les bombardements lors de la libération en 1944). La petite barque au premier plan à gauche de la gravure est certainement un picoteux. À cette époque, ces petits bateaux étaient nombreux à cette époque sur l'Orne, sur le canal et dans la flotte de pêche de Ouistreham. Ils étaient construits par les chantiers navals locaux. Nous les décrirons plus loin. Le tas de pierres sur le devant de la gravure à droite peut matérialiser le transport de pierres encore important dans le port de Caen.

Un rapport de l'ingénieur en chef daté du 16 juillet 1859 traduit en terme concret, pour la navigation et donc pour le commerce maritime de Caen, les effets de l'ouverture du canal : « Il fallait autrefois six à huit jours pour remonter de la pointe du Siège (embouchure de l'Orne) jusqu'au port de Caen, maintenant le trajet se fait par le canal en six heures seulement et l'on est en outre à l'abri de toutes les chances d'une navigation souvent très difficile »[36]. Désormais des navires relativement longs peuvent remonter le canal, en 1858-1859 les navires les plus usités sont soit des voiliers de 19 mètres de long soit des vapeurs de 43 mètres de long. En revanche la vitesse sur le canal reste limitée au halage, à savoir cinq kilomètres à l'heure[37]. Ces navires assurent le trafic du port.

[36] Arch. dép. Calvados, S 13469, Port de Caen-Ouistreham, éléments divers de 1830 à 1930.
[37] Arch. dép. Calvados, S 13494, Statistiques, Renseignements divers.

A – Le trafic général du port

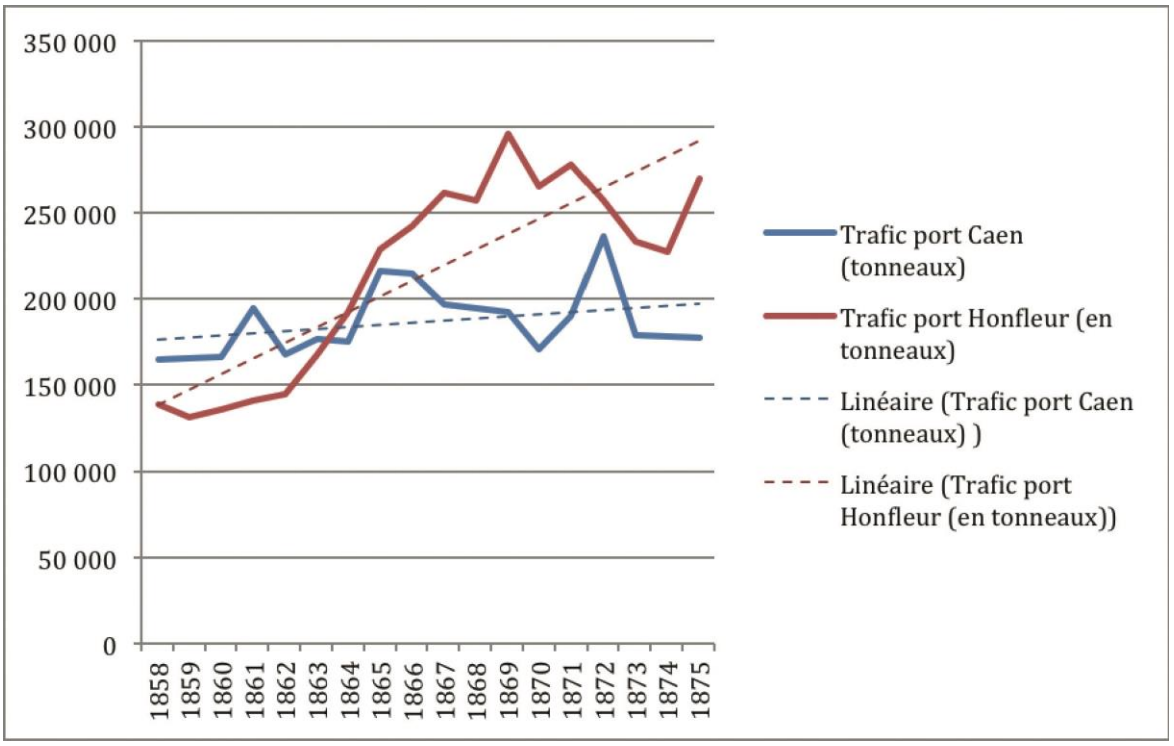
Comme expliqué plus haut les informations relatives au trafic sont tirées des archives de la douane, elles donnent des informations détaillées sur le trafic des ports de Caen et Ouistreham. Ces informations recoupent celles de *l'Atlas historique et statistique de la Normandie Occidentale à l'époque contemporaine* utilisées pour comparer le trafic du port de Caen à celui des autres ports normands. Les tableaux, reproduits ci-dessous, utilisent ces deux sources d'information.

L'étude du port de Caen, avant l'ouverture du canal, dévoile un port de cabotage avec un trafic de commerce extérieur, tourné vers l'Angleterre, pour l'importation de la houille, et vers les pays du Nord de l'Europe, principalement la Norvège, pour les importations de bois. Un port dont le poids économique dans le concert des ports normands se limite à 5 %, en rappelant que les ports du Havre et de Rouen représentent à eux seuls 68 % de l'activité cumulée des ports normands dans la période 1850-1856.

L'ouverture du canal favorise une évolution dans l'activité du port, sans provoquer de bouleversements.

Face à tous les ports normands, entre 1858 (première année complète d'activité avec le canal) et 1875, le poids du trafic du port de Caen diminue : sa part relative passe de 5 % à 3,5 %. Les grands ports de la région, Le Havre et Rouen, progressent plus vite.

Dans le département du Calvados, le port de Caen est confronté à la concurrence du port de Honfleur dont le trafic présente des similitudes avec celui de Caen. Les acteurs économiques caennais la redoutent, surtout depuis l'arrivée du chemin de fer, en raison de l'amélioration de l'accès de Honfleur vers son hinterland au sud du département et jusqu'au bassin de la Loire.

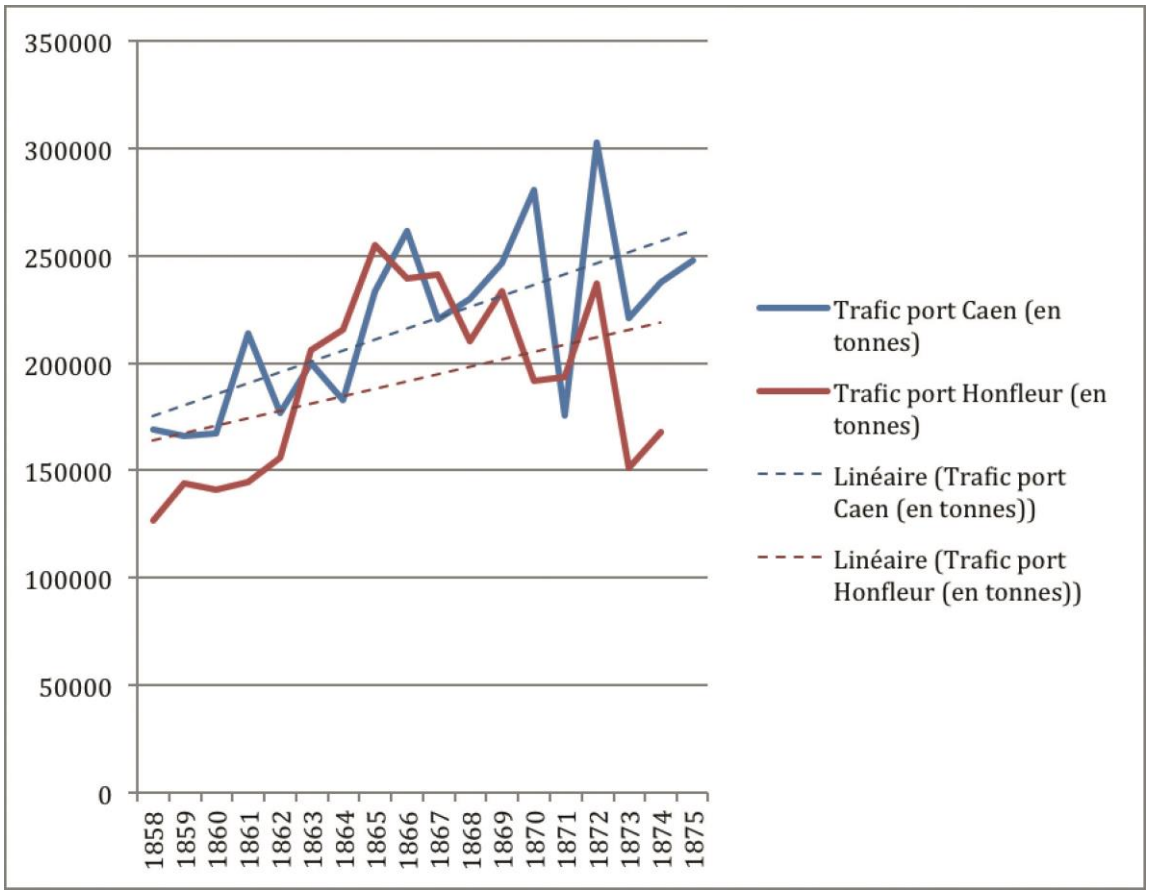


Graphique 3 : Trafics comparatifs ports Caen et Honfleur : 1858-1875 (en tonneaux)[38]

La création du canal de Caen à la mer, tant réclamée par les élites économiques caennaises, contribue au développement de l'activité du port de Caen : son trafic en tonneaux progresse en moyenne de 15 % (comme l'indique la courbe de tendance) entre 1858 et 1875. Dans le même temps l'activité du port de Honfleur, en se référant également à la courbe de tendance, augmente de 100 %. Elle passe de 140 000 tonneaux à environ 280 000 tonneaux.

Une analyse du trafic en « tonnes » complète utilement cette comparaison des trafics des deux ports.

[38] Gabriel DÉSERT (dir), *Atlas historique et statistique de la Normandie…, op. cit.*, p. 177 (Caen) et p. 180 (Honfleur). L'information en tonneaux reprend la jauge des navires chargés avec des marchandises. Elle exclut donc de fait les navires qui repartent sans marchandises mais chargés par du lest.



Graphique 4 : Trafics comparatifs ports Caen et Honfleur : 1858 et 1875 (en tonnes)[39]

Cette forme d'étude montre un trafic du port de Caen qui démarre plus vite. En complétant l'analyse avec la notion de courbe de tendance qui supprime les aléas annuels de l'activité, surtout avec la crise inhérente à la chute du Second Empire après la guerre franco-prussienne, ce trafic évolue sur un trend de progression qui l'amène à 260 000 tonnes en 1875, contre 170 000 tonnes, en 1858, une augmentation de plus de 50 %. Dans le même temps le trafic à Honfleur connaît deux évolutions : une très forte croissance (de 165 000 tonnes à 230 000 tonnes) jusqu'au milieu des années 1860 (une évolution de près de 40 %) puis une tendance à la décroissance qui se poursuit dans les années suivantes, malgré la pointe exceptionnelle de l'année 1872.

Plusieurs phénomènes expliquent ces évolutions qui peuvent paraître incohérentes. Dès son ouverture le canal se révèle insuffisant pour les navires qui veulent le remonter. Quand la ville de Caen inaugure le nouveau canal la décision a vingt ans, elle date de l'année 1836 sous le règne du roi Louis Philippe. Le contexte économique et surtout la conception des

[39] *Ibid.*

navires ont évolué. La durée des travaux aurait pu rendre l'investissement obsolète au moment où il est livré à la circulation. Cette analyse est corroborée par le mémoire de M. Bavant, déjà cité plus haut, qui paraît dès l'année 1858 et dont l'intitulé est sans équivoque *CAEN PORT DE MER. Sa Renaissance. Projets d'agrandissements.* Dès le 8 mai 1860 Napoléon III prend un décret qui autorise des aménagements du canal. Durant la même période le port de Honfleur réalise également des investissements : le 25 juin 1860 l'Empereur prend un décret autorisant des travaux dans le port de Honfleur pour un montant de 715 000 francs.

L'accroissement du trafic du port de Honfleur le place au premier rang des ports du Calvados au milieu des années 1860. Une situation qui perdure jusque dans la première moitié des années 1880. La structure de son trafic est moins déséquilibrée qu'à Caen, en moyenne les entrées constituent 55 % du trafic total. Le développement des industries, principalement textiles dans le département du Calvados appelle des importations de houille. Le Pays d'Auge est comparativement plus industrialisé que la région de Caen, il faut de l'énergie charbonnière pour faire fonctionner les industries qui y sont implantées. Au milieu du XIX^{e} siècle Lisieux est « le principal centre de fabrique du Calvados, où se prolonge une séculaire tradition textile »[40] avec une très importante industrie du lin notamment. On y compte sous le Second Empire 63 établissements avec 4 783 ouvriers[41]. Dans son rapport adressé au préfet sur la situation du service des mines au 31 décembre 1855, l'ingénieur Duchanoy indique que Lisieux « possède aujourd'hui un assez grand nombre de machines à vapeur »[42], Honfleur est également un centre de construction navale pour la pêche qui appelle des importations de bois du nord venant de Suède et de Norvège. Ces importations contribuent à soutenir le mouvement commercial du port à la fin du XIX^{e} siècle[43]. Parallèlement un rapport du comité départemental du Calvados daté de 1869 écrit « Il semble que la révocation de l'Édit de Nantes, qui détruisit le commerce et les anciennes industries de la ville de Caen, pèse encore aujourd'hui sur notre principale cité, et éloigne de ses mœurs le goût de l'activité industrielle. Pour modifier cette situation qui s'aggrave chaque jour, et qui

---

[40] Jean-Pierre CHALINE, *Les dynasties normandes*, Paris, Perrin, 2009, p. 275.

[41] Arch. dép. Calvados, *L'industrie et la vie ouvrière dans le Calvados sous le Second Empire : choix de documents*, Caen, Centre Régional de Documentation Pédagogique, Institut pédagogique national, 1969, n.p.

[42] Arch. dép. Calvados, 2MI 560 R 11, « Rapport de M. Duchanoy », ingénieur des mines, *Annuaire du Calvados*, Année 1857, p. 259.

[43] Jessy PELLUET, l'*Évolution d'un port majeur de l'estuaire de la Seine au XIX^{e} (1800-1914) : L'exemple de Honfleur entre permanences et reconversions*, mémoire de master 2, en Histoire contemporaine, Université de Caen, sous la direction de Jean-Louis Lenhof, 2013, p. 106.

est attestée par une dépopulation considérable augmentant chaque année, il faut hâter l'achèvement de nos voies ferrées, améliorer et compléter les travaux de l'avant-port du canal de Caen à la mer, donner aide et protection au commerce et à l'industrie »[44].

Jessy Pelluet, dans son mémoire consacré au port de Honfleur, attribue la croissance très forte du trafic à compter de 1848 à la création d'un troisième bassin à flot, « le bassin de l'est délivré à la navigation en 1848 »[45]. Ce troisième bassin avec ses centaines de mètres de quai est « le théâtre d'un va et vient permanent »[46] avec la reprise économique qui suit la révolution de 1848. Cette crise n'a pas touché en « plein cœur »[47] la ville honfleuraise, la reprise s'amorce dès le début de 1850 : « si l'on se réfère au graphique, (reproduit en annexe 4) le trafic honfleurais, à l'agonie en 1848 avec 63 220 tonneaux, se hisse au-delà du seuil des 100 000 tonneaux dès 1852 »[48].

Une autre raison peut expliquer le « retard » pris par le port de Caen face à Honfleur. Il a dû s'adapter à son nouvel outil et créer toutes les infrastructures nécessaires à l'activité d'un "grand" port. En deux ans Caen devient un nœud de communication avec le chemin de fer et une artère nouvelle qui met son port à portée de la haute mer par le biais du canal qui s'ouvre. Cette adaptation a pu prendre du temps…

On peut aussi s'interroger sur le rôle joué par les acteurs de la Chambre de Commerce. Le nouveau trafic appelle un système de remorquage performant pour les voiliers qui remontent le canal. M. Dezille de la Fosse propose, dès le 21 août 1857, l'installation d'un système de remorquage par touage[49]. Il adresse, pour ce faire, un mémoire au ministre dans lequel il démontre que la rentabilité financière du projet pourrait atteindre 8 %. Il soumet le projet au monde du commerce en lui suggérant de s'associer à lui dans sa mise en œuvre. L'idée n'est pas retenue, dans un premier temps, par la Chambre de Commerce. Elle rejette le projet le 14 janvier 1858. Finalement l'idée n'est mise en œuvre qu'en 1868 par M. Énault

---

44 GUÉRARD-DESLAURIERS « Déclin et faiblesses de l'industrie caennaise » in *L'industrie et la vie ouvrière dans le Calvados sous le Second Empire : choix de documents*, Caen, Centre Régional de Documentation Pédagogique, Institut pédagogique national, 1969, p. 70.

45 Jessy PELLUET, *L'évolution d'un port majeur de l'estuaire de la Seine …*, *op. cit.*, p. 32.

46 *Ibid.*

47 Philippe DUPRÉ, *La société honfleuraise au XIX^e siècle*, mémoire de maîtrise en Histoire contemporaine, Université de Caen, sous la direction du professeur Gabriel Désert, 1973, 201 p. (dactyl.), p. 31-32.

48 *Ibid.* p. 32

49 Touage : système de remorquage à partir d'un navire, le toueur, muni d'un cabestan sur lequel s'enroule une chaine posée au fond du canal sur toute sa longueur.

qui est lui-même pilote à Ouistreham[50]. En août 1870, M. Énault, directeur de la société de touage d'Ouistreham, lance un navire « destiné à porter la machine de touage », navire qu'il a construit « sur la rive gauche du canal »[51]. En 1875 le touage est repris par les sieurs Dréolle et Fillet. En janvier 1867 « M. Féron, propriétaire à Ouistreham et gérant de la société gondolienne demande l'autorisation de faire le remorquage des navires et le transport des voyageurs au moyen de la gondole *Notre-Dame d'Espérance* munie d'un appareil à vapeur à hélice de la force de douze à quinze chevaux ». L'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées suggère de faire droit à la demande en limitant la vitesse à « douze minutes par kilomètre pour le remorquage des navires » et à « dix minutes par kilomètre pour le transport des voyageurs »[52]. Un autre rapport de l'ingénieur ordinaire, daté de novembre 1865, indique que la navigation à vapeur n'est pas permise dans les canaux à cette époque mais il fait aussi ressortir la contrainte constituée par l'évolution de la propulsion des navires. L'intérêt de cette remarque est de faire ressortir comment cette évolution contraint les acteurs des ports pour qu'ils développent en permanence leurs équipements en vue d'accueillir des navires toujours plus grands et toujours plus performants. C'est ce que Bruno Marnot appelle la « logique d'adaptation permanente »[53].

Le développement de l'activité commerciale du port appelle des aires pour stocker les marchandises. C'est le maire de Caen, M. Bertrand, qui s'occupe, en 1859, de l'installation de docks sur le port pour le stockage des marchandises : « En 1860, avec l'autorisation du conseil municipal, il fait l'acquisition de vastes bâtiments appartenant aux héritiers Bernetz pour les affecter, en même temps que plusieurs autres constructions dont la ville est déjà propriétaire, à l'usage de docks, et immédiatement l'établissement est organisé et entre en service »[54]. À l'époque les magasins généraux constituent un des attributs indispensables

[50] Arch. dép. Calvados, S 1482, Canal de Caen à la mer : halage, lestage, remorquage, francs bords.

[51] Arch. dép. Calvados, S 1490, Canal de Caen à la mer – navigation à vapeur. Extraits de la demande de M. Énault datée du 01/08/1870 et de la réponse de l'ingénieur ordinaire datée du 11/09/1870.

[52] Arch. dép. Calvados, S 1490, Canal de Caen à la mer – navigation à vapeur. Extraits d'un rapport de l'ingénieur ordinaire daté du 18/01/1867.

[53] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 63. Nous nous référons à de nombreuses reprises, tout au long de notre travail, à ce concept de « logique d'adaptation permanente » défini par Bruno Marnot. À chaque fois nous mettons la formule entre guillemets mais nous n'indiquons pas la référence bibliographique, elle est indiquée ici une fois pour toutes.

[54] Julien TRAVERS, Alfred CAMPION, « Biographie de M. Bertrand », lue à la séance du 26 novembre 1875, p. 108-149, *Mémoires de l'Académie nationale des sciences, arts et belles-lettres de Caen*, Caen, Imprimerie Le

pour le développement d'un port. L'attrait du port repose non seulement sur ses équipements, mais aussi sur sa capacité à traiter rapidement la marchandise qui arrive journellement et à la stocker pour lui permettre de repartir dans les meilleurs délais vers son lieu de consommation.

L'installation de ces docks fait l'objet d'un règlement promulgué par la ville de Caen le 18 décembre 1857. L'article 1 de ce règlement stipule : « Le magasin établi par la ville, sur le quai de Juillet, à côté des bureaux de la douane et des bureaux des paquebots à vapeur, est spécialement affecté aux dépôts des marchandises qui encombrent les quais et obstruent le passage sur la voie publique »[55].

M. Bertrand, en mettant en œuvre les docks de Caen, dès l'arrivée du chemin de fer et l'ouverture du canal, affirme sa capacité de vision pour sa ville. Il la propulse au rang de « ville portuaire ». En effet les ingénieurs de l'époque « voient les docks comme l'harmonisation de l'élément portuaire avec la navigation à vapeur et le chemin de fer, ou en clair, comme des « ports à vapeur » devant les aboucher l'un à l'autre »[56]. Cette concession à la ville peut constituer une garantie de liberté du commerce caennais et permettre « d'éviter un assujettissement de « l'intérêt général » à des intérêts particuliers »[57]. À Marseille, ils sont créés à compter de 1854, et ils sont concédés à un privé : Paulin Talabot. D'après le panégyrique consacré à M. Bertrand après sa mort en 1875, « la Chambre de Commerce n'avait pas jugé utile de se charger de cette entreprise »[58]. Cette affirmation n'est pas tout à fait conforme à la réalité. En effet les archives conservent la trace d'un rapport de la Chambre de Commerce de Caen daté de l'année 1857, dans lequel elle envisage la création d'une société commerciale qui exploiterait : « l'entrepôt des sels et ses dépendances, l'entrepôt réel, les docks ou magasins généraux »[59]. Elle précise même « Le vœu qu'exprime la loi de réserver à défaut des villes l'exploitation des entrepôts et des sociétés fondées pour le commerce, qui seul tire profit de ce genre d'établissement, peu municipal par sa nature, explique la préférence que le gouvernement donne aux Chambres de Commerce chaque fois

Blanc-Hardel, 1876, p. 134, disponible sur http:// gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k54579382/f140.image, consultation du 29/01/2015.

55 Arch. dép. Calvados, 615 edt 623, Règlement de police et d'administration municipale 1870.

56 René BORRUEY, *Le port moderne de Marseille, du dock au conteneur (1844-1974)*, Marseille, Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence, 1994, p. 83.

57 Jean Lucien BONILLOT (dir.), *Marseille, ville et port*, Marseille, Éditions Parenthèses, 1992, p. 184.

58 Julien TRAVERS, Alfred CAMPION, « Biographie de M. Bertrand », *op. cit.*

59 Arch. dép. Calvados, M 13808, Courtiers maritimes – Affaires classées 1857-1917.

que l'occasion se présente. Nous venons donc vous prier, messieurs du conseil municipal, avant de nous adresser directement à l'autorité supérieure, de prendre immédiatement, une délibération qui exprimera le désir de la ville de laisser à la Chambre de Commerce le soin de constituer l'entrepôt réel des douanes. Cette délibération, nous permettra d'évoquer en notre faveur les prescriptions de la loi de 1832 et de procéder sans retard à la formation de la société qui, aux termes même de la loi, aura pour objet de doter notre ville des établissements commerciaux qui lui manquent »[60]. La Chambre de Commerce n'a pas été entendue. Pour expliquer cette décision des Autorités municipales de Caen, on peut souligner que l'installation des docks peut être vue comme un élément constitutif de la structuration du territoire de la ville et de l'emplacement de la vie portuaire. Le quai de Juillet, au bord de l'Orne, constitue le cœur historique de la vie du port de Caen. D'après le règlement cité plus haut, les docks-entrepôts sont installés « à côté des bureaux de la douane et des bureaux des paquebots à vapeur »[61]. Il est probable que cet emplacement a été retenu en raison de sa proximité avec l'embarcadère du chemin de fer et ce malgré son éloignement des quais du bassin Saint-Pierre, relié à la mer par le canal ouvert à la circulation en juin 1857, et appelé à connaître une activité commerciale bien plus significative que le port historique de Caen dont le trafic, après l'ouverture du canal, semble se limiter aux paquebots à vapeur qui assure la ligne Le Havre-Caen. Le transfert des docks sur les quais du bassin Saint-Pierre a dû se faire au plus tard en 1866, comme l'indique la délibération ci-dessous « La construction d'un hangar sur les quais, à l'angle de la rue des Carmes, est autorisée comme adjonction aux Magasins Généraux, et conformément au plan déposé »[62] . L'installation de ces hangars, qui ont une surface de 1 080 mètres carrés [63] est entérinée par le préfet le 2 juillet 1866.

À la même époque la municipalité de Rouen crée également des docks-entrepôts. Elle les exploite entre 1862 et 1877 avant de les céder au banquier parisien Palmer Harding[64].

---

60 *Ibid.*

61 Arch. dép. Calvados, 615 edt 623, Règlement de police et d'administration municipale 1870.

62 Arch. dép. Calvados, S 1370, Port de Caen – Outillage-Entrepôt. La décision du préfet est rappelée dans un courrier daté du 16/04.1902 émis par la Direction Générale de l'enregistrement des domaines et du timbre.

63 Arch. dép. Calvados, S 13495, Ports maritimes de commerce Comptes rendus descriptifs et statistiques, rapport de l'ingénieur ordinaire adressé au ministre daté du 10/05/1892.

64 Michel CROGUENNEC, « Les docks-entrepôts de Rouen, 1862-1940 : un symbole de la modernisation du port », *Études normandes*, 2001, n° 3, p. 57.

Une autre caractéristique du port de Caen est le déséquilibre conséquent du trafic au détriment des sorties. Ce déséquilibre renchérit les coûts en obligeant les voiliers, qui livrent des marchandises, à utiliser du lest pour leur voyage retour, en compensation d'un fret retour limité. Le sable ne manque pas à Ouistreham pour charger les voiliers qui quittent le port mais il faut organiser ce service qui représente un coût pour les voiliers qui doivent y recourir. Dans la période 1857-1875, 66 % des navires qui ont quitté le port l'ont fait sur lest, ce qui représente 72 % du tonnage des sorties du port de Caen[65]. En 1859 l'ingénieur ordinaire propose d'en faire une entreprise particulière. La Chambre de Commerce, questionnée, « exprime le vœu que le lestage et le délestage des navires continuent de pouvoir se faire à Caen comme à Ouistreham. Elle demande en conséquence ou que deux adjudications soient faites, l'une pour Caen, l'autre pour Ouistreham, ou qu'une seule adjudication ait lieu pour le lestage à Caen ou à Ouistreham avec obligation pour l'adjudication de fournir le lest à Caen, moyennant 0,15 centime de différence de prix en plus »[66]. Suite à cette réponse alambiquée, l'ingénieur ordinaire propose un statu quo en 1860. Finalement un service de lestage privé par prélèvement de sable « entre les jetées et sur les bancs de sable de l'embouchure de l'Orne »[67] est autorisé dans le port de Ouistreham le 25 septembre 1860. On peut comprendre l'intérêt des ingénieurs pour la mise en œuvre d'un tel service dans le port de Ouistreham eu égard aux difficultés de navigation générées par la présence des bancs de sable dans le chenal d'accès à l'avant-port.

Avec l'ouverture du canal et l'accroissement du trafic qui en découle, le déséquilibre du trafic s'aggrave : en 1858 les entrées constituent environ 60 % du trafic, vingt ans plus tard elles en représentent les deux tiers. Cette situation contribue certainement à expliquer le paradoxe de l'évolution comparée des trafics des ports de Caen et de Honfleur en tonneaux et en tonnes : le trafic en tonneaux ne prend pas en compte les navires qui arrivent ou repartent sur lest.

À la lumière du constat relatif au déséquilibre de l'activité portuaire à Caen nous proposons une explication du paradoxe révélé par la vision comparative des trafics des ports de Caen et de Honfleur. Il est indéniable que l'ouverture du canal a eu un effet sur le trafic

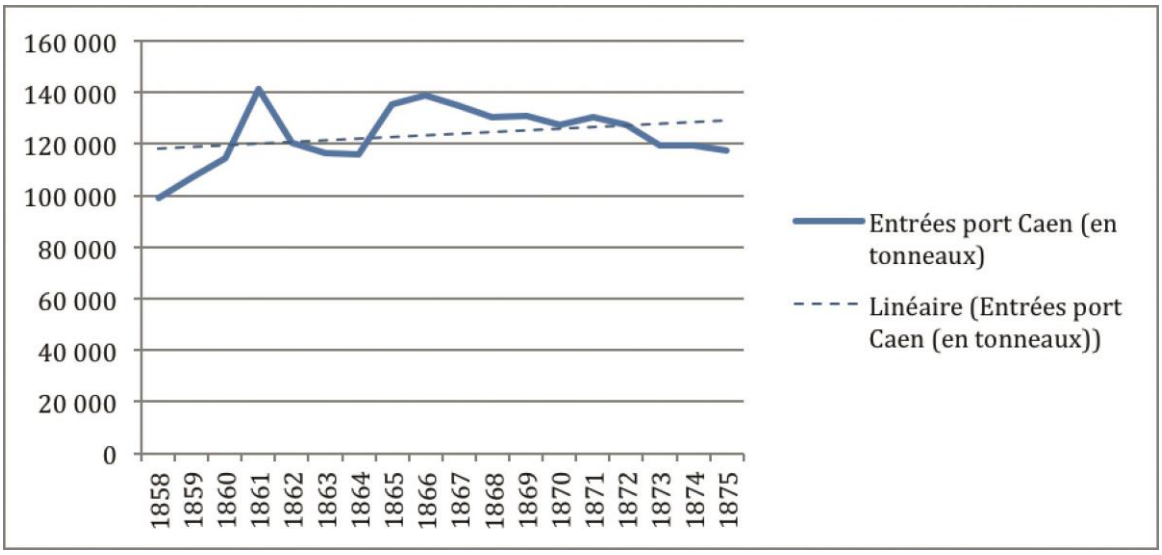
65 BnF, FOL-LF158-70 *Tableau du commerce extérieur de la France*, Douane.
66 Arch. dép. Calvados, S 1482, Canal de Caen à la mer : halage, lestage, remorquage, francs bords.
67 Arch. dép. Calvados, S 1443, Port de Ouistreham 1840-1880, Extrait du rapport de l'ingénieur ordinaire qui statue sur cette demande.

du port de Caen en accroissant son activité. En revanche cet accroissement cache un déséquilibre qui s'aggrave, une sorte de croissance en "trompe l'œil" avec un manque flagrant de fret retour obligeant beaucoup de voiliers à repartir "sur lest". Un développement conséquent mais porteur de fragilité et de risques pour l'avenir du port… Malgré le handicap du manque de fret retour il faut continuer à attirer de nouveaux clients et obtenir des ingénieurs de nouveaux aménagements. Dans le même temps le port de Honfleur est moins soumis au déséquilibre de son trafic. Entre 1858 et 1875 la répartition entre les entrées et les sorties reste stable à 55 % pour les entrées.

Nous n'avons pas poussé plus avant la compréhension comparative du trafic des deux ports, ce n'est pas l'objet de ce travail ; en revanche elle a permis de mettre en exergue la faiblesse de la structure de l'activité du port de Caen. Une faiblesse porteuse de risques pour un développement harmonieux du port dans le temps.

Pour une meilleure compréhension de cette activité porteuse d'interrogation pour l'avenir, les tableaux ci-dessous ont pour objet d'en décortiquer le contenu par un examen de l'évolution des entrées et des sorties prises isolément puis par un examen plus complet de leur contenu en termes de marchandises transportées et de pays d'origine et de destination.

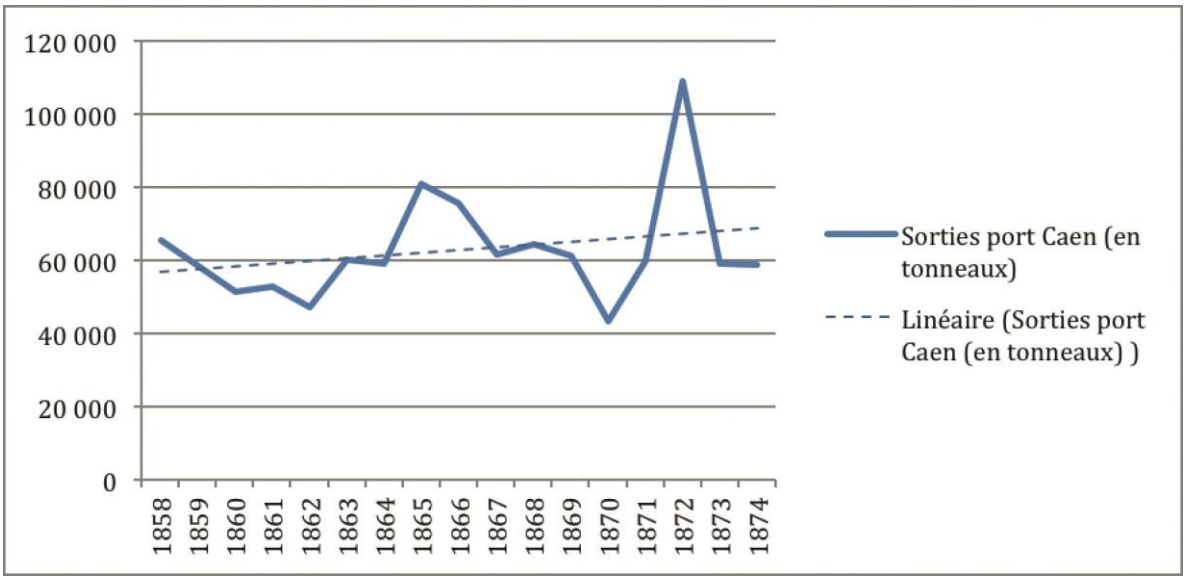
Les graphiques 5 et 6 explicitent les entrées et les sorties en tonneaux.



Graphique 5 : Entrées port de Caen : 1858 et 1875 (en tonneaux)[68]

[68] Gabriel DÉSERT (dir.), *Atlas historique et statistique…, op. cit.*, p. 177.

L'ouverture du canal favorise une sorte de « choc d'activité » jusque dans les années 1865-1866, avec un trafic des entrées qui s'accroît de 30 % passant de 165 000 tonneaux à 215 000 tonneaux. La seconde décennie de l'étude est moins brillante, les entrées rentrent dans une courbe descendante qui les conduit à 120 000 tonneaux en 1875.



Graphique 6 : Sorties port de Caen : 1858 et 1874 (en tonneaux)[69]

Le mouvement des sorties corrobore les hypothèses formulées plus haut pour expliquer les phénomènes qui apparaissent dans l'analyse comparative du trafic des ports de Caen et Honfleur. Les sorties du port, en corrigeant les aléas annuels, traduisent une forme de stabilité sur les vingt années étudiées. Le port de Caen, dans ces années qui suivent l'ouverture du canal de Caen à la mer manque d'un fret retour, expression d'une faiblesse certaine de son hinterland, faiblesse dont le port de Honfleur ne pâtit pas.

Dans une lettre datée de 1854, l'architecte M. Harou-Romain fait part au maire, M. Bertrand, des interrogations que lui suscite la future implantation de la gare de Caen, nous en avons parlé plus haut. Il insiste sur l'existence d'un arrière-pays « entre les grands courants du Havre et de Nantes ; car toutes ces affaires n'auraient pu partir que de son port

[69] *Ibid.*

et n'auraient pu revenir qu'à son port »[70] mais à condition que le port dispose d'une voie de communication lui permettant de pénétrer dans cet hinterland. Le projet de canalisation de l'Orne supérieure n'ayant jamais été réalisé, la seule possibilité qui s'offre est celle du chemin de fer. Il démontre que non seulement le port de Caen est désormais en contact avec cet arrière-pays mais également celui de Honfleur, voire celui du Havre par le truchement du port de Honfleur. Il s'agit d'une « concurrence sérieuse et dans laquelle il y aurait, pour notre commerce, cette menace de mort que je faisais pressentir, si nous ne savions tirer parti, positivement, de toutes les améliorations apportées à la navigation de l'Orne inférieure »[71]. La menace est réelle, les marchandises déchargées à Honfleur peuvent atteindre Mézidon et l'embranchement vers l'hinterland représenté par le sud du Calvados jusqu'aux pays de Loire par un transport en chemin de fer de 24 kilomètres contre 26 pour les marchandises déchargées à Caen et voulant gagner les pays de Loire. L'analyse comparative des trafics des deux ports donne une réalité concrète à l'expression de leur concurrence réciproque durant cette seconde moitié du XIX^{e} siècle. Les acteurs caennais avaient raison de s'en inquiéter.

Le second enjeu du développement du port de Caen est celui du contenu même du trafic. Il est constitutif d'une partie de la réponse aux risques exposés plus haut quant à son évolution face à l'activité du port de Honfleur et face à sa structure.

B – Le contenu du trafic en marchandises

Dans les années qui suivent l'ouverture du canal jusqu'en 1875 le trafic du port se partage entre le commerce extérieur et le cabotage. Le *Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères* et le *Tableau général des mouvements du cabotage,* établis l'un et l'autre par les douanes, constituent la source d'information utilisée pour construire les graphiques ci-dessous.

---

[70] Arch. dép. Calvados, 615 edt 575, Chemin de fer : projets 1844-1854, Harou-Romain, *Lettre à Monsieur Bertrand, Maire de Caen sur le tracé des voies de fer, à leur arrivée dans la ville et à leur départ et sur l'emplacement de l'embarcadère,* Caen, imprimerie administrative et commerciale de Laporte, 1854, p. 6.

[71] *Ibid.*

En 1858 le trafic du port de Caen est structuré autour de deux caractéristiques principales : un équilibre entre le commerce extérieur et le cabotage (respectivement 51 et 49 %) complété par une faiblesse de fret retour (déjà évoqué plus haut) : les entrées constituent 70 % du trafic portuaire, ce qui contraint de nombreux navires, qui desservent le port, à repartir sur lest.

En 1875 la physionomie du port est fortement bouleversée. Le commerce extérieur est devenu la principale activité du port avec 78 % du trafic. Le fort déséquilibre entre les entrées et les sorties s'est accentué avec des entrées qui culminent à 75 % du trafic.

Le commerce extérieur du port (en entrées) est tourné vers deux partenaires principaux : l'Angleterre, pour les importations de houille, et les pays du Nord de l'Europe, pour les importations de bois. En 1875 l'Angleterre est toujours le premier partenaire du port avec 80 % des entrées convoyées pour plus des deux tiers par des navires étrangers. Corrélativement l'accentuation du trafic avec l'Angleterre réduit le trafic de bois avec les pays nordiques. L'accroissement du trafic s'accompagne aussi d'un accroissement du nombre de navires qui rentrent dans le port, encore que le tonnage transporté augmente d'une façon significative principalement pour les navires étrangers. La capacité des navires étrangers passe de 67 à 137 tonneaux alors que celle des navires français n'augmente que 16 %, elle passe de 68 à 79 tonneaux.

La situation comparative des sorties est plus porteuse d'interrogations. Globalement elles sont multipliées par 2,6. Les départs sur lest augmentent, ils constituent les trois quarts des sorties contre seulement les deux tiers en 1857. Ce phénomène n'est pas spécifique au port de Caen, il concerne la plupart des ports du Calvados. Dans sa thèse Philippe Dupré rappelle « il y a là un grave problème qui ne peut que nuire à long terme à ce commerce, les retours sur lest étant peu rentables pour les armateurs »[72]. Il pondère cependant son propos en rappelant que les marchandises qui quittent le port ont une valeur plus élevée que les marchandises pondéreuses évoquées plus haut (qui y entrent) avec un encombrement beaucoup plus faible[73].

[72] Philippe DUPRÉ, *Histoire économique. La Côte…, op. cit.*, p. 173.
[73] *Ibid.*

La seconde grande activité du port est le cabotage avec les ports français. Les vingt années qui suivent l'ouverture du canal, transforment durablement le port : la part relative du cabotage, issu de la vie antérieure du port, chute de 49 % en 1858 à 22 % en 1875. Dans cette évolution, Le Havre s'affirme comme le principal partenaire de Caen avec 80 % des entrées et des sorties du port contre moins de la moitié en 1857. Les aménagements des bassins et les installations de déchargement, comme de stockage, permettent au Havre de s'affirmer et de servir de plaque de redistribution vers des ports moins bien équipés pour des navires dont le tirant d'eau progresse et qui peuvent transporter de plus en plus de marchandises.

La palette des marchandises qui arrivent à Caen tourne autour de trois produits phares : le coton, les engrais et les tourteaux et graines oléagineuses. Ces trois produits principaux, dont le poids relatif s'affirme pendant les vingt années qui suivent l'ouverture du canal, correspondent à trois dimensions fortes de l'économie du Calvados : l'industrie textile, elle a besoin de coton, l'agriculture, dans la plaine de Caen, elle a besoin d'engrais, enfin la fabrique d'huile avec le développement de la culture du colza. Gabriel Désert précise : « L'enrichissement du sol a été, d'une façon constante, la préoccupation de tous les ruraux, notables et humbles cultivateurs […] Tous sont unanimes à regretter l'insuffisance des engrais naturels »[74]. Il indique plus loin, à propos de la culture du colza, très répandue dans les années 1850-1860 dans la plaine de Caen : « certains agriculteurs lui reprochent, notamment dans les années 1850, d'absorber de trop grosses quantités d'engrais »[75]. Les tourteaux et graines oléagineuses complètent voire concurrencent la culture du colza pour alimenter les nombreuses huileries en fonctionnement dans la région. Elles produisent de l'huile pour l'éclairage comme pour le savon.

Le trafic de cabotage vers l'extérieur du port est le reflet de la production agricole de la plaine de Caen et d'une activité très ancienne puisque attestée depuis l'époque médiévale. Il s'agit du commerce de pierres et de matériaux. Au milieu du XIX^{e} siècle ce trafic représente encore 40 à 45 000 tonnes de pierres expédiées annuellement vers Le Havre qui joue un rôle de centre de redistribution[76] sans omettre les marchandises directement expédiées vers

[74] Gabriel DÉSERT, *Une société rurale au XIX^{e} siècle…*, *op. cit.*, p. 324.
[75] *Ibid.*, p. 334.
[76] Laurent DUJARDIN, *Carrières de pierre en Normandie…, op. cit.* p. 288-289

l'Angleterre : 10 à 20 000 tonnes[77] par an. Les autres sorties du port sont le reflet des cultures de la plaine de Caen, il s'agit surtout des « tourteaux et graines oléagineuses » et des « grains et farines de froment et de méteil ». Il est curieux de constater que, dans cette période, le port, dans son activité de cabotage, expédie des « tourteaux et graines oléagineuses » vers les ports français de l'Océan avec lesquels il commerce, comme il en reçoit également des ports de l'Océan. Ce phénomène peut signifier que, pour ce commerce, le port reçoit ces marchandises pour l'approvisionnement des huileries de Caen et qu'en même temps il joue un rôle de plateforme de redistribution vers des ports partenaires.

Les archives des douanes utilisées pour apprécier l'activité du port ne permettent pas de connaître la répartition de la navigation entre les voiliers et les vapeurs. Nous avons pu consulter un tableau de la circulation sur le canal de Caen à la mer dans les années 1858-1859. Ce tableau apporte quelques précisions sur cette navigation. À cette époque, le trafic du canal est assuré par des voiliers et des vapeurs. Les voiliers les plus usités qui empruntent le canal mesurent 19 mètres de long et 5,7 mètres de large. Ils ont une jauge moyenne de 67,5 tonneaux et un chargement de 45 tonneaux. Les vapeurs mesurent 43 mètres de long et 11,5 mètres de large. Ils ont une jauge moyenne de 78 tonneaux et un chargement de 45 tonneaux comme les voiliers[78]. Il est surprenant de constater que le chargement habituel est le même pour les voiliers et les vapeurs. Ce tableau ne précise pas la répartition du trafic entre les voiliers et les autres. Par ailleurs il est certain que les vapeurs construits à l'époque peuvent mesurer 100 mètres de long, mais le gabarit du canal et son tirant d'eau limite la taille de ceux qui peuvent le remonter pour atteindre le port de Caen. Enfin le mode de traction le plus usité est le halage au moyen de chevaux à une vitesse moyenne de 5 kilomètres à l'heure. Nous n'avons pu trouver de carte postale pour illustrer le halage des navires remontant le canal. En revanche le témoignage ci-dessous tiré d'un article du *Moniteur* évoque l'arrivée d'un navire chargé de bois. Il possède une puissance évocatrice certaine, en outre il évoque l'un des acteurs économiques importants du trafic de bois, enfin il montre l'enthousiasme généré par l'ouverture du canal et les possibilités qu'il permet d'entrevoir pour l'avenir du port.

---

77 *Ibid.*, p. 303.
78 Arch. dép. Calvados, S 13494, Statistiques – Renseignements divers.

« Chacun a sa petite gloriole en ce moment. Celle de l'armateur c'est d'avoir le navire le mieux gréé, le plus grand du port où il arme.

Aujourd'hui, 1er novembre 1857. J'errais pendant l'après-midi sur les bords du canal, délicieuse promenade qui commence à être l'une des plus fréquentées de la ville. Tout à coup j'entends tirer un coup de canon, et je vois apparaître au détour de La Rochelle, un gros navire portant pavillon norvégien, aussitôt sortirent de la scierie mécanique Savare, établie depuis peu sur la rive droite du canal, plusieurs personnes à l'air joyeux. Le navire montait toujours, trainé par 12 chevaux ; tout à coup les matelots poussent des hourras énergiques auxquels il est répondu par les personnes sorties de l'usine. Ayant interrogé l'une d'elles, j'ai appris que ce navire jaugeait 500 tonneaux et qu'il était chargé pour M. Savare, successeur de Mmes Duperray-Crestay. C'est nous, m'a dit avec un certain orgueil, le jeune homme auquel je m'étais adressé ; c'est nous qui sommes les premiers à faire entrer dans le port de Caen un navire d'un si fort tonnage. Mais voyez comme il est beau ! Désormais nous n'aurons plus besoin de nous arrêter au Havre ; le fret pour la Suède sera considérablement réduit. Nous donnons un magnifique exemple. Les navires de 500 tonneaux pouvant venir directement à Caen, les cotons y pénétreront sans passer par Le Havre. La place de Caen va acquérir de l'importance… »[79].

Avant de terminer ce chapitre sur le trafic du port de Caen durant la vingtaine d'années qui suivent l'ouverture du canal, il nous a paru opportun d'apprécier l'incidence de la guerre franco-prussienne de 1870 sur ce trafic. Dans un premier temps le trafic total pour l'année 1870 n'est pas affecté par le conflit. En revanche des modifications apparaissent dans sa structure. Le cabotage représente cette année-là 44 % du trafic, un maximum jamais atteint avant, ni après. Ce maximum s'explique notamment par un achat inhabituel de 796 000 quintaux d'eaux de vie, soit 75 %, des livraisons de l'année. Cette entrée exceptionnelle est livrée par le port du Havre. Il est probable que cet achat a dû être destiné à l'entretien des armées. L'année 1870 marque aussi un minimum pour les expéditions de marchandises depuis le port de Caen, elles descendent à 12 % du total du trafic, un accident dans une

[79] Arch. mus. Norm., carton n° 1, « Divers port de Caen » Le Moniteur, article de M. Jean-Paul Bern daté du 26/08 (l'année n'est pas précisée).

période où leur poids moyen avoisine les 25 %. En revanche le trafic de l'année 1871 subit un fort recul de 45 %, il passe de 248 000 tonnes en 1870 à 135 000 tonnes en 1871 pour remonter à 183 000 tonnes en 1872 et se maintenir à ce niveau dans les années qui suivent, sauf en 1873 où le trafic connaît une nouvelle chute moins significative. Le Calvados n'est que partiellement occupé, uniquement l'est du département, et Caen reste libre. En revanche l'occupation de Paris ferme momentanément un débouché pour le trafic du port. La situation politique du pays perturbe l'activité industrielle du département qui est dans une situation "très difficile" en revanche l'agriculture est peu touchée par la guerre, « le retour à la normale, dès 1871, lui permet de retrouver ses conditions d'avant-guerre »[80].

Les registres des douanes utilisés pour comprendre le trafic du port de Caen et sa structure donnent également quelques informations sur le contenu de l'activité du port de Ouistreham. Nous le présentons très succinctement ci-dessous. Les aménagements du chenal d'accès au canal de Caen à la mer ainsi que l'écluse mise en service en 1857 ont contribué à le développer, à son échelle. Il ressort comme un modeste port d'expédition de marchandises par cabotage puisqu'il apparaît dans les statistiques des douanes concernant les mouvements de cabotage à compter de l'année 1856. Son trafic se limite presque exclusivement à des expéditions de matériaux vers les ports normands et bretons. Il entretient un commerce extérieur très limité, quelques navires par an, exclusivement avec l'Angleterre.

Les négociants de Caen ont su utiliser la nouvelle artère maritime mise à leur disposition. Le port de 1875, outre la progression de son trafic général – près de 50 % – dont nous avons relevé la relativité, est sorti de sa structure traditionnelle avec une activité significative de cabotage pour s'ouvrir largement vers le commerce extérieur avec la houille et le bois. En revanche c'est plus la marine marchande étrangère que la marine marchande française qui a profité de cette évolution. Enfin le port accuse toujours une faiblesse significative avec le fort déséquilibre de son trafic. Le trafic de pierres, encore actif mais déclinant, ne peut constituer un outil de rééquilibrage. Enfin le port n'a, semble-t-il, pas encore affirmé la place

[80] Benoît ENGUEHARD, *Le département du Calvados durant la guerre franco-prussienne (1870-1871)*, mémoire de maîtrise en Histoire contemporaine sous la direction du professeur Jean Quellien, Université de Caen, 2001, 2 vol., 261p. (dactyl.), p. 241.

de la vapeur au détriment de la navigation à voile. Pourrait-on dire que les résultats générés par l'ouverture du canal sont "en demi-teinte" ?

Une autre dimension du trafic du port pouvait contribuer à affirmer le rôle du port de Caen, il s'agit du trafic de voyageurs.

C – Le trafic de voyageurs

La première moitié du XIX^{e} siècle est marquée, dans le domaine maritime, par la création des liners[81]. Ils sont un élément constitutif du développement des ports avec la création des escales « qui deviennent une nécessité pour les paquebots comme pour les navires à vapeur de charge »[82]. C'est l'époque où se créent les grandes compagnies maritimes en Angleterre comme en France pour assurer le transport de marchandises comme de voyageurs. Elles contribuent au développement de grands ports comme Le Havre, Nantes Saint-Nazaire et Bordeaux pour les lignes transatlantiques, et Marseille pour les lignes vers les colonies autour de la Méditerranée et l'Orient. À la même époque, Brest rêve d'un développement commercial à côté du port militaire. Une ligne de voyageurs relie Le Havre à Caen depuis 1837. Elle est d'autant plus utile que le voyage en chemin de fer est compliqué et demande de nombreux changements. Une seconde compagnie assure la traversée via Honfleur et Trouville. En 1862 les deux compagnies fusionnent pour donner naissance à la « Compagnie anonyme des paquebots à vapeur entre Le Havre, Caen, Honfleur et les ports de la Normandie » autorisée par décret du 2 juillet 1862 […] La société possède douze bateaux à vapeur et des bureaux dans les divers ports concernés »[83]. Parmi ces douze navires, sept assurent le transport des voyageurs et cinq sont affectés au transport de marchandises. Le nombre moyen de voyageurs transportés annuellement entre 1860 et 1874 est de l'ordre de

[81] Dans son ouvrage *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^{e} siècle (1815-1914)*, Bruno Marnot explique que les *liners* desservaient des lignes « qui se caractérisaient par la permanence de ses lieux de départ et de destination, ainsi que par la fixité de ses horaires », *op. cit.*, p. 59.

[82] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…, op. cit.,* p. 59.

[83] Philippe DUPRÉ, *Histoire économique de la côte…, op. cit.,* p. 172.

20 500[84]. La traversée dure quatre heures. Les bateaux partent du quai de Juillet, sur la rive gauche de l'Orne[85]. Le tableau ci-dessous relativise l'importance de ce trafic.

Tableau 5 : Trafic de voyageurs sur les trois lignes partant du Havre[86]

ANNÉES.	PASSAGERS.		
	HONFLEUR.	TROUVILLE.	CAEN.
1860	143,710	36,645	21,460
1861	148,122	44,275	21,049
1862	153,859	47,823	20,440
1863	149,105	64,607	22,237
1864	148,677	74,254	22,888
1865	137,864	81,683	20,719
1866	127,760	57,887	18,344
1867	140,686	65,148	20,016
1868	166,424	109,167	23,630
1869	133,671	71,834	19,026
1870	128,506	61,866	17,441
1871	141,025	71,676	23,897
1872	128,104	85,205	19,307
1873	117,556	70,581	17,220
1874	112,904	69,980	19,469

Les nombres correspondent à l'addition des arrivées et des départs.

La traversée Le Havre-Caen est beaucoup moins prisée que celle qui mène à Honfleur de même que celle qui dessert Trouville. Nous avions fait le même constat en présentant l'activité du port vers 1850. Dans ce domaine, les choses n'ont pas changé.

Le jour de l'inauguration du canal en août 1857, c'est le vapeur *Orne* de la "Compagnie anonyme des paquebots à vapeur entre Le Havre et Caen" qui assure le transport des Autorités civiles, militaires et religieuses lors du trajet inaugural du canal.

---

84 Moyenne annuelle de voyageurs calculée à partir des statistiques de nombre de voyageurs pour les années 1860 à 1874 reproduites ci-dessus.

85 Jean Luc KOURILENKO, *Caen t. III*, Saint Avertin, Éditions Alan Sutton, 2012, p. 85.

86 Karl LAURENT, Jean MOISY, *Le bateau du Havre à Trouville, op. cit.*, p. 47.

À défaut de disposer d'une illustration d'un des premiers bateaux à vapeur, type, "Passager"[87], qui assurait la traversée entre Caen et Le Havre, la carte postale ci-dessous représente un bateau du Havre et permet d'illustrer cette dimension de l'activité du port de Caen.

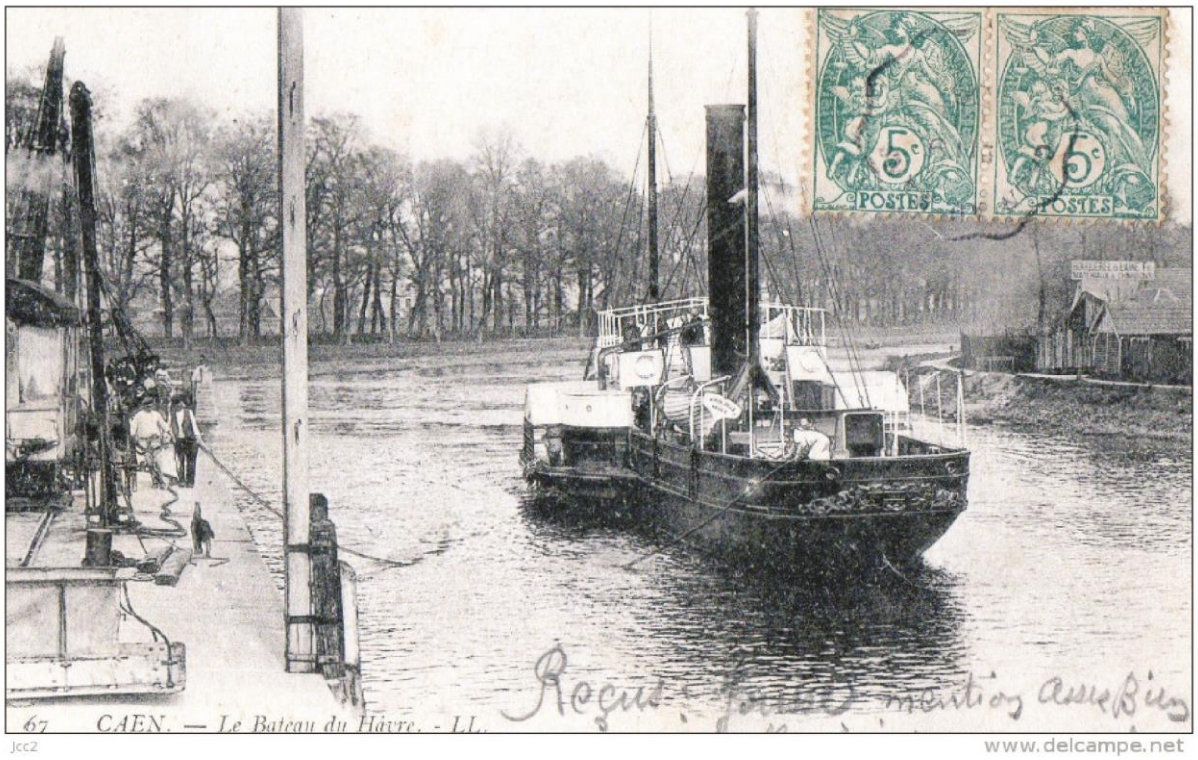


Illustration 7 : Le Bateau du Havre[88]

Les premiers bateaux qui sillonnaient l'Orne devaient ressembler à ce bateau à aubes dont la date de construction n'est pas connue.

Même après l'ouverture du canal, ces vapeurs sont contraints de continuer à utiliser l'Orne pour remonter vers le port de Caen. Les roues à aubes provoquent des remous qui gênent les picoteux qui assurent le transport du sable, détériorent les berges des riverains et les talus du chemin de halage. Pour répondre aux critiques de nombreux règlements sont pris par le préfet du Calvados pour réguler la circulation de la rivière comme du canal. En 1859 la "Compagnie des bateaux à vapeur du Havre à Caen" se voit « accordée une autorisation provisoire dans les conditions suivantes : 1° Les bateaux à aubes ne devront marcher

[87] Surnom donné à ces navires qui assuraient la traversée entre Le Havre et les ports normands.
[88] *Le bateau du Havre*, source Delcampe : www. delcampe.net.

qu'avec une vitesse maximum de quatre kilomètres à l'heure et les bateaux à hélices qu'avec une vitesse maximum de cinq kilomètres à l'heure »[89]. Le 27 mars 1875 la compagnie des bateaux à vapeur entre Le Havre et Caen est autorisée « à circuler sur le canal avec ses propres vapeurs […] L'autorisation demandée est accordée pour les trois navires *Manche, Orne* et *Cygne,* sous la condition spéciale et réitérée que ces steamers ne marcheront jamais à une vitesse de plus de six kilomètres à l'heure ». La présence d'un pilote à bord du bateau est requise. Il est chargé de s'assurer du respect de la règle relative à la vitesse[90].

Même si cette activité de transport de voyageurs a pris sa place dans le port de Caen, elle ne correspond pas aux grandes lignes qui existent à la même époque depuis Nantes Saint-Nazaire, Bordeaux ou Marseille. En outre l'obligation, dans les premiers temps de l'ouverture du canal, de continuer à remonter l'Orne ne peut favoriser ce type d'activité. Enfin la vie économique de Caen et les limites de son arrière-pays ne sont pas de nature à faire de Caen un grand port de voyageurs. Cherbourg le devient avec une escale pour les transatlantiques qui font la traversée de l'Angleterre vers les États-Unis.

Le développement apporté aux ports par la création des nombreuses escales pour les liners est resté, à Caen, à la hauteur de l'importance limitée de ce trafic.

Les limites, décrites ci-dessus, de l'impact de l'ouverture du canal, ne doivent cependant pas cacher des évolutions, de Caen, inspirées par le monde des négociants.

D – Les nouveaux acteurs économiques du port et leurs équipements pour assurer le trafic

Le nouveau rôle commercial du port se traduit par de nombreuses demandes présentées par les acteurs économiques pour divers aménagements dans le port. Les archives en donnent de nombreux exemples, nous en avons retenu quelques-uns pour illustrer ce propos.

En présentant l'activité du bateau "passager" qui assure la ligne de voyageurs entre Caen et Le Havre nous avons déjà évoqué la "Compagnie anonyme des paquebots à vapeur entre Le Havre, Caen, Honfleur et les ports de la Normandie". Cette compagnie a installé ses

[89] Arch. dép. Calvados, S 1490, Canal de Caen à la mer – Navigation à vapeur. Extrait d'un rapport de l'ingénieur ordinaire daté du 23/11/1865.
[90] *Ibid.*

bureaux sur le quai de Juillet au bord de l'Orne. Elle assure également des transports de marchandises. Dès l'année 1852 une grue est montée sur le quai d'accostage des bateaux « passager » pour le trafic des marchandises. En 1872 Émile Deschamp[91] obtient l'autorisation d'installer une grue à pivot fixée au sol[92]. Il n'est pas le seul à chercher à optimiser son commerce.

Dès le mois de septembre 1857, les frères Jobert, des armateurs caennais, sont « autorisés à construire sur la rive droite de l'Orne, à l'aval de la place des Abattoirs plusieurs embarcadères aux grues fixes pour l'embarquement des pierres et des matériaux de construction »[93]. Leur besoin ne se limite pas à l'obtention d'un emplacement de quai. Le 27 mars 1858 la Chambre de Commerce donne « l'autorisation [à la Compagnie de chemins de fer de l'Ouest] d'établir des voies ferrées à traction de cheval sur les quais de l'Orne ». D'après les archives cette installation est faite à la demande de MM. Jobert et Gates[94]. La demande est approuvée par le ministre. En février 1859 il autorise « la construction sur les quais de l'Orne, à Caen, de voies ferrées destinées à relier le port de cette ville à la gare aux marchandises »[95]. L'installation demandée est incomplète, c'est pourquoi le Conseil général prend la délibération suivante en 1869 « Que les rails n'existent que sur un tiers environ de la longueur du bassin ; qu'il y a lieu d'en demander l'achèvement complet et d'insister pour que cet achèvement ait lieu dans les plus brefs délais ». La proposition est approuvée par le ministre en septembre 1869[96].

Un rapport de l'ingénieur ordinaire daté du 12 février 1862 fait référence à M. Letellier négociant à Caen en charbons de terre, briques réfractaires, coke et ciment portland. La même année M. Goueslain est cité comme maître au cabotage. Il travaille avec M. Letellier.

[91] Il fut le Directeur de la Compagnie des bateaux à vapeur entre Le Havre et Caen entre 1853 et 1888, après avoir été le collaborateur de Jérôme Alexandre Vieillard, le créateur de la ligne, pendant 17 ans, Karl LAURENT, Jean MOISY, *Le bateau du Havre à Trouville*, *op. cit.*, p. 11.
[92] Arch. dép. Calvados, S 1372, port de Caen : outillage-grues. La grue à pivot est une des nombreuses innovations du XIX^e^ siècle dans le domaine des matériels de levage.
[93] *Ibid.*
[94] Arch. dép. Calvados, S 1371, Port de Caen – voies ferrées 1856-1884.
[95] *Ibid.*
[96] *Ibid.*

Tous ces négociants sont cités dans le cadre de demande d'obtention d'emplacement de déchargement de leurs steamers sur les quais afin de gagner du temps[97].

En avril 1865, MM. Larget et Daire envisagent de créer un service Caen-Paris une fois par semaine via Le Havre et Rouen avec les steamers le *Rouenneais* et la *Ville de Vernois*. Pour ce faire ils demandent une place sur les quais de Caen. Il s'agit d'une importante société rouennaise qui assure un service journalier de marchandises entre Paris, Rouen et Le Havre avec des bateaux qui effectuent le trajet en 36 heures. La société possède des bureaux à Paris, Mantes, Vernon, Elbeuf, Rouen, Le Havre et Marseille. Cet exploitant demande même une grue. Le projet de M. Larget est « de mettre le port de Caen en communication périodique avec un grand nombre de localités »[98].

En 1866 les sieurs Puggard et Schibsby demandent également une place de quai fixe pour un nouveau vapeur assurant une ligne régulière Caen-Goole[99]. Ce service n'a pas dû connaître un grand succès, le 24 juillet 1867, la Chambre de Commerce précise qu'il « n'a pas eu de durée »[100].

Un autre négociant – MM. Baraize et Laville et Cie – adresse une réclamation au préfet en février 1859 au sujet de la voie ferrée sur les quais de l'Orne[101]. M. Baraize est marchand de charbon de terre à Caen. En 1860, il demande « qu'il lui soit permis de faire naviguer [sur le canal] en tout temps et à toute heure, un navire à hélice qui doit servir à approvisionner de charbon de terre son établissement »[102]. L'ingénieur dans son rapport propose d'autoriser cette navigation « lorsque l'état de la rivière d'Orne ne lui permettra pas d'y naviguer sans danger » à une vitesse maximale de quatre kilomètres par heure[103].

---

[97] Arch. dép. Calvados, S 1365, Port de Caen – Place de quai – Alignement – Chantier de construction – Égouts – prises d'eau – Rapport de l'ingénieur ordinaire.

[98] Arch. dép. Calvados, S 1372, Port de Caen : outillage – grues.

[99] Port anglais d'exportation de houille situé sur l'estuaire de l'Humber. Cet estuaire « sert de débouché à peu près unique au bassin de l'Ouse et de la Trent, soit un sixième de la superficie de l'Angleterre et du Pays de Galles ; c'est par lui, et par l'éventail de rivières canalisées qu'il commande, qu'on a accès au versant oriental de la chaine Pennine, avec ses grands bassins houillers » : Annales de géographie, « Les ports de l'estuaire de l'Humber », *Annales de géographie,* 1919, n° 155, p. 387 (nous avons choisi de considérer que l'article a été rédigé par les Annales de géographie car les Annales ne donnent aucune information sur l'auteur de cet article).

[100] Arch. dép. Calvados, S 1365, Port de Caen – Place de quai – Alignement – Chantier de construction – Égouts – prises d'eau.

[101] Arch. dép. Calvados, S 1371, Port de Caen – voies ferrées 1856-1884.

[102] Arch. dép. Calvados, S 1490, Canal de Caen à la mer – navigation à vapeur.

[103] *Ibid.*

En octobre 1863 la compagnie Garway Dufryn, qui transporte du charbon d'Angleterre[104] fait également une demande pour la remontée de ses navires sur le canal.

En 1872 M. Trémant, négociant et transporteur de marchandises, demande une place de quai pour décharger son vapeur le *Forty Nine* qu'il a acquis à cet effet. Ce navire va faire un service régulier entre Caen et les ports anglais. Le négociant est autorisé (début 1873) à naviguer sur le canal avec son vapeur mais la place de quai spécifique ne lui est pas accordée ; en revanche la même année il est décidé d'affecter le quai Vendeuvre au « déchargement rapide » des steamers[105].

Les frères Jobert ne sont pas les seuls armateurs caennais, la famille Lamy possède une flotte de voiliers qui transportent de la houille, du bois et du sel. C'est dans ce cadre qu'elle a acquis le trois-mâts *Brave Lourmel*. Au moment de l'inauguration du canal elle exploite une douzaine de voiliers à la part[106]. À compter de 1870, la famille « s'oriente de plus en plus vers le négoce de charbons et de ce fait se mettent à importer ceux-ci par voie maritime »[107].

Les importations de houille anglaise sont à l'origine d'une activité de fabrication de briquettes qui apparaît dans les années 1860. Cette implantation fait suite à une invention permettant de valoriser des qualités de charbon jusque-là délaissées, « Les agglomérés "*sont composés d'un mélange de poussier de charbon et de brai sec qui sert de ciment. (On appelle brai le résidu de la distillation du goudron.) Le mélange est malaxé dans une trémie où un chauffage à la vapeur détermine la fusion du brai ; puis il est livré à des machines qui font des briquettes*". Ces briquettes constituent un combustible excellent et économique, tant pour l'industrie que pour les chaudières des machines à vapeur »[108]. La première fabrique de briquettes est créée en 1863 par M. Henry, négociant en charbon. À la fin des années 1860, elle occupe quinze ouvriers. Une seconde est créée en 1866 par M. Vérel. En 1869 elle emploie quatorze ouvriers[109]. Le chemin de fer comme les usines à gaz qui s'implantent dans les années 1860 pour l'éclairage urbain constituent de très importants débouchés pour le

[104] *Ibid.*
[105] Arch. dép. Calvados, S 1365, Port de Caen– Place de quai – Alignement – Chantier de construction – Égouts – prises d'eau.
[106] Système de propriété des navires en copropriété dans lequel les quirataires (les copropriétaires) détiennent des parts « en vingtièmes, vingt-quatrièmes, trente-deuxièmes, quarantièmes ou soixantièmes », Des Anciens de la Navale caennaise, *Navale caennaise, op. cit.*, p. 7.
[107] Des Anciens de la Navale Caennaise, *Navale caennaise …, op. cit.,* p. 12.
[108] Pierre COFTIER, *Mineurs de charbon en Normandie,* Cabourg, Éditions du temps, 2006, p. 157.
[109] Arch. dép. Calvados, M 8639, Commerce et industrie : situations industrielles.

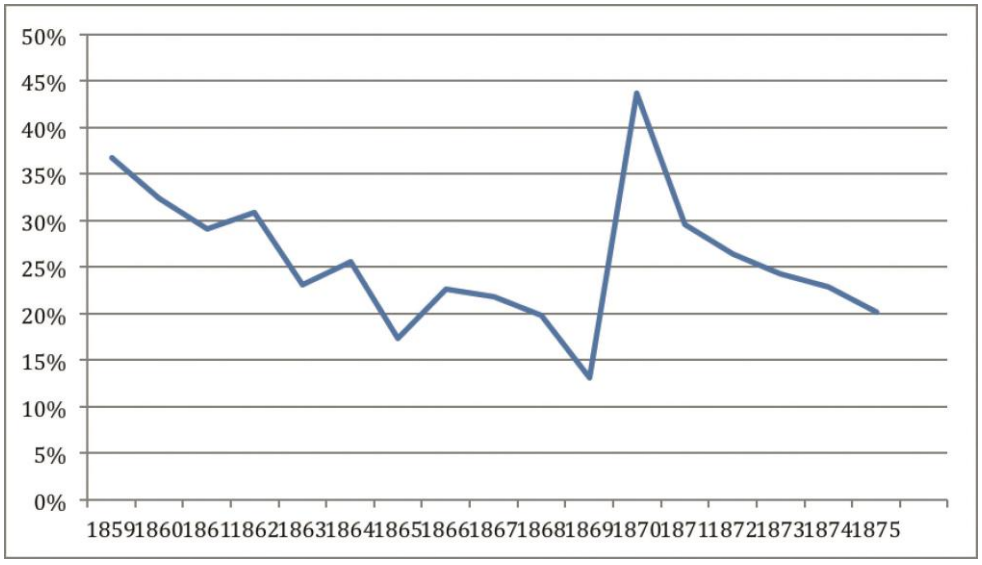
charbon et pour ces usines de briquettes. Enfin le traité de libre-échange, signé avec la Grande Bretagne le 23 janvier 1860 par le ministre Eugène Rouher, favorise le commerce de houille avec la Grande Bretagne. Les articles 2 et 3 du traité stipulent :

« Article 2 : Sa Majesté l'Empereur s'engage à réduire les droits d'importation en France sur la houille et le coke britanniques au chiffre de quinze centimes les cent kilogrammes, plus les deux centimes.

Sa Majesté l'Empereur s'engage également dans le délai de quatre ans, à partir de la ratification du présent traité, à établir à l'importation des houilles et du coke, par les frontières de terre et de mer, un droit uniforme qui ne pourra être supérieur à celui qui est fixé par le paragraphe précédent.

Article 3 : Il est convenu que les droits fixés par les articles précédents sont indépendants des droits différentiels établis en faveur des bâtiments français »[110].

Le tarif pour la houille est mis en place le 1er juillet 1860[111]. Le tableau ci-dessous montre la chute du cabotage dans les entrées, entamée dès l'année 1859, et qui s'accélère au début des années 1860. Il est probable que ce traité a pu contribuer au développement du poids du commerce que le port entretient avec les pays étrangers, notamment l'Angleterre.



Graphique 7 : Poids du cabotage dans les entrées du port de Caen : 1859-1875[112]

[110] Arch. dép. Calvados, M 13808, Courtiers maritimes affaires classées 1857-1917.
[111] *Ibid.*
[112] BnF, FOL-LF158-72, *Tableau général des mouvements du cabotage*, Douane.

En 1866, M. Vérel demande le raccordement de son usine à la ligne des chemins de fer de l'Ouest[113]. En 1869, l'ingénieur en chef propose d'autoriser M. Vérel « à laisser circuler sur le canal de Caen à la mer avec l'aide de sa machine le navire à vapeur à hélice *Thames* chargé de charbon de terre » toujours à une vitesse modérée à savoir 6 km/h. Le 20 décembre 1869 la même autorisation est donnée à M. Vérel pour les steamers *Chames, Lizzie* et *Souvenir*[114].

Dès l'année 1867 M. Lamy est autorisé à installer une grue à vapeur mobile sur le quai sud du bassin[115]. En 1872 le même M. Lamy demande une place de quai pour le steamer *Progrès* ainsi qu'une autorisation de remonter le canal avec ce steamer. L'avis de la Chambre de Commerce, sollicitée sur ce sujet, est intéressant. Nous le reproduisons ci-dessous. « La pétition de M. Lamy mérite la plus bienveillante attention : l'initiative qu'il a prise de faire construire un steamer attaché au port de Caen et naviguant sous le pavillon français méritant d'être encouragée, qu'il y a donc lieu d'admettre la demande de M. Lamy et de lui donner satisfaction dans la mesure du possible »[116]. Le *Progrès* est le premier steamer exploité par la famille Lamy.

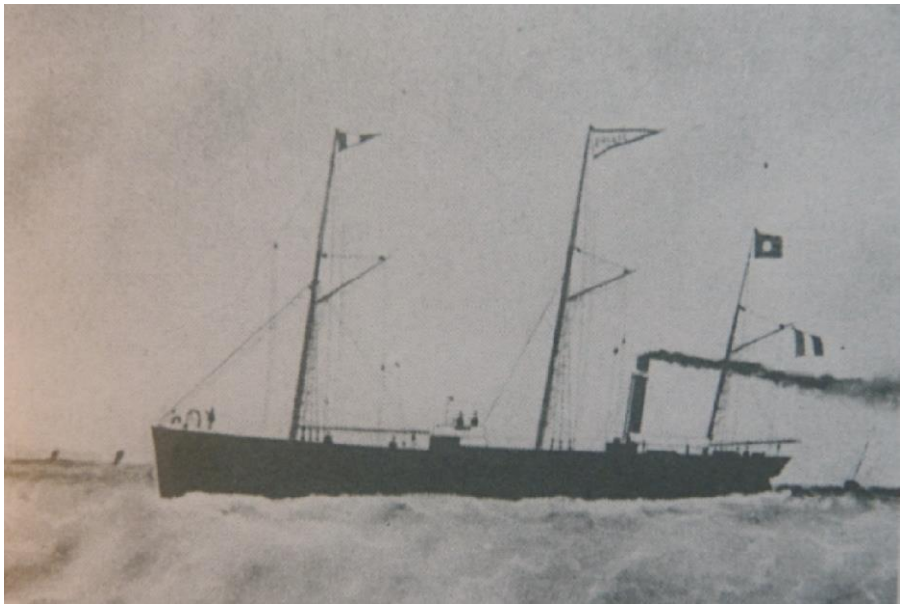


Illustration 8 : Le vapeur *Progrès*[117]

[113] Arch. dép. Calvados, S 1371, Port de Caen voies ferrées 1856-1884.
[114] Arch. dép. Calvados, S 1 490, Canal de Caen à la mer, navigation à vapeur : Rapport de l'ingénieur ordinaire daté du 20/12/1869.
[115] Arch. dép. Calvados, S 1372, Port de Caen - Outillages – Grues.
[116] Arch. dép. Calvados, S 1365, Port de Caen – Place de quai – Alignement – Chantier de construction – Égouts – prises d'eau.
[117] Des Anciens de la Navale Caennaise, *Navale caennaise…, op. cit.*, p. 11.

On peut aisément comprendre l'enthousiasme de la Chambre de Commerce pour ce premier vapeur attaché au port de Caen.

En avril 1871 : un rapport de l'ingénieur ordinaire indique que M. Pelletier, courtier maritime à Caen, fait une demande « pour que le navire *Jacques Paul* soit autorisé à circuler sur le canal à l'aide de sa propre machine à vapeur ». Ce navire transporte des denrées de première nécessité depuis Nantes, jusqu'à Caen. Cette sollicitation pour des autorisations de remontées du canal par des steamers n'est pas la seule pour l'année 1871[118].

Toutes ces demandes touchant la réservation d'emplacement de quai jointes souvent à l'installation de grues, l'implantation de voies ferrées sur les quais du port, la remontée du canal par des vapeurs, la création de nouvelles lignes régulières pour des transports de marchandises ou de voyageurs ou encore l'installation d'industries nouvelles, avec l'implantation des premières usines d'agglomérés, sont la traduction d'un foisonnement économique favorisé par l'ouverture du canal. Ce foisonnement ne manque pas d'inquiéter l'ingénieur ordinaire en raison de l'encombrement qu'il génère sur les quais du bassin Saint-Pierre. Il écrit « Dans l'état d'encombrement plusieurs fois signalé sur le bassin nous pensons qu'on ne doit marcher sur cette voie qu'avec une extrême réserve si l'on ne veut soulever de nouvelles plaintes qui seraient bien fondées »[119]. C'est la raison pour laquelle l'administration portuaire décide de légiférer sur les délais de stationnement : « Pour les marchandises à embarquer, ce délai est de douze jours au plus avant le prochain départ du bateau. Pour les marchandises débarquées douze jours au plus après leur arrivée »[120].

Le 15 avril 1860, le préfet promulgue le « Règlement de police du port de Commerce de Caen comprenant le port d'Ouistreham, le Canal Maritime, la rivière d'Orne et le bassin de Caen ». Il ne compte pas moins de 22 articles. Quelques dispositions concernent plus particulièrement les bateaux à vapeur qui doivent « se conformer à toutes les dispositions réglementaires pour ne pas dégrader le canal » (article 17 du règlement). Ils doivent « prendre toutes les précautions pour n'occasionner aucun retard ni dommages aux navires qu'ils

[118] Arch. dép. Calvados, S 1490, Canal de Caen à la mer – navigation à vapeur.
[119] Arch. dép. Calvados, S 1365, Port de Caen – Place de quai – Alignement – Chantier de construction – Égouts – prises d'eau.
[120] *Ibid.*

dépasseront, de même que ceux-ci devront éviter de leur barrer le passage » (article 18)[121]. La réglementation touchant la marine à vapeur ne cesse d'évoluer au cours des années suite aux demandes des acteurs du commerce maritime.

En 1867, M. Féron qui assure le remorquage des navires par un navire à hélice, est autorisé à naviguer à une vitesse de « douze minutes par kilomètre pour le remorquage des navires »[122].

En 1871, l'ingénieur ordinaire propose de faire payer un droit de navigation dont le produit serait affecté à l'entretien des perrés des berges de l'Orne qui sont très endommagés par les remous générés par les roues à aubes des bateaux qui font la traversée à une vitesse de douze à quatorze km/h. La demande est relayée en session du Conseil général le 8 novembre 1871. La proposition n'est pas retenue par le ministre par courrier en date du 7 mai 1872. Il explique au préfet que ce type de droit a été supprimé par l'Etat quelques années auparavant, son rétablissement « serait essentiellement contraire au développement de l'industrie des transports par eau, industrie que l'Administration s'applique à favoriser par tous les moyens en son pouvoir »[123].

Les réservations de places de quai posent également des problèmes aux Autorités portuaires, comme nous l'avons écrit plus haut à propos de la demande des sieurs Puggard et Schibsby qui avaient demandé à disposer d'une place de quai fixe.

En octobre 1872 les craintes exprimées par l'ingénieur ordinaire deviennent réalité. Des négociants, non basés dans le port de Caen, adressent une pétition dans laquelle ils indiquent qu'ils ne trouvent pas de place de quai à Caen, qu'ils envisagent de ne plus y venir et ils dénoncent les emplacements fixes des sociétés Vérel et Lamy. En même temps les négociants de Caen « demandent, et cela pour tout le commerce en général, que les steamers aient une place à quai par priorité sur les navires à voiles »[124].

---

[121] Arch. dép. Calvados, S 1490, Canal de Caen à la mer, navigation à vapeur. *Règlement de police du port de Caen comprenant le port d'Ouistreham, le Canal Maritime, la rivière d'Orne et le Bassin de Caen* pris par le préfet du Calvados le 15 avril 1860.

[122] Arch. dép. Calvados, S 1490, Canal de Caen à la mer, navigation à vapeur : Rapport de l'ingénieur ordinaire du 18/01/1867.

[123] Arch. dép. Calvados, S 1049, Rivière d'Orne: Ponts, Bacs, Navigation.

[124] Arch. dép. Calvados, S 1365, Port de Caen – Place de quai – Alignement – Chantier de construction – Égouts – prises d'eau.

Suite à cette polémique, M. Vérel adresse au préfet un long mémoire sur ce sujet. Les attendus en sont très intéressants. M. Vérel y développe une argumentation qui compare le coût d'exploitation d'un steamer et d'un voilier.

Il rappelle que le coût de revient d'un steamer de 400 tonneaux est de 350 francs par 24 heures alors que celui d'un voilier n'est que de 120 francs (le tiers). Il aborde ensuite la question du tirant d'eau d'un tel steamer avec ses conséquences. « Le défaut de profondeur du chenal dans les bancs et de l'avant-port d'Ouistreham interdit à un steamer d'un tirant d'eau de quatre mètres d'entrer dans les docks pendant sept jours de la durée de chaque mer »[125].

Le prix des frets est plus élevé pour les steamers que pour les voiliers, de même que les heures de déchargement qui sont majorées de 25 %. C'est cette exigence des dockers qui a provoqué l'installation d'une grue sur les quais. Elle permet le déchargement d'un navire de 400 tonneaux en douze heures avec six dockers contre 400 dockers pour décharger la même quantité de marchandises dans le même temps sans grue. Le déchargement d'un voilier de 400 tonneaux durerait environ quatorze jours à raison de trente tonneaux par jour.

Enfin M. Vérel rappelle que les ports de Dieppe, du Havre, de Nantes, de La Rochelle, affectent des places régulières pour le déchargement des bateaux charbonniers.

Suite à ce mémoire la Chambre de Commerce prend une délibération en mars 1873. Nous en présentons ci-dessous les principaux attendus :

« - Les concessions de place fixe sont à réserver aux services publics ;

- Les entreprises privées ne peuvent obtenir ou conserver des places privilégiées sous forme de concession ;

- Il est recommandé de réserver aux entreprises privées, non pas des places de droit mais des places de préférence à proximité de leurs maisons, chantiers ou dépôts ;

- Une steamer doit être assuré "dans toutes circonstances de trouver, à son arrivée, une place aux quais du port de Caen"[126] ;

[125] *Ibid.*
[126] *Ibid.*

- des commerçants peuvent substituer un navire à un autre s'ils sont "les affréteurs, chargeurs ou destinataires les uns des autres" »[127].

L'ingénieur en chef valide ces propositions en les complétant par des règles de durée de déchargement des navires rapides sur la partie des quais affectés à cet effet :

« Une demi-journée pour les navires égaux ou inférieurs à 125 tonneaux ;

Une journée pour les navires dont le chargement est compris entre 126 et 250 tonneaux ;

Une journée et demie pour les navires dont le chargement est compris entre 251 et 375 tonneaux ;

Deux journées pour les navires dont le chargement est compris entre 376 et 500 tonneaux ;

Trois journées au-delà de 500 tonneaux »[128].

Finalement le préfet entérine ces propositions en mai 1873 et il décide d'affecter le quai de Vendeuvre pour les déchargements rapides[129].

En mars 1872 le préfet avait réglementé le service des voies établies sur les quais du port de Caen. Nous reproduisons ci-dessous les principaux articles de ce règlement.

« L'exploitation des voies ferrées sur les quais de Caen est destinée à mettre en communication les bassins et la gare ;

L'objet de ces voies ferrées est de livrer ou d'enlever des marchandises arrivant ou devant repartir par bateau ;

La traction des wagons sur les quais se fait avec des chevaux ;

Les voies doivent toujours restées libres ;

Les wagons doivent passer sur une bascule afin de peser les marchandises transportées […] Cette exigence est suivie d'un tarif pour les voies du bassin à flot comme pour les voies

[127] *Ibid.*
[128] *Ibid.*
[129] *Ibid.*

du quai de juillet, le long de l'Orne, là où est installé le débarcadère de la ligne Le Havre-Caen »[130].

La photo ci-dessous d'un plan de Caen datée de 1889 permet de visualiser toutes les voies de chemin de fer installées sur les quais.

Plan 9 : Caen, son port et ses voies ferrées (1889)[131]

Bien que ce plan soit daté de l'année 1889, nous l'avons retenu volontairement pour présenter le port et les voies ferrées, en raison de la richesse des informations qu'il délivre.

Le quai de Vendeuvre est le quai du bassin Saint-Pierre situé en face de l'entrée du canal dans le bassin.

Le quai de Juillet est sur la rive gauche de l'Orne dans la ville, sur certains plans on le trouve sous la dénomination de quai de Vaucelles. Le quai rive droite est le quai des

130 *Ibid.*
131 Arch. dép. Calvados, S 13494, Statistiques Renseignements divers dépôts Dépôt de l'Équipement.

Abattoirs. Les voies de chemin de fer sont visualisées par des traits noirs. On note le faisceau des voies qui partent vers le port en traversant l'Orne sur le pont des abattoirs construit dès l'année 1857 pour mettre en relation le port et la gare. Après le pont des Abattoirs une voie de chemin de fer rejoint le quai de Vendeuvre en traversant la place d'Armes. L'embranchement direct vers le canal est plus tardif.

Ces décisions des autorités de tutelle du port pour faciliter l'accès des steamers dans le port, permettent de diminuer leur temps d'immobilisation sur les quais en facilitant leur chargement ou leur déchargement, en améliorant les conditions de stockage des marchandises, en favorisant la jonction mer-terre pour la diffusion des marchandises dans son arrière-pays avec le chemin de fer. Elles illustrent la mue qu'est en train de vivre le port. Sans exagérer son développement il commence à rentrer dans le concert des ports qui comptent ce qui l'oblige à s'adapter à la problématique des ports de commerce « qui répondent à une logique de "frontière" qui apparaît non pas comme une fermeture mais comme une articulation technique, économique et organisationnelle entre systèmes différents »[132]. Les demandes concernant l'accès du canal à des steamers, notamment dans le cas du *Progrès*, le premier vapeur utilisé par l'armement Lamy, jointes aux questions posées par l'amélioration du fonctionnement portuaire décrites ci-dessus, sont l'expression de « la logique d'adaptation permanente » dans laquelle le port est en train de s'engager. D'après Bruno Marnot elle s'exprime au travers de trois aspects. Le premier est « l'augmentation des volumes de magasinage… dans les entrepôts, sous les hangars ou sur les terre-pleins ». Le second est « d'améliorer les accès portuaires, de consacrer des superficies en eau plus spacieuses pour faciliter l'accueil et la mobilité des navires […] de prévoir des emplacements pour les acheminements terrestres ». Le troisième est de « réduire au maximum les inconvénients de la rupture de charge. Cet obstacle a été levé par le recours à un machinisme accru et des techniques de transbordement sans cesse perfectionnées »[133]. En cherchant à mettre en place des docks, en cherchant à faciliter prioritairement l'accès des steamers, en affectant un quai au déchargement rapide, en autorisant l'implantation de grues sur les quais… le port, bien que restant un port d'importance secondaire (il n'occupe

[132] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…, op. cit*., p. 63.
[133] *Ibid.*, p. 64.

que le douzième rang des ports français[134]) est soumis aux mêmes contraintes que les grands ports. Cette « logique de l'adaptation permanente » va amener les responsables du port à penser très vite, après la mise à disposition du canal, à de nouveaux aménagements et surtout à une amélioration de son tirant d'eau.

Durant les vingt années qui suivent l'ouverture du canal jusqu'en 1875, le trafic du port augmente sans affirmer une très forte progression. Cependant l'ouverture du canal provoque un foisonnement économique que nous avons voulu affirmer au travers des nombreux exemples présentés pour des aménagements divers du port, de ses quais et de son accès par des autorisations d'utilisation du canal par des vapeurs. Le foisonnement se traduit aussi par des créations d'entreprises nouvelles, notamment dans le domaine du traitement de la houille pour fabriquer des briquettes.

L'afflux de demandes d'autorisation provoque des besoins de réglementation nouvelle pour organiser l'espace et éviter le détournement de navires vers d'autres ports mieux organisés pour l'accueil des navires.

Le port rentre dans une ère nouvelle avec la nécessité de « l'adaptation permanente »[135] avec ses conséquences décrites plus haut.

En présentant le port des années 1850, nous avons évoqué plusieurs activités traditionnelles du port. Que deviennent-elles dans ce foisonnement ?

E – Les activités traditionnelles

Avec le développement des navires à vapeur, d'anciennes industries traditionnelles des ports, datant de la première moitié du XIX^{e} siècle, disparaissent, comme par exemple la construction navale. L'Inscription maritime attribue ce ralentissement au désarmement de beaucoup de bateaux longs courriers suite à la crise commerciale ou à leur rejet vers le cabotage, mais surtout elle l'attribue au développement de la navigation à vapeur et au chemin de fer « qui offre plus de célérité, de sécurité et d'économie que le cabotage à voile »[136].

[134] Gabriel DÉSERT, *Histoire de Caen*, *op. cit.*, p. 222.
[135] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 63.
[136] Arch. dép. Calvados, M 8636, Commerce et Industrie situations industrielles.

Cette situation se répercute sur l'emploi : en 1859 les chantiers n'emploient plus que 78 personnes contre 120 l'année précédente et à Ouistreham on est passé de 92 à 67[137].

Les explications données par le responsable de l'Inscription maritime du quartier de Caen montrent un autre aspect de cette « logique d'adaptation permanente » et surtout de ses conséquences. Le port de Caen, en entrant dans la modernité comme nous l'avons expliqué plus haut, abandonne la construction des voiliers, encore florissante durant la première moitié du XIX^{e} siècle. Le tableau ci-dessous en témoigne :

Tableau 6 : Navires à voiles construits à Caen et Ouistreham entre 1854 et 1874[138]

ANNÉES	NOMBRE de navires construits	JAUGE officielle totale	VALEUR en franc totale
1854	13	1.616	620.000
1858	8	1.152	551.000
1861	4	351	146.000
1863	3	477	207.000
1867	3	361	113.000
1872	1	73	35.000
1874	1	214	100.000

Des chantiers navals continuent à exister à Ouistreham pour la fabrication de picoteux[139] mais aussi des barques chalutières, dont la construction ne disparaît qu'au début du XX^{e} siècle[140].

Le picoteux est l'un des bateaux de pêche le plus usité durant le XIX^{e} siècle sur cette côte normande. Il est construit par de nombreux chantiers navals, dont notamment les chantiers Herbline et Tabourel de Ouistreham et les chantiers Lecorneur de Caen. C'est un petit

137 *Ibid.*
138 Auguste NICOLAS, *Le Calvados agricole et industriel, Caen et la Basse-Normandie*, Caen, L. Jouan éditeur, Paris, H. Dunod et E. Pinat, éditeurs, 1918, p. 46.
139 François RENAULT, *Bateaux de Normandie*, Douarnenez, Éditions de l'Estran, 1984, p. 32.
140 Jean-Yves MARIN, *Ouistreham Riva-Bella*, Ouistreham, Office municipal d'action culturelle, 1994, p. 104.

bateau à fond plat jaugeant moins de cinq tonneaux et dont les usages ne se limitent pas à la pêche. Il est long de cinq à six mètres. Il se manœuvre principalement à l'aviron. Il peut cependant être gréé à la voile mais plutôt « comme auxiliaire de propulsion »[141]. La photo ci-dessous montre la réalité du picoteux.

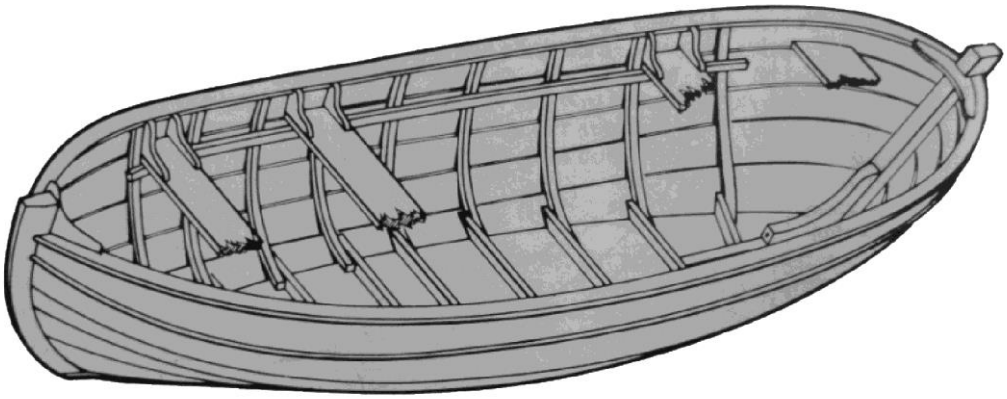


Illustration 9 : Intérieur d'un picoteux[142]

La particularité du picoteux est qu'il s'agit d'une barque sans quille, qui « doit son nom au picot, un poisson plat pêché en Manche »[143]. En raison de sa voile unique, lorsque le vent tombe, la seule source de propulsion est l'aviron. Nous n'avons pas pu consulter de registre matricule des bâtiments de commerce pour la période 1855-1875 en revanche les archives conservent un registre pour une période allant de 1871 à 1897. Durant ces vingt-cinq années, sur environ 600 navires armés à Caen, environ un tiers furent construits à Ouistreham et 10 % le furent à Caen, parmi ces bateaux on compte plus de 50 % de picoteux pour Caen et 96 % pour Ouistreham[144].

Le picoteux est prioritairement un bateau utilisé pour la pêche côtière, la pêche la plus répandue à Ouistreham. Cependant il a un second usage : le transport du sable sur l'Orne. Ces navires, montés par un ou deux hommes remontent le sable extrait de la baie de l'Orne vers Caen par le fleuve. Cette activité économique a duré jusqu'au XX^{e} siècle. Il s'agit d'une

[141] François RENAULT, *Bateaux…, op. cit*., p. 32. Tout le descriptif de ce petit bateau de l'Orne et du bord de mer devant Ouistreham est tiré de cet ouvrage.
[142] *Ibid.*, p. 33.
[143] Michel HÉBERT, Michel DELAUNEY, *La belle histoire de la pêche en Normandie : mer et rivages : racontée par la carte postale ancienne : et sa gastronomie, 10 recettes de haute tradition.* Condé-sur-Noireau, éditions Charles Corlet, 2001, p. 39.
[144] Arch. dép. Calvados, R 5810, quartier de Caen, matricule des bâtiments de commerce, 1891.

« activité importante, mais peu rémunératrice »[145]. Les sablonniers transportent le sable pour la construction à Caen. Leur vie n'est pas facile. Ils vivent et dorment dans leur bateau, enroulés dans leur voile. Ils sont mal reconnus par l'Inscription maritime qui « considère qu'ils grèvent le budget de l'Établissement des invalides de la marine sans le moindre profit »[146]. Le sable est déchargé quai de Juillet sur la rive gauche de l'Orne dans le « vieux port » de la ville. La carte postale ci-dessous illustre cette activité économique.

Illustration 10 : La rentrée des sablonniers[147]

Cette photo de l'Orne à la sortie de Caen, vers la mer, montre ces fameux picoteux sablonniers avec pour certains leur voile gréée.

Enfin les archives permettent d'évoquer l'existence d'une poissonnerie à Caen. Un *Règlement de police et d'Administration municipale* établi par M. Bertrand en 1870 fait référence à un arrêté daté de janvier 1833 (la poissonnerie a été reconstruite en 1832) pris par son prédécesseur de l'époque. En conséquence les produits de la pêche sont certainement destinés aussi à l'approvisionnement de cette poissonnerie. L'examen de ce règlement

[145] François RENAULT, *Bateaux…, op. cit.*, p. 43.
[146] *Ibid.*
[147] Flotte de sabliers qui arrivent à Caen par l'Orne – photo datant du début du XX[e] siècle, collection particulière.

donne quelques précisions sur la vente du poisson à Caen. La poissonnerie assure la vente du poisson en gros, comme aux particuliers. L'article 1er de ce règlement précise : « L'interdiction de vendre le poisson ailleurs que dans l'intérieur de la poissonnerie est maintenue en principe. Le colportage de cette denrée ne continuera à avoir lieu qu'à titre de simple tolérance ». Elle est approvisionnée par les mareyeurs, pêcheurs et autres expéditeurs qui « seront tenus de conduire ou d'adresser directement à la poissonnerie le poisson et le coquillage qui devront être vendus à Caen ». La vente du poisson fait l'objet d'un droit d'octroi. Un préposé de la ville est affecté à la vente en gros du poisson[148]. La poissonnerie est installée au bord de l'Odon, à proximité du haut du bassin Saint-Pierre par lequel l'Odon arrive de la ville. La carte postale ci-dessous permet de se faire une idée du bâtiment ainsi que de l'activité qui pouvait régner autour.

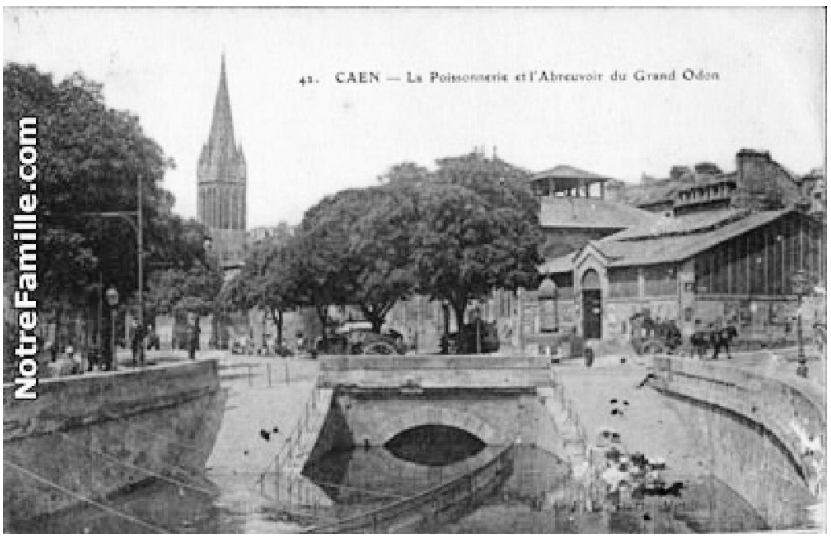


Illustration 11 : La poissonnerie à Caen[149]

La photo est prise de l'Odon ou de l'extrémité du bassin Saint-Pierre construit dans le cours de l'Odon. La poissonnerie est le grand bâtiment sur la droite qui ressemble à un pavillon abritant un marché couvert.

[148] Arch. dép. Calvados, 615 edt 623, Règlement de police et d'administration municipale, 1870.
[149] Carte postale montrant la poissonnerie à Caen au bord de l'Abreuvoir du Grand Odon. Même si cette carte postale n'est pas datée, il est probable que la photo a été prise à la fin du XIXe siècle voire au début du XXe siècle, lorsque le bâtiment était déjà implanté à cet endroit. Disponible sur http://www.notrefamille.com/v2/services_cartes_postales/cartes-postales-detail.asp?cartepostale=207950&ville=6 consultation du 17/03/2015.

Il nous a paru opportun d'évoquer dans ce chapitre la construction navale à Caen et à Ouistreham, car la période marque le début du déclin de cette activité dans les deux ports. Le tableau n° 6 (p. 118) montre bien son décrochage au début des années 1860 même si la construction des picoteux se poursuit jusque dans le courant de la première moitié du XX^{e} siècle.

Nous avons évoqué plus haut la montée en puissance progressive du port de Caen et son obligation d'adaptation à un mouvement inexorable décrit par Bruno Marnot. Nous avons fait ressortir que le port de Caen, pour répondre aux exigences générées par la conversion des bateaux à la vapeur, a été contraint d'entrer dans la modernité.

L'évocation rapide de la survivance de la construction navale et de la pêche à Ouistreham pour alimenter la poissonnerie montre que cette période pour le port de Caen est une sorte de période charnière : le port entre dans la modernité mais des activités traditionnelles persistent comme les sablonniers sur l'Orne, et la construction navale à Ouistreham.

Dans ce contexte le bassin et le canal, pensés l'un et l'autre, dans les années 1840 doivent aussi adapter leur gabarit aux exigences de cette modernité.

III – LES AMÉNAGEMENTS DU PORT ET DU CANAL

« Accroître la taille des bassins pour augmenter la capacité d'accueil du port supposait, par exemple, de réfléchir également aux nouvelles dimensions des terre-pleins et des entrepôts, ainsi qu'à l'amélioration des chenaux d'accès »[150]. Par cette citation, nous souhaitons montrer que les exigences d'adaptation ne touchent pas seulement les superstructures du port mais également son accès et ses bassins. À Caen l'exigence est de taille : il faut améliorer le gabarit du canal, permettre au bassin Saint-Pierre d'accueillir les navires qui le remontent, envisager peut-être un nouveau bassin pour de nouveaux quais en raison des problèmes d'encombrement évoqués plus haut. Dès l'année 1858 M. Bavant formule cinq propositions d'améliorations. Elles concernent l'élargissement de la partie du canal qui touche son entrée « en lui donnant une largeur assez considérable pour ne pas gêner le passage des navires » ; la construction d'un mur de quai ou d'un talus empierré pour établir « sur le bord des embarcadères pour le lestage des navires et des chantiers de carénage ». Il

[150] Bruno MARNOT, *La mondialisation au XIX^{e} siècle*, Paris, Armand Colin, 2012, p. 243.

propose aussi la transformation du port actuel sur l'Orne « en un grand bassin » avec la création d'une écluse entre le bassin Saint-Pierre et ce nouveau bassin ainsi que le déplacement du barrage de Montaigu, situé sur le cours supérieur de l'Orne, dans le but de rendre navigable cette rivière par une canalisation complémentaire qui donnerait 26 kilomètres de niveau d'eau depuis l'entrée de l'avant-port à Ouistreham. L'auteur suggère également la construction d'un bassin-dock-entrepôt sur l'emplacement du lit de la vieille rivière, parallèlement au bassin Saint-Pierre. Il termine par un projet de canalisation complémentaire de la rivière actuelle pour obtenir un canal double de largeur. M. Bavant trace là un plan de travaux pour les vingt ou trente années à venir[151].

Avant de mettre en œuvre cet important programme, il faut déjà faciliter l'accès des navires qui veulent rentrer dans l'avant-port de Ouistreham, répondre au développement du trafic du port et veiller à ce que le gabarit du bassin Saint-Pierre soit en harmonie avec celui du canal dont la profondeur règlementaire est de quatre mètres, ce qui s'avère vite insuffisant.

A – Améliorer les superstructures et les infrastructures du port mises en œuvre lors de l'inauguration du canal

1 – Les superstructures : l'aménagement des quais

Dès l'année 1859, l'Empereur autorise l'élargissement du quai de Vaucelles sur la rive droite de l'Orne. La lettre du ministre adressée au préfet en fait un bon état des lieux. « Le quai de Vaucelles est le passage obligé de toutes les voitures qui transportent les lourds chargements *de pierres* d'Allemagne destinés à l'exploitation des bois nécessaires aux nombreux chantiers de construction de navires et en même temps qu'il est une voie de dégagement important pour le chemin de fer »[152]. La même année, le ministre autorise « la construction sur les quais de l'Orne, à Caen, de voies ferrées destinées à relier le port de cette ville à la gare aux marchandises »[153]. C'est cet aménagement qui provoque les

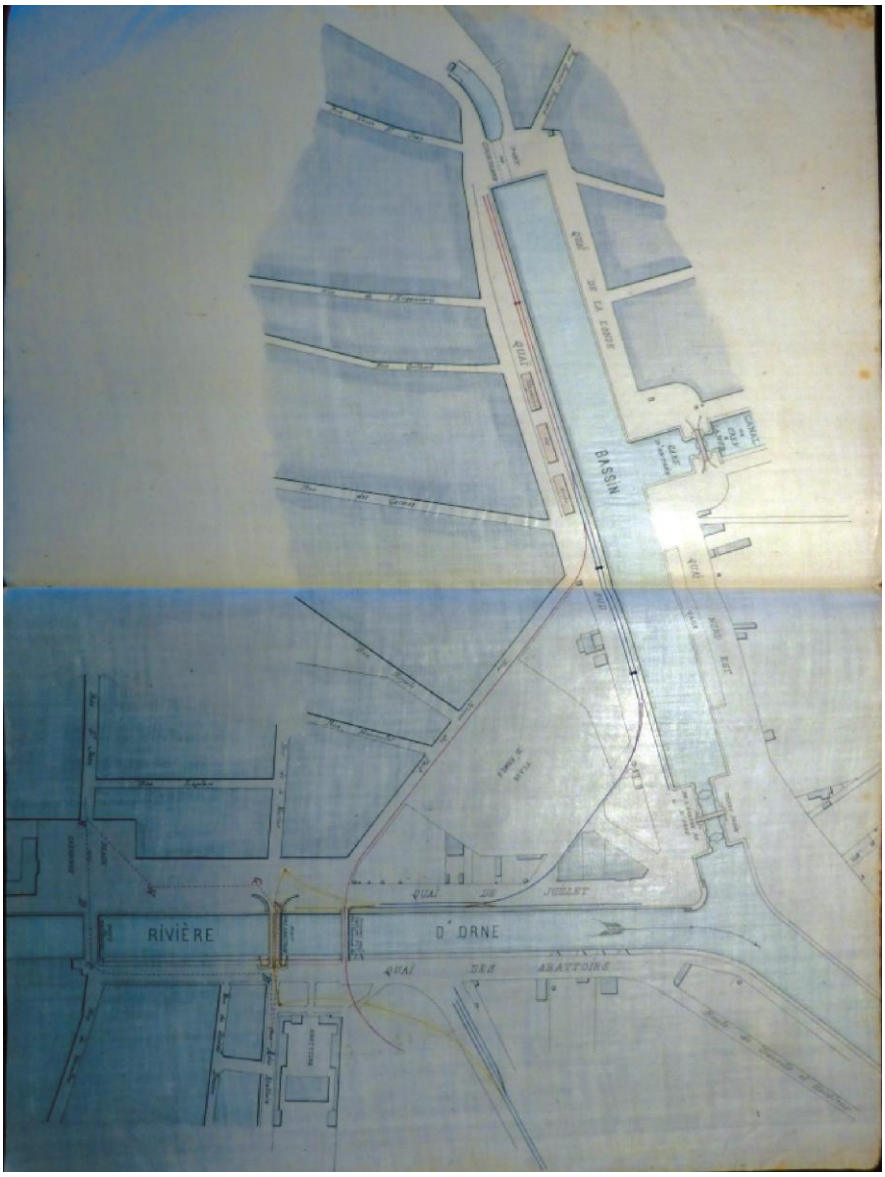
[151] Arch. mun. Caen, carton n° 3, Port – Canal – Orne – Odons : M. Bavant, *Caen port de mer, sa renaissance, projets d'agrandissement,* Caen, Typographie de B. de Laporte, 1858, pour toutes les citations du mémoire de M. Bavant citées.
[152] Arch. dép. Calvados, S 13418, Port de Caen-Ouistreham Éléments divers Lettre du ministre au préfet daté du 07/07/1858.
[153] Arch. dép. Calvados, S 1371, Port de Caen voies ferrées, décision ministérielle datée du 04/02/1859.

demandes d'élargissement vues plus haut. En 1862, un projet est déposé dans le but de prolonger les voies. La demande est rejetée par le ministre. À ses yeux il faut attendre « que les besoins du commerce se soient développés avant de songer à prolonger les voies actuelles qui sont suffisantes pour le trafic que donne le port de Caen »[154]. En 1865, c'est la Compagnie de l'Ouest qui refuse au motif que ce serait trop onéreux et que, dans ce cas, les ports voisins pourraient le demander. En 1869, le Conseil général indique « que les rails n'existent que sur un tiers environ de la longueur du bassin ; qu'il y a lieu d'en demander l'achèvement complet et d'insister pour que cet achèvement ait lieu dans les plus brefs délais ». Le ministre approuve le 27 septembre 1869[155].

En 1872, un nouveau règlement est pris pour la « circulation de machines locomotives sur les voies ferrées des quais et des bassins ». Ce règlement stipule que les machines sont autorisées car « les arrivages, par voie ferrée, à Caen de céréales pour l'exportation ont pris depuis quelques semaines une telle importance que la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest ne peut plus faire face aux transports qu'ils occasionnent avec ses moyens ordinaires »[156]. Les convois devront rouler au pas avec un éclairage rouge.

En 1875, le pont des Abattoirs, par lequel passe tout le trafic ferroviaire du port est modifié. Le plan ci-dessous permet d'appréhender la réalité des voies de chemin de fer installées à cette époque.

[154] *Ibid.*, décision ministérielle datée du 31/10/1862.
[155] *Ibid.*
[156] *Ibid.*, extrait d'un courrier du 23/09/1872 de l'ingénieur en chef du service des ports au préfet.



Plan 10 : Port de Caen – Pont des Abattoirs[157]

Les informations fournies par ce plan sont particulièrement riches. Le pont des Abattoirs est le premier pont sur l'Orne. La voie de chemin de fer qui le traverse est marquée en rouge, elle vient de la gare et rejoint l'extrémité du bassin Saint-Pierre ; une seconde voie, installée le long du quai Vendeuvre, rejoint le quai de Juillet avec un embranchement destiné à longer l'intégralité de ce second quai.

À la même période s'engage une réflexion beaucoup plus importante pour le développement du port comme l'écrit l'ingénieur en chef Marchegay en 1858.

[157] Arch. dép. Calvados, S 13464, Port de Caen-Ouistreham : Pont des abattoirs. Plan daté du 19/08/1874 dressé par l'ingénieur ordinaire Boreux et certifié par l'ingénieur en chef Leblanc le 29/09/1874.

2 – Les infrastructures : le tirant d'eau du canal

« Le commerce a vu avec un grand intérêt la navigation du canal dépasser de beaucoup celle de la rivière, soit par le nombre, soit par l'importance du tonnage des navires. L'importation de 1857 a donné 14 000 tonnes de plus qu'en 1856 et cette proportion doit s'élever de beaucoup lorsque le chemin de fer de Mézidon au Mans sera ouvert ; car c'est par cette voie que doivent s'écouler dans les provinces du Centre les charbons, les cotons, les graines, les bois, les sels, les chanvres et autres produits qui nous viennent de l'océan.

Il y a toutefois une chose remarquable et digne d'attention, c'est que la plus grande partie des transports d'expédition faits de Caen sur le Havre l'ont été par des bateaux à vapeur. Ainsi en 1857 la marine à vapeur a transporté 7 148 tonnes, tandis que le cabotage n'en a pris que 5 027 consistant surtout en pierres et matériaux de construction.

La pensée de l'Administration, comme celle du commerce doit se fixer sur les moyens d'expédier à bon marché. Pour obtenir ce résultat, il faut expédier au loin afin de bénéficier des tarifs préférentiels qui réduisent le prix du transport suivant le nombre de kilomètres parcourus.

Mais à cette condition, il faut en joindre une autre, c'est la diminution du fret sur le transport maritime. Or, le moyen de l'obtenir, c'est que le chargement se fasse sur des navires d'un tonnage plus considérable, de 5 à 600 tonneaux par exemple, ce qui conduit à la nécessité de l'approfondissement du canal. Cette question, déjà étudiée, semble susceptible de recevoir une solution rapide et peu coûteuse, je ne la perdrai pas de vue »[158]. L'argumentation de l'ingénieur Marchegay illustre ce que Bruno Marnot traduit par « l'augmentation du tonnage des navires permettait de compenser les coûts de transbordement plus élevés dans les ports »[159] .

Cette réflexion revenait à poser, dès l'ouverture du canal, la question de son gabarit relativement limité, car décidé dans les années 1840, alors que le trafic progresse, que de nouveaux acteurs émergent et que le port est engagé dans une lutte concurrentielle avec celui de Honfleur. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées n'y sont pas hostiles si on se réfère à ce rapport de l'ingénieur ordinaire daté du 30 août 1858 « Considérant que la profondeur

[158] Arch. dép. Calvados, S 13469, Port de Caen Ouistreham Éléments divers de 1830 à 1930.
[159] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 46.

du canal de Caen à la mer (quatre mètres) est insuffisante ; qu'elle ne répond pas aux besoins de la navigation ni à l'importance du port de Caen […] Emet le vœu que le Gouvernement ordonne le plus promptement possible que le tirant d'eau dans le canal soit porté à 4,75 mètres, et que le bassin soit débarrassé des vases qui en diminuent la profondeur »[160] . Le 22 décembre 1858 l'ingénieur en chef des travaux maritimes confirme l'avis de son subordonné : « le commerce maritime de Caen demande maintenant à grands cris l'approfondissement du canal et il a fait parvenir ses réclamations jusqu'à Sa Majesté l'Empereur qui par l'intermédiaire de M. le préfet du Calvados nous a fait demander d'établir le meilleur moyen de donner satisfaction au commerce maritime de Caen »[161]. Dans un nouveau rapport daté du 16 juillet 1859 le même ingénieur précise : « La ville de Caen a une population considérable ; elle renferme des fabriques nombreuses et importantes avec son système de navigation maritime encore incomplet, elle importe et exporte annuellement plus de 200 000 tonnes de produits. Cette ville est d'ailleurs située au milieu d'un des pays les plus riches et les plus productifs de la France. Au moyen des nombreuses routes impériales qui rayonnent dans tous les sens et surtout des chemins de fer qui la mettent en communication avec Paris, Le Mans, Tours et enfin avec Cherbourg, elle peut alimenter de produits de toute nature des régions très étendues et qui présentent des centres manufacturiers d'une importance de premier ordre »[162] .

Il nous a paru opportun de reporter tous ces écrits des ingénieurs des Ponts et Chaussées. Ils constituent une bonne synthèse des évolutions du port depuis l'ouverture du canal, nous pouvons les résumer de la façon suivante :

- le trafic progresse,

- les navires à vapeur remplacent les voiliers, surtout pour les transports d'expédition.

La conséquence de ces évolutions est la nécessité d'améliorer le tirant d'eau du canal pour favoriser le commerce d'une ville susceptible d'absorber un commerce important grâce aux voies de communication par route et par fer qui rayonnent autour d'elle.

[160] Arch. dép. Calvados, S 13469, Port de Caen-Ouistreham Éléments divers de 1830 à 1930.
[161] *Ibid.*, Rapport de l'ingénieur en chef daté du 22/12/1858.
[162] *Ibid.*

Les travaux sont autorisés par un décret de Napoléon III du 8 février 1860. Nous en reproduisons les articles 1 et 2.

« Article I[er]

Il sera procédé à l'exécution des travaux d'approfondissement du canal de Caen à la mer et de construction d'une rigole d'alimentation du dit canal, conformément aux dispositions générales des plans ci-dessous visés, lesquels resteront annexés au présent décret, ainsi que les avis du Conseil général des ponts et chaussées des 28 juillet et 5 décembre 1859.

Article 2

Ces travaux sont déclarés d'utilité publique. L'Administration est en conséquence autorisée à faire l'acquisition des terrains et immeubles riverains pour l'exécution des dits travaux »[163].

L'approfondissement du canal, permet aux ingénieurs de créer en son milieu une gare de croisement des navires. Les plans ci-dessous, réalisés, sous le contrôle de l'ingénieur en chef M. Marchegay, par l'ingénieur ordinaire M. Vial pour le parcours du canal et par l'ingénieur ordinaire M. Caillaux pour l'emplacement de la gare de croisement, illustrent les travaux réalisés.

Plan 11 : Canal de Caen à la mer, plan général[164]

[163] Arch. dép. Calvados, S 13427, Canal de Caen à la mer. Port de Caen-Ouistreham, traversée de Caen, état de la rigole.

[164] Arch. dép. Calvados, S 13469, Port de Caen Ouistreham. Éléments divers de 1830 à 1930 : Projet de régularisation et d'approfondissement du Canal de Caen à Ouistreham sur 0,50 de hauteur, daté du 04/07/1859.

Le trait rouge sur ce plan figure le canal de Caen à la mer. On distingue au milieu du parcours, à hauteur de Blainville, la marque de la future gare de croisement que nous présentons par un plan spécifique.

Plan 12 : Canal de Caen à la mer, plan indiquant l'emplacement de la gare de Blainville[165]

La gare de croisement est marquée par un élargissement, en rouge, au centre du cliché, du lit du canal. Elle a une longueur de 250 mètres et une largeur de 15 mètres. Elle est située juste avant le pont de Blainville.

Cet aménagement, mis en service dans le courant de l'année 1862[166], provoque une évolution des conditions de navigation avec l'abandon des navigations à heure fixe. La gare de croisement permet la mise en œuvre d'un nouveau règlement, en décembre 1863, suite à une demande de la compagnie Garway Defryn de Londres qui transporte du charbon. L'ingénieur ordinaire propose :

« 1) Les navires montant à Caen ne séjourneront pas à Ouistreham, ils seront expédiés pour leur destination aussitôt après la fermeture des portes de flot.

[165] *Ibid*., Régularisation et approfondissement du Canal entre Caen et Ouistreham sur 0,50 m de hauteur daté du 4 juillet 1859.
[166] *Ibid.*, *Rapports préfectoraux et Délibérations du Conseil Général* pour l'année 1862.

2) Les navires descendant seront expédiés de Caen de manière à pouvoir faire marée et à cet effet leur arrivée à Ouistreham coïncidera avec l'heure du flot.

3) Ils seront toujours expédiés par convoi.

4) Les navires montant se gareront à Blainville sur la rive gauche du canal en amont de l'écluse. Les navires descendant prendront place dans la gare de la rive droite »[167].

L'arrêté est agréé par l'ingénieur en chef puis par la Chambre de Commerce en octobre 1864.

La réussite du creusement du canal ne dépend pas seulement de son tirant d'eau, il est nécessaire que le bassin Saint-Pierre, construit en 1848, puisse aussi accueillir les navires qui remontent le canal. C'est la raison pour laquelle la question du curage du bassin se pose dès l'année 1858. Par un courrier daté du 12 octobre 1858, le ministre retient la proposition de l'ingénieur des Ponts et Chaussées qui suggère de traiter avec l'entrepreneur Mauger qui possède une drague à vapeur disponible « pour rendre au bassin sa profondeur réglementaire de quatre »[168]. Il adopte même la suggestion de l'ingénieur en chef, conformément à l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées, qui « se fondant sur le retour continu des envasements et sur l'augmentation d'importance du port de Caen, sur ce que les radiers des ouvrages d'art se trouvent en contrebas des lignes rouges indiquées sur les profils propose de donner au bassin de Caen 0,50 mètre de profondeur supplémentaire en laissant seulement auprès des fondations une banquette de 2,50 mètre à laquelle on ne toucherait pas » [169].

L'appel d'offre est lancé, le 1er mars 1860 par voie d'affiche.

[167] Arch. dép. Calvados, S 1490, Canal de Caen à la mer : navigation à vapeur.
[168] Arch. dép. Calvados, S 13425, Port de Caen-Ouistreham –Travaux divers.
[169] *Ibid.*

EMPIRE FRANÇAIS.

PONTS ET CHAUSSÉES

PRÉFECTURE DU CALVADOS.

CANAL DE CAEN A LA MER

APPROFONDISSEMENT

DU CANAL DE CAEN A LA MER

Sur 0 m 50 de Hauteur,

ET CONSTRUCTION D'UNE RIGOLE D'ALIMENTATION

Dans la traversée de CAEN.

ADJUDICATION AU RABAIS

Le Public est prévenu que le vendredi 16 mars 1860, à deux heures après-midi, il sera procédé par Nous, Préfet du Calvados, le Conseil de Préfecture assemblé, et en présence de M. l'Ingénieur en chef des ports maritimes du département, à l'adjudication sur une seule soumission, des travaux à faire pour l'approfondissement du canal de Caen à la mer et la construction d'une rigole d'alimentation dans la traversée de Caen.

Les ouvrages évalués aux détails estimatifs et à adjuger se composent:

1° Approfondissement du canal sur 0=50 de hauteur.		594,283 fr. 36 c.
2° Construction d'une rigole d'alimentation.		153,347 71
Dépense totale des ouvrages prévus.		747,655 fr. 07 c.
Somme à valoir pour travaux imprévus, épuisements, etc.		54,366 93
Montant total à adjuger.		802,000 00

Approfondissement du canal. 47,714 64

Construction de la rigole. 6,652 29

Cette adjudication sera faite conformément aux ordonnances des 10 mai 1829 et 4 décembre 1836, et aux clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs, par décision de M. le Directeur général, en date du 25 août 1853.

Les devis, les détails estimatifs et les autres pièces des projets sont déposés à la Préfecture du Calvados (4e division), où les concurrents pourront en prendre connaissance, le lundi et le vendredi de chaque semaine, de une heure à trois d'après-midi.

Clauses principales imposées aux adjudicataires.

MODÈLE DE SOUMISSION.

Caen, le 16 mars 1860.

Caen. — Typ. de veuve PAGNY, imprimeur de la Préfecture, rue Froide, 27.

Illustration 12 : Affiche de lancement de l'adjudication pour l'approfondissement du canal de Caen à la mer[170]

Mais derrière ces travaux se trouve posée la question de l'alimentation en eau du canal.

[170] Arch. dép. Calvados, S 13469, Port de Caen Ouistreham. Éléments divers de 1830 à 1930 : Lancement de l'adjudication suite au décret impérial du 08/02/1860.

3 – Les infrastructures : la création de la rigole alimentaire et ses conséquences.

Le décret impérial autorise l'approfondissement du canal et la création d'une « rigole alimentaire » en eau douce qui utilise une partie du réseau hydrographique de la ville. Pour ce faire les ingénieurs proposent de couvrir les eaux des Odons qui alimentent le bassin Saint-Pierre par un aqueduc de cinq mètres d'ouverture sur une longueur 499,60 mètres, comme le montre le plan ci-dessous.

Plan 13 : Rigole d'alimentation du canal, du moulin de Montaigu au bassin de Caen[171]

Le trait rouge visualise le cours de la rigole alimentaire dans la ville. Elle part de l'embranchement de la Noë pour déboucher à hauteur du pont de la poissonnerie juste avant le bassin Saint-Pierre « établi sur la partie inférieure du cours de l'Odon »[172].

[171] Arch. dép. Calvados, S 13427, Rigole d'alimentation du Canal du moulin de Montaigu au bassin de Caen – Construction d'un aqueduc de 5 mètres d'ouverture sur une longueur totale de 840 mètres et de murs de quai sur une longueur de 57 mètres. Dressé par l'ingénieur ordinaire M. Caillaux le 25/05/1858 et contresigné par l'ingénieur en chef M. Marchegay le 24/08/1858. Plan général au 1/500.

Ce plan accompagne un rapport rédigé par l'ingénieur ordinaire M. Caillaux qui explique l'organisation hydrographique de la ville, l'approvisionnement en eau du canal et les problèmes de salubrité de la ville.

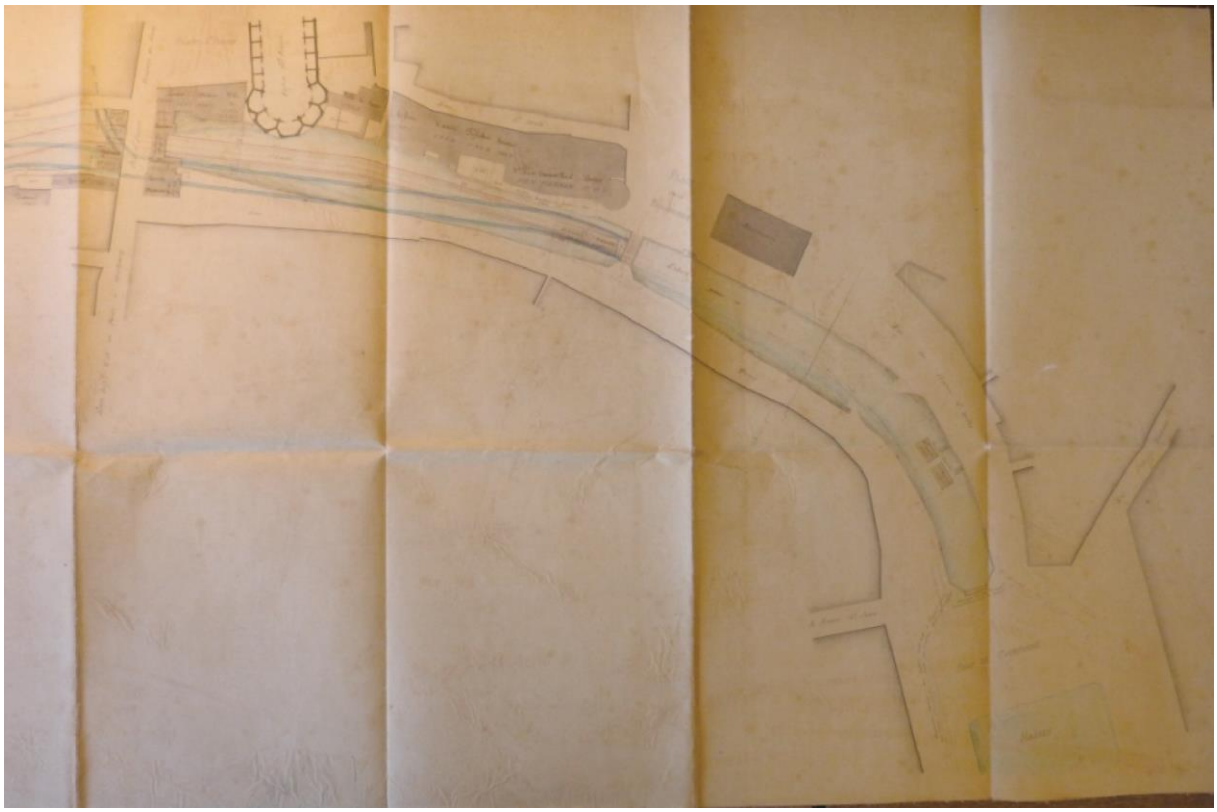
« Dans l'avant-projet général des travaux d'établissement du canal maritime de Caen à la mer, on a prévu qu'une somme de 10 000 francs serait employée à curer le fond du canal Robert qui traverse la ville de Caen et qui doit servir de rigole d'alimentation. On a reconnu depuis qu'en exécutant dans ce canal ces travaux de curage, comme ils étaient prévus, on s'exposait à renverser les murs de quai et de soutènement qui le bordent et qui sont dans un état de dégradation déplorable. L'écoulement des vases amoncelées est cependant indispensable au double point de vue de l'alimentation du canal maritime et de la salubrité publique […] Il est fâcheux de voir dans l'intérieur d'une ville importante l'aspect misérable de ces constructions en ruine dont on ne s'est pas occupé depuis longtemps parce qu'on a toujours attendu le moment où l'État venant à exécuter les travaux prévus, on pourrait s'accorder sur les améliorations à faire et y travailler de concert […] Nos études nous ont conduit à proposer, pour une partie, de substituer aux murs de quai prévus un aqueduc de cinq mètres d'ouverture sur une longueur de 499,60 mètres. C'est le projet définitif de cet aqueduc que nous présentons aujourd'hui […] La construction de l'aqueduc permettra de faire fort économiquement […] un pont également prévu depuis longtemps sous la promenade du Grand cours pour donner écoulement aux eaux des crues qui viennent se répandre dans les prairies de Caen »[173].

L'ingénieur Caillaux fait erreur sur le nom de canal, il s'agit du canal Saint-Pierre appelé aussi le Grand Odon qui traverse la ville de Caen. Il propose de le curer puis de le couvrir par un aqueduc de cinq mètres d'ouverture sur une longueur de 499,60 mètres. Ainsi curé, ce canal pourra alimenter le canal en eau douce comme le précise l'ingénieur en chef Marchegay : « on peut dire que les dispositions du projet ci-joint ont pour objet principal de rendre le canal de Saint-Pierre qui traverse la ville de Caen, propre à recevoir et à diriger

[172] Françoise DUTOUR, *Les inondations à Caen en 1926*, Caen, Direction départementale de l'Équipement, Calvados, service de l'Aménagement et de l'Urbanisme, 1997, p. 13.
[173] Arch. dép. Calvados, S 13427, Canal de Caen à la mer – Port de Caen Ouistreham –Traversée de Caen – État de la rigole d'alimentation. Rapport de l'ingénieur Caillaux en accompagnement du plan ci-dessous daté du 25/05/ 1858.

dans le bassin à flot de cette ville les eaux destinées à l'alimentation du canal maritime de Caen à Ouistreham»[174].

Après le plan général de la ville, cette figure présente un détail du projet de couverture du canal Saint-Pierre.



Plan 14 : Rigole d'alimentation du canal entre le pont Saint-Pierre et le bassin de Caen[175]

Le trait bleu sur le plan est le canal Saint-Pierre ou Grand Odon. Le pont à côté de l'église est le pont Saint-Pierre. Les parties en grisé indiquent les habitations installées au bord de l'Odon et sur le pont Saint-Pierre. La poissonnerie apparaît en grisé sur la rive gauche de l'Odon entre le pont de la poissonnerie et le pont de Courtonne. La vantellerie, destinée à réguler l'accès de l'eau de l'Odon dans le bassin Saint-Pierre, est matérialisée par une trace en grisé entre le haut du bassin et l'embouchure de l'Odon.

[174] *Ibid*., Rapport de l'ingénieur en chef Marchegay en accompagnement du plan ci-dessus daté du 24/08/1858.
[175] *Ibid*., Canal de Caen à la mer Port de Caen Ouistreham *Construction d'un aqueduc de 5 m d'ouverture sur une longueur totale de 499m 60 entre le pont Saint jacques et le pont de la Poissonnerie*. Plan établi le 25/05/1858 par l'ingénieur ordinaire M. Caillaux et contresigné par l'ingénieur en chef M. Marchegay, le 24/08/1858.

Ce tableau du peintre Jules Ravenel, daté du milieu du XIX^{e} siècle, restitue la rive gauche avant sa couverture par la rigole alimentaire. On saisit mieux l'état de l'Odon avec ses quais et ses habitations à l'aplomb de la rivière.

Illustration 13 : L'0don près de l'église Saint-Pierre à Caen[176]

L'ingénieur en chef appuie la demande de son collaborateur. Il écrit « Nous n'avons aucune observation particulière à faire sur les dispositions de détail des ouvrages compris dans le projet dressé par M. l'ingénieur Caillaux ; ces dispositions nous paraissent bonnes et étudiées avec soin, aussi en proposons-nous l'approbation pure et simple. Ainsi qu'on l'a exposé plus haut, l'exécution de ce grand travail intéresse vivement le service des Ponts et Chaussées et intéresse non moins vivement la ville de Caen ; pour que les habitants aient le moins possible à souffrir d'un déblai des vases infectées qui occupent le plan de la construction projetée, il faut que les travaux soient menés rapidement et avec intelligence, et il ne

[176] Jules RAVENEL, Copie du tableau consultable sur internet sous l'intitulé *Réunion de peintres et de graveurs de Bayeux été 2009*, consultation du 02/04/2015. Reproduction mise à disposition par les Archives départementales du Calvados.

faut pas qu'ils puissent être arrêtés par suite de l'insuffisance des crédits ou par toute autre cause. La santé publique aussi bien que la libre circulation dans l'intérieur de la ville de Caen rendait indispensable le choix d'un système qui permette l'achèvement complet de tous les travaux du projet dans un délai le plus court »[177] .

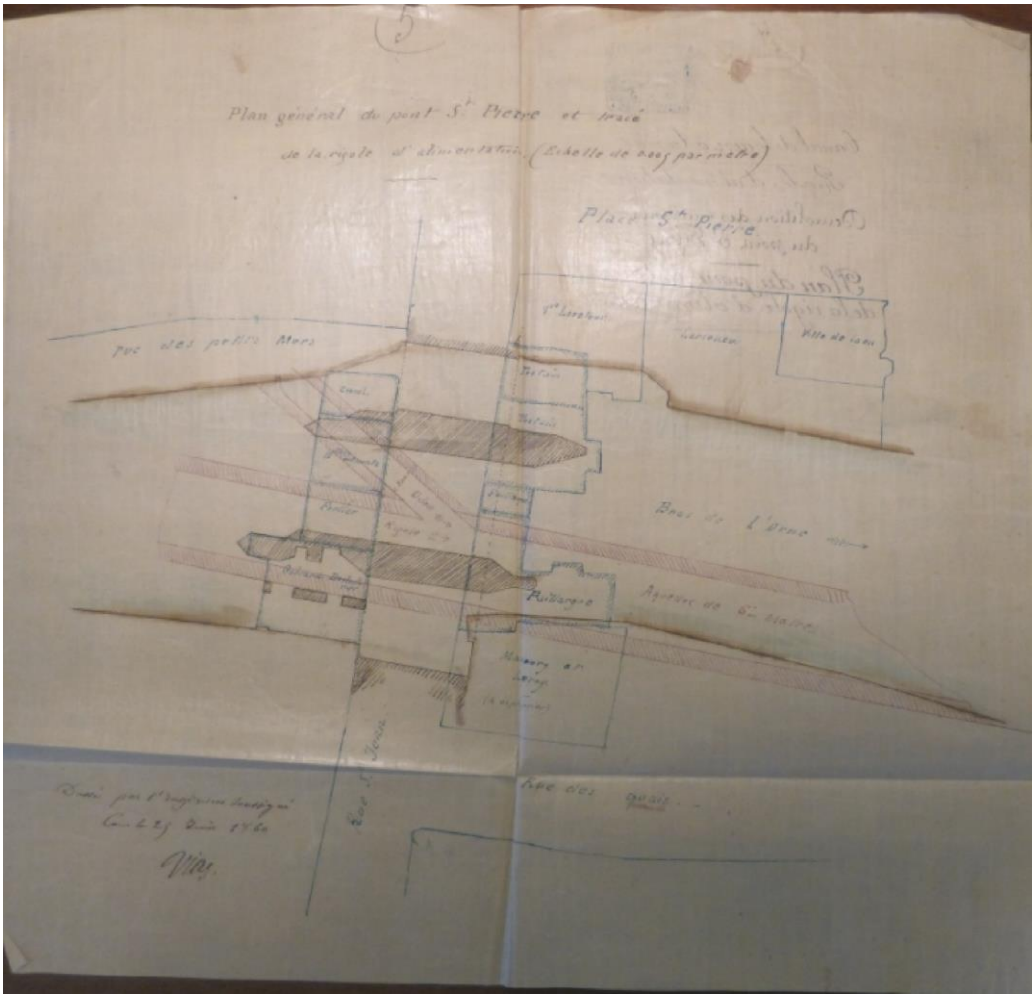
Le projet n'a pas pour unique but d'alimenter le canal, il intéresse aussi la ville de Caen. C'est la raison pour laquelle elle y contribue financièrement à hauteur de 43 %. Elle accepte même de prendre à sa charge les éventuelles conséquences de cette couverture du canal Saint-Pierre au bord duquel habitent des caennais comme on le voit sur l'illustration n° 13. Nous reviendrons plus loin sur les remarques des riverains face à ces travaux.

L'enquête d'utilité publique fait ressortir l'inquiétude des habitants de la ville, en cas de crues importantes de l'Orne, face à une couverture du canal Saint-Pierre par un aqueduc de cinq mètres de largeur. C'est la raison pour laquelle l'ingénieur Caillaux propose d'étendre la largeur de voûte, pour la rigole alimentaire, à six mètres, contre cinq. Dans un rapport daté d'octobre 1859, l'ingénieur en chef Marchegay plaide pour cette nouvelle largeur de voûte, pour la rigole alimentaire. Il précise : « La mairie de la ville de Caen aussi bien que son Conseil municipal et les personnes les plus considérables et les plus intelligentes de la cité attendent de l'exécution de ce projet des améliorations et des embellissements très remarquables pour cette ville et il faut bien qu'il en soit ainsi pour que le budget de la commune consente à contribuer dans les dépenses prévues pour une somme de 185 000 francs et qu'il prenne en outre à sa charge toutes les indemnités quelconques qui seront la conséquence des travaux. Il faut dire toutefois que ce n'est qu'avec peine que l'on verrait construire avec cinq mètres seulement d'ouverture la voûte de la rigole alimentaire ainsi que M. l'ingénieur Caillaux et le soussigné l'ont proposé dans le projet qui après avoir été examiné par le Conseil général des Ponts et Chaussées vient d'être soumis à l'enquête qui fait l'objet de ce rapport »[178].

La mise en œuvre du projet, même si elle est de nature « à embellir » la ville affecte les bordiers du canal Saint-Pierre. Ils y déversent non seulement les eaux pluviales et ménagères, mais également « l'écoulement des lieux d'aisance ». Une quinzaine de réclamations

[177] Arch. dép. Calvados, S 13427, Canal de Caen à la mer – Port de Caen-Ouistreham – Traversée de Caen – État de la rigole d'alimentation. Rapport de l'ingénieur en chef daté du 30/04/1859.
[178] *Ibid*., Rapport de l'ingénieur en chef daté du 15/10/1859.

sont déposées par des riverains qui doivent réaliser des travaux de raccordement, à leur charge, vers la nouvelle rigole alimentaire. Leurs réclamations ont pour unique objet d'obtenir l'autorisation de se raccorder à la nouvelle rigole d'alimentation. C'est la ville qui prend en charge la gestion de ces pétitions. La création de cette rigole appelle également la démolition du pont Saint-Pierre. Ce pont, dont on trouvera ci-dessous un plan, était en mauvais état, mais sa destruction nécessite des expropriations, des maisons avaient été édifiées sur ses deux côtés. Les noms des propriétaires de ces maisons sont indiqués de chaque côté du pont sur le « bras de l'Orne »[179].



Plan 15 : Le pont Saint-Pierre et le tracé de la rigole d'alimentation[180]

[179] Arch. dép. Calvados, S 13427, Canal de Caen à la mer Port de Caen-Ouistreham – Traversée de Caen – État de la rigole d'alimentation. La construction de ce paragraphe, avec les citations qu'il contient, est tiré des dossiers d'expropriation et de plaintes des riverains.
[180] Arch. dép. Calvados, S 13428, Port de Caen et Canal de Caen à la mer.

D’autres ponts sont détruits à l’occasion de la création de la rigole alimentaire et de la couverture des Odons, de même que la chaussée de Montaigu (une retenue d’eau qui avait pour but de dévier des eaux de l’Orne pour alimenter les fossés des remparts de Caen). Cette chaussée appelée aussi « chaussée ferrée » apparaît sur le plan établi par Nicolas de Fer et présenté p. 55.

Les travaux sont confiés à l’entrepreneur Mauger, il « est très habile, il a toujours exécuté consciencieusement et avec le plus grand soin les travaux importants qui lui ont été confiés »[181]. Ils sont terminés en 1862. Une plaque, scellée dans la voûte, commémore la construction de la rigole alimentaire avec la couverture du canal Saint-Pierre. Un vannage est mis en place afin de réguler les masses d’eau et d’éviter des inondations en ville, en cas de crues[182].

La construction de cette rigole alimentaire, comme le curage du bassin Saint-Pierre, ne résout pas d’une manière définitive la question de l’alimentation en eau du canal ainsi que l’envasement du bassin comme du canal. Ce problème est de nouveau posé dès les années 1864-1865 comme en témoigne ce rapport de l’ingénieur ordinaire daté du 17 mai 1866. « Des lettres préfectorales, en date des 20 juillet 1864, 11 janvier et 7 février 1866, et des délibérations de la Chambre de Commerce de Caen, en date des 31 mai et 27 décembre 1865, exposent que l'alimentation du canal de Caen à la mer est défectueuse et demandent qu'il soit porté remède à cette situation. L'état de choses signalé est réel, l'alimentation est insuffisante, non pas au point d'entraver la navigation, il serait en effet impossible de citer un cas où le niveau des eaux se soit trouvé au-dessous de sa situation réglementaire et n'ait pu être relevé immédiatement, mais assez cependant pour gêner le service du canal empêchant la libre disposition de ce niveau, en obligeant à restreindre les chasses et en rendant difficile et lent le renouvellement des eaux. Cette alimentation est défectueuse, parce qu'elle est faite comme on le verra plus bas, à l'aide des eaux empruntées directement à la rivière d'Orne dans les hautes marées et que ces eaux chargées de vases amènent l'exhaussement du fond du bassin à flot et le comblement de la rigole qui les amène. Il y a lieu de

[181] Arch. dép. Calvados, S 13427, Canal de Caen à la mer – Port de Caen-Ouistreham – Traversée de Caen – État de la rigole d’alimentation, rapport de l’ingénieur en chef M Marchegay.
[182] Arch. dép. Calvados, S 13428, Port de Caen et Canal de Caen à la mer.

chercher un remède à cette situation qui ne peut être maintenue »[183]. Le Conseil général relaie la demande de la Chambre de Commerce par une recommandation le 31 mai 1865 : « Considérant que l'envasement du bassin de Caen est dû à l'emploi forcé des eaux des Odons depuis la suppression de la chaussée de Montaigu et l'abaissement du niveau de l'Orne qui en a été la suite qu'il en résulte un inconvénient très grave au point de vue des intérêts commerciaux du port de Caen. Considérant en effet que l'Odon ne fournit au canal que l'eau à peine suffisante pour en maintenir le niveau sans permettre les chasses régulières absolument indispensables au bon état du chenal à l'Ouest des jetées de Ouistreham. Qu'il est donc important que des mesures soient prises pour que tout en sauvegardant d'une manière complète la sécurité de la Ville de Caen, que la suppression de la chaussée fixe de Montaigu a voulu défendre contre les inondations, on arrive à un tel aménagement des eaux de l'Orne que l'on puisse substituer aux eaux des Odons et que le bassin et le canal soient pourvus d'eau douce en quantité suffisante et de manière à donner satisfaction aux légitimes réclamations du commerce de Caen. Emet le vœu […] que les eaux de l'Orne soient aménagées de manière à éviter de nouveaux envasements et à les substituer aux eaux des Odons en quantité suffisante pour les divers besoins du service »[184].

Après avoir posé la problématique de l'envasement du canal et de l'insuffisance de l'approvisionnement en eau du canal et du bassin Saint-Pierre, la Chambre de Commerce et le Conseil général aboutissent à la même conclusion : il faut créer un barrage sur l'Orne à Caen. C'est l'objet de la délibération de la Chambre de Commerce datée du 12 juin 1866. Nous en reproduisons ci-dessous un large extrait pour comprendre les enjeux. Elle « propose un projet mixte […] qui laisserait aux eaux de la ville, c'est à dire à son drainage, les facilités ordinaires. [… Ce projet] consisterait dans l'établissement d'un barrage situé à cinquante mètres en amont du Rond-Point, c'est à dire laissant à un bateau à vapeur une station suffisante. Ce barrage construit dans des conditions telles qu'il devrait laisser soit par lui-même, soit au moyen d'un aqueduc latéral, aux eaux un écoulement facile des crues de l'hiver formerait un bassin à flot. C'est la seconde partie du projet de M. L'ingénieur Harduin mais dans des proportions à permettre le séjour dans ce bassin de navires d'un plus grand tirant

[183] Arch. dép. Calvados, S 13444, Port de Caen-Ouistreham – Construction d'un barrage mobile dans l'Orne à Caen. Rapport de l'ingénieur ordinaire M. Géraldy daté du 17/05/1866.
[184] Arch. dép. Calvados, S 13444, Port de Caen-Ouistreham – Construction d'un barrage mobile dans l'Orne à Caen.

d'eau. Ce bassin aurait aussi plus d'étendue […] Pour mettre ce bassin en communication quotidienne avec le bassin actuel, on établirait un deuxième barrage à 200 ou 300 mètres en aval du Rond-Point, barrage mobile obéissant au jeu des marées, c'est à dire s'emplissant et se vidant quotidiennement et conservant au drainage de la ville ses facilités actuelles. Les vœux du commerce se trouveraient ainsi réalisés, et les graves inconvénients de l'écoulement des eaux de la ville par un siphon seraient écartés. Nous n'osons nous prononcer d'une manière positive sur l'emplacement de Louvigny pour la première retenue d'eau »[185]. La Chambre de Commerce préconise la création de deux barrages sur l'Orne dans le but de constituer, entre les deux une sorte de bassin à flot, qui serait le port.

Nous présentons ci-dessous, l'avis de l'ingénieur en chef Marchegay. Nous en reprenons le diagnostic ainsi que les conclusions. « La retenue des eaux (de l'ancien barrage de Montaigu) a une cote si élevée que les mers de vives eaux ne la surmontaient jamais, provoquaient des inondations fréquentes dans la ville de Caen, le flot arrêté par le barrage provoquait des dépôts de vases à l'aval et dans tout le port de l'Orne. Ces graves inconvénients motivèrent la destruction du barrage de Montaigu. La ville fut débarrassée de ses inondations fréquentes et la vase du port fut entrainée par le flot et la rivière d'Orne s'approfondit mais le canal ne fût plus alimenté alors que par les eaux sales des Odons qui traversent Caen et n'en sont en définitive que les égouts et par les eaux de l'Orne troubles au moment des hautes mers de vives eaux. Elles suffisent pour l'alimentation du Canal, et les immondices charriées par elles viennent encombrer le bassin à flot et la rigole d'alimentation elle-même. Le bassin à flot a dû être dragué […] Et la salubrité de la ville en souffre notablement ». Suite à ce diagnostic qui présente l'intérêt de résumer tous les enjeux posés, la profondeur de l'Orne pour son trafic, le canal et le bassin à flot, avec leur tirant d'eau, également pour leur trafic, la salubrité de la ville avec la maîtrise des inondations en cas de crues. La solution est donc la création d'un barrage « à hausses mobiles à double butée avec fermettes »[186]. Les échanges se poursuivent pendant plusieurs années. La décision définitive n'est prise qu'en 1873 comme l'écrit le ministre au préfet du Calvados le 30 avril 1873 « J'ai approuvé en conséquence, sur l'avis du conseil le projet de barrages à aiguilles dressé par

[185] *Ibid.*, Rapport de la chambre de Commerce daté du 12/06/1866.
[186] *Ibid.*, Rapport de l'ingénieur en chef daté du 28/05/1868.

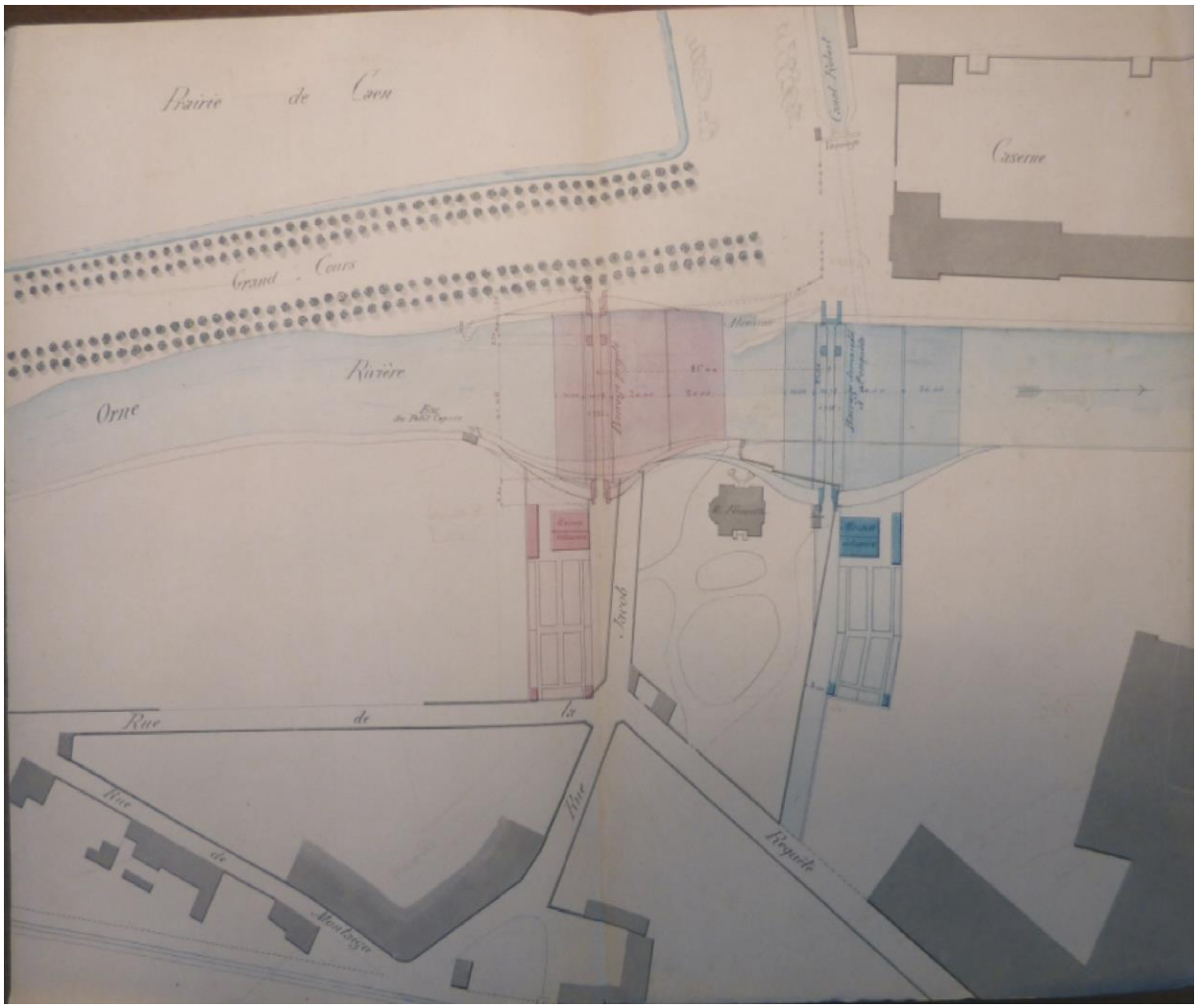
M. l'ingénieur ordinaire »[187] . Les deux plans ci-dessous montrent, pour le premier, l'emplacement du nouveau barrage sur le cours de l'Orne et dans Caen, pour le second, le barrage lui-même.

Plan 16 : La rivière d'Orne entre Saint-André de Fontenay et Caen[188]

Ce plan général illustre en bleu, le canal, le bassin Saint-Pierre, l'Orne, le port sur l'Orne, au sud de la ville de Caen. Le trait rouge, qui coupe le cours de l'Orne figure le nouveau barrage projeté à l'emplacement de la « chaussée ferrée » de Montaigu à l'amont de Caen. On peut ensuite suivre son cours, au-delà de la ville.

Le second plan ci-dessous propose deux emplacements de barrage de chaque côté de la maison « Féronelle » à Caen.

[187] *Ibid.*, Lettre du ministre au préfet daté du 30/04/1873.
[188] *Ibid.*, projet dressé le 12/12/1871 par l'ingénieur ordinaire Léon Boreux et contresigné le 02/07/1872 par l'ingénieur en chef La Rivierre.



Plan 17 : Comparatif pour un barrage à l'amont et à l'aval de la maison Féronelle[189]

Le barrage est simulé sur le cours de l'Orne, à la sortie de Caen, à l'ancien emplacement de la « chaussée ferrée » de Montaigu. On situe le canal de l'Orne également appelé « canal Robert » qui se jette dans l'Orne. Le barrage est construit à la limite entre les casernes et la prairie. On note à droite du plan l'emplacement du bout du bâtiment des casernes, sur le quai de Juillet – appelé aussi parfois le quai de Vaucelles – sur la rive gauche de l'Orne.

Le barrage à aiguilles, retenu pour la construction du nouveau barrage sur l'Orne, est un barrage Poirée sur le modèle présenté ci-dessous. L'avantage de ce type de barrage est que tant que la rivière n'est pas à « sa cote limite atteinte par les eaux de la rivière en crue, au-

189 *Ibid.*

delà de laquelle la navigation est interdite […] la navigation peut s'effectuer en passant par-dessus le barrage couché »[190].

Le dessin ci-dessous explique le fonctionnement de ce type de barrage inventé par l'ingénieur Poirée en 1834.

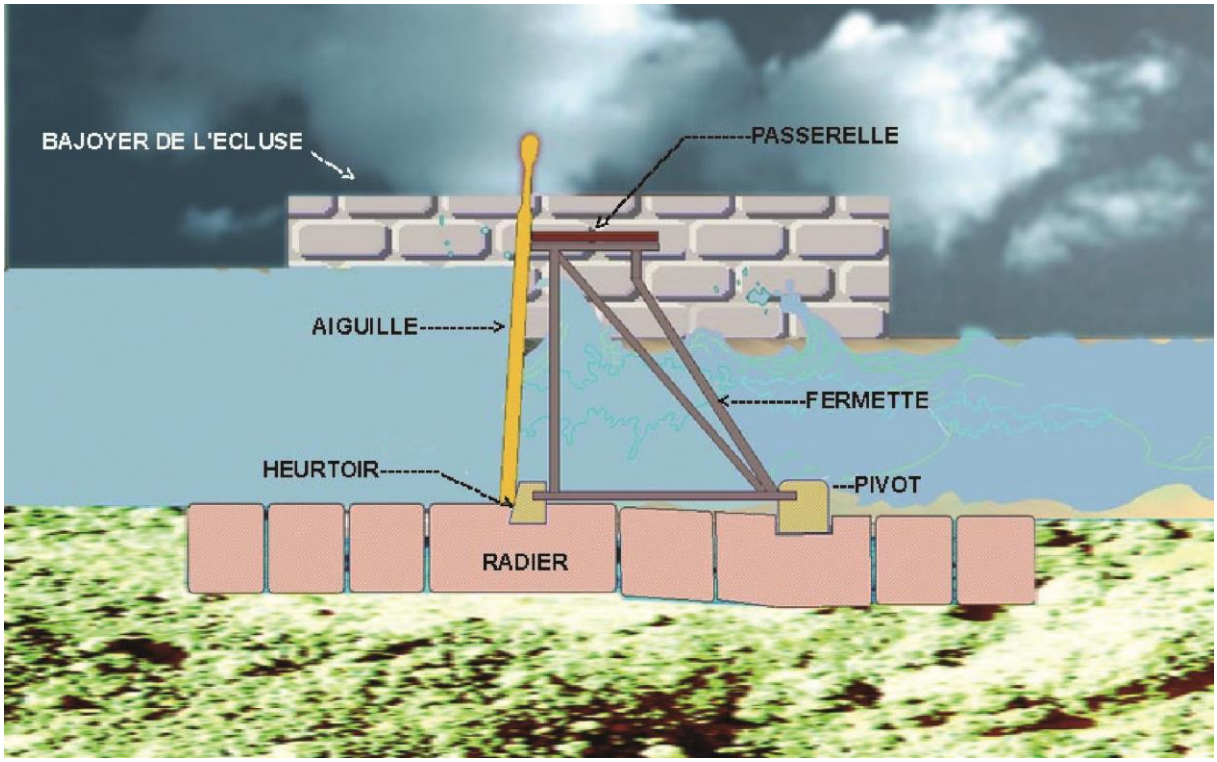


Illustration 14 : Dessin du système de barrage Poirée

« Le rideau de madriers en bois – appelés aiguilles – mis verticalement, barre le lit du fleuve. Ces aiguilles sont appuyées contre le heurtoir du radier (sur le fond) et sur une passerelle constituée de fermettes. Ces fermettes peuvent pivoter pour s'effacer sur le fond en cas de crue et laisser passer les eaux. Les fermettes sont reliées entre elles par une barre d'appui qui retient les aiguilles et une barre de réunion, de plus elles constituent la passerelle de manœuvre. Les aiguilles à leur sommet présentent une forme qui permet une saisie »[191]. Ce descriptif n'appelle aucun commentaire complémentaire. Nous l'avons retenu car il complète le plan n° 17.

[190] Lexique fluvial et batelier, article « Barrage mobile », *Histoire et Patrimoine des Rivières et Canaux*, Dictionnaire fluvial et batelier, disponible sur http://projetbabel.org/fluvial/b.htm consultation du 30/03/2015.
[191] Roger BOUVRIE, « Dessin et descriptif du fonctionnement d'un barrage Poirée », *Les Amis du Cher canalisé, rubrique Patrimoine*, disponible sur http://www.amis-du-cher.fr/6.html consultation du 30/03/2015.

Les travaux du barrage donnent satisfaction aux ingénieurs comme ils l'indiquent en août 1873 « l'essai qui en a été fait (du barrage mobile établi sur l'Orne, à l'angle des deux cours pour l'alimentation du canal) pour la première fois, au mois d'octobre dernier a donné des résultats excellents à tous les points de vue »[192]. Ils se terminent en 1874. Le 18 août 1874, le Conseil général « adopte le rapport suivant de M. Charles Paulmier : Le barrage mobile établi sur l'Orne, à l'angle du cours la Reine et du grand-cours, fonctionne dans des conditions qui répondent au but que l'on s'était proposé »[193].

Cette présentation de la mise en œuvre de la rigole d'alimentation en eau douce du canal montre la complexité du projet et surtout les conséquences pour la ville et sa salubrité de décisions qu'on aurait pu considérer comme concernant exclusivement le port et « l'exigence d'adaptation permanente » à laquelle le vouait son développement après le creusement du canal. Caen ne peut se désintéresser de son port non seulement pour l'activité économique qu'il procure à sa population mais aussi pour les implications, sur son réseau hydrographique, de toute décision ayant pour but d'accroître ses possibilités d'accueil de navires par une amélioration du tirant d'eau du canal et/ou du bassin. Les décisions prises, le moment venu, comme les propositions formulées par des élus pour adapter le port sont l'expression d'une prise en compte du port par ces derniers. L'étude de la composition du Conseil municipal en 1860 fait ressortir la présence de l'ingénieur Marchegay comme membre de ce conseil. Cette présence de l'ingénieur Marchegay est un des éléments constitutifs de la volonté du maire François Gabriel Bertrand de favoriser son port. Il n'est pas surprenant qu'un maire comme M. Bertrand ait cherché à s'adjoindre les compétences de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de sa ville à une époque où des décisions, structurantes pour la ville de Caen, sont prises pour le port.

B – Maitriser la baie de l'Orne

Nous venons d'évoquer l'harmonie nécessaire entre le tirant d'eau du canal et celui du bassin Saint-Pierre dans lequel les navires déchargent leur cargaison. Un dernier aspect est important, il s'agit du chenal d'accès des navires dans l'avant-port de Ouistreham. Il est

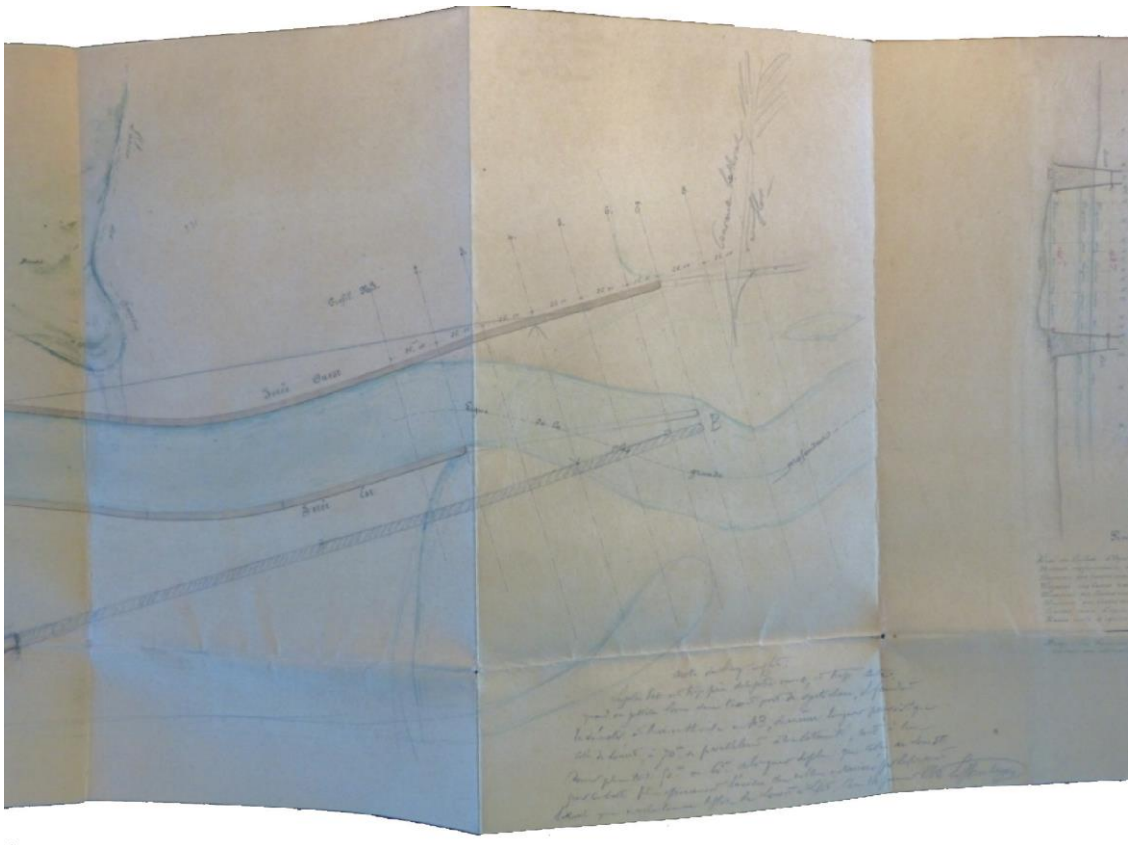
[192] Arch. dép. Calvados, S 13469, Port de Caen-Ouistreham – Éléments divers de 1830 à 1930.
[193] *Ibid.*

délimité par des jetées exécutées en 1841 mais non totalement terminées comme l'explique l'ingénieur ordinaire dans son rapport daté du 19 juillet 1858. « Les jetées de Ouistreham depuis 17 ans sont restées inachevées sans inconvénient jusqu'à présent puisqu'elles ne servaient à rien. Depuis que le canal de Caen à la mer est ouvert les bâtiments le suivent exclusivement ils abandonnent la rivière et il paraît indispensable aujourd'hui de les terminer le plus tôt possible »[194]. Le projet est définitivement accepté par le ministre en février 1859. L'entrepreneur Mauger remporte l'adjudication. La réception définitive des travaux a lieu le 28 décembre 1860.

L'accès à l'avant-port ne se limite pas aux jetées qui fixent le chenal, les ingénieurs doivent « fixer l'embouchure (de l'Orne) dans une position aussi invariable que possible et […] la concentrer dans un chenal unique »[195]. Un objectif complexe en raison de la mouvance des bancs de sable. Pour tenter d'apporter une réponse efficace à ce handicap délicat, des relevés de la baie sont exécutés dès la fin des années 1850. C'est l'objet d'une lettre, adressée le 7 novembre 1859, par l'ingénieur en chef du service des Ports et du Canal à M. Caillaux, ingénieur à Caen. L'ingénieur écrit « Après avoir constaté avec vous et avec M. l'ingénieur Vial, la fâcheuse et très critique situation de l'entrée du port d'Ouistreham, il me paraît indispensable d'en avertir l'Administration supérieure et j'ai besoin pour rédiger mon rapport 1° d'un plan à l'échelle de 0,001 par mètre comprenant toute l'étendue des jetées, une amorce du port d'échouage et une centaine de mètres en dehors de la jetée Ouest; 2° d'une série de dépôts profils aux travers distants de 25 mètres les uns des autres […]. La feuille de profils devra contenir une note indiquant 1° la cote de la buse de l'écluse d'Ouistreham, 2° la cote du plan d'eau réglementaire du canal, 3° les cotes des hautes et basses mers de mortes eaux et vives eaux et d'équinoxe extraordinaire. Je vous prie de recommander à M. Quesnel de prendre ces profils avec beaucoup de soins et d'en marquer exactement le plan afin de pouvoir relever des profils comparatifs sur les mêmes lignes quand on le jugera nécessaire. Je désire que ces renseignements me soient adressés dans le plus bref délai et vous prie de donner des instructions en conséquence à M. Quesnel »[196].

[194] Arch. dép. Calvados, S 13425, Port de Caen-Ouistreham : Travaux divers
[195] Léon BOREUX, « Note sur les travaux d'enrochement exécutés dans la baie de l'Orne », *Mémoires de l'Académie nationale des sciences, arts et belles-lettres de Caen*, 1887 –1888, p. 3.
[196] Arch. dép. Calvados, S 13413, Canal de Caen à la Mer – Avant-port d'Ouistreham – Rapport de l'ingénieur Vial daté du 07/11/1859.

Le plan ci-dessous du chenal d'accès dans l'avant-port de Ouistreham répond à la demande de l'ingénieur en chef Marchegay. Il note les « profils levés dans le chenal pour constater la position du banc de sable qui s'est formé à l'entrée du port »[197].



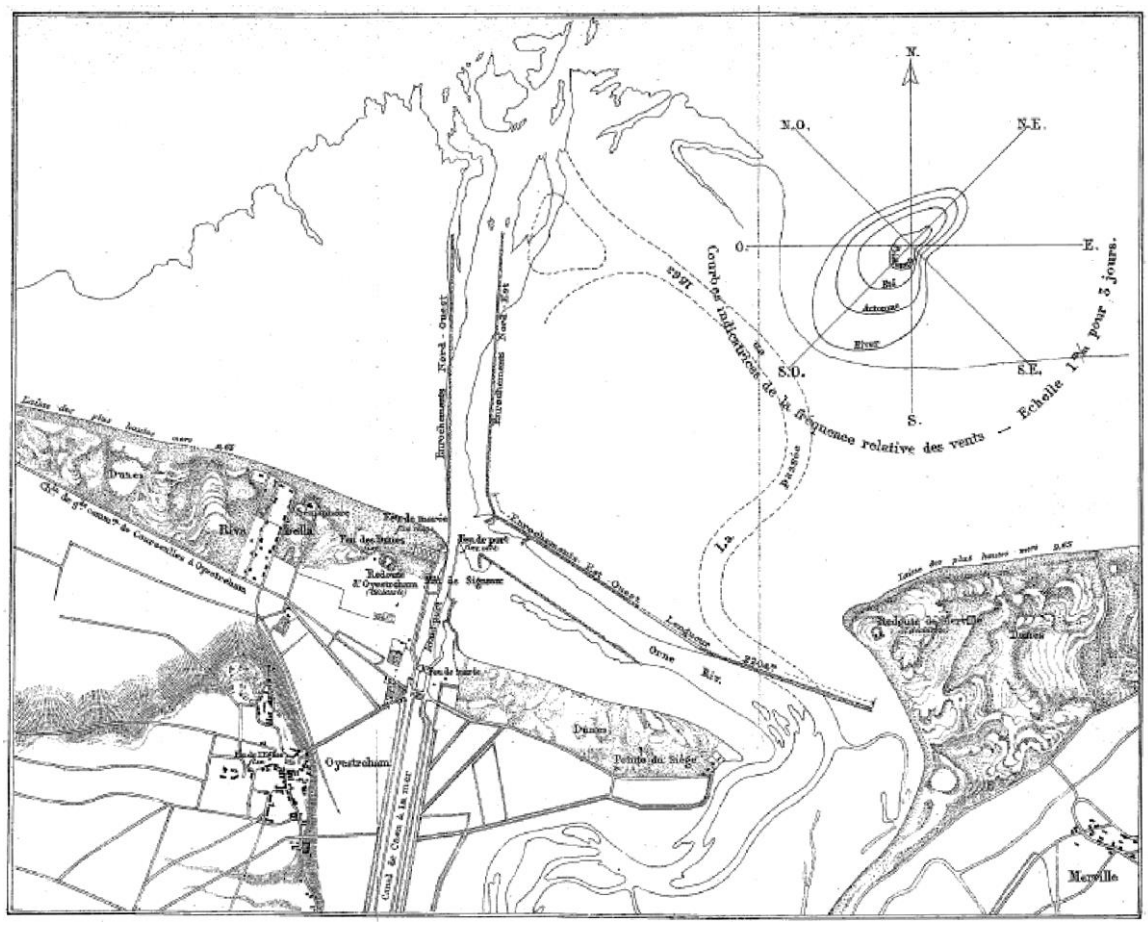
Plan 18 : Chenal avec la position du banc de sable formé à l'entrée du port[198]

Le chenal d'accès à l'avant-port est fixé par les jetées. Le banc de sable, au milieu du chenal d'accès, provoque une déviation pour les navires qui sont contraints de le contourner. Les profils distants de 25 mètres demandés par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées sont notés au-dessus du chenal d'accès[199].

Les travaux d'aménagement de la baie se déroulent sur une vingtaine d'années. Le plan ci-dessous dressé par l'ingénieur Léon Boreux pour une communication à l'Académie de Caen en 1887 éclaire le propos et permet d'apprécier les travaux réalisés au fur et à mesure pour maîtriser la baie de l'Orne.

---

[197] *Ibid.*, plan et profils levés dans le chenal pour constater la position et les hauteurs du banc de sable qui s'est formé à l'entrée du port. Plan dressé par l'ingénieur ordinaire Vial le 08/12/1859.
[198] *Ibid.*
[199] Nous n'avons pas été en mesure de déchiffrer les commentaires notés en bas du plan.



Plan 19 : La baie de l'Orne avec les enrochements réalisés au fur et à mesure[200]

Au centre, en bas du plan apparaît le canal de Caen à la mer avec l'écluse et les jetées qui définissent le chenal d'accès dans l'avant-port. Sur la droite au bout des jetées, le lit de la rivière d'Orne contourne la pointe du Siège. Sur le côté droit du plan une sorte de « chenal » appelé « la passée » rejoint le lit de l'Orne. Il s'agit d'un « faux chenal » provoqué, d'après l'ingénieur Léon Boreux, « par la saillie constituée par les jetées qui avait arrêté, ou tout au moins très notablement entravé la marche des sables qui circulent sur la côte de l'ouest à l'est ». Ce « faux chenal » ainsi que les « divers bras secondaires » de l'Orne qu'on distingue sur le plan faisait que « le courant […] n'était plus assez fort pour balayer chaque jour les matières amenées de l'ouest. L'Orne avait donc été repoussée du côté opposé ; en même temps, les profondeurs diminuaient sensiblement dans le chenal donnant accès aux jetées d'Ouistreham ».

[200] Léon BOREUX, « Note sur les travaux d'enrochement exécutés dans la baie de l'Orne », *Mémoires de l'Académie nationale des sciences, arts et belles-lettres de Caen*, 1887-1888, plan non paginé.

Dans les années 1863-1864 est créé « l'enrochement est-ouest » sur une longueur de 2 204 mètres. Il est indiqué vers le bas du plan, il coupe le début de « la passée » et aboutit presque dans les dunes où se trouve la redoute de Merville. Ce premier chantier permet de contrer « la passée » mais il donne peu de profondeur pour l'entrée des navires par le chenal principal. C'est la raison pour laquelle deux épis (figurés sur le plan au début de l'enrochement est-ouest) sont « enracinés au cordon d'enrochements […] à 100 mètres et 225 mètres de l'extrémité ouest du cordon ». Cette nouvelle amélioration (réalisée en 1866) est plus efficace « on avait obtenu à la fin de 1868, un approfondissement de 0,89 mètre sur les cotes de 1863. En même temps on observait un redressement du chenal vers le large et une tendance de ce chenal à se rapprocher de la direction nord-sud, à peu près dans le prolongement des jetées »[201]. Le plan ci-dessous établi, à partir de la situation du mois de décembre 1866, permet de mieux saisir les explications de l'ingénieur Boreux. On distingue au centre du plan le canal, l'avant-port et les jetées qui délimitent le chenal. À droite l'enrochement est-ouest ainsi que les deux épis sont marqués par un long trait noir. Les traces en bleu au centre du plan montrent l'évolution du chenal avec sa nouvelle direction qui se rapproche du chenal d'accès défini par les jetées.

[201] Toutes les citations ci-dessus sont tirées de « Note sur les travaux d'enrochement exécutés dans la baie de l'Orne », *Mémoires de l'Académie nationale des sciences, arts et belles-lettres de Caen*, 1887-1888, présenté par l'ingénieur Léon BOREUX.

Plan 20 : La baie de l'Orne, plan établi par l'ingénieur ordinaire Géraldy[202]

Grâce à cet enrochement est-ouest, selon l'ingénieur ordinaire Géraldy, « les relevés des hauteurs de marée permettent d'établir qu'en fait cette profondeur (4,5 mètres, le nouveau tirant d'eau du canal) existe chaque mois de 18 à 20 jours »[203].

Les derniers chantiers engagés sont l'exécution de cordons d'enrochement au nord-est destinés à s'opposer « à toute divagation sur la rive droite » et au nord-ouest pour « empêcher la formation de faux-bras ». On peut voir ces cordons d'enrochement sur le plan n° 19 établi par l'ingénieur Boreux à l'appui de sa démonstration. En 1876 « on était arrivé à placer les extrémités nord (du cordon d'enrochement nord-ouest) à 1 000 mètres au large du

[202] Arch. dép. Calvados, S 13418, Port de Caen éléments divers – plan daté du 12/07/1867.
[203] *Ibid.*, Éléments divers.

musoir[204] de la jetée de l'ouest du port de Ouistreham ». Dès 1872 on avait « gagné plus d'un mètre sur la profondeur de 1863 »[205]. Ce qui était susceptible de répondre aux attentes du commerce maritime de Caen.

L'ingénieur Léon Boreux termine son exposé en faisant ressortir l'incidence de ces travaux sur le trafic du port. Il démontre que l'amélioration de l'accès à l'avant-port de Ouistreham a quasiment provoqué l'accroissement de la jauge moyenne des navires entrés dans le port en indiquant que la jauge moyenne des navires qui étaient de 75 tonneaux en 1864 est passée à 157 tonneaux en 1884[206]. On peut comprendre cette assertion, cependant l'amélioration constatée n'est-elle pas plutôt le fruit de tous les investissements engagés ?

Dans la présentation du port de Caen avant l'inauguration du canal, nous avons souligné la complexité et les dangers d'une baie traversée par des bancs de sable qui se déplacent. Le port de Caen, pour exister dans le concert des ports français dans cette période de mutation profonde du système portuaire doit non seulement rentrer dans « la logique d'adaptation permanente » mais il doit aussi vaincre ses propres « pesanteurs » dues au régime particulier des eaux de l'Orne et à l'hydrographie de Caen. La présentation de ces travaux, menés dans les années qui ont suivi l'ouverture du canal, permet de concrétiser cette exigence. Enfin il est intéressant de relever que la ville de Caen a su y prendre sa part en contribuant au financement de la rigole alimentaire et en prenant à sa charge la gestion des conflits avec les riverains. Elle marque là son intérêt pour son port.

L'ouverture du canal n'a pas provoqué un abandon de l'utilisation de l'Orne, comme voie navigable, entre Ouistreham et Caen. Les vapeurs qui assurent la liaison entre Caen et Le Havre continuent à remonter le cours de l'Orne. Le 19 octobre 1858, M. Fingado – directeur de la Compagnie des bateaux à vapeur entre Le Havre et Caen – « signale le déplorable état dans lequel se trouve la rivière d'Orne, encombrée par les dépôts de sable et de vase que le

[204] Extrémité des jetées du port de Ouistreham.
[205] Toutes les citations explicatives du plan n° 19 sont tirées du mémoire de l'ingénieur Léon BOREUX, « Note sur les travaux d'enrochement exécutés dans la baie de l'Orne », *Mémoires de l'Académie nationale des sciences, arts et belles-lettres de Caen*, 1887-1888, p. 3, 5, 7-8.
[206] *Ibid.*, p. 12.

flot de la mer y apporte, et demande que des travaux soient entrepris pour l'améliorer »[207] . La même année, le 30 août 1858, le Conseil général émet un vœu qui va dans le même sens.

« Considérant que la rivière d'Orne est encombrée de vases et que les communications avec le canal par le bassin deviennent impossibles,

Considérant que les rives sont corrodées, affouillées dans tous les sens et s'éboulent dans le lit de l'Orne,

Considérant que la rivière est indispensable pour le service des bateaux à vapeur,

Considérant que les fonds d'entretien sont insuffisants,

Considérant que la dérivation de l'Orne à Sallenelles pour jeter les eaux dans l'avant-port d'Ouistreham serait un moyen puissant d'améliorer les passes et de réaliser plus complètement les avantages que procure déjà la navigation du port de Caen,

émet le vœu que le Gouvernement s'occupe de suite de ces utiles et importants travaux et que les fonds d'entretien soient augmentés »[208].

Le rapport de l'ingénieur ordinaire, qui traite de la dérivation du cours de l'Orne, présente un grand intérêt. Il explicite l'une des difficultés posées par la baie de l'Orne, à savoir son ensablement permanent et mouvant. L'enjeu posé répond à la double influence de la marée venant de la mer (qui se fait sentir jusqu'à Caen) et du courant du fleuve. La marée, lorsque la mer monte, apporte des sables, venant de l'embouchure, qui se déposent entre Caen et la mer et les vases du lit de la rivière se déposent dans le port de Caen. Lorsque la mer descend, le courant produit l'effet inverse « l'ensablement à Ranville et l'envasement à Caen augmentent ou diminuent suivant que le courant montant a plus ou moins de force que le courant descendant »[209]. Pour faire face à cette situation l'ingénieur propose divers travaux :

« 1° La dérivation de l'Orne dans les jetées de Ouistreham, afin d'éviter les sinuosités, sans cesse déplacées de l'embouchure et raccourcir le parcours (sans parler de l'immense utilité de ce travail pour améliorer la circulation du canal) ;

2° La défense des rives au moyen de perrés sur toute la longueur entre Ranville et Caen ;

[207] Arch. dép. Calvados, S 13424, Port de Caen-Ouistreham : Travaux divers.
[208] *Ibid.*, Éléments divers de 1830 à 1930.
[209] *Ibid.*, Travaux divers.

3° L'acquisition de l'usine de Montaigu, la substitution au barrage fixe de cette usine d'un barrage mobile pour permettre de faire des chasses dans le port de Caen »[210] .

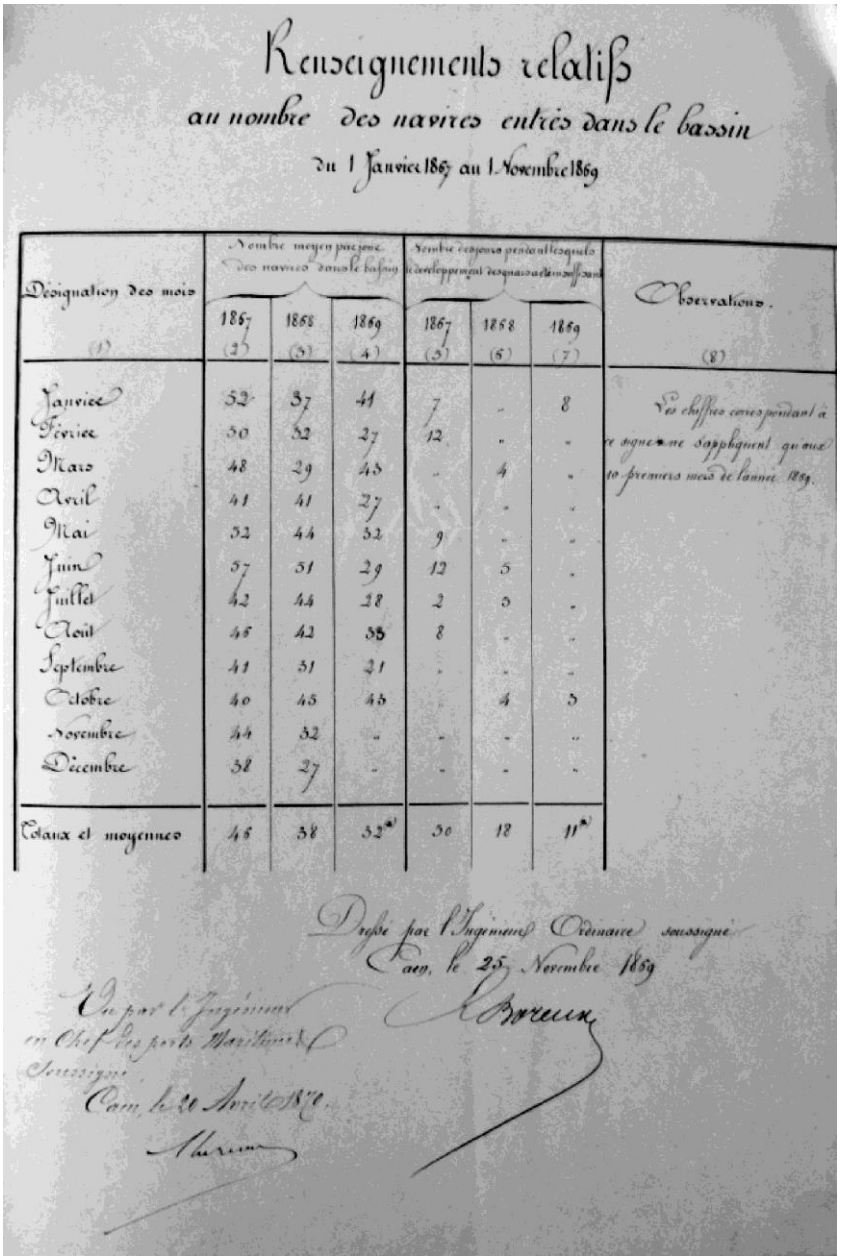
Finalement le ministre entérine le projet de dérivation du cours de l'Orne en janvier 1862. Les travaux sont réalisés en 1864.

Dans son rapport évoqué plus haut, M. Bavant propose l'aménagement d'un second bassin, soit en élargissant le canal avant son entrée dans le bassin Saint-Pierre, soit en aménageant le port dans l'Orne, là où abordent les vapeurs qui assurent le trafic entre Rouen et le Havre. Nous avons vu que cette proposition, d'aménagement du port dans l'Orne, était également défendue par la Chambre de Commerce avec son projet de double barrage. La suggestion de M. Bavant est reprise par l'ingénieur en chef M. Marchegay dans un rapport préfectoral daté de 1861. Il parle d'attendre « la création d'un deuxième bassin dont le besoin se fait déjà et se fera de plus en plus sentir »[211]. C'est, semble-t-il, la première fois que cette idée est exprimée dans un rapport à caractère officiel. L'idée d'un second bassin entre ensuite dans les réflexions des ingénieurs, de la Chambre de Commerce et du Conseil général. Au cours de sa session de 1869 ce dernier « émet le vœu qu'il soit créé à Caen un second bassin, et que les études soient dirigées de manière à placer ce bassin le plus près possible de la gare des chemins de fer de l'Ouest »[212] . Cette demande est également abordée par la Chambre de Commerce dans le cadre de la construction d'un nouveau barrage sur l'Orne. Suite à ce vœu l'ingénieur ordinaire Boreux rédige un rapport en s'appuyant sur le trafic du port pendant les années 1867 à 1869. Il étudie : les mouvements de marchandises sur les voies du bassin pendant ces années, l'encombrement des quais du bassin et les coûts de revient de transport des marchandises des quais vers la gare de Caen. En croisant ces trois niveaux d'information, il montre qu'entre 1867 et 1869 « le nombre de jours pendant lesquels le développement des quais n'a pas été suffisant ne s'est pas accru »[213]. En ce qui concerne le nombre de navires présents sur les quais il explique « le bassin y compris la gare d'entrée du canal présente un périmètre tel qu'il peut recevoir, bien rangés à quai,

[210] *Ibid.*
[211] Arch. dép. Calvados, S 13469, Port de Caen-Ouistreham – Éléments divers de 1830 à 1930.
[212] Arch. dép. Calvados, S 1374, Port de Caen Travaux 1840-1920 – Vœu émis en 1869 par le Conseil général.
[213] *Ibid.*, Rapport de l'ingénieur Boreux du 25/11/1869.

56 navires de la longueur moyenne à ceux qui fréquentent le port de Caen et qu'en plaçant les bâtiments sur deux rangs, sur les points où cela est praticable ce nombre peut s'élever à 89 environ »[214]. Or le tableau ci-dessous donne des nombres de navires présents à quai en même temps, toujours inférieurs. Le maximum est atteint en 1867 avec une moyenne mensuelle de 46 navires et un maximum de 57 en juin. Nous sommes loin de la saturation que l'ingénieur fixe à 89 navires.

Tableau 7 : Nombre de navires entrés dans le bassin du 1er janvier 1867 au 1er novembre 1869[215]



Renseignements relatifs
au nombre des navires entrés dans le bassin
du 1 Janvier 1867 au 1 Novembre 1869

Désignation des mois (1)	Nombre moyen par jour des navires dans le bassin 1867 (2)	1868 (3)	1869 (4)	Nombre moyen pendant lequel le développement des quais a été insuffisant 1867 (5)	1868 (6)	1869 (7)	Observations. (8)
Janvier	52	37	41	7	-	8	Les chiffres correspondant à ce mois ne s'appliquent qu'aux 10 premiers mois de l'année 1869.
Février	50	52	27	12	-	-	
Mars	48	29	43	-	4	-	
Avril	41	41	27	-	-	-	
Mai	52	44	32	9	-	-	
Juin	57	51	29	12	5	-	
Juillet	42	44	28	2	5	-	
Août	46	42	35	8	-	-	
Septembre	41	51	21	-	-	-	
Octobre	40	45	45	-	4	5	
Novembre	44	32	-	-	-	-	
Décembre	38	27	-	-	-	-	
Totaux et moyennes	46	38	32[m]	30	18	11[m]	

Dressé par l'Ingénieur Ordinaire soussigné.
Caen, le 25 Novembre 1869
Vu par l'Ingénieur en Chef des ports Maritimes soussigné.
Caen, le 30 Novembre 1870.

[214] *Ibid.*
[215] *Ibid.*

Enfin l'ingénieur ordinaire calcule le surcoût que « l'éloignement du bassin à flot de la gare a amené au détriment du commerce ». Il l'estime à 10 473 francs pour 1867, 16 600 francs pour 1868 et 13 734 francs pour les dix premiers mois de 1869. Il conclut « l'économie annuelle (générée par un second bassin près de la gare) serait inférieure à 20 000 francs représentant un capital de 400 000 francs. Or ce n'est pas avec cette somme que l'on pourrait construire le bassin neuf. Le résultat à atteindre ne paraît donc pas être, dès aujourd'hui, en proportion avec la dépense à faire »[216].

La Chambre de Commerce émet un avis nuancé sur le rapport de l'ingénieur Boreux. Elle reconnaît et comprend qu'avant de penser à creuser un nouveau bassin, l'Administration puisse préférer un rétablissement du barrage et des améliorations dans le chenal[217].

Cet avis donne lieu à de nouveaux échanges entre l'Administration du port et la Chambre de Commerce. L'ingénieur en chef La Rivierre conclut le débat le 26 juillet 1870 : « Nous concluons donc, comme M. Boreux, que le bassin actuel est suffisant, que le commerce de Caen ne paraissant pas être en voie de grand développement il n'y a pas lieu de songer à la création d'un second bassin, que d'ailleurs les dépenses que nécessiterait un second bassin établi près du chemin de fer seraient infiniment trop considérables pour les minimes avantages qu'en retirerait le commerce dans l'état actuel de son trafic. En un mot il n'y a rien d'urgent dans la question et il vaut mieux laisser se développer les besoins s'ils doivent se développer, pour être mieux en mesure dans les études à faire de les satisfaire complètement »[218].

La « logique de l'adaptation permanente » liée aux pesanteurs propres du port ont des limites fixées par le coût de revient et la rentabilité des travaux d'aménagement à entreprendre. On touche ici à une troisième dimension spécifique du port de Caen : le choc entre les souhaits de développement de la Chambre de Commerce et des acteurs du commerce maritime avec les aménagements qui en découlent, et la logique du retour sur investissement auquel l'Administration des Ponts et Chaussées est sensible eu égard à sa responsabilité de "gardienne" de la politique portuaire de l'État. Dans l'état actuel de l'activité du

[216] *Ibid.*, Rapport de l'ingénieur Boreux du 25/11/1869, pour les 2 références de cette page à ce rapport.
[217] *Ibid.*, Réponse de la Chambre de Commerce au rapport de l'ingénieur Boreux.
[218] *Ibid.*, Avis de l'ingénieur en chef sur un second bassin à proximité de la gare de chemin de fer.

port, comme l'écrit l'ingénieur en chef, le second bassin, rêvé par les entrepreneurs du commerce maritime de Caen, est hors des capitaux qui peuvent être alloués à son port, pour son développement, lequel n'est pas assez probant. Anne Vauthier-Vézier explique très bien ce phénomène quand elle écrit : « Le navire commande l'infrastructure, or celle-ci n'est pas adaptable toujours très facilement. Les ingénieurs doivent intégrer cette donne dans leurs projets, mais à un coût raisonnable »[219]. Dans ce contexte particulier où le port s'affirme suite à l'ouverture du canal de Caen à la mer, comment la ville de Caen vit elle son port en plein bouleversement ?

IV - LE PORT DANS LA VILLE

Même si l'effet de l'ouverture du canal sur le trafic du port est progressif, il est réel : en tonnes de marchandises la croissance des entrées dans le port, (entre 1857 et 1875) est de 140 %, celle des expéditions est de 158 %. Cette croissance affecte aussi le nombre de navires qui viennent décharger ou charger des marchandises à Caen, il augmente de 50 % pour les expéditions, et de 40 % pour les sorties[220]. La différence entre les pourcentages éclaire d'une autre façon la réussite du canal, il faut moins de navires pour un tonnage plus élevé.

Le rapport de M. Bavant (dont nous avons déjà utilisé les écrits) donne une idée de l'influence sur les mentalités à Caen. À ses yeux, l'établissement du chemin de fer ainsi que l'ouverture du canal ont contribué « à une transformation dans l'esprit et les idées des habitants (de Caen), des commerçants principalement ; les vieilles habitudes se modifient, on devient moins routinier, moins intéressé, plus patriote, les affaires se traitent plus largement, on préfère moins gagner à la fois et multiplier les transactions ; des sociétés nouvelles se créent, de nouveaux services de bateaux à vapeur s'établissent, nos chantiers de constructions navales s'agrandissent [.....] Nous pouvons croire que nous verrons certainement la ville de Caen drapée dans son manteau d'hermine, décorée des palmes

[219] Anne VAUTHIER-VÉZIER, *L'estuaire et le port…*, *op. cit.*, p. 61.
[220] Ces informations chiffrées sont tirées des Archives des douanes conservées à la BnF FOL–LF158-70, *Tableau général du Commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères*.

académiques, tenant d'une main le caducée et de l'autre saisissant l'aviron reconquérir par le travail et l'activité, son antique renommée commerciale et industrielle »[221].

Derrière l'exagération et l'emphase de cette assertion, on voit poindre une évolution des esprits qui touchent les commerçants mais peut-être aussi les habitants de Caen eux-mêmes. Les mentalités semblent évoluer. La ville de "sapience" prend l'aviron, symbole maritime, pour se développer. Elle prend conscience de sa "maritimité" et des possibilités offertes par ce nouvel accès vers la mer. Il faut néanmoins noter que l'arrivée concomitante du chemin de fer a également contribué à cette évolution.

Les projets évoqués plus haut de lignes nouvelles, particulièrement avec l'Angleterre, illustrent ce foisonnement dans les affaires que M. Bavant évoque avec enthousiasme.

La ville de Caen, elle-même, accompagne l'évolution en créant de nouveaux docks et es hangars pour le commerce de marchandises.

La couverture de l'Odon, à l'occasion de la création de la rigole d'alimentation du canal de Caen à la mer, est l'occasion de plaintes des riverains de l'Odon. Comme le montre l'illustration n° 13 page 135, les maisons étaient construites sur la rive et elles « rejetaient – par un conduit passant sous la rue – les eaux pluviales et particulières à la rivière ». Même si ces riverains déposent des pétitions auprès du préfet, ils ne remettent pas nécessairement en cause le projet lui-même. Nous avons examiné le contenu d'une réclamation, celle de M. de Beaupte, elle ne traduit pas un rejet du projet. Il demande « que l'autorisation me soit accordée de faire construire à mes frais un conduit passant sous le sol de ma grande porte et de diriger toutes les eaux que je reçois d'en haut et celles propres que j'emploie au lavage de mes futailles dans l'aqueduc que le génie fera faire devant ma maison pour recevoir toutes les eaux pluviales et personnelles »[222]. L'autorisation lui est donnée moyennant quelques règles d'hygiène pour le filtrage des eaux, que nous verrons plus loin.

La ville de Caen accompagne le projet en en finançant plus de 40 % et en prenant à sa charge les plaintes des riverains. Il est vrai que dans les rapports des ingénieurs qui traitent

[221] Arch. mun. Caen, carton n° 3, Bavant, *Caen, Port de Mer, Sa Renaissance, Projets d'agrandissement*, *op. cit.*, p. 8.
[222] Arch. dép. Calvados, S 13427, Canal de Caen à la mer – Port de Caen-Ouistreham – Traversée de Caen – État de la rigole d'alimentation. Extrait de la pétition adressée par M. de Beaupte au préfet du Calvados le 28/06/1860, pour les deux citations ci-dessus.

de la rigole d'alimentation, comme de la reconstruction d'un barrage, la préoccupation de la ville et de sa salubrité est présente « L'embellissement et l'assainissement de la ville de Caen gagneront d'ailleurs beaucoup à l'exécution de ce projet qui aura pour conséquence de mettre cette grande ville à l'abri des inondations… qui l'ont souvent désolée »[223] ou encore à propos du barrage « Les buts poursuivis et atteints par l'enlèvement du barrage de Montaigu sont au nombre de quatre, (nous en avons retenu deux, elles concernent plus directement notre sujet)

1er En laissant libre le cours de l'Orne, éviter les inondations auxquelles la ville était sujette à peu près chaque année…

4e En abaissant le plan d'eau permettre l'assèchement et l'assainissement des terrains marécageux situés autour du village d'Allemagne»[224].

À l'époque les rives des cours d'eau qui traversent Caen, comme les Odons ou encore le canal Robert, sont habitées. Avec le temps ces cours d'eau sont devenus des sortes d'égouts à ciel ouvert dans lesquels se déversent les eaux usées des riverains. Par ailleurs les crues hivernales provoquent des inondations récurrentes à Caen, comme l'écrit l'ingénieur en chef Marchegay dans son rapport daté du 24 août 1858.

Le creusement du canal de Caen à la mer joue un double rôle dans la ville. En ouvrant de nouvelles opportunités pour le commerce maritime, il contribue, avec l'arrivée du chemin de fer, non seulement à un accroissement du trafic mais aussi au développement d'un nouvel état d'esprit tourné vers les affaires. La ville ne s'y trompe pas en prenant en charge la création des docks entrepôts. En outre la création de la rigole alimentaire constitue une opportunité pour contribuer à assainir la ville. C'est ce que demande l'ingénieur ordinaire dans sa réponse datée du 1er juillet 1860. Il indique que, dans la mesure où le conduit de M. de Beaupte sert à écouler à la fois les eaux pluviales et ménagères et celles des lieux d'aisance « il ne pourrait pas sans inconvénient être reçu dans l'aqueduc aujourd'hui en

[223] *Ibid.*, extrait de l'avis de l'ingénieur en chef Marchegay daté du 24 août1858 au sujet de la création de la rigole alimentaire.
[224] Arch. dép. Calvados, S 13444, Port de Caen-Ouistreham. Construction d'un barrage mobile dans l'Orne à Caen. Rapport de l'ingénieur ordinaire daté du 17/05/1866. Nous n'avons cité ici que les deux buts nous paraissant les plus pertinents dans le cadre de notre travail.

construction »[225]. En conséquence il fixe des conditions au déversement de ces eaux dans la rigole alimentaire. Nous les reproduisons ci-dessous :

« 1) La fosse commune aux lieux d'aisance et aux eaux pluviales serait partagée dans toute sa hauteur par un mur de briques et en ciment de Portland.

2) Les eaux contenues dans la partie qui leur serait réservée seraient conduites dans l'aqueduc en construction au moyen d'un conduit passant sous la cour de M. de Beaupte et sous la rue des quais en allant déboucher dans le regard qui sera placé vis à vis de sa maison.

3) Le dessin du radier de ce conduit serait établi à O,80 mètre en dessous du passage actuel de la rue du quai.

4) Ce conduit ne pourrait être utilisé que pour l'écoulement des eaux pluviales et ménagères et l'Administration se réserve le droit de le supprimer s'il avait une autre destination »[226].

Le creusement du canal est une opportunité pour réaliser un réseau d'égouts en ville et pour mieux maitriser la question récurrente des inondations. Par ces travaux d'assainissement, Caen rentre dans une forme de modernité qu'on retrouve à Paris à la même époque avec les travaux du préfet Haussmann et ceux de l'ingénieur Belgrand qui conçoit, à la demande de l'Empereur Napoléon III, le réseau des égouts de Paris. Créer un réseau dans les années 1860 constitue une décision en avance pour son époque. Il serait abusif d'écrire que le canal a été à l'origine de la création des égouts à Caen, en revanche il est incontestable qu'il y a contribué, par le biais de la couverture des Odons pour l'installation de la rigole alimentaire.

Les analyses présentées ci-dessus traduisent un intérêt des élites caennaises pour le port. M. Bertrand, le maire de Caen, a su s'investir pour sa ville et la moderniser. Le port fait partie des "outils" de cette modernisation. M. Bavant, dont nous avons utilisé les écrits, devait être proche des milieux municipaux. La Chambre de Commerce était investie pour le port, ce qui est dans la normalité dans la mesure où elle en avait la responsabilité. Monsieur

[225] Arch. dép. Calvados, S 13427, Canal de Caen à la mer – Port de Caen-Ouistreham –Traversée de Caen – État de la rigole d'alimentation. Réponse de l'ingénieur ordinaire Caillaux datée du 01/07/1860.
[226] *Ibid.*

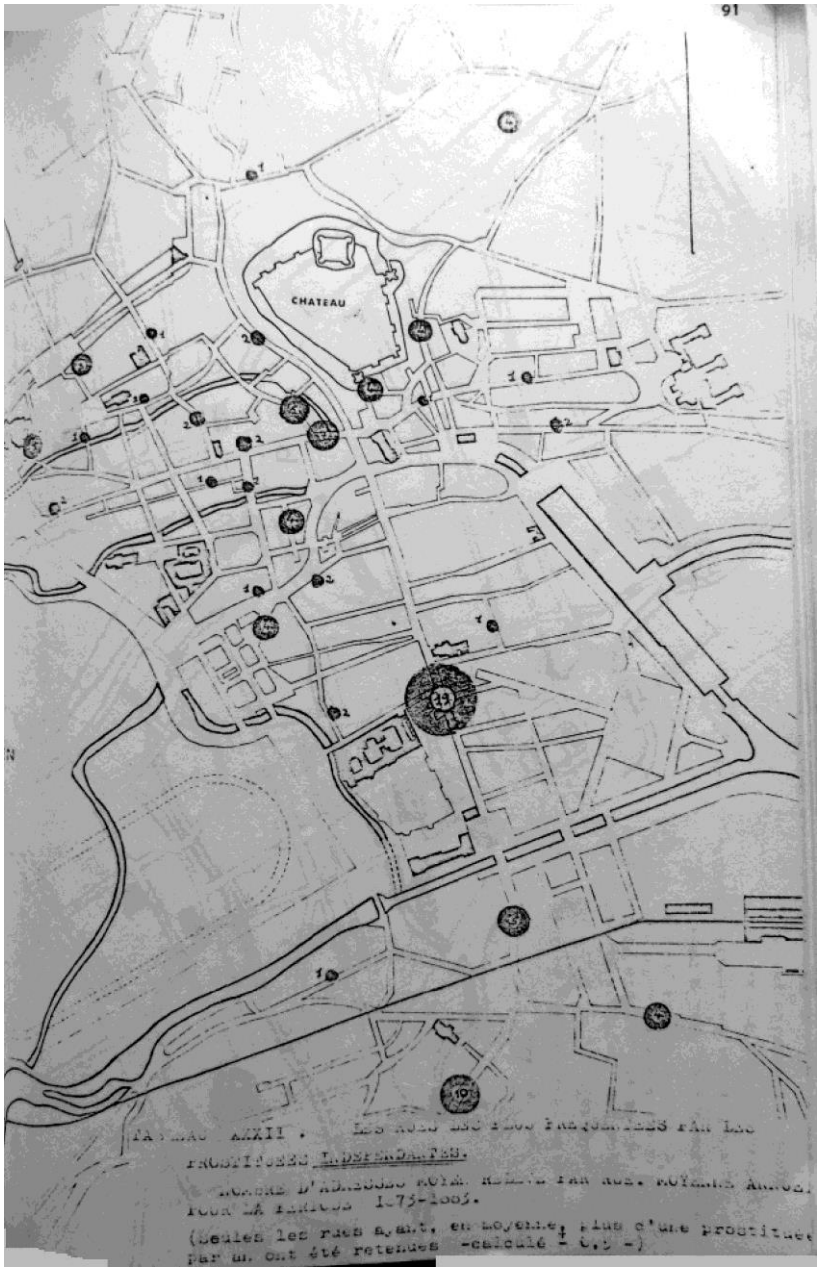
Marchegay est élu municipal en 1860[227] à l'époque où sont prises les décisions concernant la couverture de l'Odon et la création de la rigole alimentaire. Il est également frappant de noter que le Conseil général du Calvados prend position pour le port, et contribue à certains investissements. En 1865 il appuie la création d'un barrage. En 1869 il se montre favorable au creusement d'un second bassin ainsi qu'à la prolongation des voies de chemin de fer vers les quais du bassin. Les caennais eux-mêmes ont participé en masse aux fêtes données à l'occasion de l'inauguration du canal. Les journaux de l'époque ont parlé de 30 000 (voire même 50 000) participants, à cette époque Caen compte 41 000 habitants[228]. Même si ces fêtes ont pu attirer des participants non caennais, on peut penser que la moitié de la population de la ville a fêté l'ouverture du canal de Caen à la mer. D'après M. Bavant cette ouverture a contribué à faire évoluer les mentalités. Les pétitions déposées par les riverains des Odons n'expriment jamais un rejet du canal et des aménagements qu'il exige. Les pétitionnaires sont plutôt inquiets pour la future évacuation de leurs eaux usées. Le seul rejet de la modernité touche la plainte déposée par la veuve Morin lors de la prolongation des voies de chemin de fer, le long des quais du bassin, si tant est que cette plainte soit réellement l'expression d'un rejet du développement de l'activité portuaire.

Dans les "marqueurs" d'une ville portuaire, on peut aussi trouver l'existence d'un quartier portuaire avec des estaminets et même des prostituées. Dans les années 1860 les quais de l'Orne et du bassin sont plutôt affectés au commerce maritime. Nous avons vu plus haut les nombreuses demandes de ses entrepreneurs pour se réserver des places de quai pour leurs activités commerciales. Afin de rechercher les traces d'un tel quartier dans le port de Caen, nous avons consulté les rapports de police du Commissariat central de Caen par sondage en retenant prioritairement des périodes plus spécifiques. Pour la période 1857-1875 nous avons examiné les années 1868 à 1872, elles correspondent également à la guerre franco-prussienne de 1870. L'examen de ces rapports ne fait pas ressortir l'existence d'un "quartier chaud" autour du port. Les principaux cas de prostitution concernent principalement le rue

[227] Il s'agit d'un phénomène qui n'est pas rare à l'époque. Dans son ouvrage *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle*, Bruno Marnot évoque p. 240 des cas similaires dans d'autres ports. Anne Vauthier-Vézier présente le même phénomène à Nantes dans son ouvrage *L'estuaire et le port – L'identité maritime de Nantes au XIX^e siècle*, 235 p., dans le processus qui aboutit à la création du canal maritime en Loire pour l'accès des navires à Nantes

[228] Archive École des Hautes Études en Sciences Sociales – Notice Communale – Caen *Le nombre d'habitants*, disponible sur http://cassini.ehess.fr/cassini/fr/html/fiche.php?select_resultat=6530 consultation du 03/04/2015.

Saint-Jean et la rue Neuve Saint-Jean. On y pratique le racolage. Le mémoire de maîtrise d'Alain Osmont sur la prostitution à Caen au XIX^{e} siècle, présente les principaux "quartiers chauds" de la ville. Il signale deux quartiers principaux : la rue Saint- Jean et la rue du Ham conformément à la carte ci-dessous.



Carte 6 : Les prostituées indépendantes et celles des « maisons closes » vers 1875[229]

[229] Alain OSMONT, *La prostitution et le monde des prostituées à Caen dans la seconde moitié du XIX^{e} siècle*, 1873-1883, mémoire de maîtrise d'Histoire sous la direction du professeur Gabriel Désert, Université de Caen, 1977, 158 pages (dactyl.), p. 91-92.

D'après Alain Osmont la prostitution des filles soumises indépendantes concerne six rues dont la plus importante (et de loin) est la rue Saint-Jean. Elle ressort sur le plan avec dix-neuf prostituées. D'autres quartiers sont mentionnés : le port avec les rues Neuve Saint-Jean et de Bernières, ces deux rues ressortent sur le plan avec respectivement sept et six prostituées. Le quai de Vendeuvre est également cité mais il ne ressort pas sur la carte ci-dessus[230].

En ce qui concerne la rue Saint-Jean il faut relier la prostitution à la caserne Hamelin, située au bout de cette rue, au bord de l'Orne. Certains rapports font état de prostituées retrouvées dans le poste de garde de la caserne. Les rapports de police évoquent quelques difficultés avec des marins. Ils sont néanmoins très rares. Alors que dans les années 1860, le port de Caen voit défiler près de 10 000 marins par an, les rapports des années 1868, 1869, 1870 ne signalent aucune difficulté avec les marins, les années 1871 et 1872 évoquent moins de dix cas par an de marins pris dans des beuveries.

Enfin peut-on à proprement parler de prostitution dans le port avec les prostituées des rues Neuve Saint-Jean et de Bernières ? Nous n'en sommes pas convaincus, elles ne sont pas réellement dans le port.

La période de la guerre, elle-même, les années 1870-1871, ne fait ressortir aucun problème particulier en ville et dans le port. D'une manière générale, la ville de Caen est peu affectée par la guerre.

Au terme de ce paragraphe consacré à la relation entre Caen et son port, subsiste une interrogation : les habitants de Caen, ceux qui ne font pas partie des élites, se sentent-ils concernés par leur port ? La réponse est plus nuancée. Les caennais ont participé avec enthousiasme à l'inauguration du canal, mais même si les mentalités changent, comme l'indique M. Bavant, le port paraît accepté, plutôt que moteur d'un développement.

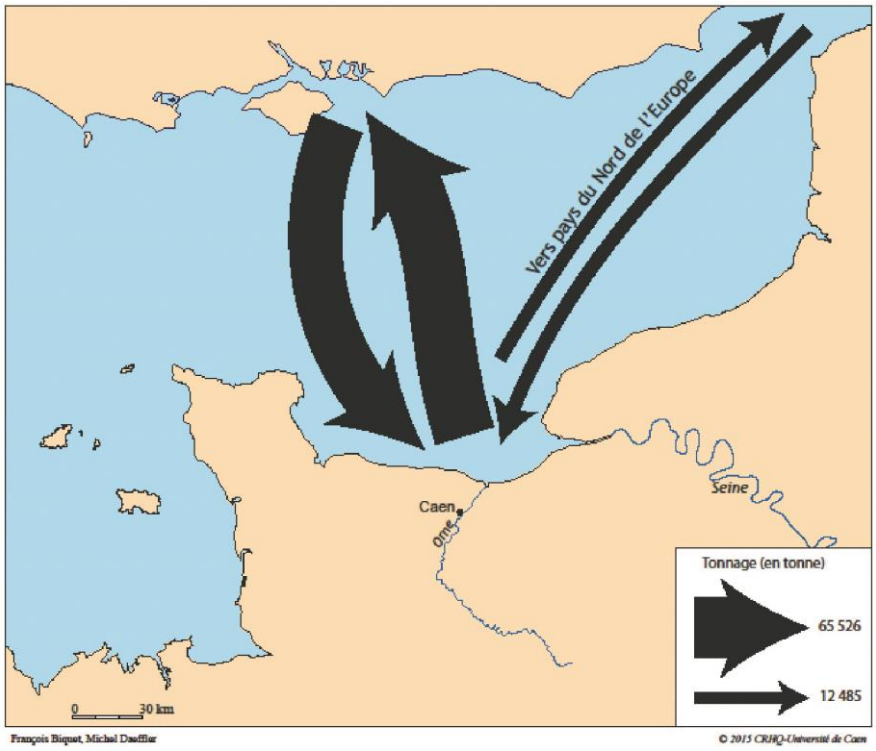
[230] Alain OSMONT, *La prostitution et le monde des prostituées à Caen…, op. cit.,* p. 33.

Conclusion

Les années 1855-1875 marquent un tournant pour le port de Caen, comme pour la ville. Même si le trafic du port reste très éloigné de celui des grands ports français. En tonneaux de jauge nette, en 1875, il occupe le 12e rang avec un trafic de 182 900 tonneaux très loin derrière Marseille 4 119 300 tonneaux (1er port) mais aussi Le Havre qui se positionne au deuxième rang avec 2 737 000 tonneaux. En Normandie il est dépassé par Dieppe (664 400 tonneaux), Cherbourg (507 800 tonneaux) et Rouen (463 600 tonneaux). Cependant le bond par rapport à 1856 (dernière année complète sans le canal) est significatif, le trafic a été multiplié par 3. Dans le même temps le trafic de Marseille ne progresse que de 47 % et celui du Havre que de 77 %[231] .

Le port est entré dans la modernité avec le développement d'activités nouvelles du même type que celles développées dans les grands ports. La structure du trafic évolue avec une diminution sensible de la place du cabotage au profit du commerce extérieur. Cependant ce commerce extérieur reste centré sur deux parties de l'Europe : l'Angleterre, en priorité pour les achats de houille, et les pays du Nord de l'Europe – principalement la Norvège – pour les achats de bois comme en témoigne la carte ci-dessous.

[231] Toutes les informations chiffrées de ce paragraphe sont tirées de l'ouvrage de Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce…, op. cit.*, Annexe 4.2, p. 570.



Carte 7 : Représentation cartographique du trafic moyen, en tonnes, du port de Caen entre 1857 et 1875[232]

Le trafic est marqué par un très important déséquilibre au détriment des exportations du port, ce qui contraint de nombreux navires à repartir sur lest, faute de fret retour.

Parallèlement la ville de Caen connaît une effervescence commerciale qui affecte non seulement les acteurs du commerce mais toute la ville comme l'écrit M. Bavant. Pendant la même période, son maire M. Bertrand, à l'instar du baron Haussmann à Paris, « modernise sa ville pour en faire une cité en pointe »[233]. Il la fait rentrer dans la modernité en restructurant son réseau urbain et en améliorant son réseau d'égout grâce à la couverture des Odons dans le cadre de la création de la rigole alimentaire. Les travaux menés génèrent des améliorations pour la salubrité de la ville ainsi que pour la lutte contre les inondations. Il transforme son aspect extérieur par la création d'un boulevard au-dessus du voûtement des Odons qui « facilite la circulation à l'intérieur de la cité »[234]. Grâce aux travaux engagés pour

[232] Carte représentant le trafic moyen en tonnes du port de Caen entre 1857 et 1875, trafic constitué à parti du *Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères*, conservé à la BnF sous la cote FOL-LF158-70 : éléments chiffrés établis par l'auteur et carte établie par M. Daeffler.
[233] Stéphanie LOUICHE, *François Gabriel Bertrand (1797-1875)…, op. cit.*, p. 99 .
[234] *Ibid.*, p. 83.

le canal et son alimentation en eau douce, ce boulevard devient un « aménagement structurant de l'espace »[235] urbain.

À l'autre bout du canal, en 1875, le port de Ouistreham reste un port modeste avec un trafic de moins de 300 tonnes par an, sachant que les variations d'une année sur l'autre sont très importantes (certaines années on peut atteindre 1 000 tonnes)[236]. On y trouve un peu de constructions navales avec les établissements Herbline et Tabourel et une activité d'ostréiculture, qui reste modeste comparativement à celle de Courseulles.

Le canal, le port et la baie de l'Orne ont fait l'objet d'améliorations sensibles : approfondissement du canal de 0,50 mètre avec aménagement d'une gare de croisement à mi-parcours, création de la rigole d'alimentation pour son approvisionnement en eau douce, installation d'un barrage pour réguler les flots, stabilisation de la baie pour permettre un accès permanent et régulier des navires, équipement des quais en voies de chemin de fer. Mais ces investissements restent insuffisants aux yeux de la Chambre de Commerce qui a engagé un débat avec les ingénieurs pour obtenir un second bassin. Même si le débat a été clôt en 1870 par l'ingénieur en chef La Rivierre qui déclare que le « bassin actuel est suffisant »[237]. Il n'est pas complètement fermé comme en témoigne la fin de son rapport sur le sujet : « En un mot il n'y a rien d'urgent dans la question et il vaut mieux laisser se développer les besoins s'ils doivent se développer, pour être mieux en mesure dans les études à faire de les satisfaire complètement »[238].

Dans le domaine de l'équipement portuaire le Conseil général écrit le 18 août 1875 « Nous comprenons sous le nom de port de Caen, le bassin, le canal et l'avant-port d'Ouistreham. Les ouvrages sont généralement en bon état […] Le barrage mobile établi sur l'Orne, […] fonctionne dans des conditions qui répondent au but que l'on s'était proposé.

L'état actuel du canal et de son entrée est satisfaisant »[239].

---

[235] Anne VAUTHIER-VÉZIER, *L'estuaire et le port…*, *op. cit.* p. 63.

[236] Ces explications sont tirées des Archives des douanes conservées à la BnF FOL-LF158-70, *Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères.*

[237] Arch. dép. Calvados, S 1374, Port de Caen – Travaux 1840-1920 – Avis de l'ingénieur en chef sur un second bassin à proximité de la gare de chemin de fer.

[238] *Ibid*.

[239] Arch. dép. Calvados, S 13469, Port de Caen-Ouistreham – Éléments divers de 1830 à 1930. Extrait d'un vœu émis par le Conseil Général, 18/08/1875.

Le port est entré dans la « logique de l'adaptation permanente » pour « s'insérer dans les échanges internationaux »[240] ; pour ce faire il doit persévérer dans ses investissements pour mettre à disposition du commerce maritime « des bassins très profonds et de grandes dimensions, d'énormes surfaces de quais, des engins d'embarquement et de débarquement rapides, des voies ferrées pour l'enlèvement immédiat des marchandises et des hangars pour abriter celles qui doivent être vendues et livrées sur les quais »[241] . Même si ce rapport de la Chambre de Commerce de Marseille date de 1881, il explicite la problématique dans laquelle le port de Caen est engagé s'il veut poursuivre son développement et s'affirmer dans le concert des ports français. C'est ce qu'écrit l'ingénieur en chef Leblanc en 1876 lorsqu'il évoque la réalisation d'études pour « l'approfondissement du canal à 5,20 mètres » […] et pour « la construction d'un quai le long d'un élargissement du canal obtenu aux dépens du terrain de la prairie de Mondeville »[242].

[240] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…, op. cit.*, p. 101.
[241] Marcel RONCAYOLO, *L'imaginaire de Marseille : port, ville, pôle*, seconde édition, Lyon, ENS Éditions, 2014, annexe 9, p. 406-407, cité par Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français…, op. cit*., p. 101. Bruno Marnot cite en référence, la première édition qui date de 1990.
[242] Arch. dép. Calvados, S 13469, Port de Caen Ouistreham Éléments divers de 1830 à 1930. Rapport préfectoral rédigé par l'ingénieur en chef Leblanc en avril 1876, pour les 2 citations.

Chapitre III

UN NOUVEAU TRAFIC PROMETTEUR : LE MINERAI DE FER, 1875-1909

L'année 1875 est une année "normale" pour le trafic du port, il dépasse les 177 000 tonneaux. En revanche la structure du trafic est préoccupante, les marchandises expédiées par le port ne représentent que 34 % de l'activité. La plupart des ports normands sont affectés par ce phénomène, mais le port de Caen est particulièrement concerné, pour l'ensemble des ports normands les expéditions représentent 41 % du trafic. À Honfleur le trafic en 1875 est équilibré[1].

L'examen des expéditions fait apparaître pour la première fois une nouvelle marchandise : le minerai de fer pour 3 000 quintaux, une part très faible : 1,7 %. Ce changement est dû à plusieurs phénomènes concomitants que nous évoquerons en détail plus loin. Ce n'est que la résurrection d'une très ancienne activité, en effet des forges existaient jusque dans la première moitié du XIX^{e} siècle dans lesquelles on traitait le minerai de fer. Mais le développement des voies de communication joint aux traités de commerce « qui permettaient aux usines anglaises de concurrencer avantageusement les produits locaux »[2] ont eu raison de cette petite industrie locale. Les petites forges ont toutes éteint leurs feux[3].

L'apparition de ce nouveau commerce d'expéditions constitue une rupture, il peut faire espérer, à terme, un rééquilibrage du trafic du port. Le canal comme le chemin de fer se

[1] Tous les chiffres présentés ci-dessus sont tirés de Gabriel DÉSERT (dir.) *Atlas historique et statistique…, op. cit.*, p. 177 (Caen) et 179 (Honfleur).
[2] Alexandre BIGOT « La Société géologique de France en Basse-Normandie », *Mémoires de l'Académie nationale des sciences, arts et belles-lettres de Caen*, 1904, p. 14, disponible sur Gallica, http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34438671b/date consultation du 23/10/2014.
[3] *Ibid.*

montrent là des investissements susceptibles d'ouvrir de nouveaux horizons. Entre les années 1875 et 1909 le nouveau trafic du minerai de fer n'est qu'une opportunité que le port utilise. En 1909 le port expédie 250 000 tonnes de minerai mais la ville de Caen n'en profite pas directement. Le rapport annuel de la Chambre de Commerce (de l'année 1909), outre les activités traditionnelles tournées vers le bois, la minoterie, le machinisme agricole, la dentelle, la fabrication de perles […] fait état de quatre grandes maisons d'importation de charbon qui emploient 800 ouvriers et qui produisent 100 000 tonnes d'agglomérés de charbon et d'une fonderie à laquelle est attachée une usine de constructions métalliques et de grosse chaudronnerie qui occupent à elles deux 135 ouvriers[4]. D'après ce rapport, le commerce de minerai de fer du port n'a pas bouleversé la vie économique de Caen. C'est la raison pour laquelle la période 1875-1909 constitue un second chapitre après la création du canal de Caen à la mer. Dans ce cadre le changement n'est plutôt qu'une évolution. À partir de l'année 1910, les choses changent avec le projet du baron Thyssen pour une éventuelle implantation dans le port de Caen d'une usine métallurgique de production d'acier. La survenue de ce projet en 1910 ouvre une page totalement nouvelle pour le port. Ce sera l'objet de notre seconde partie.

Avant d'appréhender les raisons de la réapparition de ce fret retour, une présentation du contexte et de l'environnement du port s'impose.

I – L'ENVIRONNEMENT EXTÉRIEUR DU PORT ENTRE 1875 ET 1910

Tous les écrits que nous avons pu consulter situent la reprise de l'activité du minerai de fer en 1875. Avant d'évoquer plus longuement ce renouveau, il nous a paru nécessaire de camper l'environnement national et international dans lequel le port évolue, d'autant qu'une partie non négligeable de son trafic est constituée d'importations venant d'Angleterre et des pays du nord de l'Europe.

4 *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1909, p. 85-86.

A – Le contexte national et international

Les économistes sont d'accord pour affirmer que l'Europe et les États-Unis sont en crise durant environ vingt ans entre les années 1873-1875 et les années 1896-1898. Après les années fastes de la période impériale le contexte est nouveau. La France fait face facilement au paiement de l'indemnité de guerre imposée par le traité de Francfort qui met fin à la guerre entre la Prusse et la France. Mais l'Europe affronte ensuite un retournement du cycle de croissance dont la première manifestation est l'écroulement du Kreditanstallt de Vienne en 1873. Les principales raisons de cette crise tiennent à « l'épuisement des opportunités d'investissement dans la construction ferroviaire »[5]. Les capitaux qui se sont investis dans l'équipement des pays européens en voies de chemin de fer vont devoir trouver d'autres emplois. L'industrie, engagée dans la seconde révolution industrielle, grâce à différentes innovations, peut représenter une nouvelle source d'investissement pour la rente, mais il s'agit d'investissements plus risqués que le chemin de fer. Les principaux secteurs industriels innovants sont « la chimie, l'électricité, la production et la transformation des métaux »[6]. Ces secteurs constituent les nouvelles opportunités de placement pour des capitaux devenus disponibles, en fonction de leur rentabilité potentielle. Durant cette période Caen et sa région ne se montrent pas particulièrement dynamiques dans le domaine industriel. La ville compte une fonderie, quelques fabriques de briquettes, produites à partir du charbon importé, fondées dans les années 1860, des huileries et quelques scieries qui travaillent le bois du nord importé par le port. La principale industrie du département reste le textile.

Le port de Caen est surtout un port importateur de charbon anglais : en 1877, la houille représente un peu plus de 60 % du trafic d'importation du port, en 1900 elle en représente plus de 80 %[7]. Ce trafic semble peu concerné par la crise, la production houillère du bassin de Littry (proche de Caen) qui aurait pu le concurrencer, s'arrête vers 1880. Entre 1850 et 1913 la production de charbon en France passe de 4 400 tonnes à 40 300 tonnes, dans le même temps la production anglaise passe de 56 000 tonnes à 292 000 tonnes[8]. La

---

5 Jean-François VIDAL, *Dépression et retour de la prospérité, Les économies européennes à la fin du XIX^e siècle*, Paris, l'Harmattan, 2000, p. 97.

6 *Ibid.*

7 *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1877, p. 40 et 41 et 1900, p. 70-71.

8 Jean CHARDONNET, *Le Charbon, sa production, son rôle économique et social*, Paris, Arthaud, 1949, p. 9.

production française est toujours insuffisante, le port de Caen est bien placé pour importer du charbon anglais destiné notamment aux fabriques de briquettes évoquées plus haut.

La crise concerne également le monde agricole, or le port de Caen est aussi un port agricole : en 1877, les produits agricoles représentent 60 % des exportations[9]. En 1900, lorsque la crise agricole commence à s'estomper, ces produits représentent moins de 20 % des exportations du port. Les expéditions de minerai de fer ont compensé la baisse des exportations de produits agricoles.

Dans cette période, économiquement difficile, la France met en œuvre une politique protectionniste avec les tarifs Méline destinés à protéger les agriculteurs et les industriels français. Ces tarifs sont décidés en 1892. Le port de Caen, bien que fortement importateur, ne semble pas avoir particulièrement pâti de cette nouvelle politique nationale. Il est vrai que, dans son trafic, le port est plutôt exportateur de produits agricoles, quant à ses importations elles concernent principalement la houille, dont la France est le premier importateur mondial, elle ne va donc pas se pénaliser. En conséquence « le tarif minimum et le tarif maximum sont identiques »[10]. Le *bulletin annuel de la Chambre de Commerce de Caen* pour l'année 1892 ne fait aucune référence à la mise en place de ce tarif.

Dans le domaine des transports la France met en place deux plans importants touchant notamment les voies navigables et les ports.

En 1880, les ports français se partagent en deux catégories, quatre principaux (Marseille, Le Havre, Bordeaux et Rouen) dominent, ils réalisent plus de la moitié des échanges maritimes ; huit autres, dont Caen, n'en font que le quart environ. En 1913, seul Dunkerque a pu rejoindre les quatre principaux qui totalisent « 56,4 % des marchandises embarquées ou débarquées […] sept autres ports réunissent encore 22 % des échanges (dans l'ordre décroissant, Nantes, Saint-Nazaire, Sète, Caen, Boulogne, Bayonne et La Rochelle) »[11].

Pour contribuer à répondre aux défis constitués par « la logique de l'adaptation permanente », pour permettre aux grands ports français de soutenir la comparaison avec leurs

---

9 *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1877, p. 40-41 et 1900, p. 70-71.

10 Gabrielle CADIER-REY, « Les chambres de commerce dans le débat douanier à la fin du XIX^e^ siècle », *Histoire, économie et société*, 1997, n° 2, p. 295.

11 René GIRAULT, « Place et rôle des échanges extérieurs », *Histoire économique et sociale de la France*, Fernand BRAUDEL (dir.), *op. cit.*, p. 206.

grands concurrents européens, enfin pour continuer à développer le pays, les Pouvoirs publics lancent successivement deux plans à destination des ports : le plan Freycinet en 1879 et le plan Baudin en 1902.

Le plan Freycinet se veut « un vaste programme de développement des infrastructures de transport sur le territoire français »[12] comme l'écrit Charles de Freycinet dans ses *Souvenirs*. On décide d'y intégrer un volet portuaire. Sa préparation est assurée par la création de commissions, « créées par décret le 15 janvier 1878 […] Chaque commission doit dresser le programme de travaux à exécuter par ordre de priorité pour le bassin dont elle a la charge. Des commissions doivent, en outre, être constituées dans les ports désignés par le ministre des Travaux Publics pour préparer le programme spécial des travaux à réaliser dans ces établissements ainsi que dans les ports secondaires voisins »[13]. Une commission est créée à Caen. Elle propose l'allongement de la jetée (de Ouistreham) et l'achèvement de son bordage. Dès le mois de décembre 1879, six mois après la promulgation de la loi, les ingénieurs des Ponts et Chaussées étudient la mise en œuvre concrète du plan pour le port de Caen-Ouistreham. Dans sa conclusion l'ingénieur Boreux écrit « L'ensemble des dépenses est évalué en 125 000 francs […] Nous demandons que M. le ministre des Travaux Publics veuille bien approuver cette estimation et, en raison du caractère délicat de la difficulté à résoudre, autoriser que le présent avant-projet soit soumis à une commission nautique »[14]. 76 ports français, dotés d'une enveloppe de 227 250 0000 francs répartie en trois catégories en fonction de l'urgence des travaux[15], ont été concernés par le plan Freycinet. Nous ne savons pas dans quelle catégorie se trouvait le port de Caen. En revanche les investissements envisagés pour l'avant-port de Caen-Ouistreham représentent 0,05 % de l'enveloppe globale. On peut supposer que les travaux proposés font partie de la catégorie 1 puisqu'une dépêche ministérielle, datée du 6 août 1879, invite les ingénieurs « à dresser l'avant-projet relatif au prolongement dont il s'agit »[16]. L'examen plus complet des travaux réalisés dans la baie de

[12] Cité par Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 276.
[13] Abel DURAND, *La politique française*, p. 58, cité par Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 276.
[14] Arch. dép. Calvados, S 13413, Travaux entre 1888 et 1935, extrait d'un rapport de l'ingénieur Boreux daté de décembre 1879.
[15] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 277.
[16] Arch. dép. Calvados, S 13413, Travaux entre 1888 et 1935, extrait d'un rapport de l'ingénieur Boreux daté du 9 juin 1880 qui fait référence à la dépêche ministérielle d'août 1879.

l'Orne est fait dans un paragraphe spécifique consacré aux investissements exécutés pendant cette période.

Le plan Freycinet fit l'objet de critiques, en raison de son « éparpillement budgétaire »[17] . Les commentateurs firent ressortir qu'il était dommageable que « la part de deux ou trois grands ports ne fût pas plus importante dans la répartition des crédits »[18].

Le second plan lancé le 1er mars 1901 par le ministre des travaux publics Jean Baudin se veut « une tentative pour achever, tout en la corrigeant sévèrement, l'œuvre entreprise en 1879, qui avait souffert des avatars du krach de l'Union Générale (1882) et des difficultés budgétaires d'un pays qui s'était enfoncé pour de bon dans les langueurs de la "Grande Dépression". Cependant, la conjoncture économique est à nouveau favorable depuis le milieu des années 1890 »[19].

Pour éviter l'éparpillement reproché au plan Freycinet, le plan Baudin « ne s'intéresse réellement qu'à l'élite des ports de commerce français : Dunkerque, Le Havre, Saint-Nazaire et Nantes doivent recueillir le maximum de l'effort financier du côté atlantique, car ils possèdent les meilleurs atouts dans le jeu de la compétition internationale »[20]. Le projet retient également deux ports de la façade méditerranéenne : Sète et surtout Marseille. Quelques ports sont ajoutés : Dieppe, Bordeaux, Bayonne et Rouen. Enfin Boulogne est inséré dans la liste par la commission des voies navigables de la Chambre, « particulièrement favorable au projet Baudin»[21]. Le député Émile Aimond définit les objectifs du nouveau plan : « Le projet actuel marque un progrès considérable dans la conception de la méthode qui doit enfin présider à l'érection de notre outillage national. Il consacre formellement la théorie si bien mise en pratique par nos rivaux, à savoir qu'en matière de stratégie commerciale, il importe au premier chef de rassembler toutes ses forces sur quelques points bien choisis, d'y faire affluer tous les moyens de communication possibles, de l'extérieur par des ports de grands accès, et de l'intérieur par une heureuse combinaison des voies ferrées et des voies fluviales. Le projet actuel ne vise donc plus que cinq voies navigables à améliorer, dix voies navigables

[17] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 279.
[18] Georges HERSENT, *Les Grands Ports français, leur transformation et leur autonomie*, Paris, Imprimerie Chaix, 1908, p. 4, cité par Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 279.
[19] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 280.
[20] Arch. nat., F/14/14495, Commission des voies navigables 1905-1927, rapport du député Aimond, daté du 05/07/1901, p. 213.
[21] *Ibid.*

à créer et dix ports de mer à améliorer »[22]. On ne peut mieux affirmer la nécessité de concentrer les efforts financiers sur quelques ports.

La carte ci-dessous montre les ports et les canaux concernés par le plan Baudin. Ils sont identifiés par un rond (pour les ports) et par un trait gras pour les canaux avec un numéro.

Carte 8 : La France navigable et les nouveaux canaux votés au Parlement dans le cadre du plan Baudin[23]

Cette carte est explicite : le port de Caen n'apparaît pas. Son trafic total en tonnage de jauge nette en 1901 atteint 383 600 tonnes, juste en dessous du trafic de tous les ports cités plus haut[24].

22 *Ibid.*
23 Arch. nat., F/14/14493, Grands Travaux 1898.

Nous avons souhaité évoquer la tarification Méline ainsi que les plans Freycinet et Baudin car ces décisions du pouvoir politique eurent des conséquences sur le commerce maritime ainsi que sur les ports, les principaux opérateurs de ce trafic. La réapparition d'un trafic de minerai de fer à l'exportation répond à des considérations plus locales.

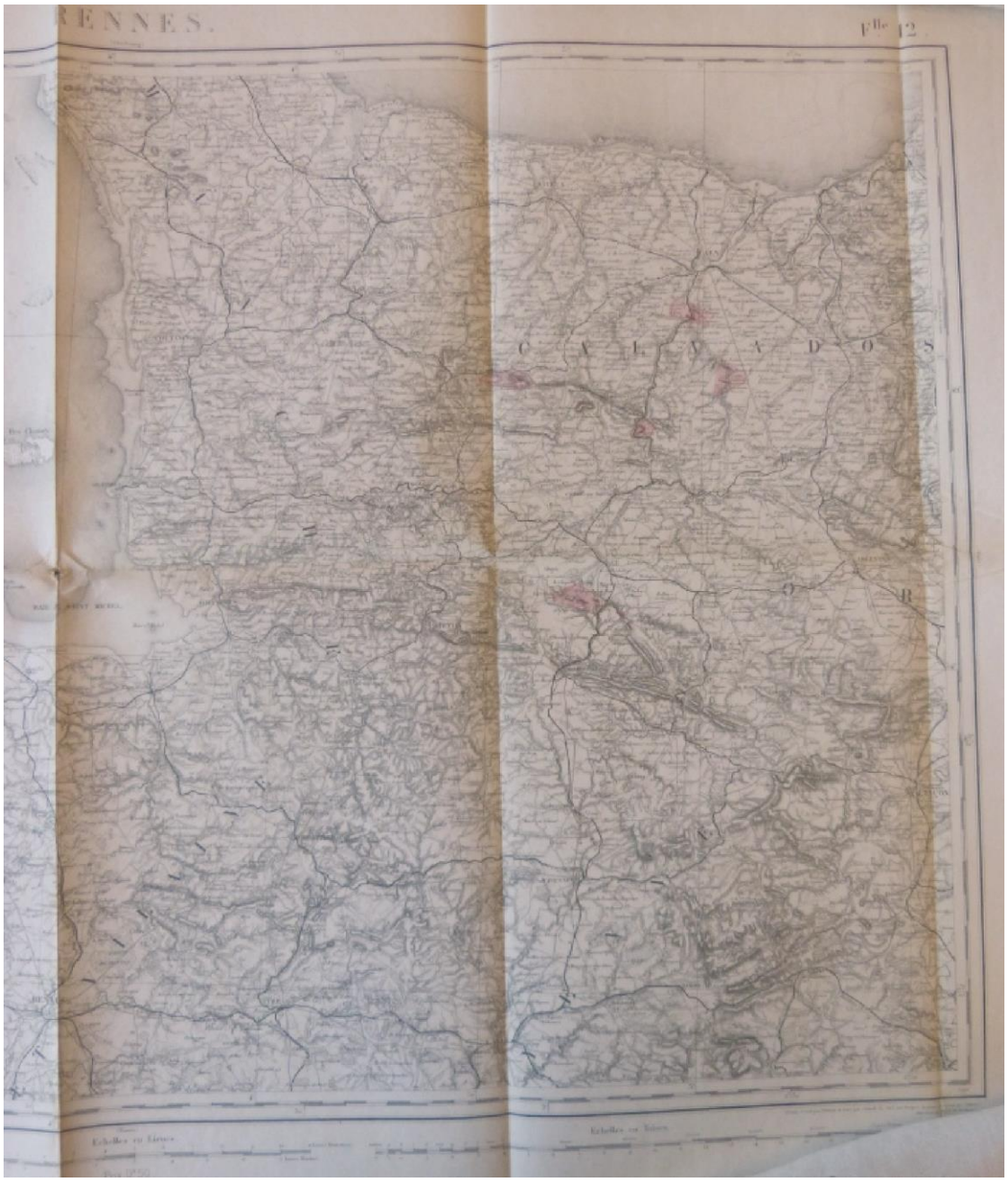
B – La renaissance de l'exploitation du minerai de fer bas-normand

« En 1873, un propriétaire de Saint-Rémy, M. de Croisilles, demande et obtient une concession dont il céda l'exploitation à une société civile. Les travaux se développèrent rapidement : des kilomètres de galeries furent pratiqués à différents niveaux »[25].

La carte ci-dessous montre les gisements de minerai de fer du sud du Calvados pour lesquels une demande de concession a été déposée, suite au redémarrage de l'exploitation de la mine de Saint-Rémy. Elle accompagne une note datée du 17 janvier 1893, qui cite les gisements de Jurques, Saint-André, May-sur-Orne, Bully et Urville. Pour certains l'exploitation a déjà commencé. Il s'agit de Saint-André et de May-sur-Orne.

[24] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 281 et p. 571 pour le tonnage du trafic portuaire pour 1901.

[25] Arch. dép. Calvados, S 13420, Port de Caen-Ouistreham – Travaux divers seconde moitié du XIX^{e} siècle. Note sur les mines de fer du Calvados rédigée par l'ingénieur des mines, datée du 17/01/1893.



Carte 9 : Les principaux gisements de minerai de fer aux environs du port de Caen 1893[26]

Les gisements de minerai de fer sont marqués en rouge, on distingue les cinq emplacements évoqués ci-dessus.

Il ne s'agit pas d'une découverte mais plutôt d'une résurrection comme nous l'avons écrit plus haut. Jusque vers le milieu du XIX^{e} siècle, des forges avaient continué à fonctionner à

[26] Arch. dép. Calvados, S 13420, Port de Caen-Ouistreham - Travaux divers seconde moitié du XIX^{e} siècle – Carte des principaux gisements de minerai de fer aux environs du port de Caen, carte non datée, mais qui accompagne une note de l'ingénieur des mines datée du 17/01/1893.

proximité de quelques gisements bas-normands, mais le manque de combustible, avec la déforestation, en avait quasiment arrêté l'activité et l'extraction de minerai se limitait à quelques minières[27] qui exploitaient des affleurements pour une production de 15 à 20 000 tonnes par an[28]. Cette résurrection tient à plusieurs raisons.

Le traité de Francfort, qui clôt la guerre franco-prussienne de 1870, entérine l'annexion par l'Empire allemand du département de la Moselle ainsi que des deux départements alsaciens : Colmar, Metz et Strasbourg deviennent allemandes. La plus grande partie des mines de fer françaises connues, situées en Lorraine, est annexée par l'Empire allemand qui dispose de beaucoup de charbon mais de peu de minerai de fer. C'est la raison pour laquelle ses industriels s'intéressent à « l'extraction du minerai de fer et à sa métallurgie »[29]. La perte de ce bassin ferrifère ouvre des perspectives de développement pour d'autres gisements français.

C'est dans ce contexte que le bassin normand de Saint-Rémy reprend de l'activité. Il produit une hématite rouge de bonne qualité avec une teneur en fer moyenne de 52 %. L'exploitation en est facile et il se situe à 35 kilomètres du port de Caen[30]. D'après Alain Leménorel, « le Calvados produit, en 1875, 7,6 % de l'hématite rouge extraite en France, et 49 % dès 1876, puis 83,9 % en 1880, 91,1 % en 1884, et encore 87,3 % en 1908 »[31]. Ces minerais sont « très prisés sur les marchés anglais »[32]. Cette hématite rouge est cependant « difficilement utilisable seule dans des conditions suffisamment rémunératrices » en raison de « sa teneur en silice (10 à 15 %) et en phosphore (0,6 à 0,7 %) […] Mais la mise au point du procédé Thomas-Gilchrist, en 1878 (du nom des deux ingénieurs anglais qui l'inventent),

---

[27] « Vieille mine exploitée à ciel ouvert » définition du dictionnaire disponible sur http://www.le-dictionnaire.com/definition.php?mot=mini %E8 consultation du 19/04/2015.

[28] Pierre GOMBERT, « La naissance difficile de la Société Métallurgique de Normandie », *Mémoires de l'Académie Nationale des Sciences, Arts et Belles-Lettres de Caen*, 1988, p. 157.

[29] René BOUR « Cent ans d'industrie mosellane Un siècle de transformations économiques continues ont fait de la Moselle un des plus grands complexes industriels mondiaux », *Mémoire de l'Académie Nationale de Metz*, 1959, p.41, disponible sur http://documents.irevues.inist.fr/handle/2042/33295 consultation du 28/04/2015.

[30] Alexandre BIGOT, « La société géologique de France en Basse Normandie », *Mémoires de l'Académie nationale des sciences, arts et belles-lettres de Caen*, 1904, p. 12, disponible sur http://gallica. bnf.fr/ark:/12148/cb34438671b/date consultation du 28/04/2015.

[31] Alain LEMÉNOREL, « Minerai de fer et sidérurgie en Basse-Normandie, dans la Mayenne et la Sarthe, de 1835 à 1914 – 1re partie », *Annales de Normandie*, 1982, p. 33.

[32] Alexandre BIGOT, « La société géologique de France en Basse Normandie », in *Mémoires de l'Académie nationale des sciences, arts et belles-lettres de Caen*, 1904, p. 16, disponible sur http:// gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34438671b/date consultation du 28/04/2015.

permet de traiter les minerais phosphoreux »[33] comme le minerai bas-normand. L'intérêt de cette hématite est aussi qu'elle est beaucoup plus riche en minerai de fer que la minette de Lorraine qui ne contient qu'environ 30 % de fer et qui est également phosphoreuse. La remise en exploitation du bassin de Saint-Rémy n'est qu'un début. Une nouvelle concession est octroyée en 1884 pour le gisement d'Halouze, également desservi par le chemin de fer Flers-Caen. En tout, jusqu'en 1914, 21 concessions sont accordées, mais seules onze sont exploitées à la veille de la Grande Guerre : Saint-Rémy (1875), Saint-André (1893), May sur Orne et Jurques (1895), Soumont (1902) et Barbery (1900) dans le Calvados ; Diélette (1865), Bourberouge et Mortain (1902) dans la Manche ; Halouze (1884) La Ferrière (1901) et Larchamp (1903) dans l'Orne »[34]. Parallèlement les recherches dans le bassin lorrain de Briey, resté français après le traité de Francfort, permettent de mettre au jour une très importante réserve de minette à compter de 1883. Au début du XX^{e} siècle alors que d'autres concessions ont été accordées pour l'exploitation du minerai de fer bas-normand, son poids dans la production nationale ne dépasse pas 4 %.

La production de la mine de Saint-Rémy se développe normalement, en 1881 elle est de 49 300 tonnes. En 1904 elle atteint 103 400 tonnes dont 102 000 tonnes sont expédiées par le port de Caen et seulement 1 400 tonnes vers le Nord. En 1910 elle approche les 111 000 tonnes[35].

L'autre élément qui concourt au développement de l'extraction du minerai de fer normand est l'ouverture de la ligne de chemin de fer Caen-Flers en mai 1873 qui dessert le groupe May, Saint-André et Saint-Rémy, puis le groupe Larchamp, La Ferrière et Halouze. En 1875 toutes ces concessions sont « désenclavées et reliées soit aux ports de Caen et de Granville (par la ligne Paris-Granville), soit au Nord de la France par Argentan-Paris ou Argentan-Mézidon-Paris ». Grâce à ces liaisons, le port de Caen peut désormais espérer « un double rôle de succion et de répartition, le minerai de fer à l'exportation et la houille à l'importation »[36]. C'est un espoir important, susceptible de répondre au handicap constitué par la faiblesse de son fret de retour pour les navires qui lui apportent la houille. La concession

[33] Alain LEMÉNOREL, « Minerai de fer… », *op. cit.*, p. 33.
[34] *Ibid*, p. 30.
[35] Jean FRANCK, *La région économique de Basse Normandie*, thèse de Droit, Université de Paris, 1921, 109 p. (dactyl.), p. 39.
[36] Alain LEMÉNOREL, *L'impossible révolution industrielle ?…, op. cit.*, p. 231 (pour les citations de ce paragraphe).

de la mine de Saint-André est même octroyée, en 1902, à un groupe d'actionnaires parmi lesquels figure monsieur Allainguillaume, le propriétaire d'une des fabriques de briquettes du port de Caen[37].

Nous venons d'évoquer le contexte économique et politique ainsi que le contexte local dans lequel le port évolue entre 1875 et 1910. Quelles furent les conséquences sur le trafic, des décisions prises ? Comment se traduit, dans le tonnage manipulé dans le port, le renouveau de l'exploitation du minerai de fer ?

II – LE TRAFIC DU PORT DANS CE NOUVEAU CONTEXTE

Comme indiqué plus haut, notre source d'information unique pour suivre année par année le trafic du port de Caen jusqu'à la fin de notre période est constituée par les *Bulletins de la Chambre de Commerce de Caen* dont nous avons pu disposer à compter de l'année 1877. C'est la raison pour laquelle nos analyses, pour cette période commencent en 1877. Dans le cas où le bulletin de l'année 1877 rappelle les chiffres pour 1876, nous les citons.

Pour ouvrir ce paragraphe nous reproduisons ci-dessous la situation du bassin Saint-Pierre le 23 juillet 1878. Ce plan, conservé dans le *Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen* permet de se faire une idée de l'encombrement du bassin à cette époque, avec l'importance de la taille de certains navires, représentés à l'échelle. On remarque des amarrages de navires, en double, sur le quai Vendeuvre, comme sur le quai de La Londe.

[37] *Ibid.* p. 160.

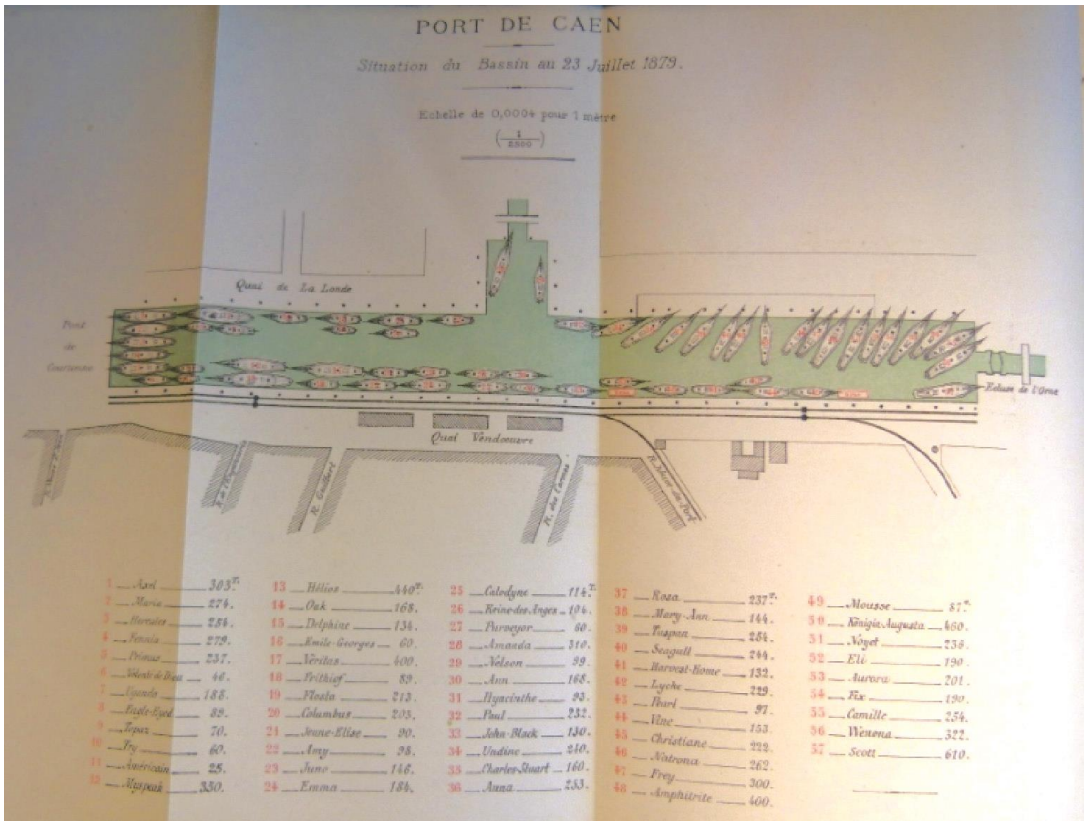


Illustration 15 : Le bassin Saint-Pierre le 23 juillet 1878[38]

Ce plan comporte même le nom des 48 navires stationnés dans le port ce jour-là avec leur tonnage de jauge. En outre les deux voies ferrées du quai Vendeuvre sont indiquées avec les embranchements : celui qui arrive au milieu rejoint la gare par le pont des Abattoirs, l'autre embranchement rejoint le quai de Juillet sur l'Orne. On note aussi les trois docks couverts sur le quai Vendeuvre. Enfin les écluses de la Fonderie, vers le canal et du Rond-Point vers l'Orne sont représentées.

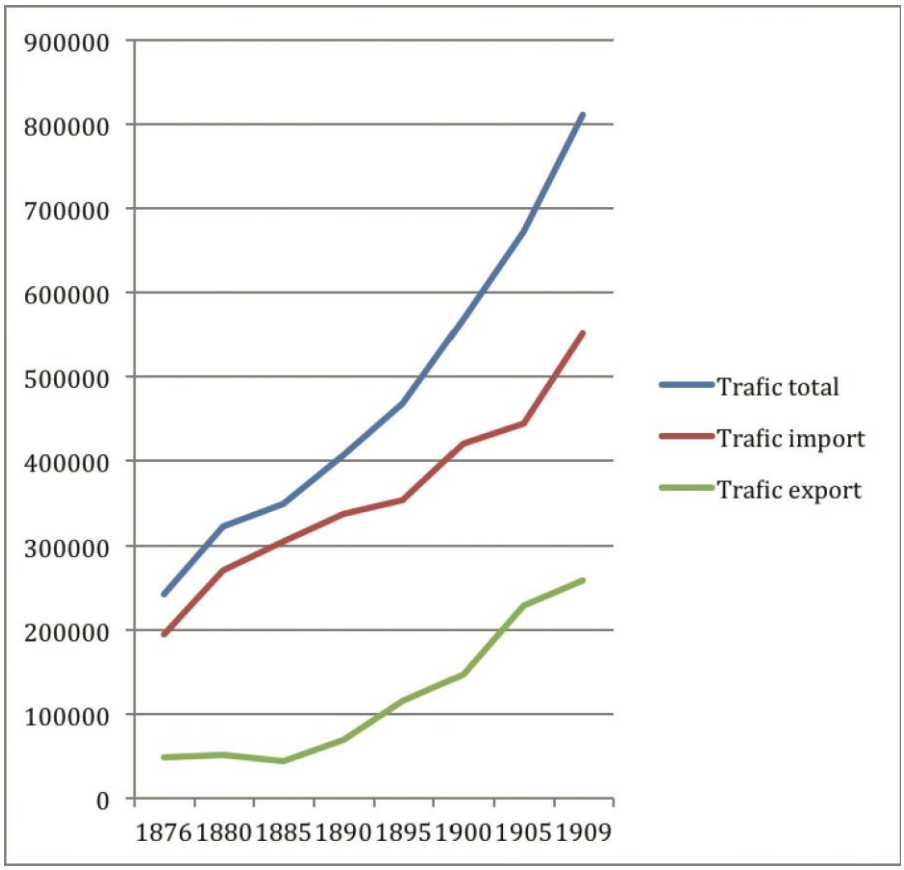
A – Le trafic global du port

Dans le chapitre précédent, nous avons fait ressortir, que durant les années qui suivent l'ouverture du canal de Caen à la mer, le trafic progresse, mais d'une façon limitée, il passe de 169 000 tonnes (en 1859) à 248 100 tonnes (en 1875), soit une progression de 47 %. La situation est différente entre 1875 et 1909 : le trafic passe de 242 700 tonnes (en 1876) à

[38] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1878, n.p. (la légende du dessin indique la date du 23 juillet 1879, or ce dessin est reproduit dans le bulletin de l'année 1878, il est donc très probable qu'il s'agit du 23 juillet 1878 et non du 23 juillet de l'année suivante).

812 400[39] (en 1909), soit une progression de 335 %. En 1910 Caen occupe le huitième rang parmi les grands ports français, juste après les ports dont le trafic dépasse le million de tonnes [40] devant Sète et Bayonne[41].

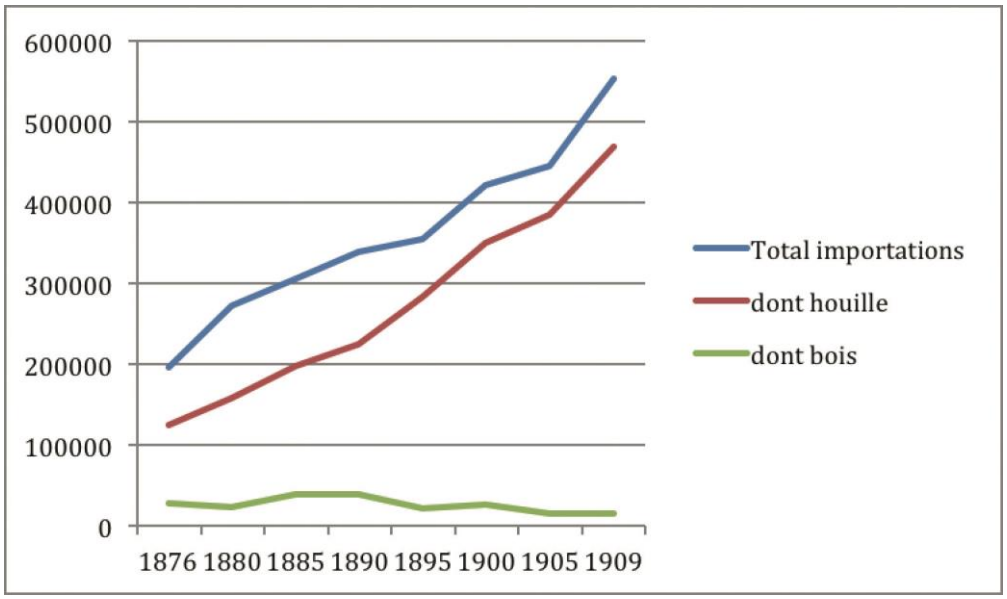
Le graphique ci-dessous illustre cette progression du trafic sur les 35 années de cette partie. Afin d'en faciliter la lecture, il a été bâti à partir d'une base constituée avec des chiffres qui retiennent les années de cinq en cinq à compter des « dizaines rondes », on pourra trouver en annexe un tableau du trafic, année par année.



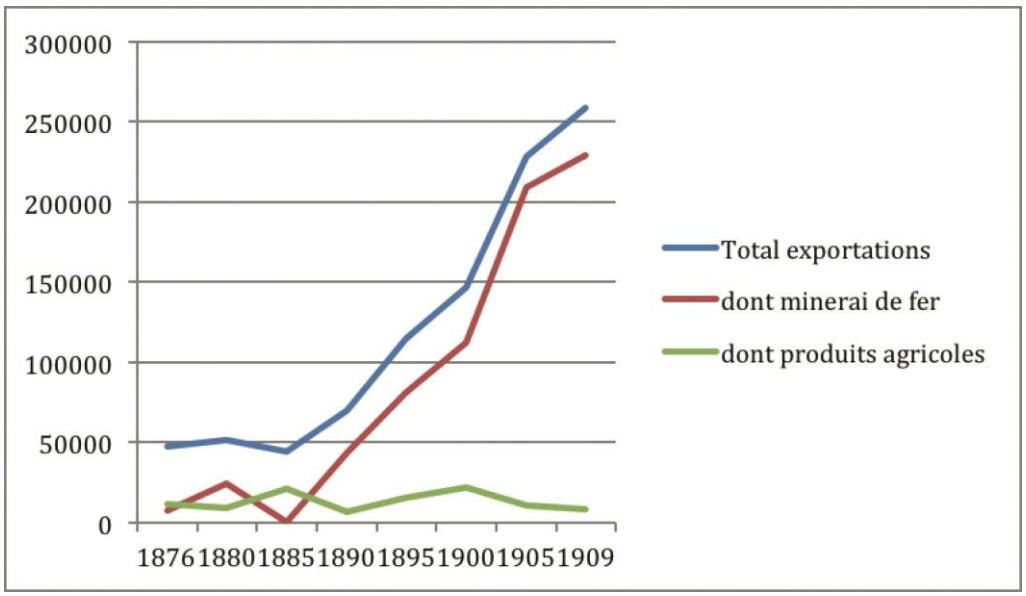
Graphique 8 : Trafic du port de Caen : 1876-1909 (en tonnes)[42]

[39] Toutes ces informations chiffrées sont extraites du *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1909, p. 119.
[40] Les ports de Marseille, Rouen, Bordeaux, Le Havre, Dunkerque, Saint Nazaire et Nantes. L'activité de ces grands ports n'est pas comparable à celle de Caen, Marseille affiche un trafic de 6 400 000 tonnes en 1909, devant Rouen 4 200 000 tonnes. Nantes qui précède Caen affiche un trafic de 1 145 000 tonnes, supérieur de 40 % à celui de Caen, *Compte rendu som. trav. CC Caen*, Caen, 1911, p. 20.
[41] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1911, p. 20.
[42] *Ibid.*, 1909, p. 119.

Les courbes des importations et des exportations complètent utilement celle qui représente le trafic global. Les deux graphiques de cette page détaillent le contenu des entrées et des sorties.



Graphique 9 : Trafic importations port de Caen : 1876-1909 (en tonnes)[43]



Graphique 10 : Trafic exportations port de Caen : 1876-1909 (en tonnes)[44]

[43] *Ibid.*
[44] *Ibid.*

Le graphique des entrées fait ressortir leur croissance, sur un trend sensiblement identique à celui du trafic général, et leur dépendance aux importations de houille, on note aussi la tendance à la décroissance des importations de bois, un trafic du port aussi ancien que celui de houille. La situation des sorties marque une même dépendance à un produit unique, le minerai de fer. Comme pour le bois, les envois de produits agricoles stagnent à un niveau faible. Ces constats généraux font l'objet d'une analyse plus détaillée consacrée au contenu du trafic.

B – Le contenu du trafic

Le démarrage des exportations du port, que nous venons de constater, est dû principalement au développement, à compter de l'année 1887, des exportations de minerai de fer qui montent en puissance, (elles passent de 600 tonnes en 1887 à 230 000 tonnes en 1909).

La photo ci-dessous illustre cette nouvelle activité exportatrice à Caen.

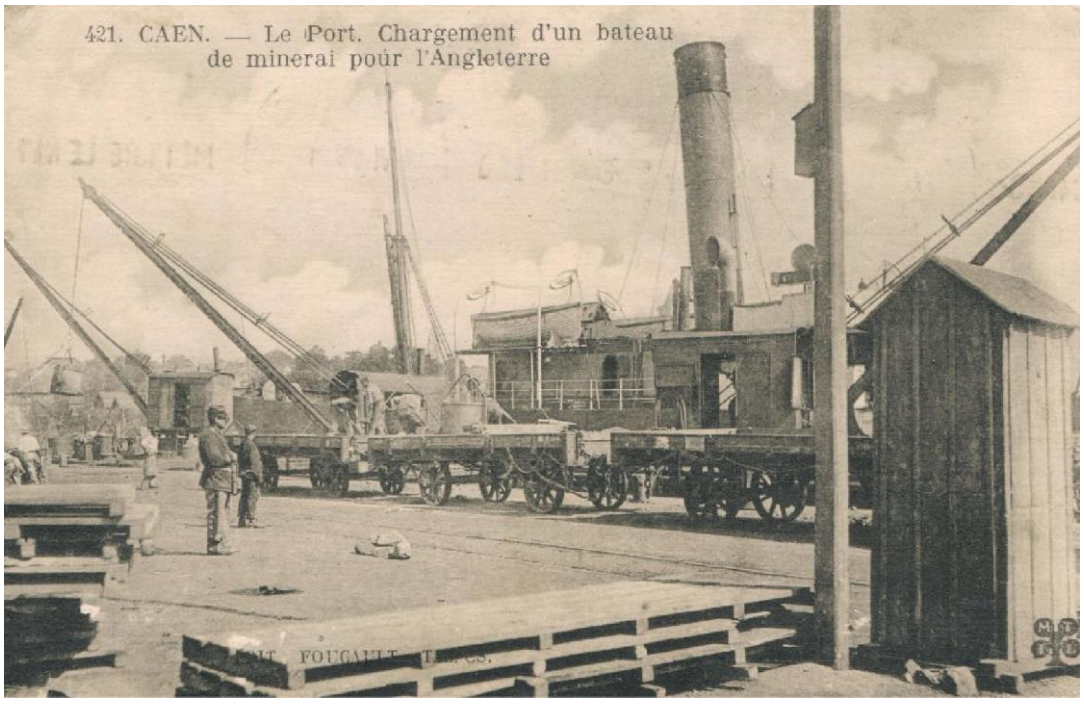


Illustration 16 : Chargement d'un bateau de minerai pour l'Angleterre[45]

[45] Photo du chargement d'un train de minerai pour l'Angleterre, Collection particulière.

Outre le chargement du minerai dans les sacs à l'arrière-plan gauche, cette photographie avec les wagons sur le quai, montre les voies de chemin de fer installées sur les quais pour la vie économique du port. On apprend également qu'une partie du minerai était destinée à l'Angleterre comme l'indique la légende. Enfin la tenue du douanier qui regarde le chargement, sur le devant de la photo, peut laisser supposer qu'elle date de la fin du XIX^{e} siècle ou du début du XX^{e} siècle, à une époque où ce trafic avait pris un certain développement.

L'analyse détaillée, année par année sur la période 1876-1910, des exportations de minerai de fer, montre une activité très erratique. Elles atteignent un bas entre 1884 et 1887, elles sont inférieures à 1 000 tonnes. C'est à compter de l'année 1888 qu'elles démarrent réellement. La croissance du trafic tient certainement à l'octroi de nouvelles concessions (après celle de Saint-Rémy accordée en 1873) à compter de l'année 1884 à Halouze dans l'Orne comme l'écrit la Chambre de Commerce en 1907 « Les minerais ont pris un développement de plus en plus grand, suite à l'ouverture de nouvelles mines qui est venue accroître le trafic du port de Caen »[46]. L'autre raison tient à la demande de fonte et d'acier qui s'accentue. À titre de comparaison, entre 1891 et 1913 la production de fer en Lorraine française passe de 3 millions de tonnes à 21 millions de tonnes[47]. Le minerai de fer bas-normand alimente en priorité le port de Rotterdam. Ces expéditions vers la Hollande apparaissent en 1888 pour seulement 2 183 tonneaux. Dès l'année 1890 elles atteignent 18 550 tonneaux contre 1 978 tonneaux pour l'Angleterre. En 1909, à la fin de notre période, les exportations vers Rotterdam atteignent 130 368 tonnes contre 95 300 tonnes pour l'Angleterre via trois ports : Grangemouth (le plus important), Ardrossan en Écosse et Swansea en Angleterre[48]. En réalité les expéditions vers Rotterdam sont destinées à l'Allemagne comme l'indique Alain Leménorel dans son ouvrage *L'impossible révolution industrielle ? Économie et sociologie minières en Basse-Normandie, 1800-1914.* Il y explique en détail comment des investisseurs hollandais et français masquent des achats de concession des mines de fer, à la fin du XIX^{e} siècle, par des allemands. Les achats sont effectués par une firme allemande, sous

[46] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1907, p. 153.
[47] René BOUR, « Cent ans d'industrie mosellane. Un siècle de transformations économiques continues ont fait de la Moselle un des plus grands complexes industriels mondiaux », *op. cit.* p. 42.
[48] *Comptes rendus sommaires des travaux de la Chambre de Commerce de Caen*, 1888, p. 67, 1890, p. 67 et 1909, p. 97-98.

raison sociale hollandaise, qui « se charge d'acheter le minerai normand pour l'expédier en Allemagne, via Rotterdam »[49].

Au niveau mondial, l'ère de l'acier s'affirme après 1880 : « la production des quatre principales puissances industrielles (États-Unis, Allemagne, Grande-Bretagne et France) fait plus que septupler entre 1880 et 1913, passant de 8,2 à 61,4 millions de tonnes, sur une production mondiale proche de 72 millions de tonnes »[50].

Le port de Caen est aussi le débouché des productions agricoles de la plaine de Caen, en fonction des récoltes. Le poids de ces exportations agricoles diminue fortement, elles passent de 26 700 tonnes en 1875 (orge principalement) à 9 000 tonnes en 1909 (produits agricoles divers, l'orge a disparu) ; en pourcentage, elles passent de 26 % des exportations en 1877 à 3 % en 1909[51]. L'analyse détaillée des différentes marchandises exportées montre un port (en début de période) avec une triple activité d'exportation : en premier lieu le minerai qui s'affirme comme nous l'avons expliqué plus haut, en second lieu essentiellement quelques produits agricoles, mais dont la part relative s'amenuise avec les années, enfin les pierres et les pavés, une activité très ancienne (elle remonte à la période médiévale) qui représente 18 % du trafic en 1877 pour passer à 1 % en 1905. Durant les 35 années de notre période, le port de Caen – hérité de la première moitié du XIX^{e} siècle et même d'avant – disparaît pour se préparer à devenir le port industriel qu'il est tout au long du XX^{e} siècle après les investissements initiés par le baron Thyssen.

Enfin la structure générale du trafic évolue favorablement : le poids relatif des exportations passe de 20 % en 1875 à 36 % en 1910.

La structure du trafic des importations reste comparable à celle de la période précédente. La part de la houille prend de l'ampleur : elle atteint 85 % des importations en 1909 contre moins de 60 % au début des années 1880.

Le bois passe de 15 % en 1876 à 3 % en 1909. Plusieurs raisons expliquent cette évolution. Jusqu'à la Grande Guerre, le charbon reste la principale source d'énergie utilisée dans le monde[52]. Les importations de bois sont certainement affectées par la fin des constructions

[49] Alain LEMÉNOREL, *L'impossible révolution industrielle ?…, op. cit.*, p. 166.
[50] Serge BERSTEIN, Pierre MILZA (dir.), *Histoire du XIX^{e} siècle*, Paris, Hatier, 2005, p. 247.
[51] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1909, p. 119.
[52] Serge BERSTEIN, Pierre MILZA (dir.), *Histoire du XIX^{e} siècle*, *op. cit.*, p. 247.

de voiliers à Caen. À compter des années 1870, plus aucun voilier n'y est bâti. Les constructions navales ne continuent à exister qu'à Ouistreham et uniquement des picoteux. Enfin l'approvisionnement en bois ne vient plus seulement des pays scandinaves et de la Russie mais également du Canada et des États-Unis : en 1877, sur les 27 900 tonnes de bois importées, 3 020 tonnes viennent du Canada[53]. Le *Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen* pour l'année 1882 précise : « Autrefois les arrivages venaient presque toujours du Nord, de la Suède et de la Norvège. Maintenant les bois d'Amérique viennent prendre leur part dans nos approvisionnements »[54]. La carte postale ci-dessous illustre ce trafic.

Illustration 17 : Arrivée des Bois du Nord[55]

[53] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1877, p. 45.
[54] *Ibid.*, 1882, p. 112.
[55] Arch. mun. Caen, carte postale mise à disposition par Mme Dordron, directrice des Archives de la ville de Caen.

Outre l'intérêt de montrer les pièces de bois sur le navire, on peut noter sa longueur. Enfin le tampon de la poste (1905) indique que la photo date du début du XX^{e} siècle ou de la fin du XIX^{e} siècle.

Nous n'avons retenu ici que les principales marchandises importées : la houille et le bois. Elles représentent 78 % des importations en 1876 et 88 % en 1909. La structure des exportations, beaucoup plus éclatée en 1876, les produits agricoles et le minerai ne représentent que 42 %, se concentre au fur et à mesure des années. En 1909, le minerai constitue 89 % de toutes les exportations du port.

L'affirmation de la houille (signalée plus haut) répond, avec quelques années de latence, aux travaux d'amélioration du canal et du port dont nous parlerons plus longuement dans le chapitre suivant. Nous noterons simplement qu'en 1880 le canal passe de 4,50 mètres de tirant d'eau à 5,22 mètres puis à 5,72 mètres en 1899. En outre un second bassin est aménagé par un élargissement de la rive droite du canal à 580 mètres du pont de la Fonderie et par l'aménagement d'un quai en maçonnerie. Une partie du trafic de charbon est reporté sur ce nouveau quai[56]. Les évolutions du trafic, suivent, avec un décalage de quelques années, les améliorations du tirant d'eau du canal ainsi que des aménagements portuaires. Ce constat illustre le bienfondé de la « logique de l'adaptation permanente » exposée plus haut. Il montre également la réussite de sa mise en œuvre dans le port de Caen. Cette réussite est particulièrement flagrante dans l'exhaussement du tirant d'eau du canal à 5,72 mètres, en 1899, le charbon atteint 83 % des importations, durant les 10 années suivantes il continue à progresser pour atteindre 85 % en 1909.

D'après un rapport de l'ingénieur ordinaire rédigé en 1893, une partie des importations de houille et de bois est expédiée par chemin de fer vers l'arrière-pays du port à savoir, pour la houille, les départements du Calvados, de l'Orne, de la Manche, de la Sarthe, de l'Eure, et de l'Eure et Loir, pour le bois, les départements du Calvados, de l'Orne, de la Sarthe, de la Mayenne, de l'Eure et Loir, du Maine et Loire, de l'Ille et Vilaine et de la Seine. Pour ces deux marchandises le département du Calvados est le premier acheteur[57]. Caen n'est qu'un port à

[56] Arch. mun. Caen, carton n° 1, François VIGLA, *La zone portuaire de Caen, espace industriel 1857-1992*, mémoire rédigé suite à un stage au service départemental de l'architecture du Calvados, Caen, 1992, 76 p. (dactyl.), p. 12.

[57] Arch. dép. Calvados, S 13495, Ports maritimes – Comptes rendus descriptifs et statistiques : rapport de l'ingénieur ordinaire daté du 17/05/1894.

dimension régionale avec un arrière-pays qui se limite aux départements proches. Enfin une partie significative de ces importations est travaillée par les opérateurs économiques qui y sont installés.

En dehors des deux importations phare, le port importe, mais pour des quantités assez faibles, comparativement au trafic de houille et même de bois, du ciment, de la fonte, du sel, et du vin (à compter de l'année 1890) pour 1 150 tonnes par an. Enfin le port reçoit des produits agricoles, du blé, à hauteur de plus de 10 000 tonnes par an jusqu'en 1880, les arrivées des années suivantes sont beaucoup plus faibles ; de l'avoine, entre 5 et 8 000 tonnes, jusque dans les années 1885, puis le niveau de cette importation baisse sensiblement. Enfin les entrées de graines oléagineuses diminuent au début du XX^{e} siècle, en 1907 elles dépassent à peine 1 200 tonnes. La Chambre de Commerce écrit à ce sujet « la fabrication des huiles constitue en industrie un mouvement d'affaires moins considérable que jadis (bien qu'il y ait eu une reprise assez sensible) »[58] . Ce commentaire apparaît à compter de l'année 1907.

D'une manière générale, le poids de ces importations de produits agricoles est très dépendant des cours et de l'importance des récoltes en France, comme l'indique le contenu des *Comptes rendus sommaires de la Chambre de Commerce* jusqu'au début du XX^{e} siècle avec le commentaire suivant « quant aux graines et aux céréales, les importations et exportations sont soumises à des variations qu'expliquent les différences de cours avec le marché anglais ou les insuffisances de récoltes qui obligent à recourir à l'étranger dans l'intérêt de l'alimentation publique »[59].

À compter de l'année 1890 un nouveau trafic d'importation apparaît dans le port : le pétrole. Cette année-là il reste modeste : 760 tonnes, 0,2 % des entrées de 1890. Il progresse faiblement, en 1895 il atteint 1 040 tonnes. En 1896 le préfet autorise le déchargement dans le port de Caen de matières dangereuses suite à la publication en 1894 d'un décret fixant la nomenclature des matières dangereuses, dont le pétrole fait partie. Ces matières doivent être stockées dans un endroit spécifique et entourées d'un barrage d'isolement.

[58] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1907, p. 151.
[59] *Ibid*., 1897, p. 147.

Les commentaires ci-dessus sur le détail des importations et des exportations du port de Caen ont été bâties à partir des *Comptes rendus sommaires des travaux de la Chambre de Commerce de Caen* que nous avons consultés, année par année, à la Bibliothèque Nationale de France. Cependant, à compter de l'année 1906, le tableau donnant le détail des marchandises change et la nouvelle forme, ne permet pas des comparaisons aisées, c'est la raison pour laquelle ces analyses s'arrêtent en 1905.

La structuration des importations n'est pas seulement liée aux évolutions du tirant d'eau du canal ainsi qu'à la qualité des aménagements portuaires, elle répond aussi à la vie économique du port et de son arrière-pays. Nous en parlerons dans un prochain chapitre. Nous pouvons néanmoins noter qu'à la fin du XIX^e^ siècle et au début du XX^e^ siècle, avant les investissements massifs initiés par le baron Thyssen, que nous étudierons dans la seconde partie, il existe à Caen, quatre entreprises de charbon, (elles ont été créées dans les années 1860), deux armements ont neuf cargos à vapeur, attachés au port de Caen, de nombreuses huileries travaillent le colza (produit dans la plaine de Caen) mais s'approvisionnent également à l'étranger, en fonction des besoins et surtout des cours.

Dans la partie consacrée à la période allant de l'ouverture du canal à l'année 1875 nous avions présenté le trafic de voyageurs du port avec le bateau « passager » entre Caen et Le Havre, cette activité se poursuit entre 1875 et 1909. En 1877, 17 109 voyageurs ont utilisé ce bateau sur un total de plus de 320 000 passagers, soit 5 % environ. Ce bateau est utilisé pour les « trains de plaisir »[60] comme pour les affaires. En 1909 ce service existe toujours, mais son trafic a diminué : 14 611 voyageurs ont fait le trajet dans les deux sens. Trois bateaux à aubes font la traversée : la *Dives,* l'*Hirondelle* et la *Gazelle.* Ils ont assuré 706 voyages et ont transporté 23 204 tonnes de marchandises, soit 3 % du trafic en 1909[61]. À compter de 1875, la compagnie des bateaux à vapeur entre Le Havre et Caen est même autorisée « à circuler

[60] Durant la seconde moitié du XIX^e^ siècle, la Compagnie de l'Ouest développa le voyage d'agrément en chemin de fer. Ce fut l'invention des « trains de plaisir » non seulement vers les rivages normands mais aussi vers les villes touristiques de l'Ouest comme Caen. On quittait Paris le samedi soir et on rentrait le lundi matin. Ces explications sont tirées de Suzanne VERGEADE, « Un aspect du voyage en chemin de fer : le voyage d'agrément sur le réseau de l'Ouest des années 1830 aux années 1880 » *Histoire, économie et société*, 1990, numéro 9-1, pp. 113-134.

[61] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1909, p. 113.

sur le canal avec sa propre vapeur » sous réserve de la présence d'un pilote à bord qui doit s'assurer du respect de la règle relative à la vitesse maximale fixée à 6 kilomètres à l'heure[62].

Même si le bateau "passager" entre Le Havre et Caen peut, à partir de 1875, naviguer sur le canal, le trafic maritime sur l'Orne n'a pas totalement disparu. En 1877 environ 7 % des navires (qui entrent dans le port) transitent par le fleuve, en 1905 (dernière année où cette information est répertoriée) la part est tombée à 3 %[63].

Cette ligne régulière n'est pas la seule à avoir existé à Caen quelques lignes permanentes relient l'Angleterre.

En 1893 la *London Brighton and South Coast Railway* lance une ligne régulière de transport, exclusif, de marchandises entre Caen et le port de Newhaven en Angleterre. La ligne est assurée par trois vapeurs anglais : « les *Rennes* (143 tonneaux de jauge), *Viking* (90 tonneaux de jauge) et *Honfleur* (190 tonneaux de jauge) au rythme de tous les 2-3 jours. Ils séjournent à Caen, suivant les marées, entre 24 et 36 heures. Les statistiques font état de 159 entrées (dont cinq chargées et 154 sur lest) et 158 sorties chargées »[64]. À compter de 1894, la ligne exploite deux nouveaux bateaux le *Trouville* et le *Calvados.* Ils complètent l'activité des vapeurs cités plus haut. Ces deux nouveaux bateaux ont aussi la particularité d'accepter des voyageurs. En 1894, 3 108 voyageurs ont utilisé cette ligne. Ce transport de voyageurs se développe les années suivantes pour atteindre 4 702 clients en 1897[65]. C'est le maximum, l'activité voyageurs diminue ensuite, et en 1906, « la Chambre de Commerce écrit dans son compte rendu annuel (p. XCVIII) : "la ligne Caen-Newhaven : un service direct pour **marchandises**. Deux steamers à hélice y sont affectés, le *Trouville* et le *Calvados* à raison de trois départs par semaine. Les passagers n'embarquent plus" »[66]. Malgré une tentative de relance en 1911, la ligne disparaît totalement le 31 mai 1912. Dans l'étude (parue en 1914) qu'il rédige sur le port de Caen, Marcel Hérubel écrit, à propos de cette ligne qu'elle « a

---

62 Arch. dép. Calvados, S 1490, Canal de Caen à la Mer – Navigation à vapeur.

63 Les archives de douanes, utilisées pour le trafic jusqu'en 1876, n'indiquent pas la part du trafic qui transite par l'Orne et celle qui transite par le Canal de Caen à la mer, c'est la raison pour laquelle nous ne nous sommes pas intéressées à cet aspect du trafic jusqu'en 1877.

64 Arch. mun. Caen, carton n° 5 : Port – Car-Ferry Ouistreham : plaquette d'André Girault (vice-président honoraire de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen), *Le CAR-FERRY Caen /Ouistreham-PORTS-MOUTH succède aux "Transmanche" d'autrefois : leur histoire*, *Caen*, *Chambre de Commerce de Caen*, 1986, p. 10.

65 *Ibid*., p. 18.

66 *Ibid.*, p. 13.

interrompu son service depuis quelque temps »[67]. Son activité, pour sa partie marchandises, s'est toujours limitée à des produits agricoles et à du trafic de bestiaux, pour des quantités restreintes. En 1901 la compagnie signe un bail avec la ville de Caen pour l'occupation du tiers du dock n° 3 sur le quai Vendeuvre. Le meilleur résultat est celui de l'année 1904 avec 19 256 tonnes, soit 3 % de tout le trafic du port cette année-là. La photo ci-dessous illustre ce trafic de bestiaux.

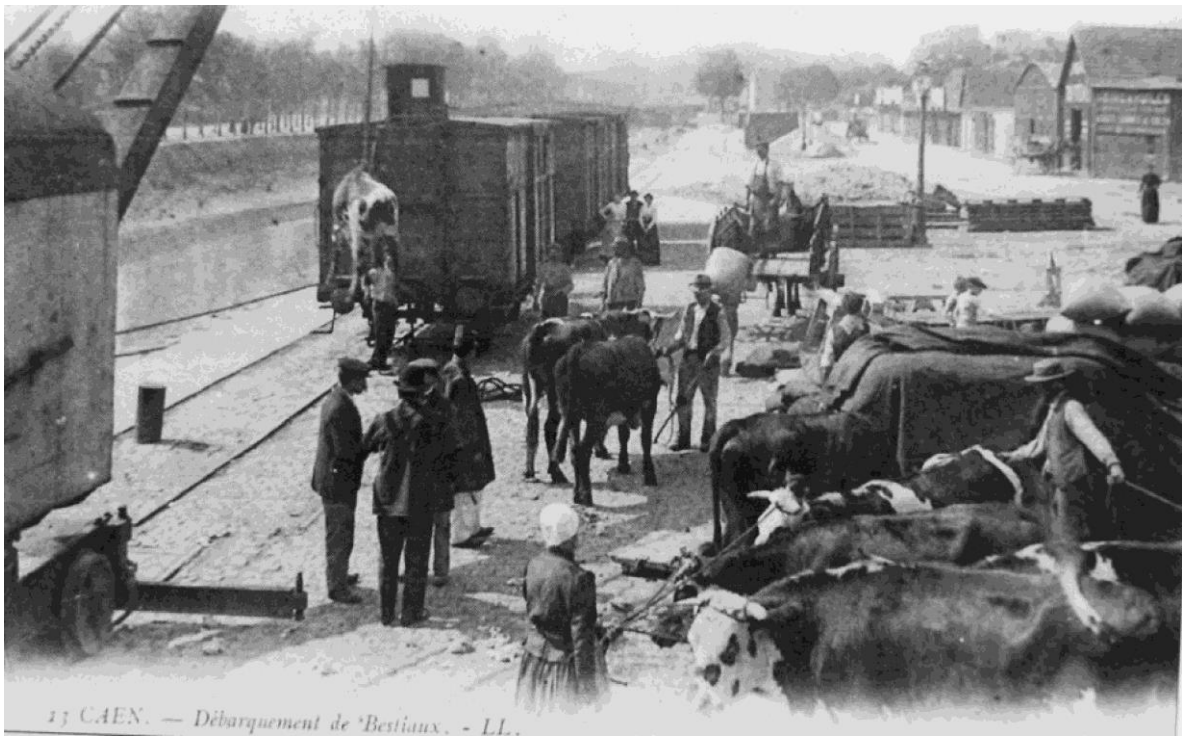


Illustration 18 : Trafic de bestiaux dans le port de Caen[68]

Cette photo montre le quai de Juillet sur la rive gauche de l'Orne, à la fin du XIX^e^ siècle ou du début du XX^e^ siècle. En dehors des bestiaux, on y voit également les voies de chemin de fer qui longent le quai.

Au début de notre période le trafic est encore assuré, pour une part significative, par des voiliers. En 1876 : 922 voiliers sont entrés dans le port pour un tonnage jauge de près de 93 800 tonneaux, soit les 2/3 des navires entrés. Ils ont représenté 65 % du tonnage. En 1909, les voiliers ne représentent plus que 7 % des navires entrés à Caen avec 85 navires

[67] *Ibid.*, p. 16.
[68] Jean-Luc KOURILENKO, *Caen*, Rennes, Éditions A. Sutton, collection Mémoire en images, 1995, n.p.

pour un tonnage jauge de 3 900 tonneaux. En 1877 le plus grand voilier qui entre dans le port est le *Brave Lourmel* de l'armement Lamy avec un tirant d'eau de 4,60 mètres alors que plus grand vapeur a un tirant d'eau de 4,52 mètres. En 1905, le plus grand voilier entré à Caen-Ouistreham est le trois-mâts russe *Agda* jaugeant 346 tonneaux avec 528 tonnes de bois de sapin et avec un tirant d'eau de 4,60 mètres. Le plus grand vapeur est le steamer anglais *Lowlands* jaugeant 1 164 tonneaux chargé de 706 tonnes de pitchpin avec un tirant d'eau de 3,90 mètres. Le steamer avec le plus grand tirant d'eau est le *Ardle* (anglais) jaugeant 805 tonneaux avec 1 578 tonnes de houille et un tirant d'eau de 5,35 mètres (nous n'avons pu retrouver les informations concernant le gabarit des bateaux qui remontent le canal pour l'année 1909). Les navires à vapeur supplantent les voiliers dans le trafic du port à compter de l'année 1881.

En 1877 le port de Caen commerce avec un grand nombre de pays, mais les principaux partenaires restent l'Angleterre pour la houille et les pays du nord de l'Europe pour le bois. Pour la France le port de Caen commerce avec Le Havre, Marseille et Boulogne, qui a dépassé Dunkerque et fournit surtout du poisson salé et du ciment.

Nous avons évoqué plus haut l'activité de minerai de fer bas-normand vers l'Angleterre, via les ports de Grangemouth, d'Ardrossan et de Swansea, ainsi que vers l'Allemagne via les ports de Rotterdam (pour 97,5 %) et Lübeck. En 1909, les expéditions vers l'Angleterre représentent 42 % du trafic et celles vers l'Allemagne 58 %.

En 1909 la structure des ports qui commercent avec Caen a peu évolué. Les deux principaux partenaires français de Caen restent Boulogne pour le hareng et le ciment et Le Havre, mais surtout grâce aux navires de fort tonnage qui assurent la traversée pour les voyageurs comme pour les marchandises. L'Angleterre a enrichi son trafic : elle envoie toujours de la houille. Elle achète une partie du minerai de fer expédié par le port, le plus important destinataire de ce produit étant la Hollande. En utilisant la référence du tonnage effectif, l'Angleterre est toujours le premier partenaire commercial de Caen avec 70 % du tonnage effectif du port devant la Hollande : 26 % et les pays du nord de l'Europe : 2 %[69]. En 1909

[69] Toutes les informations chiffrées de ces 2 paragraphes sont issues des *Comptes rendus sommaires des travaux de la Chambre de Commerce de Caen*,1877 pp. 42-45 et 1909, pp. 96-98

l'Allemagne commerce peu avec Caen, uniquement par le port de Lübeck, dans le nord du pays, avec l'arrivée de 3 260 tonnes de minerai de fer. Dans la partie consacrée aux exportations de minerai de fer, nous avons indiqué la liste de tous les ports qui reçoivent du minerai de fer bas-normand.

En complément des commerces de houille et de bois du nord, avec les industries qui s'y rattachent, ainsi que de minerai, le port importe des denrées coloniales. En 1879 le *Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen* précise « Le commerce des denrées coloniales s'est accru, à Caen, dans des proportions considérables. L'entrepôt réel des douanes reçoit pour le compte du commerce de Caen, des quantités importantes de café qui s'expédient ensuite dans la Basse-Normandie et la Bretagne »[70].

En dehors de ces grandes activités du port qui se développent au fur et à mesure que le port s'adapte à l'évolution des navires, une activité plus traditionnelle continue à exister avec la pêche et le transport de sable sur l'Orne.

Seule la petite pêche est pratiquée, et surtout à Ouistreham, avec une flotte de picoteux et d'écaudes. Il s'agit de petits navires, menés par une ou deux personnes. En 1909 « les syndicats de Caen (rivière d'Orne) et de Ouistreham (embouchure de l'Orne), dépendant du quartier maritime de Caen, comprennent pour la pêche, cinq bateaux pontés et 81 bateaux non pontés, jaugeant ensemble 167 tonneaux. En outre, 23 barques dites "picoteux", "écaudes", etc., jaugeant ensemble 104 tonneaux, fréquentent la rivière d'Orne entre Caen et la mer et sont employées au transport de sable de mer apporté à Caen »[71]. La situation a peu changé par rapport à celle de 1877 (et par rapport à celle de la période qui suit l'ouverture du canal : il s'agit d'une activité traditionnelle des syndicats[72] de Caen et Ouistreham). Le syndicat de Ouistreham compte 64 bateaux non pontés jaugeant ensemble 165 tonneaux et le syndicat de Caen, 41 picoteux jaugeant ensemble 78 tonneaux dont 31 affectés au transport de sable et 11 à la pêche[73]. Les *comptes rendus sommaires de la Chambre de Commerce de Caen* permettent de situer ces activités de pêche et de transport de sable dans

[70] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1879, p. 102.
[71] *Ibid*., 1909, p. 98-99.
[72] Le syndicat est une sous-partie de l'Inscription maritime, elle est constituée d'arrondissement, avec des quartiers, chaque quartier est constitué de syndicat. Caen constitue un quartier avec un syndicat spécifique pour Caen et un pour Ouistreham;
[73] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1877, p. 29.

l'ensemble des ports normands, en nombre de navires et en poids financier. En moyenne sur notre période, la flotte des picoteux des syndicats de Caen et de Ouistreham (pour la pêche comme pour les sablonniers de l'Orne) représente 16 % de la flotte des bateaux de pêche du Calvados. En revanche le produit de ces activités ne représente, en moyenne, que 4 % du produit total de la pêche pratiquée dans tous les ports du Calvados[74]. Face aux grands ports de pêche, la flotte des picoteux de Ouistreham et Caen semble bien insignifiante. Ces pourcentages montrent que les ports de Caen et Ouistreham ne sont pas vraiment des ports de pêche, à la fois par la faiblesse en francs du produit de leur activité et aussi par l'importance comparative du nombre de bateaux qui génèrent un chiffre d'affaires aussi faible. Enfin les inscrits maritimes (provisoires et définitifs) valides de Caen et Ouistreham représentent, en moyenne, sur cette période, 14 % des inscrits du Calvados, soit une population de 376 personnes (dont 149 pour Caen et 227 pour Ouistreham), sur une population moyenne totale de 2 600 marins[75].

Les statistiques présentées ci-dessus intègrent le chiffre d'affaires généré par l'activité des sablonniers sur l'Orne. Bien que cette activité soit dérisoire face au produit total de la pêche, moins de 1 % en moyenne avec une quarantaine de picoteux, sur une flotte d'environ 670 bateaux, elle représente une activité traditionnelle qui avait sa raison d'être dans le trafic du port. Nous l'avons déjà mentionné plus haut.

Nous avons évoqué dans le précédent chapitre la construction navale à Caen et à Ouistreham. La construction de ces petits navires, non pontés, se poursuit à Ouistreham à la fin du XIX^{e} siècle, comme l'indique le registre de l'Inscription maritime pour le matricule des bateaux du quartier de Caen durant l'année 1891. En 1894 l'ingénieur ordinaire des Ponts et

[74] *Ibid*., années 1877, p. 29-30, 1880, p. 26-27,1885, p. 32-33, 1890, p. 30-31, 1895, p. 32-33, 1900 et 1905, p. 33-34. Les moyennes ont été établies à partir des chiffres pour chacune de ces années. Nous avons retenu la même méthode de calcul que pour les graphiques : à savoir les années de 5 en 5 ; enfin suite au changement de présentation des informations statistiques à compter de l'année 1906, nous ne disposons pas des informations pour l'année 1909.

[75] *Ibid*., années 1877, p. 34, 1880, p. 31, 1885, p. 37, 1890, p. 26, 1895, 1900 et 1905 p. 29, rubrique « Effectif des gens de mer ».

Chaussées écrit, à propos de Caen, dans un rapport adressé au ministre des Travaux Publics : « Il n'existe plus depuis longtemps de chantiers de construction de navires à Caen »[76].

Avec les années, la croissance du trafic provoque la mise en œuvre de règlements qui ont pour objet d'organiser le mouvement des navires sur le canal.

C - La structure du trafic

La mise en circulation du canal de Caen à la mer avait donné lieu à la promulgation de règlements destinés à organiser la navigation sur le canal. L'évolution du trafic et des navires provoquent des mises à jour de cette organisation.

En 1875 la législation relative à la vitesse des bateaux à vapeur de la compagnie qui assure le trafic de voyageurs entre Le Havre et Caen est modifiée.

En 1882 le préfet du Calvados arrête :

« Tout navire circulant sur le canal de Caen à la mer devra se conformer aux prescriptions suivantes :

1° En cas de concurrence au départ entre vapeurs et voiliers, les vapeurs seront admis à passer les premiers ;

2° Il est interdit à tout navire, soit à voiles, soit à vapeur, d'en dépasser un autre faisant même route.

Les navires circulant isolément devront toujours conserver entre eux une distance libre qui ne pourra être inférieure à 150 mètres.

3° Dans les parties courbes du canal les steamers devront signaler leur présence par le son du sifflet à vapeur les navires à voiles par celui du cornet,

….

5° Lorsqu'un navire circulant sur le canal aura des dimensions qui ne lui permettraient pas de passer près d'un autre bâtiment, même amarré, les officiers de port pourront interdire

[76] Arch. dép. Calvados, S 13495, Ports maritimes de commerce : Comptes rendus descriptifs et statistiques, rapport au ministre, rédigé par l'ingénieur ordinaire le 17/05/1894 et validé par l'ingénieur en chef le 14/06/1894.

tout mouvement sur le canal jusqu'à l'arrivée du premier navire, soit à Caen, soit à Ouistreham »[77].

L'intérêt de ce règlement est qu'il organise les croisements de navires sur le canal, certainement à la gare de Blainville créée à cet effet en 1863, à l'occasion du premier exhaussement du plan d'eau du canal.

En 1888, le préfet fixe les règles d'entrée des navires dans l'écluse de Ouistreham et celles de départ des navires de Caen en fonction des horaires des marées. Il stipule à l'article 3 : « Les navires à vapeur ne pourront, dans la traversée du canal, faire plus de neuf kilomètres à l'heure »[78].

Durant cette même année 1888, il est envisagé par la Chambre de Commerce, de réaliser des travaux de défense et d'amélioration de l'avant-port de Ouistreham. L'avantage de cette décision serait d'augmenter le nombre de départs vers Ouistreham : « deux départs supplémentaires auraient lieu, l'un le matin, à la première heure du jour, en vue des marées matinales, et l'autre assez tard le soir, pour arriver à Ouistreham à la chute du jour, en vue des marées de nuit »[79].

C'est également en 1888 que la Chambre de Commerce, « après 3 ans d'instruction et de réclamations »[80] est autorisée à créer un service de remorquage sur le canal avec le *Calvados*. Le remorqueur acheté a un tirant d'eau de 2 mètre 70 et il développe une puissance de 200 chevaux. Ce nouveau service vient en complément du halage qui est toujours utilisé comme l'indique l'ingénieur ordinaire dans un rapport daté de février 1892 : « La plupart des navires français se servent de chevaux principalement les petits navires de Boulogne, chargés de salaisons et ciment, et les bateaux apportant des chargements d'avoine venant de Bretagne »[81].

---

[77] Arch. dép. Calvados, S 1481, Canal de Caen à la mer : Police du chenal et du chemin de halage. Nouveau règlement publié par le préfet en septembre 1880. Nous n'avons pas retenu la quatrième règle, considérant qu'elle était moins significative eu égard à nos explications.

[78] Arch. dép. Calvados, S 1490, Canal de Caen à la Mer – Navigation à vapeur.

[79] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1888, p. 96.

[80] *Ibid.*, p. 99.

[81] Arch. dép. Calvados, S 13495, Ports maritimes de commerce Comptes rendus descriptifs et statistiques. Rapport de l'ingénieur ordinaire au ministre daté du 10/05/1892.

En 1895 la Chambre de Commerce est autorisée « à inscrire à son budget ordinaire pendant cinq ans un crédit de 600 francs au titre de concours aux frais d'éclairage électrique des navires parcourant le canal de Caen à la mer »[82].

En 1897 une nouvelle règle donne la priorité, au départ, aux vapeurs face aux voiliers, aux chalands ou aux trains de chalands. En outre les voiliers, chalands ou train de chalands, faisant la même route, ne peuvent se dépasser « à moins d'arrêt forcé et de garage ou d'amarrage du navire, chaland ou train de chalands qui le précéderaient »[83].

La même année, la *London Brighton and South Coast Railway* (dont nous avons parlé plus haut) est autorisée à faire circuler ses vapeurs sur le canal à neuf kilomètres/heure, de jour comme de nuit, alors que jusqu'à présent la vitesse de nuit était limitée à six kilomètre/ heure. Il s'agit d'un changement qui permet d'aller un peu plus vite la nuit. Un courrier du ministre au préfet (daté du 20 septembre 1897) autorise cette harmonisation des vitesses. Il la justifie par le développement du trafic de passagers. Il écrit « Les bateaux de la Compagnie transportent un grand nombre de voyageurs : en 1896, ils ont effectué 83 entrées et sorties de nuit, tandis que les autres navires ensemble n'ont fait que 13 entrées et sorties »[84]. Nous l'avons vu plus haut, 1897 est la meilleure année pour le trafic de voyageurs entre Caen et l'Angleterre. Il est même décidé que les navires qui circulent pendant la nuit, devront avoir un pilote et surtout un fanal susceptible d'éclairer les berges jusqu'à 200 mètres[85].

En 1907 la Chambre de Commerce parvient à obtenir que les navires faisant un service de voyageurs sur le canal puissent atteindre la vitesse de treize kilomètres/heure sauf en cas de croisement de navires[86].

Le développement de la navigation à vapeur et de la vitesse des navires, n'est pas sans créer des soucis à l'Administration des Ponts et Chaussées qui doit entretenir les berges du canal comme de l'Orne. Les remous provoqués par la rotation des hélices détériorent les perrés des berges. L'Administration est contrainte d'arbitrer entre les besoins et attentes des acteurs de la vie économique et la défense des berges avec ses conséquences en termes

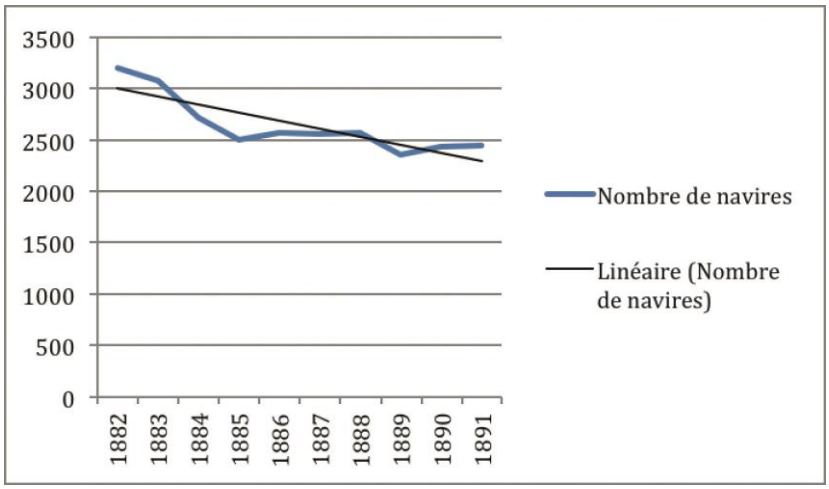
[82] Arch. dép. Calvados, S 1481, Canal de Caen à la Mer – Police du chenal et du chemin de halage : Lettre du ministre au préfet datée du 21/02/1895.
[83] Arch. dép. Calvados, S 1490, Canal de Caen à la Mer – Navigation à vapeur.
[84] *Ibid*.
[85] *Ibid*.
[86] *Ibid*.

de coûts financiers. En 1892 le ministre décide même de faire financer ces dépenses à hauteur de 66 % par le Conseil général qui a du mal à l'accepter.

Ces évolutions de la réglementation de la circulation sur le canal de Caen à la mer, sont une autre illustration de cette « logique de l'adaptation permanente ». Les ingénieurs des Ponts et Chaussées doivent répondre aux attentes du commerce maritime par des aménagements du canal et du bassin quant au tirant d'eau et par des améliorations de l'équipement portuaire afin de faciliter les travaux de chargement et de déchargement des navires et de limiter leur temps de stationnement. Il faut aussi améliorer l'accès dans le port en augmentant la vitesse des navires qui empruntent le canal et en favorisant la traversée entre Ouistreham et Caen des vapeurs. La Chambre de Commerce en arrive même à contribuer au financement de l'éclairage électrique des navires.

Avant d'aborder les nouveaux aménagements réalisés durant cette nouvelle période de la vie du port, nous reproduisons ci-dessous, sous forme de graphiques, un tableau trouvé dans un rapport de l'ingénieur ordinaire, daté du 10 mai 1892, il fait un excellent point sur le port de Caen.

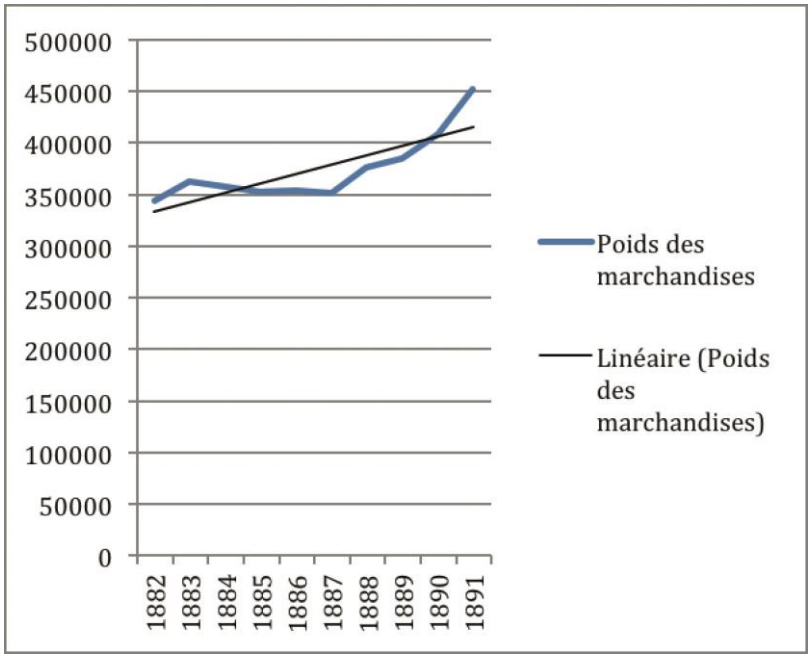
Le premier graphique montre l'évolution de mouvement total de navires dans le port entre 1882 et 1891.



Graphique 11 : Cumul du mouvement des navires dans le port de Caen (entrées plus sorties) 1882-1891[87]

[87] Arch. dép. Calvados, S 13495, Ports maritimes et de commerce – Comptes rendus, descriptifs et statistiques : rapport de l'ingénieur ordinaire daté du 10/05/1892.

Il illustre la tendance à la décroissance du nombre de navires entrant ou sortant du port de Caen. Nous le complétons ci-dessous par une courbe de l'évolution du tonnage des marchandises entrant et sortant du port.



Graphique 12 : Poids des marchandises (entrées plus sorties) en tonnes 1882-1891[88]

Ce second graphique présente le développement du trafic portuaire sur dix ans. Le croisement des deux courbes montre l'accroissement de la taille des navires et de leur capacité d'emport. Sur dix ans le nombre de navires entrés et sortis passe de 3 209 en 1882 à 2 454 en 1891, dans le même temps le poids des marchandises passe de 343 812 tonnes à 452 584 tonnes soit une progression de 32 % alors que le nombre de navires baisse de 23 %[89]. Comment répondre à cette évolution inéluctable ? En poursuivant l'adaptation du chenal d'accès, du canal de Caen à la mer et du bassin Saint-Pierre, à cet accroissement de la taille des navires. C'est l'illustration de la « logique de l'adaptation permanente ». Le développement de l'activité du port est à ce prix.

[88] *Ibid.*
[89] *Ibid.*, pour la construction des deux graphiques ci-dessus ainsi que pour les chiffres évoqués dans le commentaire.

III – QUELS AMÉNAGEMENTS POUR ACCOMPAGNER LA CROISSANCE DU TRAFIC ET L'AUGMENTATION DE LA TAILLE ET DU TIRANT D'EAU DES NAVIRES

« Les progrès de l'architecture navale sont tels qu'il faut prévoir dans la construction des ports, pour un avenir très prochain, des dimensions que l'on n'aurait jamais pu soupçonner dans le passé. Tous les calculs faits pour les dernières années ont été dépassés »[90]. Cette citation illustre, même si elle n'a été rédigée qu'en 1914, la question de l'adaptation des ports aux progrès de l'architecture navale qui traverse toute la fin du XIX^{e} siècle ainsi qu'une grande partie du XX^{e} siècle. Le port de Caen n'a pas échappé à cette règle. Dès les premières années qui ont suivi l'ouverture du canal en 1857, les ingénieurs, la Chambre de Commerce de Caen et même le ministre ont dû faire face à la pression des opérateurs du commerce maritime. C'est ainsi que dès l'année 1860 le tirant d'eau du canal passe à 4,50 mètres. Cet approfondissement se révèle rapidement insuffisant pour accompagner l'accroissement du trafic. C'est la raison pour laquelle de nombreux aménagements sont engagés durant ces 35 années. Nous les présentons ci-dessous en les regroupant par décennie.

A – La fin des années 1870 et la décennie 1880

Nous avons vu plus haut les demandes de la Chambre de Commerce pour de nouvelles améliorations de l'équipement portuaire. Le 6 mai 1876, la ville de Caen prend une délibération pour porter la profondeur du canal « au niveau des écluses de Ouistreham »[91]. Le Conseil général du Calvados et la ville de Caen s'affirment prêts à contribuer au financement d'un approfondissement du canal pour porter son tirant d'eau à 5,22 mètres. Le décret déclarant d'utilité publique ces travaux est pris le 18 septembre 1877. Le montant de la dépense s'élève à 2 100 000 francs financés de la façon suivante : Ville de Caen, 351 000 francs, département du Calvados, 334 000 francs, État, 1 415 000 francs[92].

Le *Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen* pour l'année 1878 précise que les travaux de creusement du canal ont commencé vers le milieu

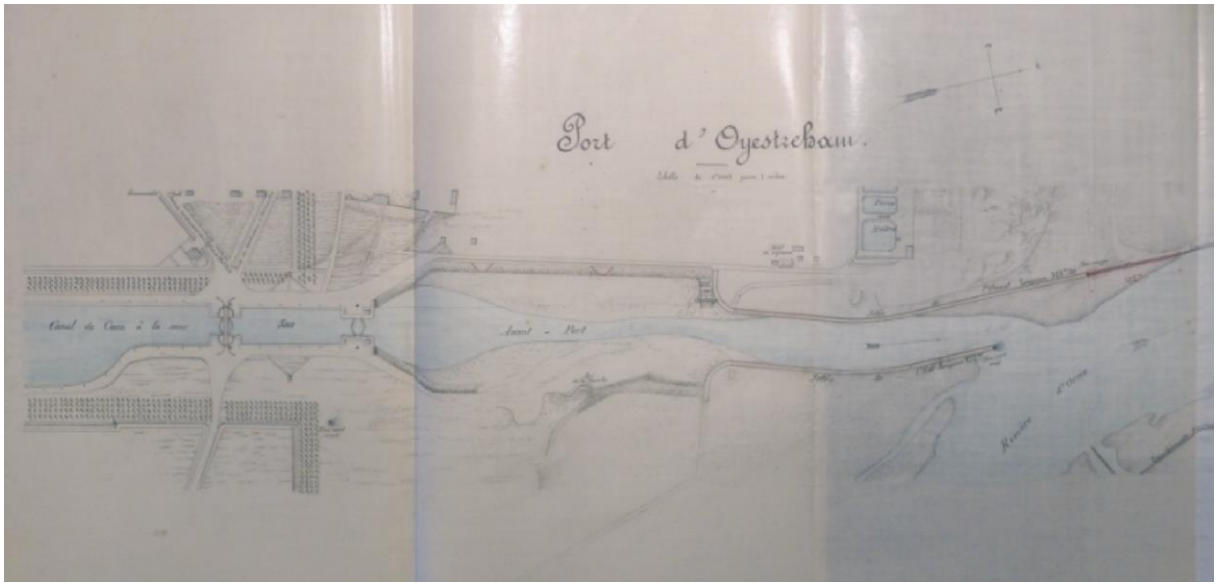
[90] Archives Nationales F/14/14496, Commission des voies navigables 1905-1927, Honoré AUDIFFRED, *Rapport fait au nom de la commission de l'outillage national, chargée d'examiner la proposition de loi de M. Audiffred, relative à l'achèvement des voies navigables*, p. 52.
[91] Arch. dép. Calvados, S 1483, Canal de Caen à la mer – Approfondissement et Rigole alimentaire 1860-1891.
[92] *Ibid*.

de l'année 1878 pour recevoir de plus grands navires. Ils ont fait l'objet de l'avis suivant de la part de la Chambre de Commerce : « Le président de la Chambre de Commerce de Caen a l'honneur de prévenir les navigateurs que les travaux d'approfondissement du canal de Caen à la mer, aujourd'hui exécutés, permettent de recevoir les navires d'un tirant d'eau de 5,25 mètres, qui trouveront dans la partie creusée toutes les possibilités de s'alléger promptement et à peu de frais, pour réduire leur tirant d'eau à 4,50 mètres, profondeur de la partie du canal non améliorée»[93]. Cette seconde amélioration du tirant d'eau du canal est exécutée par dragage du plafond du canal confié au sieur Le Borgne entre 1878 et 1881[94]. On relève que, comme pour le passage de 4 mètres à 4 mètres 50, cette nouvelle amélioration est faite grâce à un nouvel approfondissement du canal, même si son plafond est réduit à 10 mètres. Ce qui diminue les coûts mais limite la circulation des plus gros navires qui empruntent le canal. En effet à l'origine le plafond du canal était constitué d'une cuvette de 15 mètres au plafond[95]. En revanche cette façon de travailler, même si elle réduit le plafond du canal, est préférable pour la ville et les riverains dans la mesure où elle ne risque pas de favoriser des débordements et des inondations comme pourrait le faire un exhaussement du niveau d'eau du canal. La « logique de l'adaptation permanente » est aussi confrontée à la double logique du coût intrinsèque des travaux et de leur rapport face aux gains qu'ils peuvent générer en termes de développement du trafic et donc de l'activité commerciale du port, de la ville et même de la région. C'est probablement ce qui explique que ces travaux sont financés, à hauteur de près de 17 % par la municipalité de Caen et à hauteur de 16 % par le Conseil général du Calvados.

Au début de l'année 1882 « les travaux d'approfondissement du canal de Caen à la mer sont terminés ou à la veille de l'être »[96]. Dès le 27 janvier 1882, les pilotes de Ouistreham cherchent à alerter le président de la Chambre de Commerce sur la nécessité « d'obtenir l'élargissement de la passe de l'avant-port et l'enlèvement des bancs de vase pouvant nuire à la navigation »[97] pour harmoniser le tirant d'eau du canal et celui du chenal d'accès à

[93] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1878, p. 67.
[94] Arch. dép. Calvados, S 1483, Canal de Caen à la mer – Approfondissement et rigole alimentaire 1860-1891.
[95] René STREIFF, *Le canal de Caen à la mer*, Mémoire pour le diplôme d'études supérieures de géographie, Université de Caen, 1946, 63 p. (dactyl.), p. 13-14.
[96] Arch. dép. Calvados, S 13420, port de Caen-Ouistreham – Travaux divers seconde moitié du XIX^{e} siècle. Extrait d'une lettre des pilotes de Ouistreham au Président de la Chambre de Commerce de Caen.
[97] *Ibid.*

l'avant-port pris par des bancs de sable qui se déplacent sous l'effet des courants et des marées. La question est abordée par la commission créée en janvier 1878 dans le cadre de la préparation du plan Freycinet et c'est le projet retenu, pour le port de Caen, dans le cadre de la loi du 28 juillet 1879 qui adopte le plan Freycinet. À la suite de la dépêche ministérielle du 6 août 1879, l'ingénieur ordinaire Boreux rédige un « avant-projet pour le *Prolongement de la jetée de l'Ouest et l'achèvement du bordage de cette jetée ».* Les enjeux sont clairement posés : « L'entrée des jetées du port fait l'objet d'observations sérieuses. Cette entrée est habituellement obstruée par un banc de sable qui, débordant la jetée de l'ouest, tombe à l'intérieur du chenal de manière à réduire fréquemment le passage libre à une largeur de navires seulement »[98]. L'ingénieur propose de prolonger la jetée de l'ouest et d'achever son bordage conformément au plan ci-dessous.



Plan 21 : Prolongement de la jetée de l'Ouest et achèvement du bordage de cette jetée[99]

La flèche dans le chenal montre le passage des navires entre les deux jetées. Le renflement sur le côté ouest du chenal marque le banc de sable qui déborde la jetée. Le prolongement envisagé est marqué par un trait rouge qui va jusqu'au bout du banc de sable. En décembre 1879 l'ingénieur Boreux propose de soumettre le projet à une commission nau-

[98] Arch. dép. Calvados, S 13413, Travaux entre 1888 et 1935 – rapport de l'ingénieur Boreux daté du 13/12/1879.

[99] *Ibid.*, Plan établi par l'ingénieur Boreux en illustration de son rapport daté également du 13/12/1879.

tique qui se réunit au cours du premier semestre de l'année 1880. Elle émet un avis défavorable motivé de la façon suivante : la solution proposée « n'arriverait qu'à reporter de 100 mètres vers le large le poulier qui gêne actuellement l'entrée du port et sur lequel l'action des chasses faites avec l'eau du canal se trouverait de beaucoup amoindrie ; que de plus, la profondeur du chenal extérieur ne paraissant plus répondre aux besoins actuels de la navigation, il y a lieu de se préoccuper non seulement de faire disparaître le banc qui s'est formé au milieu des jetées, mais encore d'approfondir les passes extérieures »[100]. Face à cet avis d'autres projets sont imaginés notamment par Victor Knell, membre de la Chambre de Commerce, dans un mémoire publié en 1880, qui fait le point sur le sujet. Finalement aucune proposition n'est retenue. Ainsi malgré l'urgence et la nécessité de parvenir à une harmonisation du tirant d'eau du chenal d'accès et du canal, les travaux ne sont décidés qu'en novembre 1884 et dans l'urgence, suite à l'accident de deux vapeurs anglais qui « sont venus porter contre la jetée sud-est à laquelle ils ont occasionné d'assez graves avaries [en] gouvernant pour éviter le banc de sable qui a pris presque subitement, après une série de forts coups de vent, […], un développement inusité »[101]. L'ingénieur ordinaire Barbé propose « de draguer sans retard le banc une première fois, […], pour nous permettre sans doute de faire la saison pluvieuse qui commence »[102]. Les travaux de dragage sont terminés en mars 1885. En 1888 le banc de sable s'est reformé, et il y a de nouveau urgence. Un nouveau dragage est réalisé en mars 1889. De nouveaux travaux sont engagés, dans le chenal de l'avant-port de Ouistreham, mais en 1913 et durant la Grande Guerre.

Un autre aspect de ce développement concerne les délais de réalisation des travaux, menés finalement dans l'urgence, après deux accidents de vapeurs, après de nombreuses propositions et l'établissement de relevés de profils mensuels réalisés pendant toute la décennie 1880. Cet aspect explicite d'une autre façon la complexité de la question et la difficulté à lui apporter une réponse satisfaisante. La « logique de l'adaptation permanente » doit aussi répondre à chaque cas particulier, dans le cas du port de Caen, elle est compliquée par son accès difficile et perpétuellement en mouvement. Elle est pourtant nécessaire car elle menace directement le développement de l'activité portuaire et donc aussi de la ville,

[100] Victor KNELL, *Le port de Caen : l'Orne et le canal maritime*, Caen, Imprimerie Leblanc-Hardel, 1880, p. 5.
[101] Arch. dép. Calvados, S 13413, Travaux entre 1888 et 1935 : rapport de l'ingénieur Barbé daté du 16/11/1884.
[102] *Ibid*.

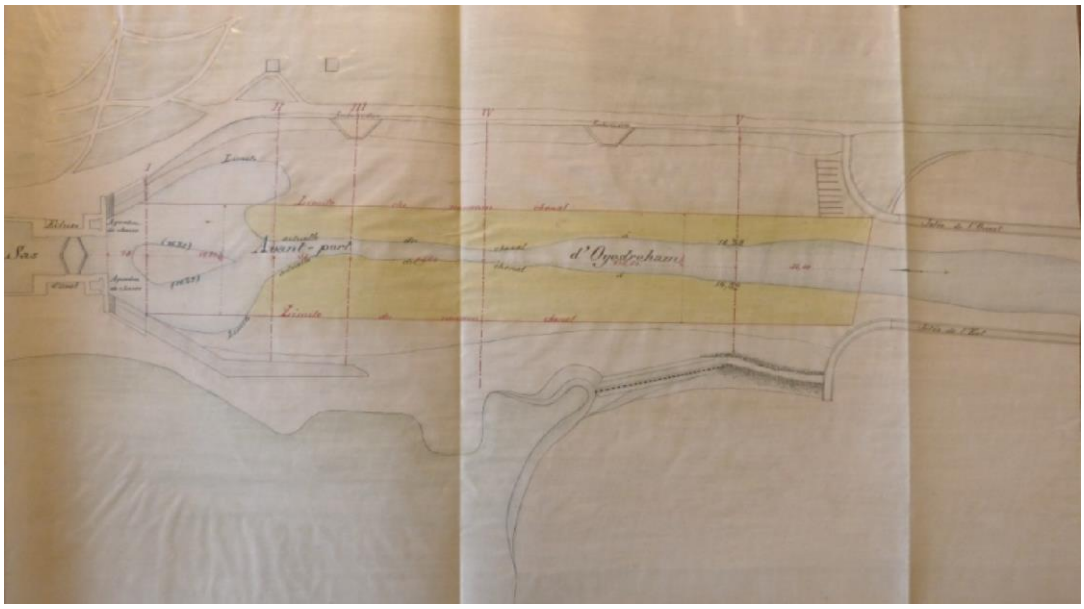
voire de la région. C'est ce qu'écrit Victor Knell dans son mémoire cité plus haut. Il s'interroge, à juste titre, sur l'intérêt de porter la profondeur du canal à 5,20 mètres et de construire un nouveau quai, également à 5,20 mètres, le long du canal élargi, « si les grands navires ne peuvent passer à l'entrée du canal »[103]. Est-ce la raison pour laquelle, les dragages menés en 1888 sont financés par la Municipalité de Caen, à charge pour elle de se faire rembourser la moitié des travaux par le Conseil général ? Par cette décision, la Municipalité marque encore une fois son attachement à son port. En outre ne s'agit-il pas d'une démarche de cohérence, puisque la Municipalité comme le Conseil général ont participé au financement de l'approfondissement du canal ?

Enfin on peut faire ressortir que le projet retenu, pour le port de Caen, dans le cadre du plan Freycinet – harmoniser le tirant d'eau du canal et celui du chenal d'accès à l'avant-port – n'a finalement pas été mis en œuvre. Enfin lors de la préparation de ce plan un projet de canalisation de l'Orne au-delà de Caen, proposé par M. Lange dès 1818, est de nouveau évoqué mais abandonné[104].

Dans leur lettre du 27 janvier 1882 les pilotes du port n'ont pas seulement alerté les autorités portuaires sur le banc de sable dont nous venons de parler mais également sur « la passe de l'avant-port » à mettre au même gabarit que le canal. La question est relayée par le Conseil général en août 1882 puis par la Chambre de Commerce en octobre 1882, elle émet le vœu de « solliciter de l'Administration les travaux nécessaires à l'élargissement du plafond de l'avant-port de Ouistreham »[105].

Le plan ci-dessous montre l'avant-port et les travaux envisagés pour élargir son plafond.

[103] Victor KNELL, *Le port de Caen…, op. cit.,* p. 28-29.
[104] Auguste NICOLAS, *Le Calvados agricole et industriel. Caen et la Basse-Normandie*, Caen et Paris, H. Dunod et E. Pinat, 1918, p. 42.
[105] Arch. dép. Calvados, S 13420, Port de Caen-Ouistreham – Travaux divers seconde moitié du XIX^{e} siècle : vœu de la Chambre de Commerce daté du 25/10/1882, pour les 2 citations.



Plan 22 : Le port de Ouistreham – Élargissement du plafond de l'avant-port[106]

L'exigüité du chenal dans la passe de Ouistreham est montrée avec les nouvelles limites proposées (partie jaune figurant les sables à draguer) pour porter la largeur de la passe de 16,32 mètres à 50 mètres. L'ingénieur explique : « la largeur de la passe centrale de l'avant-port est à peine suffisante pour le passage des bâtiments et elle ne permet plus leur mouillage. Les pilotes de la localité, […], affirment même qu'un grand navire, poussé par des vents du nord avec trop d'aire pour entrer au sas, et obligé par conséquent de mouiller dans l'avant-port, serait certain d'y échouer »[107]. La construction de la passe date de 1857 « à une époque où le desideratum du commerce de Caen était de recevoir dans le bassin de la ville des navires d'un tirant d'eau de 4,50 mètres »[108]. Mais la « logique de l'adaptation permanente » se heurte à la logique budgétaire de l'État, le 21 décembre 1886, les travaux ne sont toujours pas réalisés « faute de crédit »[109]. L'ingénieur en chef est contraint d'appuyer « énergiquement la demande de crédit » pour que les travaux « soient en cours d'exé-

[106] *Ibid*., plan daté du 12/12/1882, signé par l'ingénieur ordinaire Rabut et contresigné par l'ingénieur en chef Boreux le 06/01/1883.
[107] *Ibid*., rapport de l'ingénieur ordinaire daté du 12/12/1882.
[108] *Ibid*.
[109] *Ibid*.

cution »[110] le 1er juillet 1887. C'est ce qu'explique Anne Vauthier-Vézier quand elle parle « d'une distribution raisonnée des aménagements maritimes »[111].

Le développement du mouvement portuaire qui s'affirme pendant cette nouvelle période commence dès les années 1875-1880, entre 1876 et 1880, le trafic passe de 242 700 tonnes à 323 100 tonnes soit une croissance de 33 %. Pour accompagner ce mouvement, le port doit non seulement accroître le tirant d'eau du canal, sécuriser le chenal d'accès et élargir l'avant-port, mais aussi augmenter les possibilités d'accueil des navires. Nous avons vu plus haut que ces questions sont à l'ordre du jour des discussions entre les ingénieurs des Ponts et Chaussées et la Chambre de Commerce. Cependant le 26 juillet 1870 l'ingénieur Boreux, appuyé par son chef direct l'ingénieur en chef La Rivierre, a clôt le débat en écrivant dans un rapport, « que le bassin actuel est suffisant »[112]. Cependant le décret du 18 septembre 1877 qui a validé l'approfondissement du canal à 5,22 mètres a également autorisé le curage du bassin Saint-Pierre et décidé la construction « d'un nouveau quai, le long du canal élargi, et ayant également 5,20 mètres de profondeur d'eau »[113] .

Le débat avait été rouvert dès l'année 1874, en raison du développement de la manutention sur le quai Vendeuvre, elle y atteint 230 tonnes par mètre courant, et « c'est ce chiffre élevé qui motive l'établissement d'un nouveau quai le long du canal de Caen à la mer »[114].

Dans un rapport daté du 31 juillet 1876, l'ingénieur en chef Leblanc explique l'équilibre nécessaire entre le tirant d'eau du chenal d'accès à l'avant-port de Ouistreham, le radier de l'écluse de Ouistreham, le canal lui-même et les quais de déchargement dans le bassin Saint–Pierre. Il précise « en baie, au large, la situation ne paraissait pas encore en 1862 s'être sensiblement modifiée depuis 1839. Les hauts fonds se maintenaient à la cote 15,60 mètres, c'est-à-dire avec le relief qu'on lui connaissait de mémoire d'homme ». Mais il ajoute « Un nouvel approfondissement de 0,72 mètre environ aurait pour résultat, nous n'en pouvons douter, de compromettre leurs équilibres. Ainsi s'impose à Caen la construction d'un quai neuf, en eau profonde, le long des rives du canal élargi. Ce quai desservi par des voies

110 *Ibid*. (pour les 2 citations).
111 Anne VAUTHIER-VÉZIER, *L'estuaire et le port…*, *op. cit.*, p. 62.
112 Arch. dép. Calvados, S 1374, Port de Caen Travaux 1840-1920 Rapport de l'ingénieur en chef daté du 26/07/1870.
113 Victor KNELL, *Le port de Caen…, op. cit.,* p. 28-29.
114 Arch. dép. Calvados, S 13443, Canal maritime de Caen à la mer – divers : lettre du ministre des Travaux Publics au préfet datée du 20/02/1882.

ferrées fournirait de la façon la plus heureuse au commerce de transit, dont l'importance à Caen croît d'année en année, les emplacements qui lui manquent aujourd'hui au quai sud, le seul qui soit accessible à la Compagnie de l'Ouest.

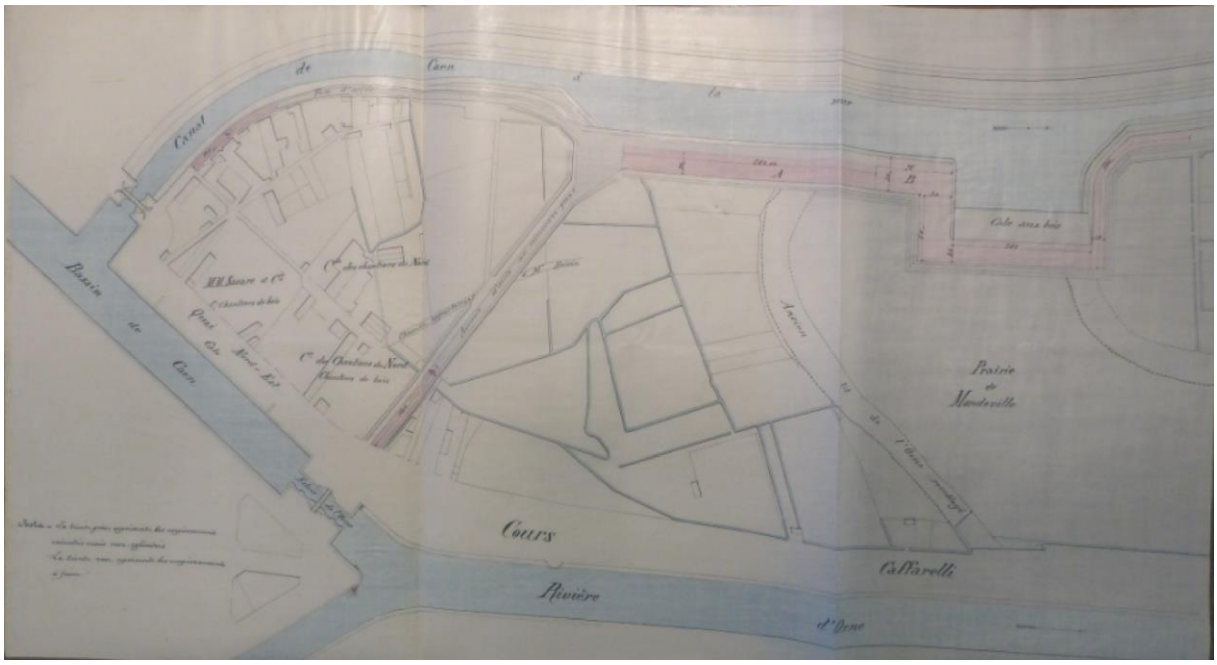
En résumé l'approfondissement du canal de Caen à la mer, au niveau des buscs[115] de l'écluse de Ouistreham et des hauts fonds du chenal de l'Orne au large, comporte l'ensemble des travaux suivants :

1° Dragage général du fond sauf des points où se rencontrent les obstacles spéciaux…
2° Construction d'un quai à Caen ;
3° Abaissement du radier[116] de l'écluse de Bénouville ;
4° Enlèvement du banc de rocher du Maresquier »[117].

Par cette démonstration, l'ingénieur Leblanc appréhende une grande partie des contraintes de la « logique de l'adaptation permanente » dans la configuration particulière du port de Caen et de son accès, (améliorer l'avant-port, draguer le plafond du canal, développer les quais). Cependant les travaux ne sont pas tous réalisés en même temps, ceux concernant le nouveau quai le sont au début des années 1880.

Le plan ci-dessous montre l'emplacement de ce nouveau quai.

[115] Busc d'une écluse : marche en maçonnerie formant un angle pointé vers l'amont, contre laquelle s'appuie la base de la porte d'écluse. *Histoire et Patrimoine des rivières* – Dictionnaire fluvial et batelier disponible sur http://projetbabel.org/fluvial/b.htm, consultation du 19/05/2015.
[116] Radier d'une écluse : plate-forme maçonnée sur laquelle est édifié un ouvrage hydraulique : pont, barrage, écluse… *Histoire et Patrimoine…, op. cit.,* consultation du 19/05/2015.
[117] Arch. dép. Calvados, S 13443, Canal maritime de Caen à la mer – divers : rapport de l'ingénieur Leblanc du 31/07/1876.

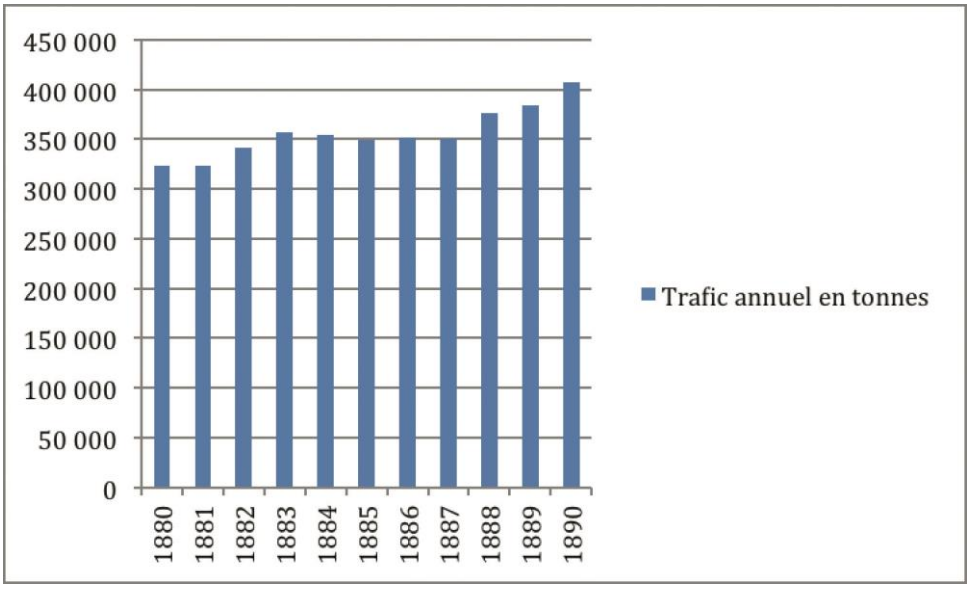


Plan 23 : Le port de Caen – nouveau quai[118]

Outre l'intérêt de montrer le Nouveau Bassin aménagé dans le canal par son élargissement avec la création d'un quai, ce plan permet de repérer l'emplacement des grandes scieries du port de Caen : les Établissements Savare et la Compagnie des chantiers du Nord, implantées l'une et l'autre sur le quai nord-est du bassin Saint-Pierre. Les travaux de mise en œuvre de ce bassin, décidés en septembre 1877, sont longs en raison des expropriations à mener pour les terrains situés sur la rive droite du canal. L'implantation de ce Nouveau Bassin dans le canal, vers la mer, constitue le premier éloignement du port de ses deux sites originels (l'Orne sur le quai de Juillet et l'Odon devenu le bassin Saint-Pierre). Il s'agit là de la première manifestation de la conception, qui s'affirme dans le courant du XX^{e} siècle, d'un canal – port de quatorze kilomètres jusqu'à Ouistreham. Cette évolution est tout à fait conforme aux transformations des grands ports français à la même époque : « Les ports de commerce du XIX^{e} siècle ont d'abord été des organismes dont la croissance économique s'est traduite par une dilatation sans précédent de leur site originel »[119].

[118] Arch. dép. Calvados, S 13419, Port de Caen – Canal de Caen à la mer Port de Caen – Plan général – Rechargement du terre-plein et des voies d'accès du nouveau quai (projet) daté du 23/02/1882, signé par l'ingénieur ordinaire Rabut et contresigné par l'ingénieur en chef Boreux.
[119] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 91.

La réponse à tous ces travaux se situe dans la croissance du trafic présentée dans le graphique ci-dessous.



Graphique 13 : Trafic port de Caen en tonnes - décennie 1880[120]

Le trafic s'affirme par palier durant la décennie des années 1880, avec une poussée en 1882 et 1883 (près de 5 % pour chacune de ces deux années) au moment de la création du second bassin et de l'approfondissement du canal, puis en 1888 au moment du second dragage du chenal d'accès à l'avant-port et de l'élargissement de la passe de Ouistreham, réalisé en 1887. Le premier dragage, en 1884, suite à l'accident des deux vapeurs anglais n'a pas contribué à la progression du trafic du port. *Les comptes rendus sommaires annuels des travaux de la Chambre de Commerce de Caen* n'expriment pas de lien direct entre l'accroissement du trafic et les travaux menés, cependant on y trouve des vœux et commentaires qui l'évoquent. Dans le *Compte rendu* de 1882, la Chambre de Commerce écrit : « Les travaux d'approfondissement du canal de Caen à la mer, qui permettaient, en octobre 1882, la circulation de navires d'un tirant d'eau de 5,22 mètres imposaient une modification à l'avant-port de Ouistreham […] La Chambre a estimé qu'il serait de la plus grande urgence, pour éviter des inconvénients qui ne tarderaient pas à se produire, de solliciter de l'Administration les travaux nécessaires à l'élargissement du plafond de l'avant-port de Ouistreham,

[120] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1909, p. 118.

et a chargé son président de transmettre ce vœu à monsieur le préfet avec prière de vouloir bien l'appuyer de sa haute autorité »[121].

Dans le même bulletin la Chambre de Commerce se préoccupe des docks que la ville envisage de céder à une entreprise privée. Elle « invite l'Administration municipale à abandonner tout projet de cession des docks de Caen à une entreprise particulière, quelque apparence de garantie qu'elle puisse présenter »[122]. La Chambre de Commerce se fait aussi l'interprète des demandes des acteurs du port qui apportent leur contribution à la vie économique de Caen. Le port constitue un des pôles économiques de la ville avec ses industries. C'est pourquoi l'activité portuaire fait l'objet d'une note de conjoncture mensuelle, adressée par le maire au préfet. Une partie de ces notes sont conservées aux Archives départementales. Après un commentaire général sur le trafic du mois elles sont l'expression des considérations et interrogations du moment, comme la note du mois de novembre 1880 qui indique « L'année ne sera pas, sans doute, comparable à nos grandes années d'exportations, il est très difficile que nous soyons, sur une grande échelle, acheteurs de certaines sortes de grains, vendeurs de certaines autres ; mais le tonnage du port de Caen subira un accroissement notable relativement aux mois comparables de l'année 1879 ». Le maire aborde ensuite les travaux en cours : « La Chambre de Commerce commence à se préoccuper de la désignation de l'époque la moins préjudiciable pour le chômage du canal en 1881. Ce chômage inévitable, pour terminer les travaux d'approfondissement, sera une grande gêne pour le commerce de Caen »[123] .

La « logique de l'adaptation permanente » est une préoccupation commune à plusieurs protagonistes de la vie caennaise, la Chambre de Commerce, pour les acteurs économiques, la Municipalité de Caen pour les citoyens et les représentants locaux de l'État pour le préfet et les ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Nous avons fait ressortir le lien entre les travaux, le commerce maritime et même la vie économique de la ville. Les ingénieurs qui dirigent le port ne sont pas seulement confrontés à la « logique de l'adaptation permanente », ils doivent également penser les travaux en fonction de la salubrité de la ville.

---

[121] *Ibid*., 1882, p. 61-62.
[122] *Ibid*., 1882, p. 76-77.
[123] Arch. dép. Calvados, M 8642, Situation industrielle.

Nous avons déjà évoqué cette dimension au travers de la construction, dès les années 1860, de la rigole alimentaire avec la couverture des Odons. La question est de nouveau posée en 1876, suite à une épidémie dans les casernes construites le long de l'Orne. Un barrage sur l'Orne est proposé. Dans son rapport, l'ingénieur ordinaire Boreux, évoque le projet de barrage « pour couvrir les vases, disons le fond de la rivière d'Orne ». Le projet n'a pas abouti, l'ingénieur Boreux ayant indiqué en conclusion : « sans parler des entraves qui pourraient être apportées à l'écoulement des eaux, on peut conclure nettement, à propos du barrage proposé, qu'il constituerait un remède pire que le mal auquel il aurait pour but de remédier »[124].

Même si le projet de barrage est momentanément clos par la réponse de l'ingénieur ordinaire, la salubrité de Caen, avec son régime hydrographique complexe, est toujours d'actualité ainsi que l'approvisionnement en eau du canal, nécessaire pour le trafic. Il faut maintenir un équilibre entre le tirant d'eau du canal, affecté par les marées, les eaux qui arrivent par l'Orne et ses affluents dans Caen, et les crues de l'Orne qui provoquent souvent des inondations soit à Louvigny, en amont de Caen, soit dans la Prairie sur le champ de courses à l'intérieur de la ville, soit chez les riverains du canal. La régulation est assurée par des vannages. D'après un rapport de l'ingénieur ordinaire daté de 1889, le barrage mobile construit en 1874, malgré la satisfaction exprimée par les ingénieurs de l'époque, n'est pas suffisant en cas de haute mer à fort coefficient. Dans ce cas « l'on est obligé pour alimenter le canal d'introduire par l'écluse dite de [de l'Orne] le flot toujours trouble de la rivière qui vient se décanter dans le bassin »[125]. Le projet de barrage revient à l'ordre du jour dans le courant des années 1890 avec la décision d'exhausser le tirant d'eau du canal de 5,22 mètres à 5,72 mètres et surtout au début du XX^{e} siècle lorsque l'Union Commerciale de Caen rédige un rapport sur ce sujet. Une ligne téléphonique est même installée en 1885 « pour le service des crues de l'Orne et de la navigation du canal de Caen à la mer »[126].

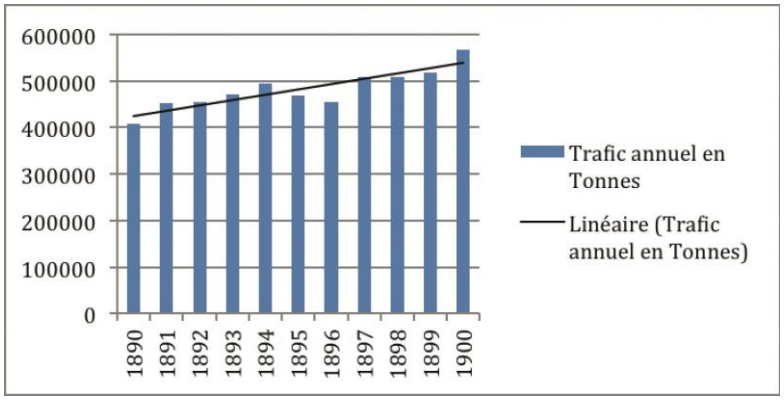
[124] Arch. dép. Calvados, S 13430, Port de Caen-Ouistreham – Travaux divers – Rapport de l'ingénieur ordinaire Boreux daté du 31/10/1876.
[125] Arch. dép. Calvados, S 13494, Statistiques Renseignements divers – Rapport de l'ingénieur ordinaire daté du 18/02/1889.
[126] Arch. dép. Calvados, S 1370, Port de Caen – Outillage, Entrepôt : rapport de l'ingénieur ordinaire daté du 07/11/1885.

Les travaux et améliorations du port ne concernent pas seulement Caen, Ouistreham s'équipe également. Le 5 octobre 1888 la construction d'une cale maçonnée pour les pêcheurs est mise en adjudication. Les travaux sont reçus provisoirement le 2 novembre 1889. Le port de Caen accroît ses quais, Ouistreham améliore l'accueil de ses pêcheurs, qui constituent certainement à l'époque la majeure partie de la population du bourg. En 1886, 298 marins vivent à Ouistreham soit 25 % de la population totale de la ville qui compte 1 200 habitants[127].

Ouistreham est également un port de relâche, tous les ans, de nombreux bâtiments relâchent à Ouistreham (130 pour l'année 1891[128]). Pour les accueillir, l'avant-port dispose « de deux appontements en charpente de 6 mètres de longueur utilisable, situés tous les deux sur la rive gauche de l'avant-port »[129].

B – La décennie 1890 et le début du XX^{e} siècle

Nous avons fait ressortir plus haut, l'accélération du trafic dans la décennie 1880, le phénomène se poursuit pendant les dix dernières années du XIX^{e} siècle. En 1890 le trafic dépasse les 400 000 tonnes, en 1900 il atteint 568 000 tonnes. Le graphique ci-dessous montre cette nouvelle progression.



Graphique 14 : Trafic port de Caen en tonnes : décennie 1890[130]

[127] Arch. dép. Calvados, S 13420, Port de Caen-Ouistreham – Travaux divers seconde moitié du XIX^{e} siècle : Rapport de l'ingénieur ordinaire daté du 27/09/1887.
[128] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1891, p. 16
[129] Arch. dép. Calvados, S 13495, Ports maritimes de commerce – Comptes rendus descriptifs et statistiques : Rapport de l'ingénieur ordinaire daté du 10/05/1892.
[130] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1909, p. 118.

C'est dans ce contexte que la Chambre de Commerce exprime de nouveaux souhaits d'aménagements dans un rapport publié dans le *Compte rendu de l'année 1891.* Outre diverses grues et pontons pour les acteurs économiques du port, la Chambre de Commerce demande :

« 1° L'exhaussement de 50 centimètres du plan d'eau du canal ;

2° La construction, à Ouistreham, d'une nouvelle écluse à sas, dont le busc serait placé à 7,50 mètres en contrebas du niveau du canal ;

3° L'élargissement et l'approfondissement du canal de manière à assurer, en chaque point, une largeur au plafond de 15 mètres et une profondeur d'eau de 7,50 mètres ;

4° L'acquisition d'un matériel de dragage pour l'approvisionnement et l'entretien de la passe extérieure, du canal et du bassin »[131].

L'objectif de la Chambre de Commerce est d'être en mesure d'accueillir des navires jaugeant 2 500 à 3 000 tonnes pour éviter des transbordements au Havre, toujours onéreux pour les marchandises qui arrivent par les long-courriers[132]. En outre la Chambre de Commerce rêve d'élargir l'hinterland du port vers le centre de la France.

L'explication de ces demandes se trouve dans ces quelques chiffres du trafic du port en 1882 et en 1891. En 1882, année de mise en service de l'approfondissement du plafond du canal à 5,22 mètres, le port a accueilli 1586 bateaux pour un trafic de 341 614 tonnes, en 1891 le nombre de bateaux accueillis a diminué de 23 % pour un tonnage qui progresse de 32 %. Victor Knell propose de réaliser, entre 1892 et 1895, les travaux de construction de la nouvelle écluse et d'amélioration de l'avant-port de Ouistreham. Le coût de ces nouveaux aménagements est estimé à 3 à 4 millions de francs. Ils pourraient être financés par la Chambre de Commerce à hauteur de 2 000 000 francs (par un emprunt gagé par un droit de tonnage de 50 centimes), par la Ville de Caen et par le Conseil général pour un montant de 500 000 francs chacun[133].

---

131 *Ibid*., 1891, p. 129.
132 *Ibid*.
133 Arch. dép. Calvados, S 13420, Port de Caen-Ouistreham – Travaux divers seconde moitié du XIX^{e} siècle – Rapport de Victor Knell à la chambre de Commerce en 1891.

Toutes ces demandes sont reprises dans un rapport rédigé, à destination du ministre des Travaux Publics, par l'ingénieur en chef du port Caen le 31 octobre 1892. Son objet est d'obtenir l'autorisation de lancer les études préparatoires aux travaux demandés. Outre la demande de lancement des travaux, le rapport avance quelques idées novatrices pour l'époque, mais qui sont appelées à faire leur chemin dans le courant du XX^{e} siècle parmi les décideurs du port de Caen. L'auteur écrit au début du rapport : « Le port doit être désigné, sous le nom de Ouistreham-Caen et les ouvrages situés à Ouistreham et ceux situés à Caen ne forment qu'un seul et même ensemble ayant pour but d'amener les navires dans un seul port. Le canal maritime même doit être considéré comme un bassin à flot de quatorze kilomètres de longueur, en effet toutes les fois qu'on aura besoin de quais, il suffira de faire ce qu'on a fait en 1879-1880 d'élargir le canal sur une certaine longueur, de construire des murs verticaux avec un terre-plein en arrière et de prolonger les voies ferrées de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, ce qui est, soit dit en passant, un avantage particulier pour le port de Caen »[134]. C'est par ce même concept de port de quatorze kilomètres que le maire de Caen lors de la reconstruction après la Seconde Guerre mondiale envisage l'avenir du port. Il proposera même, sans succès, d'absorber quelques-unes des communes riveraines du canal et proches de Caen.

Un autre aspect plus technique de ce rapport doit être relevé. L'auteur explique « Il devient nécessaire de remanier le profil du canal. En effet, les approfondissements successifs exécutés de 1860 à 1880 ont atteint l'extrême limite du possible. Le plafond de la cuvette du canal qui avait été établi lors de la construction primitive avec une largeur de quinze mètres ne présente plus aujourd'hui qu'une largeur de dix mètres qui est insuffisante pour le passage de navires. Pour obtenir une profondeur plus grande, il faudra déplacer la digue de rive droite et l'écarter de telle sorte qu'on puisse dans l'avenir, arriver par une série de dragages successifs au tirant d'eau de 7,50 mètres avec un plafond de 15 mètres de largeur »[135].

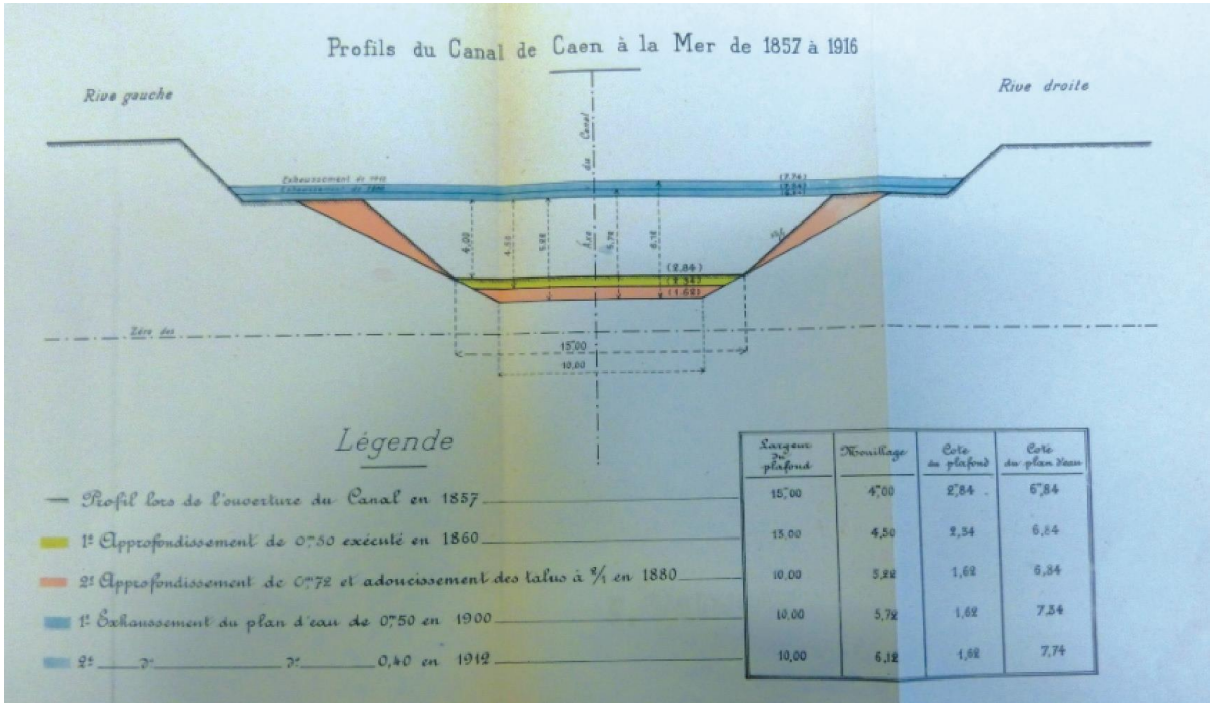
L'ingénieur souligne ici qu'une nouvelle amélioration du tirant d'eau du canal appellera de très importants travaux pour retrouver le profil d'origine du canal perdu au fur et à mesure des anciens approfondissements menés en réduisant la largeur de son plafond. C'est la raison pour laquelle l'ingénieur en chef propose d'exhausser le niveau d'eau du canal par

[134] *Ibid.*, Rapport de l'ingénieur en chef daté du 31/10/1892.
[135] *Ibid.*

une modification de son approvisionnement en eau plutôt que de modifier la largeur de son plafond pour lui redonner sa structure d'origine. Cet exhaussement appellerait des travaux, beaucoup moins importants, au niveau du barrage construit dans les années 1870 ainsi que de la rigole alimentaire. En revanche ce changement de technique n'est pas sans risque pour la ville ni pour les terres riveraines des eaux qui alimentent le canal en eau douce. Il présente également l'inconvénient de limiter beaucoup l'avenir pour de nouvelles améliorations du tirant d'eau du canal, en revanche les travaux à mener sont évalués à 320 000 francs soit une dépense beaucoup plus faible que celle qui consisterait à élargir le plafond du canal. La proposition des ingénieurs est compréhensible, comme l'indique l'inspecteur général des Ponts et Chaussées dans sa réponse au rapport de l'ingénieur en chef cité plus haut : « Pour aller plus loin il faudra approfondir et pour cela élargir le canal, travail simple aussi, mais assez coûteux, évalué à 2 500 000 francs pour un approfondissement de 1,50 mètre »[136]. Finalement le « Conseil général des Ponts et Chaussées émet l'avis qu'il y a lieu d'autoriser les Ingénieurs à présenter un avant-projet pour l'amélioration des conditions d'accès du port de Caen sur les bases du programme qu'ils ont présenté »[137], avec quelques observations. L'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées laisse penser qu'il ne croit pas à la venue de grands navires à Caen : « Le mouillage paraît devoir être réglé non en vue de recevoir les navires qui pourraient exceptionnellement, à certaines vives eaux, parvenir dans l'avant-port, mais en fonction du tirant d'eau des navires qui pourront habituellement fréquenter cet avant-port »[138].

Pour illustrer le choix retenu par le Conseil général des Ponts et Chaussées nous présentons ci-dessous un plan des évolutions du profil du canal entre 1857 et 1916. Il ne présente aucun caractère d'anachronisme dans la mesure où les travaux (concernant le profil du canal) énoncés ci-dessus sont les derniers réalisés avant ceux projetés en 1916 et que nous évoquons dans la seconde partie.

136 *Ibid.*, Rapport de l'inspecteur général des Ponts et Chaussées daté du 10/12/1892.
137 *Ibid.*, Avis du Conseil Général des Ponts et Chaussées daté du 22/12/1892.
138 *Ibid.*



Plan 24 : Profils du Canal de Caen à la Mer de 1857 à 1916[139]

La légende du plan avec les différents profils colorés éclaire les décisions prises d'exhaussement du canal.

Le choix retenu, à l'économie, provoque des réactions parmi les riverains qui craignent des inondations et le développement de fièvres paludéennes à Caen comme dans les communes riveraines du canal. Le Conseil général est même contraint de suspendre sa contribution aux travaux « jusqu'à ce que les questions d'indemnité aux riverains, d'hygiène et de salubrité publiques aient été favorablement résolues »[140]. L'une des critiques les plus virulentes est formulée à l'occasion de l'enquête d'utilité publique, par un ancien avocat du barreau de Paris, monsieur Le Pargneux, qui habite Hérouville Saint Clair. Dans un document publié en février 1894 il indique : « L'utilité de ce projet est très relative, conçu dans l'intérêt de quelques membres de la Chambre de Commerce et sans profit réel pour la ville de Caen, les marchandises en transit ne payant pas de droits d'octroi ; sans profit pour les ouvriers, le déchargement des navires sur wagons s'opérant mécaniquement à l'aide de grues ». Il dénonce les risques d'exposition aux fièvres paludéennes d'une nombreuse population agricole « attachée au pays qui lui donne du travail, et dans lequel elle a placé le fruit de ses

139 *Bull. mens. CC Caen*, 1916, n° 5, Annexe 2.
140 Arch. dép. Calvados, S 13420, Port de Caen-Ouistreham Travaux divers seconde moitié du XIX^{e} siècle – Avis du Conseil Général du Calvados daté du 04/04/1894.

économies, soit en une maison, soit en un morceau de terre. Et ce pourquoi ? Pour faire gagner quelque mille francs sur les transports à trois ou quatre négociants de Caen ! »[141]. Il note enfin que les membres chargés d'émettre un avis sont tous inféodés à la Chambre de Commerce : « La commission se trouve juge et partie »[142].

Les remarques de monsieur Le Pargneux sont intéressantes. Elles montrent, non pas un rejet du port en tant que tel, mais une forme de rejet de son développement « dans l'intérêt unique et minime de quelques négociants »[143] et sans aucun profit pour les ouvriers du port car le déchargement des bateaux est fait par des grues.

Le comité d'hygiène et de salubrité est sollicité par le Conseil municipal de Caen le 8 juin 1894 « pour se prononcer sur la question de savoir si l'immersion partielle et intermittente des herbages, l'emmagasinement d'eau saumâtre dans les anciens lits de l'Orne avoisinant qui résulteraient de l'exhaussement du plan d'eau du canal, ne pourraient pas avoir pour résultat de ramener les épidémies de fièvres typhoïdes et paludéennes dans la commune d'Hérouville, de plus le conseil proteste de nouveau de toute son énergie contre toute élévation du plan d'eau du canal qui inondera, quoiqu'on fasse et malgré les siphons, les herbages riverains »[144]. Mais l'ingénieur ordinaire répond au Conseil municipal le même jour « La délibération communiquée étant muette sur les motifs qui font penser au Conseil municipal qu'il est impossible, quelques travaux qu'on fasse, d'écouler au moyen de siphons les eaux de la rive gauche du canal sur la rive droite, nous ne pouvons qu'enregistrer cette opinion sans qu'il soit possible de savoir sur quels arguments elle est basée »[145]. La réponse de l'ingénieur s'apparente à une façon polie de prendre acte sans tenir compte de l'avis émis.

---

[141] Arch. mun. Caen, carton n° 4 : Notice explicative : Exhaussement de 0^m50 du plan d'eau du canal de Caen à la mer – Avant-projet – Enquête d'utilité publique Notice rédigée par l'ingénieur ordinaire Barbé datée du 8 février 1894 avec critiques de A. Le Pargneux datée du 29/03/1894.

[142] *Ibid.*

[143] *Ibid.*

[144] Arch. dép. Calvados, S 1484/1, Canal de Caen à la mer – exhaussement du plan d'eau 1893 à 1898 – délibération du Conseil Municipal le 08/06/1894.

[145] *Ibid.*, Réponse de l'ingénieur ordinaire datée du 08/06/1894, suite à la délibération du Conseil Municipal du 08/06/1894.

« Les travaux d'exhaussement du plan d'eau du canal de Caen à la mer et de construction d'une nouvelle écluse maritime à Ouistreham »[146] sont déclarés d'utilité publique, par le Président de la République, le 16 avril 1895. Le décret stipule que le montant des travaux engagés est de 3 200 000 francs dont 1 700 000 francs sont pris en charge par la Chambre de Commerce et 500 000 francs, à parité, par la Ville de Caen et le Conseil général du Calvados. Cette décision sous–entend que la participation de l'État se limite à 1 000 000 francs.

Les choix retenus par l'Administration des Ponts et Chaussées dans la mise en œuvre de cette nouvelle amélioration du tirant d'eau du canal de Caen à la mer, montre une évolution de sa prise en compte du port de Caen. En décidant d'abandonner les améliorations du tirant d'eau par creusement du plafond au profit d'un exhaussement, (considéré par le Conseil général du Calvados comme un « palliatif d'essai »[147]) beaucoup moins coûteux, elle limite les possibilités de nouvelles améliorations dans l'avenir et elle prend des risques pour la salubrité à Caen et dans les communes riveraines du canal. La « logique de l'adaptation permanente » des ports « à l'emploi de navires d'un grand tonnage, en vue d'une augmentation de vitesse et d'une diminution des frais généraux »[148] commence à atteindre ses limites. La répartition de la charge financière générée par les travaux résulte de la même logique de limitation du montant des interventions de l'État pour un port comme Caen qui n'occupe à l'époque que « le 13e rang français et dispute la 12e place au port de Nantes »[149].

La mise en œuvre de la décision est difficile comme en témoigne les avis et remarques explicités plus haut. On note cependant que les critiques émises à l'époque insistent plus sur le risque inhérent aux inondations et aux épidémies que sur la vision à court terme à laquelle elles se réfèrent. Les nouvelles augmentations du tirant d'eau, si l'option de l'exhaussement est encore retenue, risquent d'être toujours limitées soit par les risques d'inondation et de salubrité soit par le coût financier d'un nouvel élargissement du plafond du canal.

Les travaux d'exhaussement du canal sont adjugés en février 1897. La mise en œuvre est difficile comme en témoignent les mises en demeure de l'ingénieur des Ponts et Chaussées

[146] Arch. dép. Calvados, S 13420, Port de Caen-Ouistreham – Travaux divers seconde moitié du XIXe siècle : Courrier du Ministre des Travaux Publics au préfet du Calvados daté du 06/05/1895.
[147] *Ibid.*, Avis du Conseil général du Calvados daté du 04/04/1894.
[148] *Ibid.*, Vœu de la Chambre de Commerce daté de 1890 ou 1891 à propos des travaux d'amélioration du tirant d'eau du canal ainsi que de l'écluse de Ouistreham.
[149] *Ibid.*, Rapport de l'ingénieur en chef daté du 31/10/1892.

qui suit le chantier. L'entrepreneur doit poser des siphons destinés à gérer l'approvisionnement en eau du canal pour son exhaussement. La mise en service a lieu en 1899. Désormais le canal offre un tirant d'eau de 5,72 mètres.

Un débat s'instaure également au sujet de la nouvelle écluse à construire. La Chambre de Commerce insiste sur la nécessité d'une écluse à double sas car « les manœuvres des navires sont plus rapides et plus faciles ». L'écluse présente une longueur totale de 180 mètres, « elle est divisée par une écluse intermédiaire en deux sas, l'un de 90 mètres en amont et l'autre de 70 mètres en aval »[150].

Cette nouvelle écluse est mise en service en janvier 1903.

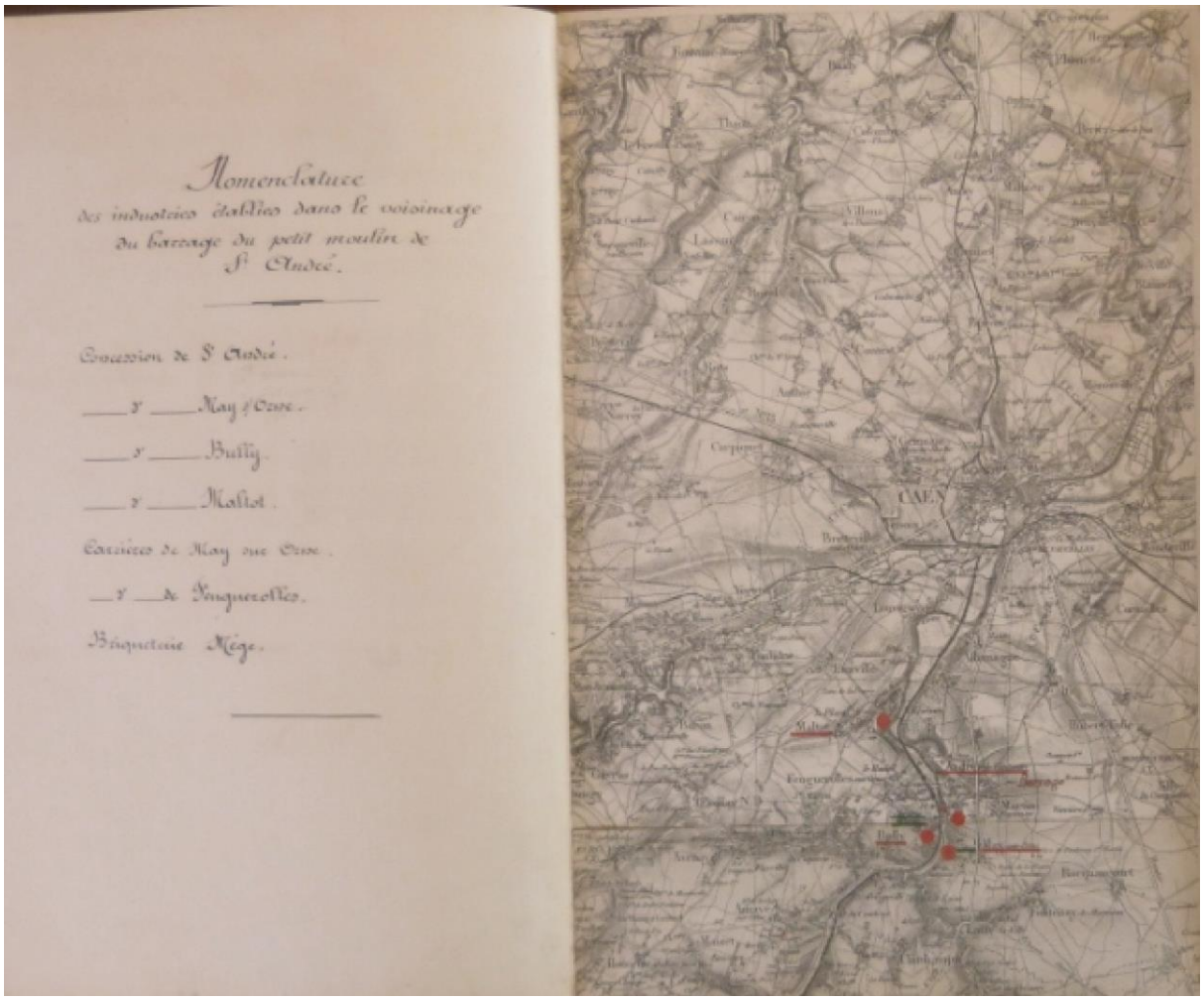
Alors que l'exhaussement de 0,50 mètre devient opérationnel en 1897, le Conseil central d'hygiène et de salubrité du Calvados dénonce dans un rapport en 1899 l'insalubrité de l'Orne, pendant l'été, en raison de son envasement. Un membre du conseil demande « la canalisation de l'Orne jusqu'à Colombelles et l'établissement d'un barrage et d'un pont au niveau de cette commune »[151]. Suite à cette intervention, le Maire propose que le Conseil municipal émette le vœu que « les Ponts et Chaussées trouvent le moyen de faire disparaître les vases qui se trouvent amoncelées devant les casernes »[152]. La discussion rebondit en août 1899 dans un mémoire publié par le président de l'Union Commerciale. Il explique que la création de ce nouveau barrage présenterait l'intérêt de supprimer l'actuel cloaque, représenté par l'Orne en été à hauteur du quai de Juillet à proximité des casernes, et de créer une sorte de bassin à flot « dans lequel les navires affrétés par les négociants du quai de Juillet et des Abattoirs pourraient stationner sans être gênés par les marais »[153]. Les espoirs du président vont même jusqu'à rêver d'une extension des relations commerciales de Caen en amont de la ville vers la Sarthe et d'une économie de transport pour le minerai extrait des mines implantées au sud du département. Dans un premier temps, le projet est rejeté par les ingénieurs des Ponts et Chaussées en raison de son coût trop élevé. Un second rapport de l'ingénieur ordinaire daté de novembre 1900 reprend l'idée en proposant

[150] *Ibid.*, Avis de l'ingénieur ordinaire pour les citations ci-dessus.
[151] Arch. dép. Calvados, S 13451, Port de Caen-Ouistreham – Nouveau barrage sur l'Orne 1900-1909 : Délibération du Conseil municipal datée du 17/05/1899.
[152] *Ibid.*
[153] *Ibid.*, Mémoire du président de l'Union Commerciale daté du 04/08/1899.

« d'examiner s'il ne serait pas possible de profiter du déplacement du barrage pour élever de nouveau le plan d'eau du canal de Caen à la mer d'une hauteur de 0,40 mètre »[154]. L'ingénieur en chef valide le projet en insistant sur la nécessité de mener des études afin de s'assurer que l'exhaussement proposé n'aurait pas pour effet « d'exposer un des quartiers les plus populaires de Caen à être inondé »[155].

Le ministre prend en considération la demande en 1902. Les ingénieurs ont suggéré de profiter de cette occasion pour surélever le plan d'eau du canal de 0,40 m « sans inconvénient pour le régime hydraulique de la ville de Caen et des prairies de la vallée »[156]. L'avantage du projet est aussi d'établir sur l'Orne, entre le port de Caen et le barrage du petit moulin de Saint André, une circulation de bateaux de 1,20 mètre de tirant d'eau, qui permettrait d'exploiter, dans des conditions plus économiques qu'aujourd'hui, les concessions de Saint André et de Maltot qui se trouvent dans le voisinage. La carte présentée ci-dessous positionne les mines, carrières et industries qui seraient susceptibles de profiter de cet aménagement.

[154] *Ibid.*, Rapport de l'ingénieur ordinaire daté du 12/11/1900.
[155] *Ibid.*, Avis de l'ingénieur de l'ingénieur en chef daté du 16/11/1900.
[156] *Ibid.*, Décision du ministre datée de mai 1902.



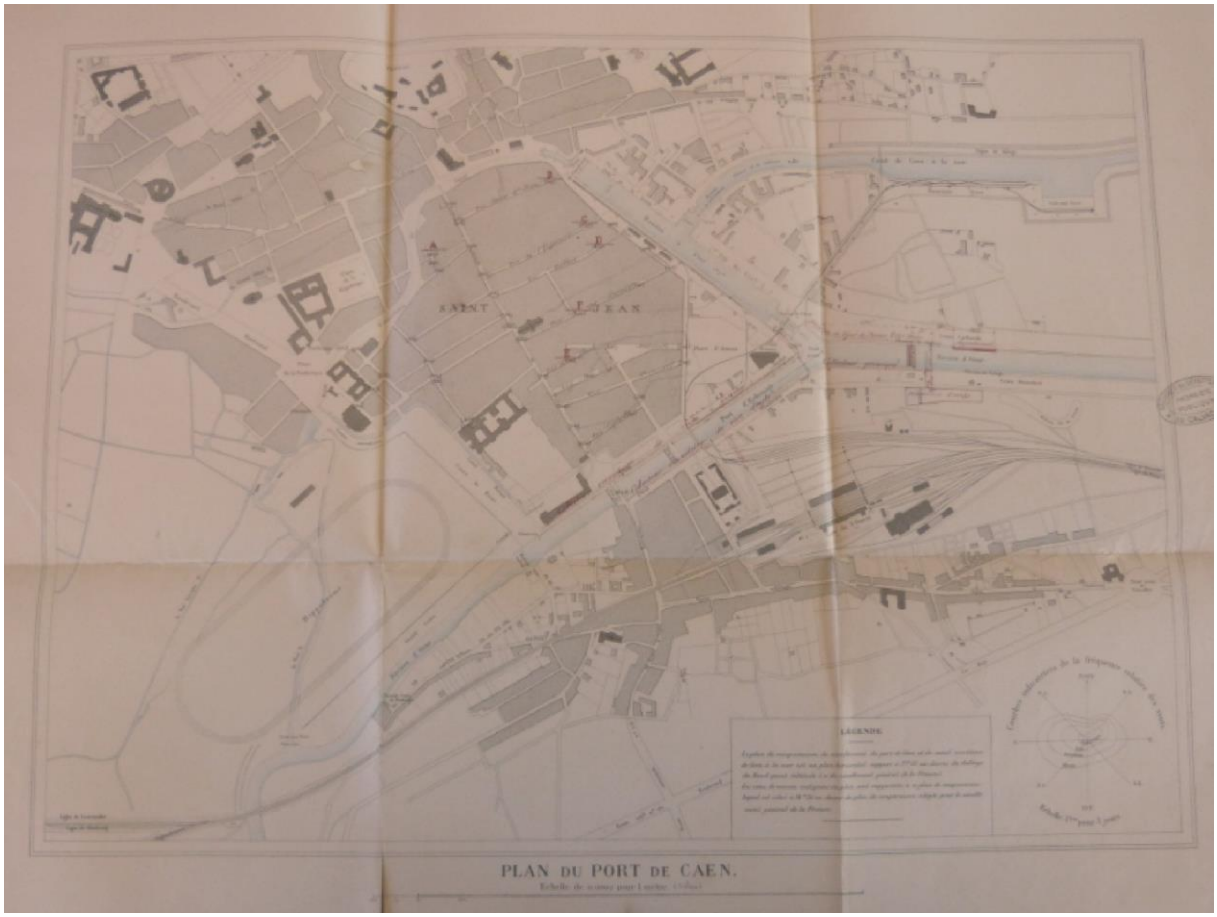
Carte 10 : La vallée de l'Orne aux abords de Caen – plan des concessions et industries[157]

On distingue sur la carte le cours sinueux de l'Orne avec les concessions et carrières implantées à proximité du barrage du petit moulin de Saint André. Leur liste est reportée sur la page de gauche du plan. Les quatre concessions sont visualisées par un cercle rouge. Il s'agit de Saint André, May-sur-Orne, Bully et Maltot. L'emplacement des carrières et d'une briqueterie est souligné, également en rouge. Il s'agit de May-sur-Orne et Feuguerolle (carrières) et de Mège (briqueterie).

Le nouveau barrage serait établi à environ 200 mètre en aval de l'écluse de l'Orne, sur un emplacement choisi de façon à permettre aux navires qui entrent dans le bassin Saint Pierre, ou qui en sortent par l'écluse de l'Orne, d'évoluer sans aborder l'ouvrage et à tenir compte de la nécessité de conduire les eaux des égouts de la ville en aval de la retenue d'eau.

[157] Arch. dép. Calvados, S 1453, Port de Caen – Plan établi par l'ingénieur Lestelle, daté du 22/08/1901.

Le plan ci-dessous daté du 22 août 1901, montre le futur emplacement du barrage.



Plan 25 : Établissement d'un nouveau barrage à Caen à l'aval de l'écluse de l'Orne :Caen avant-projet - Plan de la ville de Caen 1901[158]

Le trait plein, sur le cours de l'Orne, à la sortie du Caen et du bassin Saint-Pierre, indique l'emplacement du futur barrage.

Ce barrage ferait 44,88 mètres de longueur. Un appontement de cent mètres de longueur serait également construit pour permettre aux barques des sablonniers de « se mettre à l'abri de l'agitation qui règnera à l'aval du barrage »[159]. Il faudrait aussi modifier les égouts de la ville. C'est pourquoi le Conseil municipal de Caen décide le 19 juin 1908 « de procéder à l'étude complémentaire sur la possibilité de l'épuration des eaux d'égouts réclamée par le Conseil supérieur d'hygiène et considérant d'ailleurs que le projet intéresse au plus haut

158 *Ibid.*
159 *Ibid.*, Courrier du ministre daté de 1902.

degré l'avenir et la prospérité du port de Caen ; qu'en outre tel qu'il est présenté il comporte déjà une amélioration considérable au point de vue de l'hygiène sur la situation actuelle »[160].

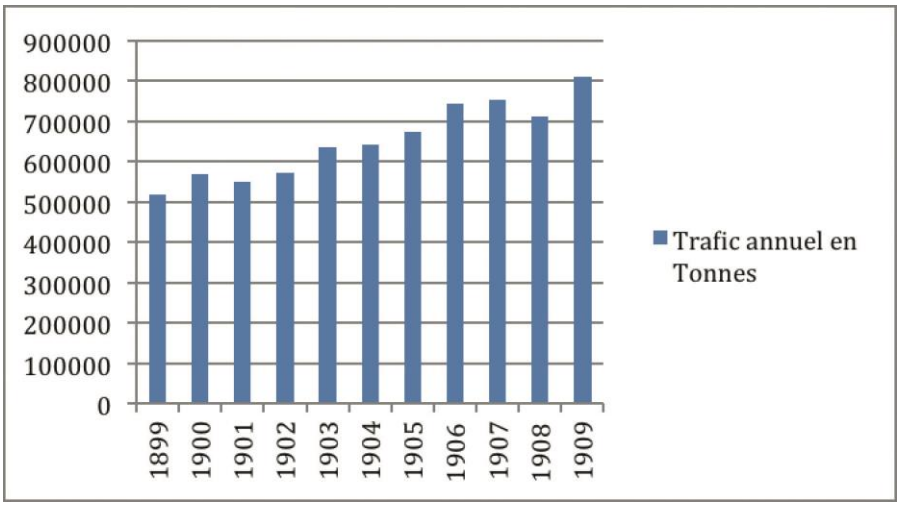
On déduit de cette délibération que la Municipalité de Caen approuve ce nouvel investissement pour le port qui devrait aussi avoir des conséquences positives pour son réseau d'égouts et pour sa salubrité.

Le projet est évalué à 1 050 000 francs à répartir entre la Ville de Caen à hauteur de 400 000 francs, la Chambre de Commerce à hauteur de 420 000 frs et l'État à hauteur de 210 000 francs.

Les travaux ne sont pas réalisés à la fin de la décennie, ils ne le sont qu'en 1912, c'est pourquoi nous en reparlerons dans notre seconde partie. Néanmoins nous avons souhaité évoquer ce projet car il appelle un double commentaire. D'une part, nos interrogations face au choix retenu dans le précédent exhaussement du canal, trouvent ici un écho dans les remarques de l'ingénieur en chef quand il exprime les risques d'inondation d'un des quartiers les plus populaires de Caen « pendant cinq jours en moyenne par mois »[161]. D'autre part l'intervention de l'Union Commerciale, au travers d'un mémoire de son président, illustre aussi le poids pris par les acteurs économiques dans la vie de Caen. En outre leur argumentation autour de la salubrité de la ville ne peut que contribuer à faire réagir le Conseil municipal de Caen.

Nous avons montré plus haut la réactivité du trafic du port aux améliorations du tirant d'eau du canal et de l'accès à l'avant-port à Ouistreham. Le graphique ci-dessous rappelle l'évolution du trafic entre 1899 et 1909. Il fait ressortir la même sensibilité face aux deux améliorations expliquées ci-dessus.

[160] Arch. dép. Calvados, S 13451, Port de Caen-Ouistreham – Nouveau barrage sur l'Orne 1900-1909.
[161] *Ibid.*, Avis de l'ingénieur de l'ingénieur en chef daté du 16/11/1900.



Graphique 15 : Trafic port de Caen : 1899-1909 (en tonnes)[162]

L'exhaussement du canal est opérationnel en 1899, le trafic augmente dès l'année 1900. La nouvelle écluse de Ouistreham est mise en service le 5 janvier 1903, le trafic augmente d'un nouveau palier la même année. Cette sensibilité aux investissements montre aussi que les efforts d'adaptation du port soutenus par la Chambre de Commerce de Caen ont leur raison d'être. Il faut néanmoins rester prudent dans l'analyse de cette corrélation entre le trafic et les investissements. Bruno Marnot rappelle : « Si la corrélation entre évolution du trafic et investissements fournit des indications intéressantes, les interprétations d'une telle analyse demeurent difficiles à établir. Le lien logique de dépendance statistique voudrait que l'essor du trafic fût lié à l'augmentation des sommes investies dans des infrastructures adaptées aux nouveaux bassins. Dans la grande majorité des cas, les demandes de travaux neufs étaient conditionnées par la hausse des trafics portuaires »[163]. Sans refuser le lien évoqué plus haut, cette remarque incite à penser qu'on ne peut retenir un lien direct entre investissements et trafic, cette remarque s'applique également à Caen.

Le développement du trafic appelle d'autres améliorations pour l'accès des navires à Ouistreham. C'est la raison pour laquelle le ministre prescrit « la transformation du feu fixe de l'écluse de Ouistreham […] et la construction d'une tour en maçonnerie destinée à

[162] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1909, p. 118.
[163] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 300.

supporter le nouveau feu de cette écluse »[164]. Ce nouveau phare accompagne la mise en œuvre de la nouvelle écluse.

La carte postale ci-dessous illustre le nouveau sas de l'écluse et la construction du phare que l'on distingue avec des échafaudages au fond de la carte.

Illustration 19 : Ouistreham : le nouveau sas (1903)[165]

Toujours dans la suite des travaux d'exhaussement du plan d'eau du canal, le ministre des Travaux Publics approuve en 1906 « les projets d'exécution des travaux de reconstruction des ponts du canal de Caen à la mer et de construction d'un gril de carénage à Ouistreham »[166]. Le canal compte quatre ponts construits en 1857, l'année de sa mise en service. Les travaux sont exécutés entre 1907 et 1910. Le but de ces travaux est double : vérifier que le développement de l'automobile ne risque pas d'affecter la solidité de ces

[164] Arch. dép. Calvados, S 1456, Port de Ouistreham 1899-1905 – Courrier du ministre au préfet daté du 22/11/1902.
[165] Ouistreham le nouveau sas en 1903 ou 1904 avant la fin de la construction du phare, collection particulière.
[166] Arch. dép. Calvados, S 1453, Port de Caen – Construction d'un nouveau barrage sur l'Orne – Subvention du département 1901-1908 – Lettre du Ministre des Travaux Publics datée du 05/12/1906.

ponts et éviter des difficultés aux navires, de plus en plus gros, qui remontent ou descendent le canal.

La « logique de l'adaptation permanente » ne peut se réduire aux importants travaux que nous venons de présenter. Les navires, de plus en plus grands, qui viennent charger du minerai de fer ou déposer de la houille et du bois doivent pouvoir disposer d'équipements, à la hauteur de leur besoin, pour faciliter le chargement ou le déchargement des marchandises et limiter au maximum la durée des opérations de manutention. En cas de stockage de marchandises en transit ils doivent trouver des structures d'accueil et de conservation de ces marchandises.

IV – UN ENVIRONNEMENT OPÉRATIONNEL Á LA HAUTEUR DES ENJEUX : LES CONDITIONS D'ACCUEIL DANS LE PORT

L'accroissement de la taille des navires répond à des critères économiques et de rentabilité par la diminution des coûts de propulsion et par la maitrise des frais généraux. Cette maîtrise passe notamment par le nombre de marins embarqués. Non seulement il ne croît pas en proportion de la taille des navires mais il a même plutôt tendance à diminuer. Dès lors il est impératif que le temps de stationnement des navires dans le port soit réduit par des conditions d'accueil et de travail optimales et des outils de manutention performants.

A – L'équipement en voies ferrées

Le fret qui est déchargé dans le port comme le minerai qui y arrive appelle de nombreuses voies de chemin de fer. Les archives des années 1880 conservent de nombreuses traces de demande de raccordement des établissements industriels installés dans le port au réseau ferré portuaire. Dès le mois de mars 1883 l'État autorise l'installation d'une voie destinée à desservir le quai du Nouveau Bassin mis en service en 1882. Cette autorisation provoque de nouvelles demandes des entrepreneurs implantés le long de ce bassin.

Les voies installées sont souvent doubles voire triples. La voie sur le bord du quai sert au fonctionnement des grues qui assurent le chargement et le déchargement des navires. La seconde voie sert au stationnement des trains à charger. Des voies de dégagement au-delà de la seconde permettent l'envoi des marchandises soit vers les usines dans la zone por-

tuaire soit vers la gare et l'arrière-pays du port. Les embranchements sont nombreux et complexes pour une circulation ferroviaire dense.

Ces demandes permettent également d'appréhender l'organisation économique du port et une sorte de spécialisation des quais des bassins.

Nous avons déjà vu l'implantation des usines de bois entre le quai nord-est du bassin Saint-Pierre, au-delà du quai de La Londe, le quai Caffarelli sur la rive gauche de l'Orne et la rive droite du canal de Caen à la mer.

Le quai de Juillet sur la rive gauche de l'Orne est affecté au trafic de la Compagnie des paquebots à vapeur du Havre à Caen, elle installe une voie ferrée en 1883[167].

Le quai du Nouveau Bassin est affecté à l'importation de la houille pour les fabriques de briquettes. Ces fabriques sont reliées aux quais par des embranchements spécifiques de chemin de fer qui permettent de rejoindre les lignes de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour la diffusion des briquettes dans l'arrière-pays du port. Les établissements Vérel demandent un raccordement en 1883, puis de nouveau en 1886. Les établissements Lamy le demandent en 1882 pour leur dépôt de charbon[168].

Enfin les établissements Le Boucher et James qui exploitent les pierres blanches du Calvados sont implantés sur la rive droite de l'Orne, sur le quai des Abattoirs[169].

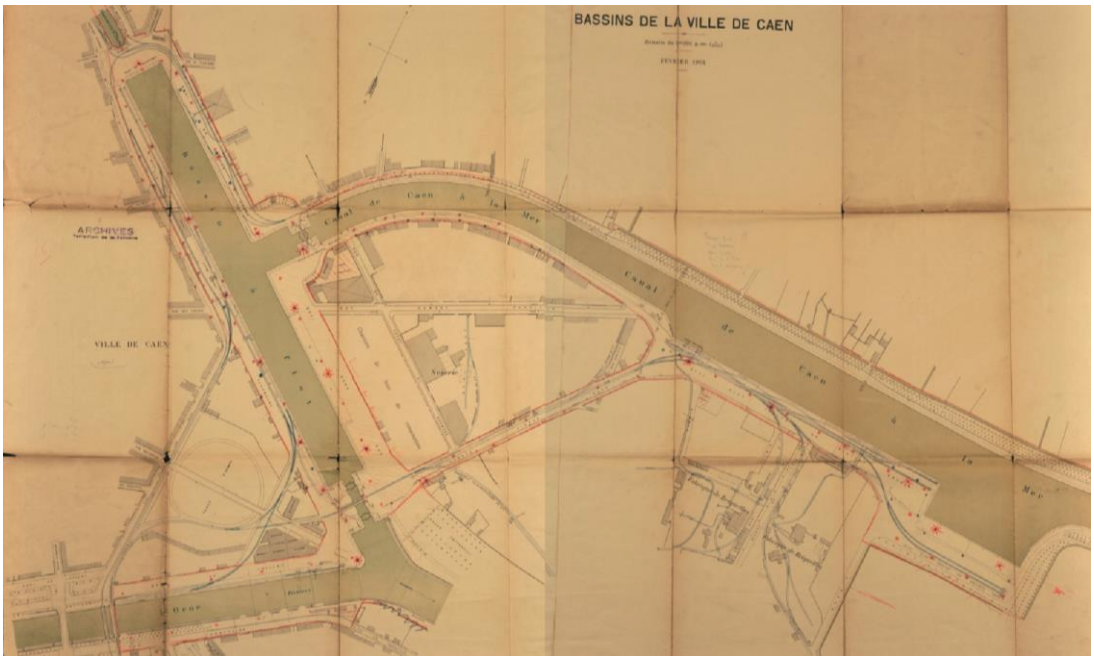
À l'exception de la plainte de la veuve Morin (déjà évoquée plus haut) à l'occasion de l'installation des voies de chemin de fer sur la place d'Armes au début des années 1870, l'équipement du port et des quais ne semble pas créer de conflit particulier. Les nombreuses demandes dans la décennie 1880 semblent plutôt traduire un dynamisme certain des acteurs économiques ainsi que de la Chambre de Commerce de Caen. Le *Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen* pour l'année 1882 fait un point sur l'outillage du port. Il constate avec satisfaction que les voies ferrées sont disposées de manière à amener les wagons au contact des navires et à assurer au mieux les manœuvres de chargement et déchargement, de composition et décomposition des trains. Ce n'est pas le

[167] Arch. dép. Calvados, S 1368, Port de Caen – voies ferrées : Demande de la compagnie des paquebots à vapeur du Havre à Caen en 1883.
[168] *Ibid.*, Demande de M. Vérel (importateur de charbon) en 1883, demande de M. Lamy (importateur de charbon) en 1898.
[169] *Ibid.*, Demande de MM. Le Boucher et James en 1886.

cas dans tous les grands ports de l'époque. Ainsi au Havre « l'unique gare de marchandises est implantée au nord de celle des voyageurs, alors que les bassins se trouvent au sud-ouest de la ville. La distance est comblée par des charrois, mais au total le port pâtit des manutentions onéreuses, des retards d'expéditions et des encombrements »[170]. Les choses ne s'améliorent réellement qu'en 1910.

Dans son ouvrage *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle (1815-1914)* Bruno Marnot écrit : « Les différents espaces portuaires tendirent à se spécialiser au gré de la diversification des fonctions et des frets »[171]. Les quais du port de Caen n'échappent pas à ce mouvement.

Les archives conservent différents plans du port de Caen avec les voies de chemin de fer installées le long des différents quais et parfois les terrains dévolus à l'activité industrielle. Nous avons choisi de retenir le plan présenté ci-dessous en raison de la clarté et de la précision des informations qu'il donne sur le port de Caen en 1904. Il montre toutes les voies de chemin de fer qui desservent les quais, y compris ceux du Nouveau Bassin, ainsi que les établissements industriels que nous citons plus haut.



Plan 26 : Le port de Caen au début du XX^e siècle[172]

[170] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 89.
[171] *Ibid.*, p. 94.
[172] Arch. dép. Calvados, S 13468, Port de Caen-Ouistreham Canal de Caen à la mer – Dossiers divers – Bassins de la ville de Caen, février 1904.

Les voies de chemin de fer sont figurées en bleu. Elles font ressortir l'organisation ferroviaire sur tous les quais du bassin Saint-Pierre, de l'Orne et du Nouveau Bassin aménagé dans le canal après l'écluse de la Fonderie (il s'agit de l'écluse qui met en contact le bassin Saint-Pierre et le canal). Deux voies importantes partent du pont des Abattoirs : l'une dessert le quai Vendeuvre et le quai de Juillet sur la rive gauche de l'Orne, une seconde voie traverse désormais la place d'Armes pour rejoindre le pont sur l'écluse du Rond-Point (elle permet de relier le bassin Saint-Pierre à l'Orne). Cette voie dessert le quai du Nouveau Bassin créé par l'élargissement du canal et traverse le domaine urbain de la place d'Armes. Ce qui n'est pas sans poser des problèmes de sécurité pour les habitants qui vivent à proximité. Elles traduisent l'extension du domaine portuaire et surtout, dans le cas présent son immixtion directe dans le domaine urbain. C'est la raison pour laquelle le préfet publie le 29 décembre 1879 un *Arrêté réglant la circulation sur les voies ferrées établies sur les quais du port de Caen.* Il traite de la circulation et des mesures de sûreté[173].

Dans un plan précédent nous avions fait ressortir l'emplacement des scieries sur un des quais du bassin Saint-Pierre, ce nouveau plan indique deux des usines de briquettes au bord du Nouveau Bassin, juste après l'écluse de la Fonderie. On relève également les embranchements reliant les voies de chemin de fer le long des quais et les entreprises elles-mêmes.

À proximité des usines de briquettes, le long du quai du Nouveau Bassin, un bâtiment de 45 mètres de façade[174], est signalé comme « dock de la ville ». Cette installation date de 1887. Elle répond au souhait de la Chambre de Commerce d'affecter l'ancien bassin au commerce des marchandises destinées à Caen et le nouveau aux marchandises en transit[175]. Une voie de chemin de fer dessert ce magasin « dock de la ville ». En 1900 deux des docks entrepôts implantés sur le quai Vendeuvre sont détruits pour y permettre la pose d'une troisième voie ferrée[176].

Ces emplacements affectés au trafic de charbon et de minerai de fer dans le Nouveau Bassin répondent aussi à une problématique d'optimisation économique : les fabriques sont à proximité de leur approvisionnement en houille dans l'artère maritime qui accepte les

[173] Arch. dép. Calvados, S 1371, Port de Caen – Voies ferrées 1856-1884.
[174] Arch. dép. Calvados, S 1370, Port de Caen – Outillage – Entrepôt.
[175] Arch. dép. Calvados, S 1371, Port de Caen – Voies ferrées 1856-1884.
[176] Arch. dép. Calvados, S 1370, Port de Caen – Outillage – Entrepôt.

navires ayant le tirant d'eau le plus important. Les voies ferroviaires, implantées sur le quai, les mettent en contact avec leur clientèle continentale.

Les voies à l'extrémité du bassin Saint-Pierre montrent les liaisons avec le réseau des tramways de la ville de Caen ainsi que la ligne qui contourne l'abreuvoir pour rejoindre le quai de La Londe. Nous l'illustrons par la carte postale présentée ci-dessous.

Illustration 20 : Caen : le Pont du Commerce[177]

Cette carte du début du XX[e] siècle montre la sortie de la rigole alimentaire (couverte au début des années 1930) avec le haut du bassin Saint-Pierre. On y voit d'un côté un tramway de Caen, de l'autre des wagons chargés de marchandises[178].

En 1898 monsieur Lamy est autorisé à faire modifier, par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest et à ses frais, « les voies ferrées situées à l'extrémité aval du Nouveau Bassin à flot sur le quai de la rive droite au port de Caen »[179]. Il cherche à augmenter son emplacement destiné à la réception des minerais de fer de May-sur-Orne.

[177] Arch. mun. Caen, fonds de cartes postales sur le port. Carte datant du début du XX[e] siècle.
[178] Cette voie reliait le réseau ferré du port au petit Decauville qui allait de Caen à la mer en longeant le canal.
[179] Arch. dép. Calvados, S 1368, Port de Caen – voies ferrées – Courrier du ministère des Travaux publics au préfet du Calvados daté du 11/11/1898.

La photo ci-dessous datée probablement du début du XX[e] siècle en donne un témoignage. Le navire en chargement appartient peut-être à l'armement Bouet, il fait partie de la liste des navires de cet armement attaché au port de Caen[180].

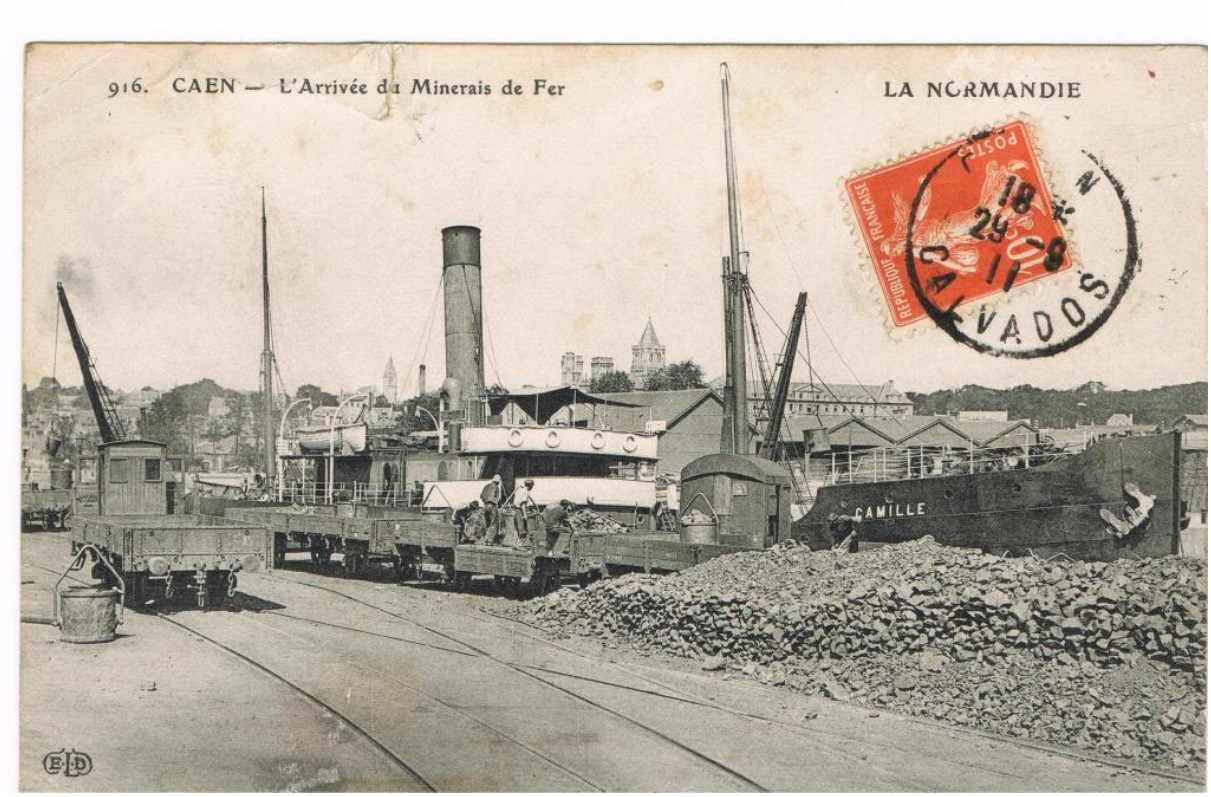


Illustration 21 : L'arrivée du minerai de fer[181]

Cette carte permet aussi de montrer l'organisation complexe des voies de chemin de fer sur les quais du port. On peut aussi noter la proximité des wagons, au bord du bassin, à côté de la *Camille,* pour le chargement du minerai de fer.

L'implantation de ces nombreuses voies de chemin de fer est une conséquence de la « logique de l'adaptation permanente » dans le cadre des travaux d'amélioration du tirant d'eau du canal. Leur organisation sur les quais, en fonction des besoins, répond aux contraintes imposées par « les différents organes de manutention moderne qui exigeaient une organisation rigoureuse des quais pour assurer le transbordement optimal du fret »[182].

[180] La création de l'armement Bouet est évoquée plus loin.
[181] Arrivée du minerai de fer sur le port. Collection particulière.
[182] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 93.

En même temps que le port s'équipe en voies de chemin de fer, des grues de plus en plus nombreuses s'implantent sur les quais.

B – Les engins de levage

L'implantation des engins de levage commence dès l'ouverture du canal comme en atteste un rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées daté de septembre 1857 : « Les sieurs Jobert ainés et Gates ont été autorisés à construire sur la rive droite de l'Orne, à l'aval de la place des Abattoirs, plusieurs embarcadères aux grues fixes pour l'embarquement des pierres et des matériaux de construction »[183].

En 1867 monsieur Lamy est autorisé à installer une grue à vapeur mobile sur le quai sud du bassin[184].

Dans les années 1880 on retrouve de nouvelles demandes d'implantation de grues par les entrepreneurs du port. En 1883 monsieur Vérel exprime « la nécessité de prévoir, dans la pose des voies parallèles au nouveau bassin, l'installation des grues mobiles destinées à opérer le déchargement des charbons et fontes et autres matières lourdes ». Cette demande n'est pas exempte d'arrière-pensées comme il l'exprime un peu plus loin dans sa demande : « Par suite de la diminution constante du nombre de bras occupés à ce travail et des prétentions constantes des ouvriers dont le salaire le plus réduit atteint 75 centimes, un franc voire même parfois 1,25 franc par heure de travail, il est impossible de se passer d'appareils mécaniques destinés à y suppléer. Dans tous les ports de mer, les dispositions les plus favorables sont prises pour faciliter les déchargements »[185].

En 1872 monsieur Deschamps, directeur de la Compagnie des bateaux à vapeur du Havre à Caen, demande l'autorisation « d'établir […] une grue à pivot fixée sur le sol »[186]. L'autorisation lui est donnée.

---

[183] Arch. dép. Calvados, S 1372, Port de Caen – Outillage – Grues.
[184] *Ibid.*
[185] Arch. dép. Calvados, S 13421, Port de Caen-Ouistreham – Travaux divers fin XIX^{e} siècle : Courrier de M. Vérel au préfet.
[186] Arch. dép. Calvados, S 1372, Port de Caen – Outillage – Grues.

Les procès-verbaux des visites annuelles des vapeurs du port conservées dans les archives montrent que dans les années 1880-1890 les opérateurs, négociants du port, détiennent de nombreux pontons-grues affectés au chargement et au déchargement de leur trafic.

Ces installations d'appareils de levage privés répondent certainement à la structuration d'un trafic centré sur quelques marchandises principales : la houille, travaillée par quatre opérateurs à la fin du XIX^{e} siècle (les établissements Allainguillaume, Lamy et Vérel, monsieur Larue)Caen, le bois importé par deux grandes scieries : les établissements Savare et la Compagnie des Chantiers du Nord, le minerai de fer transporté notamment par l'armateur Lamy qui détient également ses propres engins de levage. En 1909 l'arsenal de matériel de levage du port est constitué « d'une grue de six tonnes, située sur le quai de La Londe, de deux grues de 1 800 kilogrammes appartenant à la Compagnie Normande de navigation à vapeur (qui fait le transport Le Havre-Caen), et de 14 grues à vapeur sur pontons de 1 500 à 3 mille kilogrammes de force »[187]. Toutes ces grues sont fixes.

Cette situation présente plusieurs inconvénients pour un port en important développement. Le matériel de levage privé est utilisé en priorité par ses propriétaires pour leurs propres besoins, il est ensuite loué aux autres acteurs en fonction des disponibilités. Ce mode d'organisation n'est pas sans conséquence comme l'explique la Chambre de Commerce dans son rapport relatif au projet d'attribution d'une concession de matériel de levage. Elle explique que la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest ainsi que certains industriels de Caen, de Condé-sur-Noireau, de Flers et de Falaise « ne peuvent recevoir leur charbon ou leur coton par le port de Caen qu'en subissant les exigences des propriétaires de l'outillage »[188]. Face à ces exigences « la Compagnie de l'Ouest, plutôt que de s'y astreindre, a préféré modifier récemment ses marchés d'achat de combustibles et diriger sur Honfleur les charbons qu'elle recevait antérieurement au port de Caen »[189]. Il s'agit d'une situation grave, surtout lorsque le port bénéficiaire du trafic concerné se trouve être le port de Honfleur, le concurrent du port de Caen. Par ailleurs ce matériel est adapté aux besoins de ses propriétaires mais pas nécessairement à ceux de tous les utilisateurs du port. C'est la raison pour laquelle la Chambre de Commerce souhaite installer une grue de 25 tonnes pour « la manœuvre des

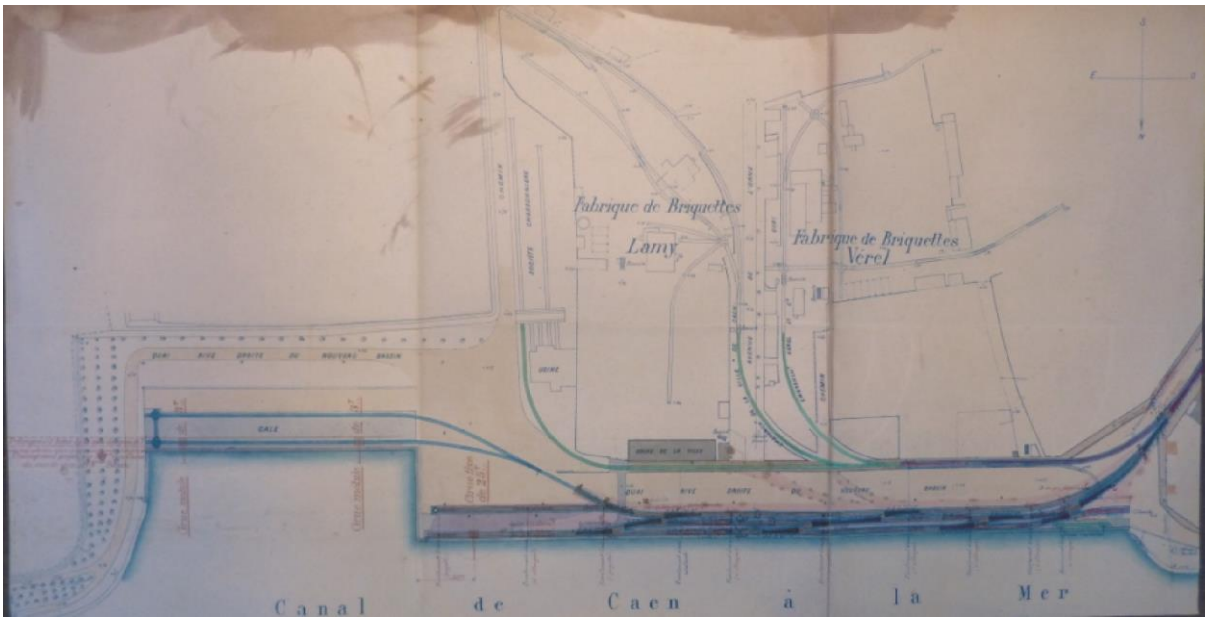
[187] Arch. dép. Calvados, S 13472, Port de Caen-Ouistreham – Grues : Rapport de la Chambre de Commerce pour l'obtention de la concession d'un outillage dans le port de Caen.
[188] Arch. dép. Calvados, S 13472, Port de Caen-Ouistreham – Grues.
[189] *Ibid*.

machines que les fonderies et les ateliers de construction de Caen sont amenés à placer à bord des navires »[190]. Nous rappellerons qu'en 1909 au moment du lancement de la demande de concession par la Chambre de Commerce, la grue la plus puissante est une grue fixe de six tonnes, installée sur le quai de La Londe, « pas à proximité d'une voie ferrée reliée à la gare de l'Ouest »[191]. Enfin les quatorze pontons-grues « n'ont que des rayons d'action restreinte … et ils encombrent les surfaces d'eau du port »[192].

Au cours de cette période le port de Caen voit son trafic progresser d'une façon très significative, entre 1899 et 1909, il passe de 517 000 tonnes à 812 000 (+ 295 000 tonnes). Cette croissance est surtout due aux exportations de minerai de fer, elles passent de 89 000 tonnes à 230 000 tonnes (+ 141 000 tonnes), comme aux importations de houille, elles passent de 325 000 à 469 000 tonnes (+ 144 000 tonnes). Ces deux progressions expliquent 97 % de la hausse du trafic. Il est impératif que l'équipement en appareil de levage permette une grande rapidité de transbordement impossible à envisager lorsque l'usage des grues dépend du bon vouloir de leurs propriétaires privés.

C'est la raison pour laquelle une concession est octroyée par l'État en septembre 1911, pour 30 ans. La Chambre de Commerce est autorisée « à établir et à administrer un outillage public au port de Caen. Il s'agit d'une grue fixe de 25 tonnes et de grues roulantes électriques : (une) grue de 3 tonnes travaillant à sa puissance, (une) grue de 3 tonnes travaillant à 1 500 kilogrammes »[193]. Ces nouvelles grues électriques constituent une évolution importante dans le port. Elles sont montées sur rail, ce qui évite de diminuer les emplacements de quai occupés par les pontons-grues, et surtout elles sont autonomes. Le plan ci-dessous montre l'emplacement des grues sur les quais du Nouveau Bassin.

[190] *Ibid*.
[191] *Ibid*.
[192] *Ibid*.
[193] *Ibid*.



Plan 27 : L'emplacement des grues à installer[194]

L'emplacement des trois grues à installer est indiqué en rouge.

L'examen des *Comptes rendus sommaires des travaux de la Chambre de Commerce de Caen* pour les années 1908 à 1910, période de mise en œuvre de cette concession par l'État, ne fait état d'aucun conflit particulier entre la Chambre de Commerce et les propriétaires des grues. En tout état de cause, ces nouvelles grues viennent compléter le parc de grues, déjà installées, qui appartiennent aux opérateurs privés du port.

Avec cette rationalisation, le port cherche à s'assurer une meilleure fluidité dans le traitement des marchandises par un outillage susceptible de permettre « à l'embarquement et au débarquement de se faire dans le plus bref délai possible »[195], les voies de chemin de fer devant assurer « l'interconnexion de l'interface »[196] pour l'arrivée et l'évacuation des marchandises.

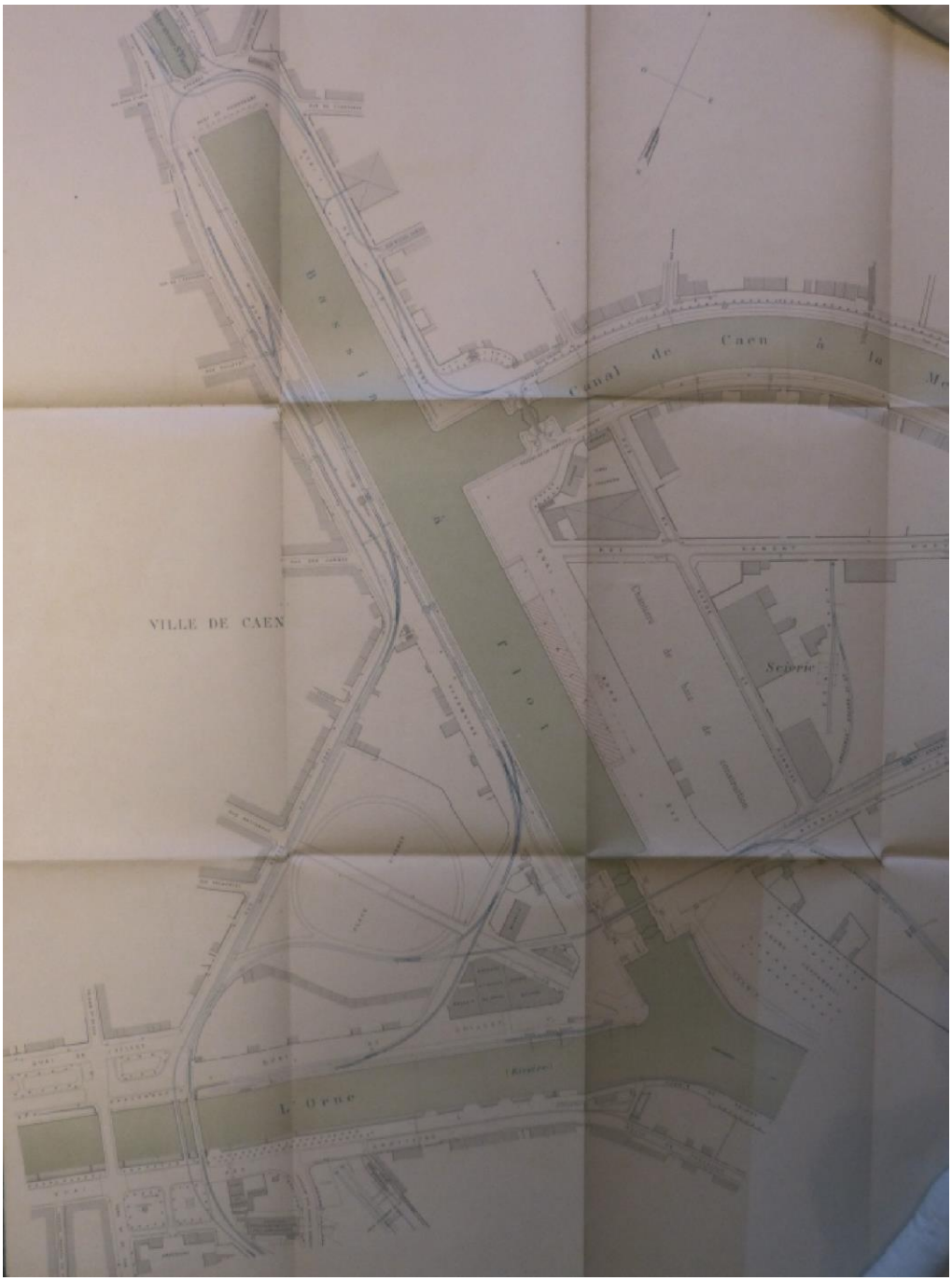
[194] *Ibid.*, Plan dressé par l'ingénieur ordinaire Monseray le 25 novembre 1910, contresigné par l'ingénieur en chef Willotte le 26/11/1910.
[195] Édouard BOIN, « La condition économique et administrative des ports français », cité par Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…, op. cit.,* p. 77.
[196] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 84.

C – Les autres outils d'accueil des navires

La décision prise par l'État ne concerne pas seulement le matériel de levage mais aussi l'administration du gril de carénage construit en 1908 dans l'avant-port de Ouistreham et le service de remorquage, avec l'achat d'un remorqueur de 200 chevaux, délégué à la Chambre de Commerce en août 1888 (nous en avons déjà parlé plus haut). L'achat de ce remorqueur est financé par un droit de six centimes, perçu par les douanes et affecté au remboursement de l'emprunt de 80 000 francs réalisé par la Chambre de Commerce[197]. La construction d'un gril de carénage dans l'avant-port de Ouistreham répond à une revendication très ancienne de la Chambre de Commerce qui avait sollicité, en vain, de l'État cette installation dès le début des années 1860. L'intérêt d'un gril de carénage est d'être en mesure de réparer ou d'entretenir des navires, sur place.

Ces importants aménagements ne sont pas les seuls dans le port en cette fin du XIX^{e} siècle et début du XX^{e} siècle. La cale aux bois, implantée sur le bassin Saint-Pierre, est transformée en quai haut en 1906. Le plan ci-dessous montre cet aménagement. C'est une opportunité d'allonger des quais susceptibles d'accueillir des navires et du trafic de marchandises, en 1906, le bois ne représente plus que 4 % des importations du port.

[197] *Compte rendu som. trav. CC Caen* 1888, p. 100.



Plan 28 : Transformation de la cale aux bois[198]

La cale aux bois se situe sur le quai de La Londe, sur le côté gauche de l'embouchure du canal dans le bassin Saint-Pierre. Elle est constituée d'un quai en déclivité qui facilite le déchargement des billes de bois. Eu égard à sa structure elle ne peut avoir qu'un seul usage :

[198] Arch. dép. Calvados, S 13421, Port de Caen-Ouistreham – Travaux divers fin du XIX^{e} siècle.

le déchargement de billes de bois. Sa transformation en quai haut permet d'augmenter le métrage de quai pour l'accueil des navires.

Dans les années 1895, 1896, 1897 et 1899 les négociants en charbon et l'armateur Lamy sont autorisés à installer des « candélabres destinés à l'éclairage des opérations de chargement et déchargement des navires »[199]. Au début des années 1900 l'éclairage, primitivement au gaz, s'électrifie. En 1906 la Société régionale d'Électricité est autorisée à « établir une section de ligne électrique souterraine sur le quai des Abattoirs du port de Caen »[200].

En 1910 la Chambre de Commerce élabore un « projet d'éclairage électrique du canal de Caen à la mer et des bassins »[201]. Elle en demande la concession avec autorisation d'instituer « un péage local destiné au service des obligations contractées par la Chambre pour les dépenses de premier établissement »[202]. Ce projet fait suite à la décision des Ponts et Chaussées d'électrifier « les dispositifs de manœuvre et d'éclairage électriques des ponts du canal de Caen à la mer ». La Chambre de Commerce souhaite compléter cette installation par une électrification du canal sur toute sa longueur ainsi que les quais des bassins[203]. La concession est octroyée en 1911.

Il est intéressant de constater qu'en quelques années, la Chambre de Commerce cherche à s'imposer comme l'opérateur important du port en obtenant plusieurs concessions de travaux publics. Elle obtient la concession d'un matériel de levage, d'un gril de carénage aménagé dans l'avant-port à Ouistreham, du remorquage et de l'éclairage électrique. Les textes de l'époque n'évoquent pas la concomitance de ces changements. On peut les attribuer à l'élection en 1908 de monsieur Hippolyte Lefèvre. Ce dernier reste président la Chambre de Commerce pendant plus de vingt ans. Cette évolution dans la gestion du port pose question. S'agit-il d'un hasard ou d'une volonté délibérée de la part du nouveau président ? En 1910 paraît un ouvrage d'Henri Tabouis intitulé *L'autonomie des ports de commerce*, il est donc probable que le sujet est à l'ordre du jour dans le monde des ports, la Chambre de Commerce a-t-elle souhaité s'imposer au cas où ? L'État lui-même y trouve un avantage financier. Avec ces concessions, Il fait financer à bon compte, dans le cas présent,

[199] Arch. dép. Calvados, S 1373, Port de Caen – Éclairage.
[200] *Ibid*.
[201] Arch. dép. Calvados, S 13435, Port de Caen – Ouistreham – Divers.
[202] Arch. dép. Calvados, S 1373, Port de Caen – Éclairage.
[203] Arch. dép. Calvados, S 13435, Port de Caen-Ouistreham – Divers.

par la Chambre de Commerce de Caen, les outils nécessaires au port pour répondre au développement du trafic.

En cette fin de la première décennie des années 1900, le développement du trafic du port de Caen marque une accélération : dans la décennie 1880 le trafic progresse de 19 %, dans la décennie 1890 le trafic progresse de 27 %, dans la décennie 1900 le trafic progresse de 43 %. Le port, et singulièrement la Chambre de Commerce, sont contraints de s'adapter rapidement au développement du trafic généré à la fois par les exportations de minerai de fer et par les importations de houille anglaise.

La « logique de l'adaptation permanente » a eu une traduction claire et concrète dans un « rapport rendu en 1881 par la commission de l'outillage des ports de la Chambre de Commerce de Marseille »[204]. On y trouve la remarque suivante « Mais aujourd'hui que faut-il ? Des bassins très profonds et de grandes dimensions, d'énormes surfaces de quais, des engins d'embarquement et de débarquement rapides, des voies ferrées pour l'enlèvement immédiat des marchandises et des hangars pour abriter celles qui doivent être vendues et livrées sur les quais »[205].

Le port de Caen, même s'il n'est en rien comparable à celui de Marseille, est confronté aux mêmes obligations et aux mêmes nécessités que les plus grands ports français. Les travaux réalisés et les décisions prises pour les infrastructures pendant le dernier quart du XIX^{e} siècle et pendant la première décennie du XX^{e} siècle montrent que malgré sa petite taille, le port de Caen a su agir pour répondre aux défis imposés par « une exploitation tendue vers l'accélération des manœuvres de transbordement pour réduire au maximum le coût de rupture de charge »[206].

Qui furent les acteurs économiques de cette évolution et comment l'exploitation du port a-t-elle évolué dans ce cadre ?

[204] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 101.
[205] *Ibid*.
[206] *Ibid*.

V – L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DU PORT

L'activité économique du port repose sur ses acteurs, à savoir les entreprises de Caen qui vivent et se développent avec le port et sur son attractivité commerciale au travers des droits et péages qui l'affectent. La « logique de l'adaptation permanente » pour les infra-structures, à savoir les bassins, les écluses, le tirant d'eau du canal et du chenal d'accès… et pour les superstructures, à savoir les équipements destinés à assurer une fluidité et une rapidité dans le chargement et le déchargement des navires, n'est pas suffisante. Le port, face à ses concurrents, doit être animé par des acteurs économiques, dont les affaires constituent son trafic, et être attractif commercialement.

A – Les principaux acteurs

La houille, importée de Grande Bretagne, représente la base du trafic d'importations du port. Le charbon est travaillé par des fabriques de briquettes. En 1875, au début de notre période, Caen en compte toujours deux. Les demandes d'installation de grues, comme de création de voies de chemin de fer raccordées à celles du port appartenant à la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest dans les années 1880 évoquent les établissements Allainguillaume, Lamy et Vérel. Ils fabriquent des briquettes vendues dans le Calvados et dans les départements limitrophes. Ces opérateurs sont installés au moins pour deux (les établissements Lamy et Vérel) sur le terre-plein du Nouveau Bassin comme le montre le plan n° 27 p. 234. Les Établissements Allainguillaume sont implantés quai de La Londe sur bassin Saint-Pierre. Ils ont été créés en 1881[207].

[207] Jocelyn MASSOT, *Le quai aux charbons de Caen…, op. cit.,* p. 41.

Illustration 22 : Les Établissements Allainguillaume au bord du bassin Saint-Pierre[208]

Ces acteurs connaissent, durant cette période, un important développement comme en témoignent les nombreux raccordements aux voies ferrées des quais qu'ils obtiennent dans les années 1880-1890, de même que les installations de nombreuses grues. Les voies ferrées leur permettent de développer un trafic continental vers les départements du centre-ouest : Orne, Manche, Sarthe. Le *Compte-rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen* daté de 1907 précise : « Les relations du port de Caen avec l'intérieur se font par les voies ferrées de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et de la Société des chemins de fer du Calvados […] Les marchandises débarquées et non consommées entièrement à Caen sont la houille, les bois du Nord, les ciments et cotons. Ces marchandises sont expédiées dans diverses localités du Calvados et des départements voisins, principalement l'Orne, la Manche et la Sarthe »[209].

Ces *Comptes rendus sommaires des travaux de la Chambre de Commerce* commentent la vie industrielle et commerciale de la ville. Ils évoquent une activité charbonnière qui fonctionne correctement tout en étant soumise à la concurrence des importations directes de briquettes anglaises. Ce commentaire général ressort pendant toute la période.

[208] Carte Postale (non datée) montrant les Établissements Allainguillaume sur le quai La Londe à Caen. Collection particulière.
[209] *Compte rendu som. trav. CC Caen* 1907, p. 192.

Le *Bulletin municipal de la ville de Caen* de mai 1897 évoque quatre négociants et fabricants de briquettes exerçant leur activité dans le port de Caen. Nous les avons déjà évoqués. Il s'agit de messieurs Allainguillaume, Lamy et Vérel, le quatrième acteur est la maison Larue, fondée en 1870[210]. En 1906, ce dernier possède cinq pontons-grues pour lesquels les arrêtés d'autorisation datent de décembre 1876, d'août 1879, de novembre 1883, de mai 1893 et de novembre 1903[211]. Les bulletins citent également les deux grandes scieries implantées sur le terre-plein du quai nord-est, importatrices de bois du nord. Le *Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen* pour l'année 1908 écrit : « Les scieries de bois du nord connaissent peu de chômage ; elles sont constamment en activité, et l'importation des bois qu'elles reçoivent, soit pour leur travail, soit pour leurs transactions, prend une part considérable dans le mouvement commercial du port de Caen. Autrefois, les arrivages venaient presque toujours du Nord, de la Suède et de la Norvège. Maintenant, les bois d'Amérique viennent prendre leur part dans les approvisionnements, et, depuis l'exhaussement du plan d'eau du canal de Caen à la mer, les opérations commerciales ont pris une importance plus grande encore »[212].

Ces industries ne sont pas les seules installées dans le port. Les *Comptes rendus sommaires des travaux de la Chambre de Commerce de Caen* précisent chaque année : « L'industrie principale, celle qui donne lieu au mouvement le plus considérable d'affaires, est la fabrication des huiles »[213]. Cette industrie, basée sur la culture du colza, génère un peu de trafic dans le port. Elle importe « des arachides de la côte d'Afrique, des ravisons[214] de la mer Noire et de la mer d'Azof, enfin quelques colzas ou navettes d'Allemagne »[215]. Au début des années 1880, les situations industrielles parlent de sept huileries à Caen.

L'important développement du trafic portuaire contribue à l'émergence de deux compagnies d'armateurs, au début du XX^{e} siècle dont les navires sont attachés au port de Caen. Il s'agit de l'armement Lamy et de l'armement Bouet, créés tous les deux en 1903.

---

[210] Jocelyn MASSOT, *Le quai aux charbons de Caen…*, *op. cit.*, p. 41.
[211] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1906, p. LXXV.
[212] *Ibid*., 1908, p. 160-161.
[213] *Ibid*., 1877, p. 68.
[214] Il s'agit d'une graine de moutarde.
[215] *Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen* 1877, p. 69

L'armement Lamy est issu du négoce de Caen, les établissements Lamy et Allainguillaume. L'existence de l'armement Lamy est attestée à Caen dès la première moitié du XIX^{e} siècle. Cependant il ne commence à s'intéresser au transport de houille qu'à compter du début des années 1870. La redécouverte de l'exploitation du minerai de fer en 1875 présente rapidement de l'intérêt pour cet armateur. Il peut constituer un fret de retour pour ses navires qui transportent le charbon qui vient d'Angleterre.

Nous avions fait ressortir durant la période précédente de notre travail, les relations privilégiées entretenues par le port de Caen avec l'Angleterre. Ce partenariat se poursuit durant cette seconde période : la houille reçue dans le port arrive d'Angleterre, prioritairement à partir du port de Swansea, au Pays de Galles ; un faible fret de retour est assuré par des produits agricoles, à savoir l'orge, le blé et un peu de farine. En 1880, le partenariat avec l'Angleterre est toujours aussi important et le minerai de fer, expédié vers l'Angleterre par le port, est surtout destiné aux ports anglais de Cardiff et de Briton Ferry au Pays de Galles. Il complète opportunément les envois d'orge. En 1890 la plus grosse partie du minerai est destinée à l'Allemagne via Rotterdam[216]. À compter de 1895 le minerai se répartit entre Rotterdam et quelques ports anglais, le principal port anglais, destinataire du minerai, est Grangemouth, à proximité d'Edimbourg. Quant au minerai déchargé à Rotterdam et convoyé vers l'Allemagne, il est destiné aux grands sidérurgistes allemands : Thyssen à Duisbourg, Phoenix à Dortmund et Krupp à Essen[217].

Dans les années 1880 les établissements Allainguillaume sont cités comme propriétaire de navires pour assurer leur négoce de houille. Ils ont également obtenu l'installation de pontons-grues ainsi que des raccordements aux voies de chemin de fer qui irriguent le port.

En cette fin du XIX^{e} siècle, la famille Lamy s'affirme comme un acteur important du port. D'un côté elle exerce le métier de négociant en houille et possède une usine de briquettes implantées sur le terre-plein du Nouveau Bassin, d'un autre elle arme des navires pour le transport de la houille qui vient d'Angleterre. Elle exerce une sorte d'activité intégrée : elle arme les navires qui livrent le charbon anglais, elle dispose de pontons-grues pour leur déchargement, elle fabrique ses briquettes à partir de la houille importée. Elle expédie,

[216] Alain LEMÉNOREL, « L'impossible révolution industrielle ?… », *op. cit.*, p. 221.
[217] *Ibid.*

grâce aux voies ferrées de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest auxquelles elle est raccordée, ses productions et la houille qu'elle importe. En 1898, les frères René et Georges Lamy créent une société en commandite pour l'exploitation de leurs navires. En 1902 trois négociants de houille et fabricants de briquettes décident de constituer une nouvelle « société en commandite dénommée : *Société navale caennaise – Lamy et Cie,* à laquelle sont apportés deux bateaux l'*Actif (*qui appartenait à l'ancienne société en commandite René et Georges Lamy) et le *Chanzy* (qui appartenait à la société Allainguillaume)[218]. En plus messieurs Vérel et Gaston Lamy – frère de René et Georges – (négociants en houille et propriétaires des deux autres fabriques de briquettes) apportent des capitaux en espèces. Ce qui permet d'acquérir immédiatement de nouveaux navires. Cet armement, créé par les négociants en houille « se consacre uniquement au transport de marchandises pondéreuses : charbons, minerais, phosphates, avec Caen comme port d'attache »[219].

Très vite de nouveaux vapeurs viennent renforcer la flotte. En 1909, la Société Navale Caennaise exploite six navires : l'*Actif* et le *Chanzy,* le *Thisbé (*1400 tonneaux) commandés dès sa création, le *Circé* (1800 tonneaux), le *Niobé (*1900 tonneaux) et le *Hébé* (2 000 tonneaux) commandés en 1909. En 1913 « la flotte de la Société Navale Caennaise se compose de 7 navires ; en 1913, elle transporte 318 000 tonnes de charbon et 182 000 tonnes de minerai et divers »[220] soit 58 % des importations de houille et 37 % des exportations de minerai.

Le second armement de Caen, créé en 1903, est l'armement Fernand Bouet. Son propriétaire n'est pas lié au négoce caennais de houille, c'est la raison pour laquelle ses navires sont financés par le régime de propriété « à la part »[221]. Son développement est rapide. Sur les onze navires attachés au port en 1909, neuf appartiennent aux deux armements cités plus haut : l'armement Bouet, compte cinq navires, *Thérèse, Fernande, Camille, Madeleine et Germaine,* soit 2 883 tonneaux et 84 marins[222] et la Société Navale Caennaise, quatre navires, soit 2 200 tonneaux de jauge et 68 marins. Cette liste ne prend pas en compte le

[218] André GIRAULT, « Une lignée d'armateurs caennais : les LAMY. Un siècle et demi d'histoire », *Mémoires de l'Académie nationale des sciences, arts et belles lettres de Caen,* t. XXVIII, 1990, p. 127.
[219] *Ibid.*, p. 128.
[220] *Ibid*., p. 129.
[221] Les navires de l'armement Bouet étaient exploités par Fernand Bouet mais l'achat était financé par différents propriétaires qui détenaient des parts du navire.
[222] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1909, p. 120

Calvados, armé par la Chambre de Commerce pour le remorquage et les picoteux destinés à la pêche et au transport de sable.

Une importante minoterie est construite, par messieurs Anger et Solange en 1882, elle est détruite par un incendie puis réédifiée « dans des conditions qui devront accroître le mouvement commercial du port […] Le moulin de messieurs Anger et Solange se trouve placé entre les nouveaux bassins, dans une situation d'exploitation très avantageuse : les bateaux peuvent venir décharger le charbon et les grains dans la cour du moulin, et, par les rails du nouveau port, les wagons y accèdent directement »[223]. Les *Comptes rendus sommaires des travaux de la Chambre de Commerce de Caen* précisent ensuite chaque année que la minoterie a « des résultats satisfaisants ». Quant au trafic il fait état de quelques importations de blé annuelles.

Dans notre paragraphe relatif à l'activité économique pour la période allant jusqu'à 1875, nous évoquions la création, en 1862, de la Compagnie anonyme des paquebots à vapeur entre Le Havre, Caen, Honfleur et les ports de la Normandie. En 1874, cette ligne transporte 19 500 voyageurs. Après une progression et un maximum atteint en 1887 avec plus de 25 000 voyageurs, le trafic décroît régulièrement pour plafonner à moins de 15 000 voyageurs en 1909-1910. En 1897, la Compagnie Normande de Navigation remplace la Compagnie anonyme des paquebots à vapeur entre Le Havre, Caen, Honfleur et les ports de la Normandie, elle assure la même activité.

Nous avons évoqué plus haut la ligne régulière de marchandises lancée en 1893 par la *London Brighton and South Coast Railway* entre les ports anglais et Caen, via Newhaven. L'examen des *Comptes rendus sommaires des travaux de la Chambre de Commerce de Caen* indique qu'avant la création de la ligne de marchandises puis de voyageurs entre Caen et les ports anglais, cette ligne existait depuis Honfleur avec un nombre de voyageurs limité, en 1885 on compte 770 voyageurs. En 1888 le trafic se limite à 532 voyageurs et à compter de 1889, ce trafic n'apparaît plus.

La création de la nouvelle ligne Caen – les ports anglais, peut aussi être l'expression de la concurrence que se livrent Honfleur et Caen. Ce n'est qu'au début des années 1880 que le

[223] *Ibid*., 1883, p. 115.

port de Caen supplante définitivement le port de Honfleur. Dans la mesure où « le transport de passagers fut, pour les ports, la promesse d'un fructueux courant de marchandises, les deux mouvements finissant pas se renforcer l'un l'autre »[224], acquérir ce nouveau trafic à Caen fut certainement l'expression d'une affirmation du port dans le Calvados. D'après les *Comptes rendus sommaires des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, c*e nouveau trafic est, dans un premier temps, un service exclusif de marchandises, mais à compter de 1896 et jusqu'en 1902 il transporte 3 à 4 000 voyageurs par an puis le service revient à un service de marchandises avec 3 départs par semaine depuis Caen et Newhaven. En 1906 le tonnage transporté par ce biais est très limité : 6 843 tonnes pour les arrivées et 1 316 tonnes pour les sorties du port[225], soit respectivement 1,4 % des importations et 0,5 % des exportations. La ligne de voyageurs n'est plus mentionnée. Elle a donc disparu.

Comme les grands ports, Caen tente de développer des lignes régulières de voyageurs comme de marchandises, cependant la montée en puissance n'est jamais très significative. En ce début du XX^{e} siècle, le port de Caen s'affirme surtout comme un port de pondéreux limité par un arrière-pays local et régional qui n'atteint que les départements les plus proches. La « logique de l'adaptation permanente » lui impose une sorte de "course perpétuelle" pour répondre aux exigences du tirant d'eau pour l'accueil des navires et d'une infrastructure efficace susceptible de permettre un traitement rapide des chargements et déchargements. Les améliorations relatives au tirant d'eau et à l'accès au port sont financées par l'État et également par les Chambres de Commerce, les Villes et les Conseils généraux. L'outillage peut être autorisé par l'État au profit d'entreprises privées. Il peut aussi faire l'objet de concessions aux Chambres de Commerce, aux Villes et aux Départements. Les Chambres de Commerce « sont autorisées à lever des taxes spéciales, strictement limitées au remboursement des emprunts qu'elles ont dû contracter pour l'exécution des travaux, *sans pouvoir faire aucun bénéfice* »[226]. Ces péages font partie de la compétitivité du port et surtout de son attractivité.

[224] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 120.
[225] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1906, p. XCVII.
[226] Camille Jacob DE CORDEMOY, *Exploitation des ports maritimes*, Paris, Dunod, 1909, p. 14.

B – L'attractivité économique du port

Nous avons évoqué plus haut les travaux engagés pour améliorer l'accès au port ainsi que les décisions prises par la Chambre de Commerce pour mettre à la disposition des opérateurs économiques un outillage performant. La contribution financière de la Chambre de Commerce aux travaux et à l'amélioration de l'outillage se fait par des prêts autorisés par l'État et remboursés par des péages mis en place dans le port et gérés par les douanes. À compter de 1888, la Chambre de Commerce de Caen impose des droits de tonnage pour financer l'acquisition d'un remorqueur : le *Calvados*. Jusqu'en octobre 1906 ces droits sont de six centimes par tonne, ils sont ensuite ramenés à cinq centimes. En 1895 la Chambre de Commerce met en place un second droit de tonnage pour le remboursement de sa quote part dans le financement les travaux d'aménagement du Nouveau Bassin et de haussement du tirant d'eau du canal. Ce droit est de 0,25 franc, 0,15 franc et 0,05 franc par tonneau de jauge nette et de 0,30 franc, 0,20 franc et 0,10 franc par tonne de chargement. Un droit spécifique est mis en place pour le trafic de voyageurs 0,30 franc, 0,15 franc. Ces différents tarifs s'expliquent par le fait que les droits à payer sont calculés en fonction « d'une échelle proportionnelle à la quantité de marchandises et de voyageurs débarqués ou embarqués »[227].

D'une manière générale, tout navire qui rentre dans un port avec une cargaison, acquitte des taxes et droits appliqués sur les marchandises transportées et des droits et taxes calculés à partir du tonnage de jauge nette du navire. Nous avons souhaité approcher l'attractivité économique du port de Caen à l'aune de ces taxes. Une partie des droits sont imposés par les acteurs locaux du port tel que la Chambre de Commerce, suivant l'exemple présenté plus haut. Au début des années 1890, la direction de la navigation du ministère des Travaux Publics demande à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées des départements ayant la responsabilité de ports un rapport, assez étendu pour qu'il soit susceptible de donner un aperçu de l'état du port et surtout des « renseignements concernant son trafic, ainsi que les frais, taxes, péages et impôts, que les navires, passagers et cargaisons peuvent

[227] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1906, p. 40.

avoir à y supporter »[228]. Les archives conservent le rapport de l'année 1893 pour les ports de Caen et de Honfleur.

Dans ces rapports les ingénieurs ont établi des "Comptes fictifs de frais supportés dans le port par un navire et sa cargaison" établis pour un vapeur et un voilier ayant fait escale à Caen et à Honfleur. Le tableau ci-dessous reprend ces comptes fictifs dans le but d'approcher une comparaison entre les deux ports.

Tableau 8 : Tableau comparatif des droits par tonneau de jauge et par tonne de marchandises pour les ports de Caen et de Honfleur (à partir de comptes fictifs) 1893[229]

Port de Caen	Coût par tonneau de jauge	Coût par tonne de marchandises
Cas d'un vapeur jaugeant 541 tonneaux, et portant 1 190 tonnes de houille venant de Swansea à destination du Mans et exportant le même tonnage de minerai vers Rotterdam	1,73 francs	1,65 francs
Cas d'un voilier jaugeant 430 tonneaux et portant 760 tonnes de bois et repartant sur lest	3,05 francs	5,85 francs

Port de Honfleur	Coût par tonneau de jauge	Coût par tonne de marchandises
Cas d'un vapeur jaugeant 400 tonneaux et portant 800 tonnes de houille	3,875 francs	1,9375 francs
Cas d'un navire jaugeant 800 tonneaux et portant 1 600 tonnes de bois et repartant sur lest (l'exemple ne précise pas s'il s'agit d'un vapeur ou d'un voilier)	4,361 francs	2,18 francs

Ce tableau laisse penser que le port de Caen était plus attractif financièrement que celui de Honfleur, particulièrement pour les vapeurs transportant de la houille. L'écart concernant les taxes supportées par les marchandises tient aux droits d'octroi qui frappent le bois et qui n'apparaissent pas à Honfleur, alors qu'à Caen ils sont de 4,50 francs par tonne. L'indication de cet impôt communal biaise un peu la comparaison entre Caen et Honfleur pour les taxes supportées par les marchandises dans les deux ports. Cet écart signifie-t-il que Honfleur

[228] Arch. dép. Calvados, S 13495, Ports maritimes de commerce – Comptes rendus descriptifs et statistiques - Courrier du Ministère des Travaux Publics à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées daté du 18/02/1892.
[229] *Ibid.*, Rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées pour l'année 1893, ports de Caen et de Honfleur.

avait supprimé l'octroi ou qu'il était remplacé par une autre taxe non mentionnée par le rédacteur du rapport ?

Nous avons souhaité compléter cette analyse en cherchant à positionner le port de Caen face aux ports français plus importants. Dans son ouvrage *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e^ siècle (1814-1914)* Bruno Marnot reproduit deux tableaux tirés d'un traité d'Henri Baut qui indiquent les « Principaux droits et maximum acquitté dans les différents ports français par un navire à voiles de 500 tonneaux de jauge nette et par un vapeur de 1 000 tonneaux de jauge nette ». À partir des comptes fictifs utilisés plus haut pour comparer l'attractivité des ports de Caen et de Honfleur, nous avons évalué ces droits pour Caen. Nous les présentons dans les deux tableaux qui suivent.

Tableau 9 : Principaux droits et maximum (en franc) acquittés dans les ports français par un navire à voiles de 500 tjn (fin du XIX^e^ siècle)[230]

Bordeaux	2 423	La Rochelle	1 409
Boulogne	1 532	Marseille	950
Calais	1 493	Nantes	2 128
Sète	975	Rouen	2 252
Dieppe	1 441	Saint-Nazaire	1 865
Dunkerque	1 641		
Le Havre	1 571	*Caen*[231]	*1 523*

Tableau 10 : Principaux droits et maximum (en francs) acquittés dans les ports français par un navire à vapeur de 1 000 tjn (fin XIX^e^ siècle)[232]

Bordeaux	2 945	La Rochelle	2 268
Boulogne	2 507	Marseille	1 525
Calais	2 385	Nantes	2 817
Sète	1 655	Rouen	3 339
Dieppe	2 316	Saint-Nazaire	2 717
Dunkerque	2 730		
Le Havre	2 341	*Caen*[233]	*1 730*

[230] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 409.
[231] Arch. dép. Calvados, S 13495, Ports maritimes de commerce – Comptes rendus descriptifs et statistiques - Rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées pour l'année 1893, ports de Caen, calculs établis à partir des comptes fictifs élaborés par les ingénieurs des Ponts et Chaussées.
[232] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 410.
[233] Arch. dép. Calvados, S 13495 Ports maritimes de commerce – Comptes rendus descriptifs et statistiques - Rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées pour l'année 1893, ports de Caen, calculs établis à partir des comptes fictifs élaborés par les ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Nous sommes très conscients du caractère hasardeux de ces comparaisons, établies à partir d'un calcul arithmétique, pour positionner le port de Caen face à ses concurrents à la fin du XIX^{e} siècle. Nous avons choisi de les présenter en raison du caractère cohérent des résultats obtenus pour le port de Caen.

La lecture directe de ces tableaux confirme l'attractivité (dans le domaine financier) du port de Caen parmi les plus grands ports français. En outre ces tableaux font également ressortir un port de Caen plus intéressant pour les vapeurs que pour les voiliers.

Cependant ces calculs appellent une certaine relativité : des coûts, pour les navires, faibles peuvent également signifier une certaine indigence des équipements n'appelant donc pas la mise en œuvre de taxes destinées à financer des travaux et des installations performantes pour les navires en escale.

Le coût financier pour les marchandises, comme pour les navires, d'une escale dans le port de Caen n'est pas le seul élément susceptible d'attirer du trafic dans le port.

Une autre approche consiste à apprécier le port de Caen comme centre de redistribution de marchandises, c'est une autre forme d'illustration de l'attractivité du port. Pour ce faire nous utilisons un tableau tiré du *Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen* pour l'année 1908. Ce tableau (reproduit ci-dessous et inexistant les années précédentes) permet de situer les différents emplois des marchandises qui rentrent ou qui sortent du port.

Tableau 11 : Port de Caen – Mouvement des marchandises : récapitulation 1908[234]

Entrées	Quantités en kg	Sorties	Quantités en kg
Marchandises venues de l'étranger soit directement, soit par transbordement et déclarées		Exportations simples	234 428 520
1° pour la consommation	422 674 587	Transit	0
2° pour l'entrepôt	1 015 317	Sorties avec primes[235]	96 091
3° pour le transbordement vers l'étranger	0	Mutation d'entrepôt	0
4° pour l'admission temporaire	4 470 735	Transbordement pour l'étranger	0
5° pour le transit	0	Réexportations d'entrepôt	514 684
6° pour le transbordement à destination des ports de France	0	Produits fabriqués exportés à la décharge d'acquit à caution d'admission temporaire délivrés à Caen[236]	4 467 389
Marchandises venues des Entrepôts de France sous le régime des mutations d'entrepôt et déclarées			
1° pour la consommation	0		
2° pour l'entrepôt ou l'admission temporaire	1 117 317		
3° pour le transit	0		
Marchandises venues en cabotage	30 945 315	Total	239 506 684
Sels extraits des marais salants de France	600 000	Cabotage	10 887 000
Total général	460 823 271	**Total général**	250 393 684

En 1908, Caen est d'abord un port avec un fort commerce extérieur qui représente 93 % des entrées et 96 % des sorties. Les marchandises importées, qui sont principalement de la houille, sont consommées sur place à 92 % chez les quatre grands négociants du port. En revanche l'influence du port comme plaque tournante est faible, les marchandises qui rentrent en entrepôt pour une admission temporaire ne représentent que 1,2 % de son activité. Ce signe est certainement l'expression de la faiblesse de l'arrière-pays du port, gêné, d'une part, par une impossibilité de renvoyer des marchandises par bateau en raison de la non navigabilité de l'Orne au-delà de Caen, malgré plusieurs projets de canalisation

[234] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1908, p. 236.
[235] *Sorties sur primes* : concerne des produits qui bénéficiaient de primes à l'exportation, selon Bruno Marnot.
[236] *Produits fabriqués et exportés à la décharge d'acquit à caution d'admission temporaire délivrés à Caen*: dispositif douanier qui permet l'importation en franchise (de droits de douane à acquitter) de certains produits destinés à être réexportés après avoir subi une transformation sur le territoire national, selon Bruno Marnot.

tous abandonnés en raison du coût et d'autre part, par un réseau ferroviaire, depuis Caen vers l'intérieur de la France, limité aux départements limitrophes. Le rapport évoqué plus haut pour l'année 1893 précise : « Le port de Caen est relié avec l'intérieur

1° Par les voies ferrées ci-après

1° La ligne de Paris à Cherbourg qui passe à Caen

2° La ligne de Caen au Mans par Alençon s'embranchant sur la première à Mézidon

3° La ligne de Caen à Laval par la vallée de l'Orne et Flers

4° La ligne de Caen à Vire par la vallée de l'Odon

5° La ligne de Caen à Trouville

6° La ligne de Caen à la mer, par Luc et Courseulles.

Les cinq premières lignes font partie du réseau d'intérêt général concédé à la Compagnie de l'Ouest. La sixième est une ligne d'intérêt local concédée à une compagnie spéciale.

2° Voies navigables – Néant »[237]

On retrouve l'exigüité de cet arrière-pays dans la diffusion de la houille et du bois, principales importations du port. Le même rapport précise les principaux lieux de destination de la houille et du bois par la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest. Le Calvados, l'Orne, la Sarthe reçoivent 70 % de la houille et 34 % du bois expédiés sachant que près de la moitié du bois (44 %) part vers des destinations diverses[238].

Le corollaire du poids du trafic de pondéreux (qui s'effectue principalement par vapeur) est la réduction très forte du cabotage. Il ne représente plus que 7 % des entrées et 4 % des sorties du port. Cette réduction est liée à l'abandon progressif de la navigation à la voile, elle représentait une grosse partie du cabotage. En 1908 sur un total de 1616 navires entrés et sortis du port de Caen, on ne compte que 89 voiliers (5,5 %). La plus grande partie de ces voiliers (58,5 %) est en relation avec Le Havre pour un trafic de briques et de pétrole à l'import et de pavés, tuiles et légumes à l'export. Le reste du trafic à la voile dessert quelques ports français et anglais[239].

[237] Arch. dép. Calvados, S 13495, Ports maritimes de commerce – Comptes rendus descriptifs et statistiques - Rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées pour l'année 1893, port de Caen.
[238] *Ibid* . Compte rendu pour l'année 1893.
[239] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1908, p. 200.

Les exportations concernent surtout le minerai de fer livré depuis les mines sur les quais du port par la ligne de chemin de fer Caen-Flers.

D'une manière générale, le trafic du port est spécialisé avec une très faible dimension de redistribution dans un large arrière-pays, en raison surtout de la faiblesse des voies de communication vers l'intérieur. Dans sa thèse Anne Marie Fixot écrit à propos de la Basse-Normandie et de son arrière-pays : « sa façade maritime, au lieu d'être une ouverture possible sur un hinterland économique, comme l'était l'estuaire de la Seine pour Le Havre et Rouen, celui de la Loire pour Nantes, ou la Gironde pour Bordeaux, n'était en fait qu'un littoral-barrière. Caen n'était qu'un pseudo-port qui n'ouvrait sur aucun débouché »[240]. Même si l'affirmation qui tend à présenter le port de Caen, comme un « pseudo-port » est un peu exagérée, la remarque générale concernant son arrière-pays ne manque pas de pertinence.

En 1894, une étude est menée, à l'initiative de M. Paul Toutain[241] et de la Chambre de Commerce de Caen dans le but « d'étudier la création d'une voie navigable devant permettre au port de Caen d'obtenir une communication directe avec les pays riverains de la Loire et ceux du centre de la France »[242]. L'idée n'est pas nouvelle. Le projet vise à améliorer l'activité du port de Caen en étendant son arrière-pays, en espérant concurrencer les ports de Saint-Nazaire et de Saint-Malo. Le projet n'a jamais vu le jour. Le montant de la dépense avait été estimé à « 7 millions de francs environ »[243].

Nous avons tenté de mesurer l'attractivité du port au travers des charges et taxes qui frappent les marchandises, comme les navires. Nous avons fait ressortir la structure du trafic et la faiblesse de l'arrière-pays vers lequel sont dispatchées les marchandises qui arrivent à Caen. Nous souhaitons maintenant donner un éclairage complémentaire sur l'attractivité du port au travers des conflits entre les dirigeants des principaux négociants et industriels du port et leur personnel affecté notamment au chargement et au déchargement des navires.

---

[240] Anne-Marie FIXOT, *La Bourgeoisie industrielle en Basse-Normandie…*, *op. cit.* p. 293.

[241] Paul Toutain fut maire de Caen entre 1879 et 1882, puis entre 1896 et 1898, il fut également Conseiller général de Caen-Ouest.

[242] Jean de MAULDE, *Les mines de fer et l'industrie métallurgique dans le département du Calvados : les minières anciennes, les mines actuelles, les concessions du département, historique et développement de la métallurgie, les hauts-fourneaux de Caen*, p. 15, disponible sur http://www.normannia.info/cgi-bin/aurweb.exe/normannia/voirdoc?tex=port+de+caen&aur_offset_rec=70&AUR_FILE=../web/document/maulde1916.html&expr=port+de+caen, consultation du 09/01/2013.

[243] *Ibid.*

En effet l'accès au port peut être performant, l'outillage peut être efficace et permettre de réduire au minimum le temps de séjour des navires dans le port, les dockers affectés à la manutention des marchandises peuvent ralentir les opérations de chargement ou de déchargement, voire bloquer des navires à quai.

C – La conflictualité dans le port

Dès les années 1860, le directeur de l'Office du travail au sein du ministère du Commerce et de l'Industrie commence à alerter les préfets sur la nécessité « de tenir régulièrement au courant son Administration du mouvement des grèves »[244]. Un rappel a lieu en 1892 avec la mise en place d'un support déclaratif dont on retrouve la trace dans les archives. Le premier constat qui ressort de l'examen de ces archives est le nombre limité des conflits sociaux dans le port. En 1895, le préfet du Calvados notait : « Le mouvement syndical est presque nul. Toutes les associations se renferment strictement dans les limites tracées par la loi du 21 mars 1884. Aucune d'elles n'a, à ma connaissance, provoqué ou soutenu de grèves et toutes sont restées étrangères aux questions de salaire ou de durée du travail » »[245]. Il précise plus loin au début du XX^{e} siècle, « environ quatre cents dockers déchargent le charbon et chargent le minerai de fer pour trois négociants qui ont formé un syndicat : messieurs Allainguillaume, Lamy et Larue »[246]. En 1900 le commissaire spécial de la gare de Caen informe le préfet que « MM. Allainguillaume et Lamy ne croient pas qu'ils [les ouvriers employés au port de Caen] puissent faire une grève sérieuse attendu qu'ils ne sont pas syndiqués »[247]. Le premier port du Calvados affecté par des grèves est le port de Honfleur en 1901 avec une grève chez les débardeurs de trois négociants en bois. L'organisation du syndicat de Honfleur a été poussée par « des délégués expérimentés du Havre, fiers de leur organisation comme de leurs acquis »[248]. En 1902 le préfet informe le ministre de l'Intérieur « qu'il n'existe aucune menace de grève dans les ports de Caen et Trouville. Tout au plus

[244] Arch. dép. Calvados, M 9128, Commerce, industries, grèves, instructions, affaires diverses – 1893-1934 - Circulaire du ministère aux préfets datés de novembre 1892.
[245] Jean QUELLIEN, « Contribution à l'histoire du Mouvement ouvrier en Basse-Normandie : La naissance du mouvement ouvrier bas-normand à la fin du XIX^{e} siècle », *Annales de Normandie*, 1983, n^{o} 1, p. 49.
[246] Pierre COFTIER, *L'éveil d'un monde ouvrier…, op. cit.,* p. 140.
[247] Arch. dép. Calvados, M 9127, Grèves 1898-1907 : Rapport du Commissaire spécial de la gare de Caen au préfet daté du 17/11/1900.
[248] Pierre COFTIER, *L'éveil d'un monde ouvrier…, op. cit.,* p. 92.

pourrait-on redouter à Honfleur de voir se renouveler un mouvement gréviste au mois de mai époque de l'arrivage des bateaux chargés de bois »[249]. Le mouvement syndical s'implante dans le port de Caen en 1904 par la création du « Syndicat indépendant des débardeurs et dockers réunis »[250]. Le premier conflit éclate en octobre 1906 chez les débardeurs des Établissements Lamy qui sont membres du syndicat des ouvriers du port, constitué par les 400 dockers du port[251]. Le commissaire de police compte six grévistes sur les quinze débardeurs. La grève dure « à peine 24 heures »[252]. Elle porte sur une revendication salariale pour les ouvriers qui chargent et déchargent le minerai de fer. Elle aboutit à l'octroi d'une gratification, dont le montant n'est pas fixé, « quand le travail serait plus dur qu'à l'ordinaire »[253].

De nouvelles grèves éclatent en 1907 à Ouistreham parmi les inscrits maritimes. Ce mouvement affecte toute la France et tous les grands ports. La grève, annoncée dès le 3 juin, vient du Havre. Elle a pour objet d'obtenir une « augmentation du quantum de la pension de retraite »[254] versée aux inscrits maritimes par la Caisse des invalides de l'Inscription maritime. Elle touche d'abord l'armement Bouet, un de ses bateaux est bloqué dans le sas de l'écluse de Ouistreham. Puis le délégué Moqué suivi de quatre ou cinq grévistes du *Circé* parvient à empêcher la manœuvre du *Thisbé* qui ne peut prendre la mer. Les deux navires de la Société Navale Caennaise sont aussi retenus dans le sas de Ouistreham[255]. Le conflit n'affecte pas directement le port de Caen : « Le mouvement des grévistes prévu d'abord pour Caen s'est produit à Ouistreham »[256]. Une nouvelle grève éclate en 1909 parmi « les journaliers des quais employés au déchargement du minerai de fer » par monsieur Larue. La grève concerne 40 des 47 journaliers, dont aucun n'est syndiqué. L'objet de la grève concerne les salaires. Elle dure moins de 24 heures et les ouvriers ne présentent officiellement aucune revendication à leur direction. Satisfaction leur est partiellement donnée

[249] Arch. dép. Calvados, M 9128, Commerce, industrie, grèves, instructions, affaires diverses – 1893-1934.
[250] Arch. dép. Calvados, M 3009, Police générale – Divers : courrier du maire de Caen au préfet daté du 30/07/1904.
[251] Arch. dép. Calvados, M 9127, Grèves 1898-1907. Cette information relative au syndicat des ouvriers du port apparaît sur le support descriptif de cette grève, il ne précise pas le nombre d'adhérents au syndicat ni sa date de création.
[252] *Ibid.*
[253] *Ibid*.
[254] *Ibid*.
[255] *Ibid*.
[256] *Ibid*. : Rapport de l'Inscription Maritime au préfet du Calvados daté du 05/06/1907.

quinze jours après le mouvement, suite à une rencontre informelle entre monsieur Larue et d'anciens ouvriers. C'est la raison pour laquelle le commissaire fait le commentaire suivant : « Cette grève n'a eu aucune influence par rapport à l'industrie locale en raison de sa courte durée »[257].

La présentation de ces quelques conflits dans le port corrobore la situation du mouvement ouvrier à Caen au début du XX^{e} siècle.

Au travers du poids faible des taxes, du rôle du port face à son hinterland et de la puissance revendicative limitée de ses dockers, le port de Caen donne l'image d'un port attractif mais handicapé dans son développement par un réseau ferré mal raccordé aux grands axes nationaux.

Pendant 35 années, entre 1875 et 1909, le port de Caen a vécu une profonde mutation avec de nombreux travaux d'agrandissement et d'amélioration et parallèlement les acteurs économiques du port se sont renforcés pour développer un trafic multiplié par plus de 3,5 : il passe de 226 000 tonnes en 1874 à 812 000 tonnes en 1909. Par ailleurs, le petit port de pêche de Ouistreham se modifie ne serait-ce que par l'évolution des installations de l'avant-port avec la création de la nouvelle écluse et de la cale pour les pêcheurs. Comment Caen et Ouistreham évoluent-ils pendant cette période charnière de la vie du port ?

VI – Caen ET OUISTREHAM DANS UN ENVIRONNEMENT QUI CHANGE

L'affirmation du trafic du port est le fruit d'importants travaux et aménagements dans les installations portuaires à Caen et à Ouistreham et de nouveaux acteurs dans la vie économique de Caen. Ils viennent contribuer à modifier les équilibres issus du passé intellectuel de la ville. Pour Ouistreham les choses sont différentes, le bourg est affecté par les installations portuaires comme par la vague de tourisme qui touche les côtes du Calvados à compter du milieu du XIX^{e} siècle. C'est la raison pour laquelle nous avons décidé d'évoquer séparément le devenir des deux cités.

[257] Arch. dép. Calvados, M 9129, Police Générale – Grèves (versement du cabinet du préfet) 1898-1909.

A – Caen et son port

Dans son article *L'espace social d'une bourgeoisie urbaine. Caen au début du XX^e siècle,* Gérard Pinson écrit, à propos du Caen de la seconde moitié du XIX^e siècle : « L'essor économique de la ville est donc indéniable. Caen devient un centre commercial important mais reste une ville peu industrialisée »[258]. Le poids des commerçants dans la ville s'affirme dans un rapport publié en 1899 par le comité de l'Union Commerciale de Caen. Le vœu exprimé par les membres de ce comité est « la construction d'un barrage avec écluses à l'entrée des cours permettant l'accès de notre port aux chalands, [illisible], et bateaux divers qui ne tarderaient pas à apparaître sur l'Orne supérieure et à amener dans notre ville les produits des carrières de minerai exploitées dans la vallée au-dessus de Caen. Le déplacement du barrage donnerait certainement un nouvel essor aux transactions commerciales locales et les bases d'une navigation fluviale seraient jetées, l'avenir ferait rapidement le reste »[259]. L'idée est d'obtenir un aménagement de l'Orne pour la rendre navigable en amont de Caen, un projet proposé depuis une centaine d'années mais jamais retenu en raison de son coût. Cependant l'intérêt de la démarche est qu'elle s'appuie sur une argumentation qui concerne l'hygiène de la ville[260]. Le comité interpelle l'État « pour le déplacement du barrage et les travaux qui en résulteront », la ville de Caen au travers de « l'hygiène et de l'embellissement de la cité », la Chambre de Commerce « puisque de ce déplacement, il devra résulter une grande extension des relations commerciales entre Caen et les pays situés jusques et y compris Condé-sur-Noireau pour l'instant et Le Mans », enfin les sociétés minières, « pour la facilité et l'économie des transports de leurs produits »[261].

Cette démarche est intéressante à plusieurs titres. Elle est révélatrice de l'affirmation d'un nouveau pouvoir d'influence au sein de Caen, issu du monde des négociants et des commerçants alors que jusqu'à présent la ville était surtout une ville du "Savoir". Un autre aspect important du projet est sa contribution au développement commercial du port et de la ville : par cette démarche, le port est reconnu comme un outil du développement de la

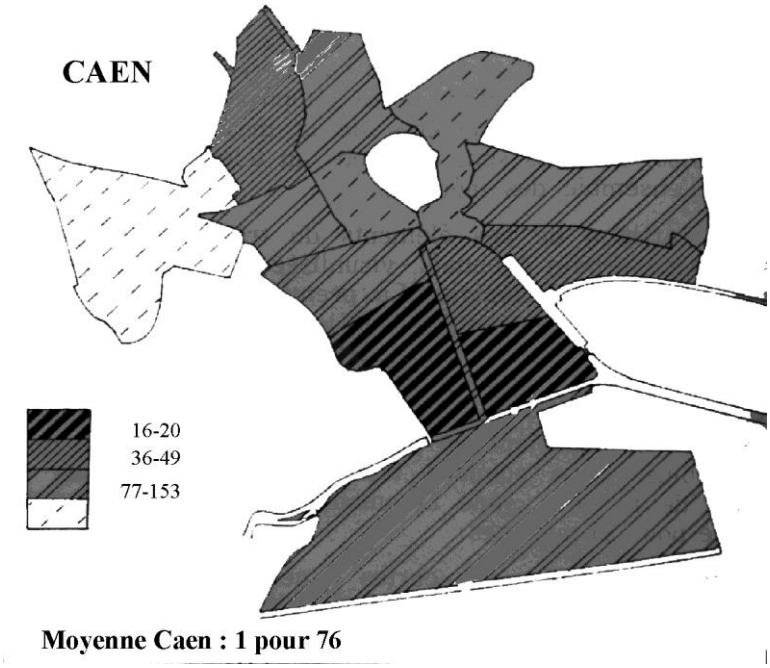
[258] Gérard PINSON, « L'espace social d'une bourgeoisie urbaine Caen au début du XX^e siècle », *Annales de Normandie*, 1985, n° 19, p. 205.
[259] Arch. dép. Calvados, S 13451, Port de Caen-Ouistreham – Nouveau barrage sur l'Orne 1900-1909 : rapport du Comité de l'Union Commerciale.
[260] *Ibid*.
[261] *Ibid*. pour les 4 citations citées dans ce paragraphe.

ville, ce qui est une façon d'affirmer sa place et son rôle. Dès le mois d'août 1899 la Municipalité s'associe à la proposition du comité de l'Union Commerciale laquelle va faire l'objet de longues et nombreuses études qui n'aboutissent qu'en 1909-1910. Nous en parlerons plus longuement dans un prochain chapitre. Nous avons voulu faire ressortir ici le poids du comité de l'Union Commerciale dans la vie de Caen.

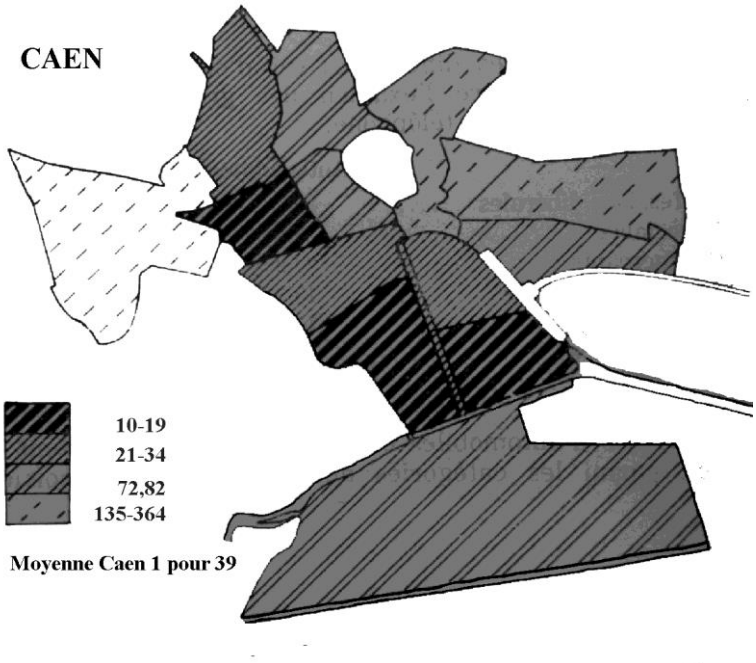
Dans son mémoire *Caen pendant la seconde moitié du XIX^e^ siècle : Une ségrégation mouvante,* Gabriel Désert pointe l'émergence autour du port d'un quartier à dominante commerciale : « 53 % des négociants, banquiers, courtiers, résident non loin du port »[262], un quartier à bon niveau de patente « du fait de la présence de négociants, de marchands en gros – de charbon plus particulièrement – et de quelques entreprises industrielles ».

Cette évolution est l'expression de deux phénomènes. D'une part le port et son influence dans la vie commerciale de la ville provoque le développement d'une sorte de quartier du commerce, d'autre part on assiste à une forme d'extension de la ville vers l'est avec le quartier Courtonne et le nouveau quartier du port situé entre l'Orne et le canal à proximité du Nouveau Bassin. Cette extension est corroborée par Gérard Pinson dans son article *L'espace social d'une bourgeoisie urbaine Caen au début du XX^e^ siècle.* Il mesure l'importance d'un quartier bourgeois tourné vers les affaires au travers du taux de ses habitants détenant une voiture et ayant le téléphone en 1910.

[262] Gabriel DÉSERT, *Caen pendant la seconde moitié du XIX^e^ siècle : une ségrégation mouvante*, CRHQ, Caen, 1979, p. 14.



Carte 11 : Nombre de ménages pour 1 automobile à Caen en 1910[263]



Carte 12 : Nombre de ménages pour 1 téléphone à Caen en 1910

[263] Gérard PINSON, « L'espace social d'une bourgeoisie urbaine… », *op. cit.*, p. 218.

Ces deux cartes permettent d'approcher le poids du quartier du port dans la vie économique de la ville. L'auteur insiste sur l'émergence d'une « bourgeoisie urbaine et active [qui] se distingue du groupe des propriétaires, dont la fortune est le plus souvent rurale, fortune procurant des revenus fréquemment en reflux. Ainsi s'explique le fait que les quartiers où la proportion des propriétaires est très forte n'apparaissent qu'en demi-teinte sur ces cartes, alors que les quartiers où la population bourgeoise est faible peuvent au contraire être mis en évidence. C'est le cas du quartier de l'ile Saint-Jean où l'activité économique liée au port est indéniable »[264].

La prise en compte de l'importance du port dans la vie économique de Caen ressort aussi au moment d'un accident survenu à Ouistreham en 1898 lors de la construction de la nouvelle écluse. L'accident fait l'objet d'une communication prioritaire du maire de Caen au cours du Conseil municipal dans laquelle il précise : « Tout porte à croire que la ville de Caen ne souffrira pas dans l'intérêt du port et du commerce autant qu'on pouvait le craindre »[265].

Par ces quelques exemples nous avons voulu montrer que le port, par son développement, contribue à façonner la ville avec la création d'un quartier des négociants autour des installations portuaires. Ces négociants commencent à représenter un poids suffisant pour être en mesure de proposer des travaux d'amélioration de la ville et du port. Enfin l'accident survenu à Ouistreham provoque immédiatement une inquiétude chez les élus de la ville.

Cette bourgeoisie des affaires, qui s'installe à proximité du quartier du port, cherche-t-elle à s'affirmer en s'investissant dans les structures décisionnelles de la ville ? On retrouve quelques acteurs du port dans le Conseil municipal. Monsieur Savare, importateur de bois du Nord, est conseiller municipal en 1871, il le reste jusqu'en 1877. Monsieur Docagne, négociant en bois, entre au Conseil municipal la même année que monsieur Lamy, négociant armateur, en 1888. En 1892 monsieur Lamy n'est plus conseiller municipal en revanche monsieur Docagne le reste jusqu'à la fin du XIX^{e} siècle. Pendant leur mandat ils sont l'un et l'autre membres de la commission des Travaux Publics et d'Hygiène qui donne un avis sur les travaux engagés dans le port lorsque la ville contribue à leur financement. On relève également la présence de l'ingénieur en chef La Rivierre au sein du Conseil municipal en

[264] *Ibid.*, p. 219.
[265] Arch. dép. Calvados, 615 edt 624, Bulletin municipal ville de Caen année 1898 : séance du 16/04/1898.

1871[266] comme son prédécesseur l'ingénieur Marchegay dans les années 1860, pendant les mandats de François Gabriel Bertrand.

En revanche l'examen de la composition des bureaux de la Chambre de Commerce de Caen durant la même période laisse sous-entendre un investissement plus fort de ces nouvelles élites dans cette instance. Monsieur Allainguillaume, un des fabricants de briquettes, est élu à la Chambre de Commerce en 1895. Il en devient vice-président en 1905 puis président en 1907. Il quitte la présidence en 1909 pour « des raisons personnelles »[267]. Monsieur Larue, autre fabricant de briquettes, est élu à la Chambre de Commerce à compter de 1893 jusqu'en 1904.

Eugène Docagne, négociant en bois, est le seul à s'être investi à la fois dans le Conseil Municipal et dans la Chambre de Commerce dont il est élu à compter de 1887 jusqu'en 1908.

Fernand Bouet, l'armateur concurrent de la Société Navale Caennaise, y entre en 1908 ainsi que monsieur Vérel l'un des fabricants de briquettes, actionnaire de la Société Navale Caennaise.

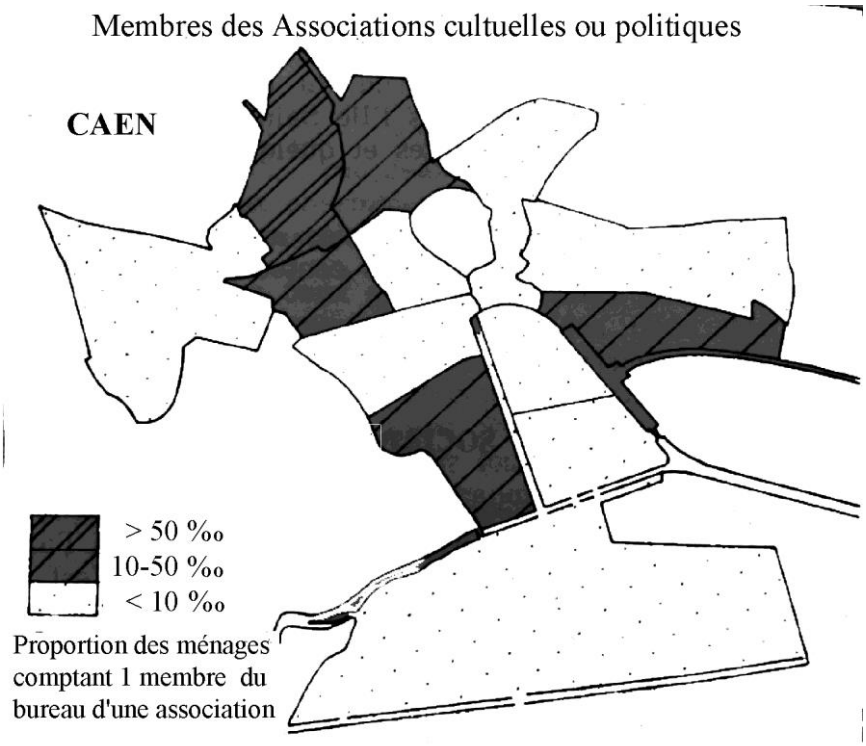
Monsieur Lamy est président de la Société Nautique (fondée en 1883) entre 1885 et 1891. Monsieur Savare, importateur de bois du Nord, en est président entre 1904 et 1910. Pendant cette période monsieur Savare est également président du Tribunal de Commerce de Caen.

Toutes ces prises de responsabilité par des négociants et industriels du port montrent un réel investissement de leur part dans la vie économique de la ville. En revanche ces négociants caennais qui commencent à prendre leur place dans la ville, sont-ils réellement acceptés ? La ville est-elle en train de changer ? Il est difficile de répondre à ce type d'interrogation. Les remarques, déjà citées plus haut, formulées par monsieur Le Pargneux – avocat à Caen – à l'occasion des travaux d'exhaussement du canal dans la dernière année de la décennie peuvent donner quelques éclaircissements. Il écrit à propos du projet d'exhaussement : « C'est ainsi qu'on inonde et qu'on inonderait encore davantage d'eau saumâtre nos

[266] Arch. mun. Caen Annuaire Administratif du Calvados, années 1871 à 1900.
[267] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1909, p. 15.

territoires […] dans l'intérêt unique et minime de quelques négociants »[268]. La virulence des propos semble révéler une coupure certaine entre les besoins des négociants et les intérêts des riverains du canal.

L'examen de l'intégration de ces nouvelles élites de la « bourgeoisie urbaine et active »[269] dans la ville au travers de leur participation au bureau des Associations culturelles et politiques au début du XX^{e} siècle est également instructif. Nous le mesurons au travers de la carte présentée ci-dessous.



Carte 13 : Les membres du bureau des Associations culturelles ou politiques à Caen en 1910[270]

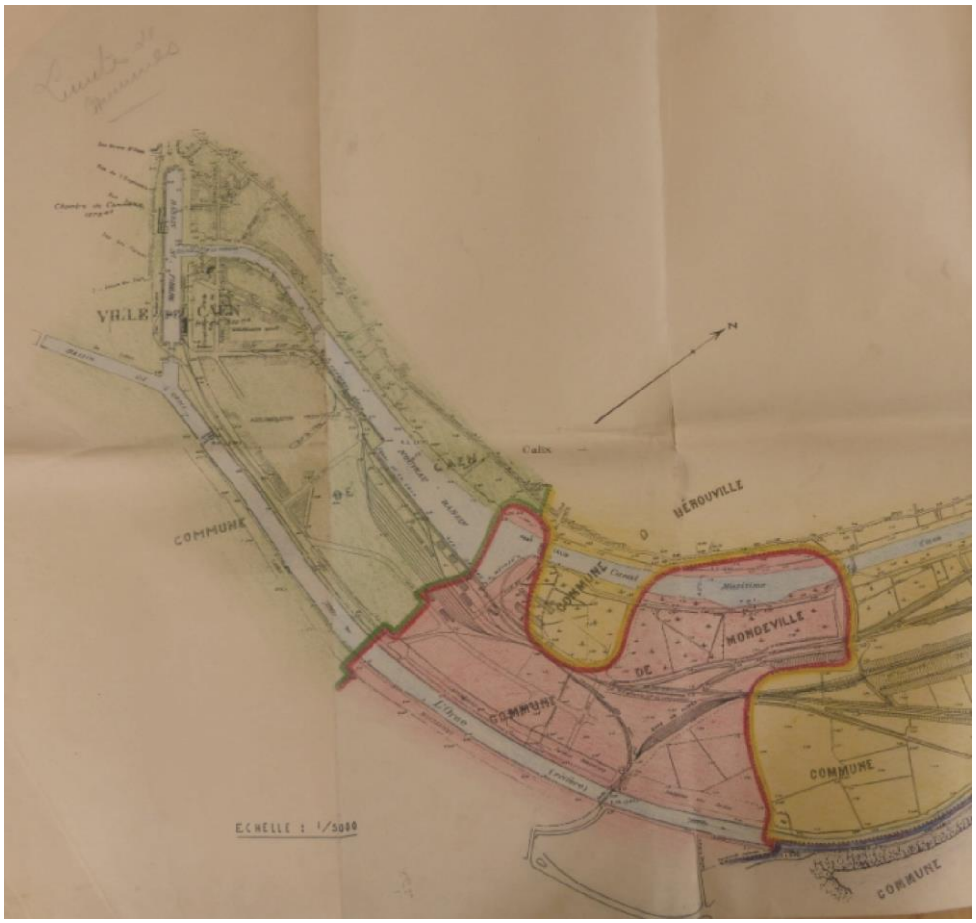
D'après cette carte, à l'exception du quartier situé au nord du canal et du port, à savoir le quartier Courtonne, les habitants de tous les autres quartiers du port sont très peu investis dans les Associations culturelles et politiques.

[268] Arch. mun. Caen, carton n° 4 : Notice explicative : Exhaussement de 0^{m}50 du plan d'eau du canal de Caen à la mer – Avant-projet – Enquête d'utilité publique : Notice rédigée par l'ingénieur ordinaire Barbé datée du 08/02/1894 avec critiques de A. Le Pargneux datée du 29/03/1894.
[269] Gérard PINSON, « L'espace social d'une bourgeoisie urbaine… », *op. cit.*, p. 219.
[270] *Ibid.*, p. 230.

Le port commence à constituer un pôle de développement à l'est de la ville dans lequel apparaît un embryon de nouveau quartier commercial moderne avec un accès plus marqué vers les marqueurs de la modernité de l'époque tels que le téléphone et la voiture. La ville de Caen elle-même développe son territoire vers la mer et vers les communes limitrophes vers l'est. Cependant les autres élites de la ville ne sont pas prêtes à tout sacrifier au développement du port si on en croit les remarques de monsieur Le Pargneux à l'occasion de l'exhaussement du canal dans les années 1890, son interrogation quant aux prises de responsabilité des acteurs du port dans la Chambre de Commerce traduit-elle une "mainmise" des négociants dans les instances qui décident des améliorations du port au détriment des caennais ? Rien ne permet d'y répondre positivement. En revanche il est incontestable qu'à la fin du XIX^{e} siècle la montée en puissance du port se traduit dans la ville par l'émergence d'un quartier portuaire à dimension économique. Cependant les travaux de Gérard Pinson laissent penser que les négociants ne sont pas rentrés dans les sociabilités locales.

Nous avons évoqué plus haut la création d'un Nouveau Bassin dans le canal, à proximité du bassin Saint-Pierre, mais vers la mer. Cet aménagement répond à la logique de la « dilatation des sites portuaires […] qui a conduit les établissements de front de mer à empiéter toujours plus sur l'estran et les ports de fonds d'estuaire à glisser progressivement vers l'aval »[271]. Ce Nouveau Bassin, creusé en aval de Caen sur le canal, est la première expression d'une extension de la ville de Caen, grâce à son port, vers le front de mer et la première traduction dans les faits d'un concept qui apparaît après la Seconde Guerre mondiale qui affirme que le canal de Caen à la mer peut être considéré comme un port de quatorze kilomètres de long. Ce nouvel espace portuaire n'est pas encore considéré comme une opportunité pour une industrialisation. Comme l'indiquent les plans de l'époque, les nouveaux terrains sont occupés par le négoce de charbon et par les deux entreprises qui travaillent le bois. Un autre plan présenté ci-dessous, non daté, positionne les limites de la commune de Caen face à ses voisines : Mondeville et Hérouville. Avec le Nouveau Bassin le port de Caen commence son extension sur le territoire des communes limitrophes.

[271] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 92.



Plan 29 : Limites cadastrales des communes le long du canal depuis Caen[272]

On note, à l'examen de ce plan, que le Nouveau Bassin déborde sur le territoire de la commune de Mondeville. Quant aux voies de chemin de fer, elles traversent Mondeville et Hérouville.

Même si une bourgeoisie d'affaires émerge en cette fin du XIX^{e} siècle dans le cadre du développement du port, Caen reste une ville qui manque d'entrepreneurs avec des implantations industrielles peu nombreuses. Le port pousse la ville plutôt vers le négoce. Enfin même si la Municipalité s'investit dans le développement du port, les caennais ne semblent pas se considérer comme habitant d'une ville à dominante maritime qui vit de son port.

À l'autre bout du canal Ouistreham est également concerné par le canal et par les travaux d'amélioration qu'il suscite.

[272] Arch. mun. Caen : carton n° 4 : Port – Canal – Orne – Odons – Plan cadastral des limites des communes à partir de Caen.

B – Ouistreham : entre permanence et évolution

Lorsque le canal est inauguré en 1857, Ouistreham n'est qu'un modeste port de pêche. Dans la décennie 1880, le port de pêche prend une dimension commerciale. Des navires y font relâche : 2 623 entre 1880 et 1900, soit une moyenne de 125 navires par an. Ces navires livrent surtout de la houille venant d'Angleterre : 35 200 tonnes, soit un trafic moyen annuel de 1 677 tonnes. À compter des années 1894-1895, le port importe également du ciment. Un petit trafic d'envoi de produits divers – vers des ports français, comme vers des ports étrangers à quelques rares occasion – existe également : 16 500 tonnes sont parties de Ouistreham entre 1880 et 1900 soit une moyenne de 787 tonnes par an[273].

Cette nouvelle activité commerciale vient s'ajouter à la pêche toujours pratiquée. D'après une délibération du Conseil municipal de Ouistreham datée de 1895 : « la population de Ouistreham est composée en grande partie de pêcheurs qui vont vendre le produit de leur pêche à la poissonnerie de Caen »[274]. En 1887, le bourg compte environ 1 200 habitants dont 298 marins « constituant les équipages de 43 bateaux dits « picoteux » »[275] : 25 % de la population totale du bourg.

Ainsi l'embouchure du canal façonne un Ouistreham nouveau avec un trafic de négoce qui vient compléter l'activité de pêche traditionnelle.

Le bourg lui-même se transforme avec la construction de la seconde écluse et du phare dans les toutes premières années du XX^{e} siècle.

Mais le changement le plus important est le développement du tourisme à la fin du XIX^{e} siècle, à côté de la pêche et du commerce maritime. Il s'agit d'un cas particulier sur la côte du Calvados où les deux activités cohabitent. Pour Philippe Dupré « l'implantation touristique qui s'y fait a le caractère d'une greffe »[276]. Cette greffe ne se fait pas par les bains

---

[273] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, pour les informations concernant la houille et les sorties du port 1880 à 1884, p. 16, 17 ou 18, 1885, p. 21-22, 1886, p. 17-18, 1887, p. 19-20, 1888, p. 17-18, 1889, p. 19-20, 1890, p. 17-18, 1891, p. 18-19, 1892, p. 66-67, 1893 à 1896, p. 70-71, 1897, p. 74-75, 1898, p. 72-73, 1899, 1900, p. 70-71, pour les informations concernant les navires qui ont relâchés à Ouistreham; 1880, p. 34-35, 1881 à 1883, p. 36-37, 1884, p. 40-41, 1885, p. 42-43, 1886, p. 38-39, 1887 et 1888, p. 63, 1889, p. 65, 1890 et 1891, p. 63, 1892, p. 61, 1893, p. 63, 1894 à 1896, p. 65, 1897, p. 67, 1898 à 1900, p. 65.

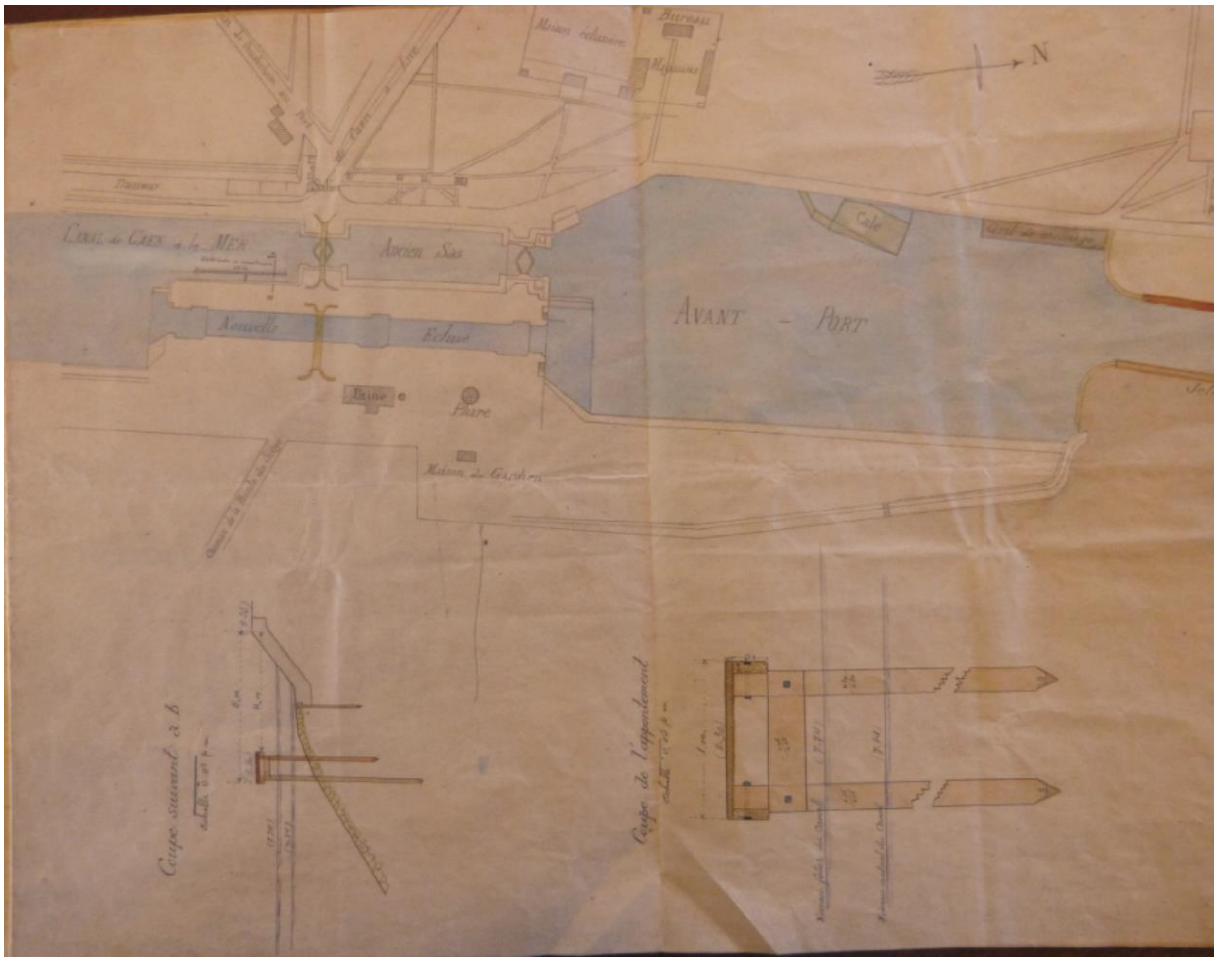
[274] Arch. dép. Calvados, O 1538, Dépôt ville de Ouistreham : séance du Conseil municipal datée du 12/11/1895.

[275] Arch. dép. Calvados, S 13420, Port de Caen-Ouistreham : travaux divers seconde moitié du XIX^{e} siècle : rapport de l'ingénieur ordinaire, daté du 27/09/1887, à propos de la construction de la cale de débarquement pour les pêcheurs.

[276] Philippe DUPRÉ, *Histoire économique. La Côte…, op. cit.*, p. 264.

de mer qui se développent durant toute la seconde moitié du XIX^{e} siècle sur toute la côte du Calvados, au point de supplanter au fur et à mesure l'activité maritime traditionnelle. La greffe arrive par le biais du yachting qui apparaît sur le canal à compter de l'années 1887. En octobre 1892, Georges Auguste Thierry, qui possède une propriété à Ouistreham, crée avec quelques caennais, la Société des Régates de Ouistreham[277]. La bourgeoisie qui pratique le yachting à Chatou en Région Parisienne vient s'implanter à Ouistreham en raison du port en eau profonde à trois heures de Paris. Dans les années 1895, 1896, 1897 ont lieu à Riva-Bella[278] de grandes régates pour les yachts. En 1900 onze yachts sont inscrits au bureau des affaires maritimes de Ouistreham. Le 12 mai 1910, Georges Auguste Thierry sollicite l'autorisation de construire sur le canal de Caen à la mer à proximité de l'ancien sas, un apponte-ment avec passerelle pour faciliter le stationnement des yachts et leur séjour à Ouistreham. L'ingénieur des Ponts et Chaussées répond favorablement à la demande dès le 19 mai. Il précise « l'installation projetée aurait pour effet de faciliter le stationnement des nombreux yachts qui entrent ou séjournent dans le canal au moment de la saison balnéaire »[279]. Nous reproduisons ci-dessous le plan qui accompagne le rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées.

[277] SRCO (Société des Régates de Caen-Ouistreham) – 1892-1992 Centenaire, SRCO, Caen, 1992, n.p.
[278] Riva-Bella : nom donnée à la station balnéaire qui se crée à côté de Ouistreham, à droite de l'avant-port à compter du début des années 1870.
[279] Arch. dép. Calvados, S 1457, Port de Ouistreham : occupations temporaires – affaires diverses.



Plan 30 : Création d'un appontement pour les yachts dans l'ancien sas d'accès au canal[280]

On repère dans la seconde partie de l'ancien sas le futur appontement construit par le Touring Club de France en juillet 1910. On voit également la cale pour les pêcheurs et le gril de carénage dans l'avant-port. Ces aménagements permettent l'accostage de yachts de grande taille.

Enfin Ouistreham est une des gares du tramway du Calvados. En 1881 une ligne relie Caen et Ouistreham aux stations de la côte jusqu'à Arromanches[281]. Ces stations connaissent un développement grâce aux bains de mer. La gare est construite à proximité de l'avant-port. Le bateau du Havre y dépose des voyageurs qui peuvent gagner leur station balnéaire avec ce tramway.

[280] *Ibid*.
[281] La ligne partait de la gare de Caen. Elle reliait Ouistreham et toute la côte jusqu'à Arromanches et Bayeux.

Conclusion de la première partie

La mise en service du canal de Caen à la mer en 1857 constitue bien un tournant pour le port de Caen. Dans les 50 années qui suivent le trafic du port (en tonnes) est multiplié par 4,8. Le port, tout en restant un port de seconde catégorie, loin des plus grands ports français, rentre dans la mondialisation et il montre une réelle capacité d'adaptation à l'évolution des navires avec l'abandon progressif de la voile au profit de la vapeur qui ouvre des perspectives dans les domaines de la taille et du tirant d'eau. C'est la raison pour laquelle la profondeur du canal passe de quatre mètres (à l'ouverture du canal) à 5,72 mètres soit une progression de près de 50 %. Enfin le port s'est équipé pour répondre aux attentes des négociants qui commencent à occuper une place dans la ville à la fin du XIX^{e} siècle. Bien que modeste par rapport aux plus grands ports français, il a dû, comme eux, répondre à la « logique de l'adaptation permanente » définie par Bruno Marnot.

Un véritable quartier portuaire apparaît dans la ville autour du port mais il s'agit d'un quartier de négociants et non d'industriels. La ville elle-même s'est transformée pour répondre aux évolutions du tirant d'eau. À l'autre bout du canal les ingénieurs ont dû maîtriser la baie de l'Orne pour aménager un chenal capable d'accueillir les bateaux toujours plus gros qui peuvent désormais remonter le canal.

Le port a bien contribué à ouvrir la ville sur le monde par le développement de son trafic. On a même la création de deux compagnies d'armateurs : la Société Navale Caennaise, émanation des industriels du charbon, et l'armement Bouet qui pratique la navigation à la part. Cependant Gabriel Désert écrit dans son histoire de Caen : « certes des usines d'agglomérés de houille sont nées, mais elles n'emploient que 8 à 900 personnes. Il y a aussi l'industrie mécanique, notamment une fabrique de machines agricoles, des scieries, des minoteries à vapeur, une modeste usine d'engrais, pour ne retenir que les établissements les plus grands ; seulement, à la Belle Époque, ils n'occupent que 1 000 à 1 200 ouvriers. Caen est toujours une ville d'artisanat dont le bâtiment est la branche principale : 1 400 travailleurs répartis dans 80 entreprises »[1]. Le même auteur précise plus loin, au sujet de la haute

[1] Gabriel DÉSERT, *Histoire de Caen*, *op. cit.*, p. 225.

société caennaise : elle se compose plutôt « de membres de l'enseignement, de robins, de professions libérales variées – directeurs d'assurances, ingénieurs, architectes, médecins pharmaciens – que de négociants »[2]. Les élites portuaires, si elles ont pris une place dans la Chambre de Commerce de Caen, ne tiennent pas le "haut du pavé".

La structure du trafic est en évolution avec la montée en puissance des exportations de minerai de fer. Dans le domaine des importations, le port agricole du passé se réduit au profit d'un port d'importations de pondéreux, notamment la houille, pour alimenter les quatre usines de fabrication de briquettes implantées dans la zone portuaire.

Toutes les évolutions positives que nous venons d'évoquer sont pourtant aussi porteuses d'interrogations. La première concerne la poursuite de la réponse à « la logique de l'adaptation permanente », jusqu'à quand sera-t-il possible d'améliorer le tirant d'eau du canal alors que la dernière évolution s'est faite par exhaussement et non creusement pour des raisons financières ? La seconde concerne le trafic qui se centre de plus en plus sur deux produits principaux, la houille à l'importation et le minerai de fer à l'exportation. À terme cette dépendance n'est-elle pas porteuse de faiblesse si la conjoncture ou l'évolution provoque une remise en cause de l'importance de ces produits ? Enfin la ville de Caen est en évolution avec le développement d'une élite économique tournée vers le négoce, mais cette élite négociante n'influence pas encore la ville. Elle reste peu industrialisée et les emplois limités qu'elle génère sont-ils de nature à faire de Caen une ville maritime ?

En revanche au débouché du canal vers la mer Ouistreham change. Le modeste port de pêche devient une station touristique avec l'apparition de la plaisance à côté d'un trafic commercial qui se développe mais surtout autour de la houille.

Dans une période où l'économie repart après la longue crise qui a marqué les décennies 1870 et 1880, le port de Caen qui a montré sa capacité d'adaptation à un environnement en évolution permanente va-t-il pouvoir franchir de nouvelles étapes pour affirmer sa place dans les ports français ? En 1909 il ne figure toujours pas parmi les dix premiers ports et son trafic n'atteint toujours pas le million de tonnes. Une personnalité sera-t-elle en mesure de transformer le port et la ville pour les faire rentrer dans le XX^{e} siècle alors que la ville ne semble pas compter dans ses élites de grands entrepreneurs ?

[2] *Ibid.*, p. 243.

Deuxième partie

Une rupture d'échelle 1910-1960

Dans la conclusion de notre première partie, nous faisons ressortir un développement du négoce à Caen mais un manque chronique d'industrialisation. Pour Brigitte Morival la révocation de l'Édit de Nantes a contribué à provoquer cet état de fait. Les élites économiques protestantes ont quitté la ville. Elles n'ont pas été remplacées. « Depuis le dix-neuvième siècle la majorité d*es* impulsions commerciales et industrielles sont venues de l'extérieur de la région »[1]. Le manque d'entrepreneur bas-normand n'est pas la seule raison de cette faiblesse de l'industrie locale. Pour l'historien Alain Leménorel elle tient au coût de l'énergie charbonnière qui ne facilite pas l'industrialisation de la région. Il le prouve par « la forte corrélation, en Basse-Normandie, entre la courbe du prix de l'énergie et celle de la force-vapeur »[2]. C'est le minerai de fer, exporté vers l'Allemagne, via le port de Rotterdam et vers l'Angleterre, qui permet à la région de faire évoluer « la structure de ses échanges »[3]. Ce minerai constitue un fret retour. Il permet de diminuer le « coût de l'énergie importée »[4]. Elle devient meilleur marché, au prix d'un abandon de la plus-value potentielle d'une utilisation régionale du minerai. Ainsi : « L'industrialisation bas-normande passe […] par une solution commerciale, qualifiée d'inféodation par les nationalistes locaux. Ce processus profite surtout au Calvados, grâce au port de Caen, mais aussi à l'Orne, dont le minerai va alimenter, par chemin de fer notamment, les hauts-fourneaux du Nord de la France, et susciter en retour l'afflux de combustibles du Valenciennois »[5].

Dans ce contexte, la Chambre de Commerce décide de faire du port de Caen un des axes du développement économique régional avec un « modèle économique reposant sur une logique qui fait du minerai de fer bas-normand le seul fret de retour alors possible pour les vapeurs charbonniers »[6]. En revanche ce modèle économique a ses limites, comme l'exprime l'ingénieur des mines Heurteau en 1907 « La création d'un haut-fourneau à Caen n'est pas inconcevable : "le prix du combustible ne paraît pas prohibitif […] et le lit de fusion reviendrait à 44 francs, chiffre peu supérieur à celui obtenu dans le nord de la France, […] mais la suppression de l'exportation du minerai de fer serait un très gros coup pour le port

---

1 Arch. mun. de Caen, carton n° 5, Brigitte MORIVAL, *Un car-ferry pour la ville de Caen : un outil de motivation et d'ouverture,* Institut Supérieur d'Enseignement des Relations Publiques (Faculté libre d'Économie et de Droit), 1987**,** p. 110.
2 Alain LEMÉNOREL, *L'impossible révolution industrielle ?…, op. cit.*, p. 287.
3 *Ibid.*, p. 288.
4 *Ibid.*
5 *Ibid.*
6 *Ibid.*, p. 289.

de Caen" »[7]. L'exploitation industrielle du minerai de fer sur place, fait pourtant partie des options envisagées, comme l'indique une étude, suscitée par la Société de la Mourière en 1907. Les conclusions de cette étude affirment que « seule l'association mine-haut-fourneau permettrait réellement de valoriser les mines bas-normandes »[8]. À l'époque le gisement ferrifère de Basse-Normandie est le second gisement de minerai de fer français. En 1913, sa production atteint 800 000 tonnes. Dans un contexte de croissance économique et de développement industriel, cette réserve ne peut que retenir l'attention.

À partir des années 1880, la sidérurgie mondiale connaît une forte expansion, dans le cadre de la seconde révolution industrielle. L'important développement de l'industrie, dans l'Empire allemand, appelle de la fonte et de l'acier. En 1890 l'Allemagne produit deux millions de tonnes d'acier, en 1913 elle en produit dix-sept millions[9]. Les grandes entreprises sidérurgiques allemandes, implantées principalement dans la Ruhr, disposent de réserves d'énergie, avec le charbon, mais elles sont pauvres en minerai de fer. C'est la raison pour laquelle les industriels allemands de Westphalie, de Silésie et de Sarre s'intéressent aux mines de fer étrangères.

Un patronat bas-normand incapable de « faire fructifier l'héritage industriel des générations antérieures, fondé sur une bonne adaptation des éléments du milieu naturel au sein des systèmes de production »[10], des considérations d'ordre économique internes à la gestion du port, un besoin impérieux de minerai pour une Allemagne en plein développement industriel, contribuent à expliquer la création de l'usine sidérurgique de Colombelles par un grand capitaine d'industrie non normand : le baron Thyssen. Même si son projet ne répond en aucun cas, comme nous le verrons plus loin, à un « souci de développement endogène »[11], la création de la Société des Hauts-Fourneaux de Caen marque une étape dans la vie du port. Elle oriente son activité durant la quasi-totalité du XX^{e} siècle. C'est la raison pour laquelle ce changement marque le début de la seconde partie de nos travaux. Durant

7 Alain LEMÉNOREL, *L'impossible révolution industrielle ?…, op. cit.*, p. 289.
8 *Ibid.*, p. 292.
9 Gisèle BERSTEIN, Yves GAUTHIER, *Histoire du XX^{e} siècle*, Paris, Hatier, coll. Initial, 1996, p. 20.
10 Anne-Marie FIXOT, *La bourgeoisie industrielle en Basse-Normandie*…, p. 386.
11 *Ibid.*, p. 384.

cinquante ans, quels que soient les évènements extérieurs (deux guerres mondiales), le port de Caen se développe sur le même modèle économique : exporter du minerai de fer et importer du charbon pour apporter l'énergie nécessaire aux industries locales, exporter de l'acier, à partir d'une usine construite pour valoriser sur place le minerai extrait des mines de fer du Calvados et de l'Orne.

Dans l'environnement du port de Caen que nous venons de rappeler, l'investissement industriel du baron Thyssen à Colombelles, au bord du canal de Caen à la mer et à partir du minerai de fer bas-normand, constitue un tournant dans la vie du port et même de Caen.

Chapitre I

UN TOURNANT :
LE PROJET DU BARON THYSSEN

Avant d'aborder le projet lui-même et la personnalité du baron nous rappelons la mission impartie aux ports, par les élites économiques de l'époque, dans le développement industriel d'une ville et d'une région.

I – LES PORTS INSTRUMENTS DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE AU DÉBUT DU XX^{e} SIÈCLE : LE CAS DE Caen

« Les transformations de la construction navale, de plus en plus métallisée et mécanique, furent un puissant facteur d'implantation de l'industrie des biens de production et d'équipement »[1], mais Caen n'a plus, vers 1875, d'industrie de construction navale. Par ailleurs la ville n'a jamais été un port de grandes lignes transatlantiques. Ce lien, entre la sidérurgie et la construction navale, contribue au développement de grands ports comme Le Havre, Nantes, Bordeaux ou encore Marseille. Par cette absence le port de Caen s'était privé d'une opportunité d'industrialisation.

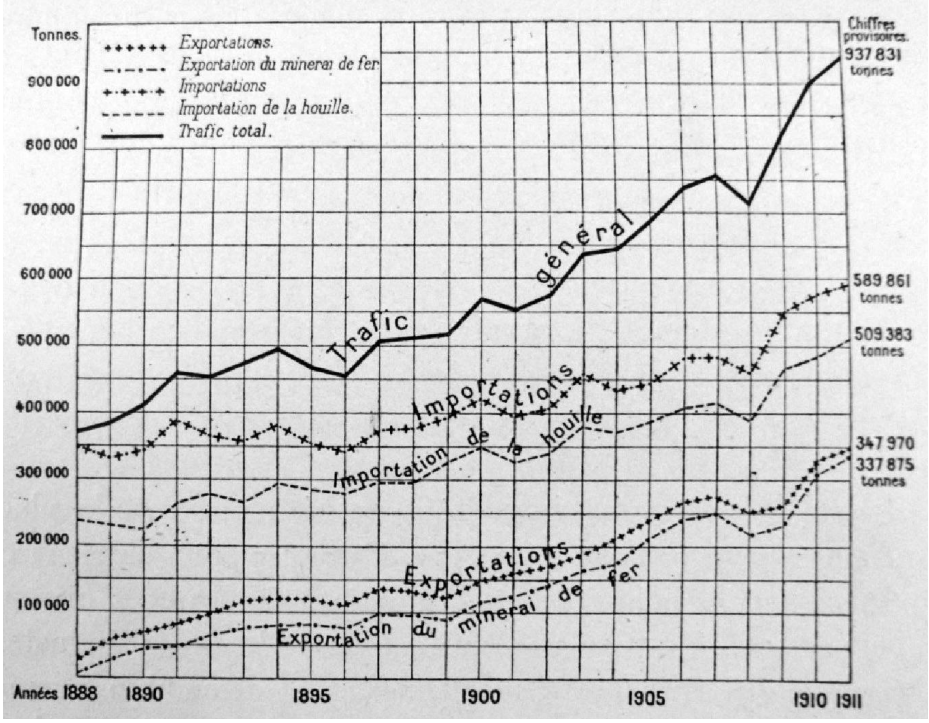
Pour Paul de Rousiers le port moderne est à fonction multiple, dans ce cadre « le port remplit une fonction industrielle. Il est aussi un point de transformation industrielle »[2]. En 1910, Caen ne dispose pas de cette fonction industrielle. Les raisons de ce « manque » sont multiples. Nous l'avons expliqué plus haut.

Dans son étude du port de Caen, rédigée à la demande de la Chambre de Commerce, Marcel Hérubel décrit l'activité portuaire de Caen : « Au fond tout le trafic de Caen se réduit

1 Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 444.
2 Paul Paul de ROUSIERS, *Les grands ports de France, leur rôle économique*, Paris, France, A. Colin, 1909, p. XXI.

à un chassé-croisé continuel : minerai de fer à l'aller, charbon au retour… En 1911, Caen a reçu d'Angleterre 195 cargos, chargés presque tous entièrement de charbon. 54 sont repartis de Caen pour Swansea ou Grangemouth pleins de minerai et 105, également pleins de minerai, se sont rendus à Rotterdam. 28 sont revenus de Rotterdam, pleins de charbons allemands et de marchandises diverses, et 77 ont filé directement de Hollande en Angleterre, pour revenir à Caen avec du charbon. Tel est ce que j'appellerai le "mouvement du port" »[3]. Ce mouvement du port est profitable au port de Caen, « suivant les années, […] il se tient du huitième au dixième rang parmi les ports de France. Il a, depuis six ans, occupé d'une façon moyenne le neuvième rang parmi les ports de France, arrivant avant des ports infiniment plus connus, comme La Rochelle ou Boulogne »[4]. En 1911 Caen rivalise avec Bayonne et Sète, le trafic de ces trois ports dépassant 900 000 tonnes.

Le graphique ci-dessous illustre cette progression du trafic et sa structure décrite par Marcel Hérubel.



Graphique 16 : Progrès du trafic du port de Caen entre 1888 et 1911[5]

[3] Marcel HÉRUBEL, *Le port de Caen et la Basse-Normandie*, Paris, France, Éd. de la Ligue maritime française, 1912, [n.p.].
[4] Yves LEMAREC, « Le port de Caen et les mines de fer de Basse-Normandie », *Annales de Géographie*, 1912, n° 117, p. 217.
[5] *Ibid.*, p. 218.

Plusieurs enseignements peuvent être tirés de ce graphique. Le premier est la croissance forte du trafic, surtout à compter de l'année 1896. Le second est la corrélation entre les importations et la houille et entre les exportations et le minerai. Ces corrélations illustrent le descriptif de Marcel Hérubel rappelé plus haut.

Dans l'ouvrage *Le charbon, sa production, son rôle économique et social,* l'auteur explique qu'une implantation sidérurgique appelle la réalisation concomitante de deux conditions : « un ravitaillement aisé en minerai, ou en charbon »[6]. C'est cet "axiome" qui explique que si « une partie de l'industrie sidérurgique se trouve fixée près des zones de production du minerai de fer, de nombreux hauts-fourneaux s'établiss[ai]ent soit sur les bassins houillers, soit à proximité des ports d'importation du charbon »[7]. En 1910-1911, le port de Caen reçoit du charbon anglais à un tarif accessible et il est à proximité d'une zone de production de minerai de fer. Il dispose donc des atouts pour attirer un investissement sidérurgique.

La Chambre de Commerce, quant à elle, veut faire du port de Caen un des premiers ports français : « Le but poursuivi par notre Compagnie est de faire du port de Caen un des premiers ports de France. N'écoutant ni les bruits extérieurs, ni les polémiques personnelles, ni les attaques trop partiales, n'envisageant que le bien général, la Chambre de Commerce de Caen, dans toute son indépendance, soutiendra toujours ceux qui alimenteront son port, ceux qui installeront des industries nouvelles, et ceux qui lui donneront les moyens d'enrichir la région »[8].

Dans ce contexte on peut comprendre l'intérêt, porté par le baron Thyssen, au port de Caen et aux mines de fer bas-normandes.

II – UN GRAND PROJET INDUSTRIEL

Avant de décrire le projet du baron Thyssen, il nous a paru opportun de présenter ce grand chevalier d'industrie allemand.

---

6 Jean-Jean CHARDONNET, *Le Charbon, sa production, son rôle économique et social*, Paris, France, Arthaud, 1949, p. 148.

7 *Ibid.*

8 *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1912, p. 23.

A – Le baron Thyssen

La photo ci-dessous permet de se faire une idée de l'homme qui bouleverse le port de Caen dans les premières années du XX^{e} siècle.

Illustration 23 : Le baron Auguste Thyssen[9]

L'homme sérieux qui apparaît sur cette photo qui date probablement de l'époque où il investit de l'argent dans le Calvados est une personnalité complexe. La biographie que lui consacre Jorg Lesczenski dresse le portrait d'un homme parfaitement au fait des rouages de son vaste Konzern : « cet industriel, […], était sans doute, de tous les "barons du fer", celui qui maîtrisait le plus tous les aspects de son entreprise, tant sur le plan technique que sur le plan de la stratégie commerciale ou de la gestion sociale du groupe. Cela lui a permis de diriger ce groupe avec efficacité, innovation et succès »[10]. L'homme a une personnalité pétrie par la valeur travail, comme il l'écrit « au banquier Carl Klönne "Comme vous le supposez justement, je suis incroyablement occupé ; il est vrai que je travaille chaque jour

[9] Jörg LESCZENSKI, *August Thyssen, 1842-1926 : Lebenswelt eines Wirtschaftsbürgers*, Essen, Klartext Verlag, coll. « Düsseldorfer Schriften zur neueren Landesgeschichte und zur Geschichte Nordrhein-Westfalens », 2008, page de garde.

[10] Françoise BERGER, Jörg LESCZENSKI, « August Thyssen 1842-1926. Lebenswelt eines Wirtschaftsbürgers », *Francia-Recensio*, 2009/4 en ligne, consultation du 20/08/2015, n.p.

dès le matin à tard le soir (10-10 h30), avec de courtes pauses (le matin, le midi et le soir une demi-heure), pour arriver à bout de toutes les choses à faire" »[11].

Les dix dernières années de sa vie sont difficiles il a beaucoup de mal à préparer sa succession. C'est finalement son fils Fritz qui reprend les rênes du Konzern à la mort du baron en 1926. Ce dernier avait, en son temps, contribué au projet caennais de création d'une usine sidérurgique, alimentée en énergie par la houille des mines de Westphalie et destinée à fabriquer de la fonte, à partir du minerai de fer local.

B – Le projet industriel du baron Thyssen en Basse-Normandie

L'investissement du baron Thyssen en Basse-Normandie répond uniquement à des considérations internes au Konzern du baron. L'Allemagne est riche en charbon mais elle a un impérieux besoin de minerai de fer. Il est prévu que ses réserves seront épuisées dans 40 ans[12]. Enfin « Le minerai allemand est de qualité très inférieure et nécessite, pour donner de bons résultats à la fonte, le mélange avec des produits plus purs ; aussi, l'importation étrangère croît d'année en année dans des proportions énormes »[13].

À la fin des années 1880 et au début des années 1890, Auguste Thyssen développe la forge et le laminoir dont il est propriétaire à Mülheim près de Duisbourg[14]. Au début des années 1900 il cherche à sécuriser, à long terme, l'approvisionnement en minerai de ses usines[15]. C'est dans ce but qu'il acquiert en 1903 « la majorité du capital de la Société Minière et Métallurgique du Calvados qui détient la concession de Perrières »[16]. En outre un règlement, interne aux sidérurgistes allemands – réunis en consortium -, leur fixe « des quotas annuels de production assortis d'une taxe par tonne de charbon vendue au-delà de ceux-ci. Sont néanmoins exonérés les tonnages supérieurs fournis à des sociétés métallurgiques possédées à 99 % minimum par l'adhérent au consortium en Allemagne. À l'étranger, cette

11 Jörg LESCZENSKI, *August Thyssen…, op. cit*., p. 98.
12 Alain LEMÉNOREL, *L'impossible révolution industrielle ?…, op. cit.*, p. 163.
13 Jean de MAULDE, *Les mines de fer et l'industrie métallurgique…, op. cit.,* p. 144, consultation du 16/06/2016.
14 Marie-Jean CHEMINADE, *SMN : pour le souvenir*, [Mondeville], France, Mairie de Mondeville, 1994, p. 11.
15 Jörg LESCZENSKI, *August Thyssen…, op. cit*., p. 96.
16 Marie-Jean CHEMINADE, *SMN…, op. cit.*, p. 11.

part peut descendre jusqu'à 75 % »[17]. L'entrepreneur a donc tout intérêt à investir à l'étranger dans une entreprise sidérurgique à laquelle il pourrait vendre le charbon qu'il exploite en Westphalie. Dans ce projet le port de Caen, à proximité des gisements de minerai de fer bas-normand, jouit d'une situation privilégiée. Il est déjà un important port d'importation de charbon, il dispose donc des infrastructures nécessaires pour décharger rapidement et efficacement des navires chargés de houille. L'équipement du port est en évolution pour améliorer son accès et l'accueil sur place des navires. Les mines de fer sont reliées au port par le chemin de fer (depuis 1874 grâce à la voie ferrée Caen-Falaise). Le minerai de fer constitue un fret retour pour les navires qui livrent la houille. Enfin ce minerai est de bonne qualité, sa teneur en fer est de l'ordre de 50 %, et les réserves sont importantes.

Ces investissements allemands en France, doivent faire face à de nombreuses oppositions. La presse nationaliste dénonce une mainmise par les Allemands sur les ressources minières françaises. Le journal *Le Moniteur du Calvados*, daté du 23 avril 1913, est le « plus virulent des journaux locaux [il indique que] sur les 16 049 hectares déjà concédés en 1913, 7 295 sont entièrement entre les mains de sociétés étrangères »[18].

La campagne est même relayée au niveau national par l'*Humanité*. Dans le numéro du 3 janvier 1913, Jean Jaurès pose la question : « Alors qu'en France abondent les capitaux et les compétences techniques, comment se fait-il qu'une aussi grande part de l'activité économique de toute une province soit livrée aux Allemands ? »[19]. La question n'est pas sans fondement. Les premiers investissements allemands en Normandie datent de 1903 avec la Société Minière et Métallurgique du Calvados, dont Thyssen détient 80 %. En 1907, Thyssen rachète la société des Mines de Soumont. Il lui donne une forte impulsion pour qu'elle puisse atteindre une exploitation annuelle de 300 000 tonnes[20]. La même année il investit dans les Mines et Carrières de Flamanville, dans la Manche, pour prendre le contrôle de la mine de Diélette. Il est intéressant de préciser que Thyssen n'apparaît jamais directement, afin de laisser une façade française dans ses investissements. Le négociant Allainguillaume est un de ses "hommes de paille". Il détient 100 actions de la société des Mines de Soumont

[17] Pascal GALLIEN, *La Société Métallurgique de Normandie de 1944 à 1975*, mémoire d'histoire sous la direction du professeur J.-P. Daviet, Université de Caen, 2000, 323 p. (dactyl.), p. 8.
[18] Alain LEMÉNOREL, *L'impossible révolution industrielle ?…, op. cit.*, p. 162.
[19] *Ibid.*
[20] Jean de MAULDE, *Les mines de fer et l'industrie métallurgique…, op. cit.,* p. 49.

et il est président du Conseil d'Administration de la société des Mines et Carrières de Flamanville[21]. Depuis plusieurs années, Auguste Thyssen, pour faire face à ses besoins en minerai de fer, importe du minerai de Russie, de Suède et d'Espagne comme de France. L'achat de concessions dans l'Ouest de la France a aussi comme objectif de concurrencer les minerais étrangers dans le but de peser sur les prix.

Les réactions de la presse, évoquées plus haut, amènent le baron Thyssen à rechercher un partenariat capitalistique français. Il s'adresse à Louis Le Chatelier, président de la Société Française de Constructions Mécaniques, au cours d'une rencontre, relatée par son fils Robert, qui a lieu en avril 1909, au château de Landsberg, la propriété privée du baron.

Louis Le Chatelier, toujours préoccupé de « rendre ses ateliers de construction de Denain toujours plus autonomes, et de s'affranchir de plus en plus des fournisseurs de matières premières, [considère] la circonstance […] particulièrement favorable pour s'intéresser directement à une entreprise métallurgique nouvelle »[22].

Après diverses négociations avec le ministre des Travaux Publics de l'époque M. Millerand, Louis Le Chatelier parvient à obtenir les autorisations pour un chemin de fer minier ainsi que pour un port privé (nous y reviendrons plus loin). En contrepartie le baron Thyssen devient minoritaire dans le montage financier. Au cours des assemblées générales ordinaire et extraordinaire de la Société des Hauts-Fourneaux et Aciéries de Caen[23] (qui se tiennent le 31 janvier 1914) le président Louis Le Chatelier explique le montage financier de constitution de la société ainsi que le contenu des accords qu'elle a passés avec le baron Thyssen. Ce montage stipule que le baron détient désormais 25 % du capital de la société qui exploitera la future installation industrielle et 40 % du capital de la société qui exploite les mines de Soumont et de Perrières. Des accords sont passés avec le baron pour l'utilisation du minerai produit par ces mines : « les parties se sont déclarées d'accord pour organiser l'équipement et l'exploitation des mines, de manière à produire une quantité de minerai grillé excédant de 800.000 tonnes au moins annuellement les besoins de Caen, et pour

[21] Alain LEMÉNOREL, *L'impossible révolution industrielle ?…, op. cit.*, p. 170.

[22] Robert Le CHATELIER, L. CAYEUX, M. de LOISY, *Les hauts-fourneaux de Caen, [suivi de] Structure du bassin d'Urville (Calvados), [suivi de] Disposition générale de l'usine de Caen*, [en ligne], p. 2, disponible sur http://www.normannia.info/cgibin/aurweb.exe/normannia/voirdoc?tex=port+de+caen&aur_offset_rec=45&AUR_FILE=../web/document/hautsfourneaux1913.html&expr=port+de+caen, consultation du 09/01/ 2013.

[23] La Société des Hauts-Fourneaux et Aciéries de Caen remplace la Société des Hauts-Fourneaux de Caen fondée à l'origine par le baron Thyssen.

convenir que Thyssen prendra livraison annuellement de 600.000 tonnes (y compris, pendant la durée des conventions d'origine, les 400.000 tonnes y mentionnées[24]) et qu'il aura, moyennant préavis, la faculté de prendre 200.000 tonnes en plus »[25]. Enfin l'assemblée générale extraordinaire décide d'augmenter le capital de la Société des Hauts Fourneaux et Aciéries de Caen de 20 millions de francs.

Avec ces engagements, le port de Caen est assuré d'un très important trafic de minerai à exporter vers l'Allemagne et l'Angleterre.

Ces objectifs de trafic pour le port ainsi que le projet de chemin de fer minier, provoquent d'autres réactions plus locales. Les élites économiques régionales rêvent d'un grand avenir pour le port de Caen, comme l'indique Yves Lemarec[26] dans un article paru dans les *Annales de géographie* en 1912 : « Le port de Caen n'a pas tardé à profiter de la situation. À toutes ces mines de fer il fallait des débouchés. Les mines de la Manche ont les ports de la Manche : Granville, Diélette. Dans l'Orne les minerais de la Ferrière et Halouze grillés sur place sont envoyés par voie ferrée à Denain et à Isbergues ; ceux de Larchamp également grillés en Loire-Inférieure et aussi à l'étranger. Enfin, c'est à l'étranger, Angleterre et Allemagne, que toutes les autres mines expédient leur production. Ce minerai passe par Caen : c'est lui qui donne aux quais leur teinte d'un rouge vif si caractéristique. Une partie (36,7 % en 1910), surtout les hématites, va en Grande Bretagne et alimente les hauts-fourneaux du Pays de Galles et d'Écosse. La partie la plus importante (63,3 %) s'exporte en Allemagne, par l'intermédiaire de Rotterdam ; là, le minerai est directement déversé sur des allèges qui remontent le Rhin jusqu'à Ruhrort et Duisburg ; il alimente les hauts-fourneaux de Westphalie concurremment avec les minerais allemands, espagnols et suédois. Actuellement, le mouvement des exportations du port de Caen dépend presque entièrement des expéditions de minerais : 97 % des exportations en 1911 »[27]. Yves Lemarec rêve d'un avenir brillant pour le port de Caen avec un accroissement des navires, des équipages et de la

[24] Lors de la cession à Caen de la majorité des actions des sociétés détentrices des mines de Soumont et Perrières, le baron Thyssen s'est réservé l'achat de 10 000 000 de tonnes de minerai à raison de 400 000 tonnes par an, *Hauts-Fourneaux et Assemblées ordinaire et extraordinaire du 31 janvier 1914*, compte rendu sténographique, en ligne, p. 3, disponible sur http://www.normannia.info/cgi-bin/aurweb.exe/normannia/voirdoc?tex=port+de+caen&aur_offset_rec=46&AUR_FILE=../web/document/hautsfourneaux1914.html&expr=port+de+caen, consultation du 11/02/ 2016.

[25] *Ibid.* p. 4

[26] Yves Lemarec est un caennais « qui s'est attaché à l'étude de notre région et qui est devenu un défenseur acharné des intérêts de notre port », *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1911, p. 19.

[27] Yves LEMAREC, « Le port de Caen et les mines de fer… », *op. cit.*, p. 226.

population ouvrière[28] pour faire fonctionner les usines. Elles appelleront un accroissement général du trafic avec des importations de combustibles, pour les faire fonctionner, l'exploitation intensive des mines, le traitement facile de minerais médiocrement riches et même peut être la remise « en exploitation des mines d'Urville, Gouvix et Estrées, abandonnées jadis comme siliceuses »[29].

Avec l'outil industriel envisagé, le baron Thyssen et ses associés français souhaitent fabriquer sur place de la fonte. L'usine « comprendra dès l'origine, le nombre de hauts-fourneaux convenable pour une production minimum de 300 000 tonnes, avec leurs fours à coke, une aciérie Martin pour le traitement de 250 000 tonnes de fonte au moins et des laminoirs pour la transformation en produits marchands de cette quantité d'acier. Toutes les installations de l'usine ont été étudiées en vue de préparer le doublement de sa production. L'usine métallurgique, dans sa condition initiale, consommera 600 000 tonnes de minerai grillé, c'est-à-dire 60 % de la production assignée aux mines de Soumont et de Perrières, et 400 000 tonnes de charbon, dont l'importation formera la contrepartie du minerai exporté »[30].

Le projet est d'autant plus ambitieux, que l'idée de créer un haut-fourneau à Caen avait déjà été envisagée, mais les promoteurs du projet y avaient renoncé en raison : « de l'incertitude sur les ressources minières, de la difficulté de trouver de la main-d'œuvre et de sa cherté et du prix élevé du combustible »[31].

En ce qui concerne les ressources minières, un rapport daté du 4 juin 1910, indique : « Les travaux de recherche faits dans la concession de Soumont et les sondages exécutés depuis six mois, semblent établir d'une manière péremptoire qu'il existe d'importantes réserves de minerai. Etant donnée l'allure du gisement, il convient d'admettre qu'il fournira pendant un

---

[28] Chambre de Commerce de Caen, *Procès-verbaux, Séance du 11 janvier 1910.* Cette population, tant aux usines qu'aux chemins de fer et aux établissements métallurgiques, est évaluée à 7 000 ouvriers et, en y ajoutant femmes, enfants et population commerçante, à 20 000 personnes – cité par Yves LEMAREC, « Le port de Caen et les mines… », *op. cit.*, p. 229.

[29] *Ibid.*

[30] Arch. dép. Calvados, S 2528, Chemin de fer minier de Soumont à Caen - Note adressée au ministre le 15/02/1912 et ayant pour objet d'expliciter le projet.

[31] Auguste PAWLOWSKI, *Une Normandie inconnue : le bassin minier de la Basse-Normandie : étude scientifique, économique et sociale*, disponible sur http://www.normannia.info/cgi-bin/aurweb. exe/normannia/ voirdoc?tex =port+de+caen&aur_offset_rec=79&AUR_FILE=../web/document/pawlowski1911.html&expr=port+de+caen, consultation du 09/01/2013, p. 65.

long délai, deux qualités de minerai, différant assez sensiblement au point de vue de la teneur en fer.

Dans les conditions actuelles du marché des minerais, il semble difficile d'exporter régulièrement le tout venant de la production. Il est au contraire, aisé d'en exporter la partie la plus riche, mais l'exploitation ne pouvant être scindée, cela entraine à utiliser sur place la partie la moins riche.

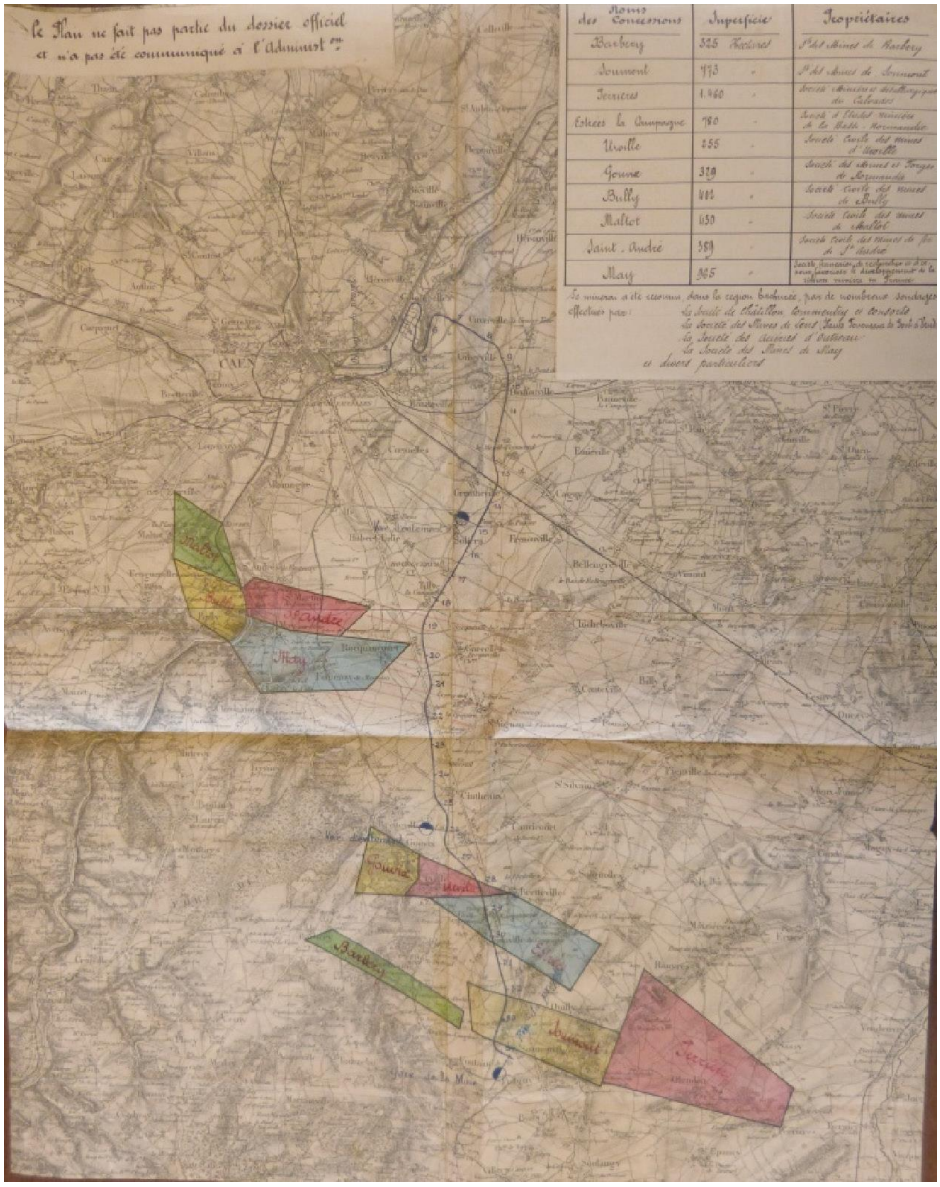
C'est à ce résultat que tendent les accords intervenus entre les promoteurs de la Société des Hauts-Fournaux de Caen, constituée le 30 mai 1910 et un groupe d'usines métallurgiques de Westphalie.

Aux termes de ces accords, il est prévu que les mines de Soumont, assurées de moyens de transport suffisants, porteront leur extraction annuelle à 300 000 tonnes au moins. Cette extraction serait répartie par moitié entre les deux parties prenantes, ce qui assurerait à la société des Hauts-Fournaux de Caen l'alimentation d'un premier haut-fourneau »[32].

Pour acheminer le minerai vers le port et vers la nouvelle usine il est proposé la création d'un chemin de fer minier reliant Soumont au port et à la future usine. L'enquête d'utilité publique est lancée par le préfet Hendlé le 19 juillet 1910. Les opposants au projet sont nombreux, en premier le réseau des chemins de fer du Calvados qui exploite le tramway départemental qui relie Caen à Falaise. Il assure le transport du minerai, des mines vers le port. L'exploitant du tramway a beaucoup à perdre avec la création de cette ligne. Il craint la perte du fret constitué par le minerai et la mise en œuvre d'un service de voyageurs. Dès le mois d'octobre 1910 il écrit que le projet de chemin de fer minier ne peut être d'utilité publique : « puisque le transport des minerais se fait actuellement et pourra, quelle qu'en soit l'importance, continuer à se faire dans l'avenir par le tramway de Caen à Falaise. Déjà la mine de Soumont est reliée à la ligne de Falaise par un embranchement industriel […] La capacité de transport du tramway de Falaise est très supérieure au tonnage annoncé par les mines de Soumont ; au reste, cette société ne reconnaît-elle pas elle-même, dans le mémoire joint au projet soumis à l'enquête, que la voie étroite serait suffisante aux besoins même futurs de la mine de Soumont »[33]. L'arrêté d'utilité publique pour le chemin de fer

[32] Arch. dép. Calvados, S 13350, Chemin de fer minier de Soumont à Caen.
[33] *Ibid*.

privé est rendu le 3 avril 1912. La carte ci-dessous montre l'itinéraire projeté pour la future ligne.



Carte 14 : Tracé de la ligne du train minier entre la mine de Soumont et l'usine sidérurgique de Colombelles[34]

La future ligne prévue compte 35 kilomètres. Elle est matérialisée par le trait qui traverse le premier gisement et passe à proximité du second. Elle part de la mine de Soumont et doit desservir Barbery, Perrières, Estrées, Urville et Gouvix, puis Maltot, Bully, Saint-André et May. À l'arrivée à Caen elle permet de livrer du minerai, à la Société des Hauts-Fourneaux de

[34] Arch. dép. Calvados, S 13349, Ligne de Soumont à Caen.

Caen, et au port. Il est décidé de raccorder la ligne au réseau des Chemins de fer de l'État à Caen, comme le suggère son directeur[35].

En même temps que la Société des Hauts-Fourneaux de Caen engage la procédure pour la création de la ligne de chemin de fer, elle obtient l'autorisation d'aménager un port privé sur le terrain sur lequel elle crée l'usine métallurgique. L'arrêté préfectoral du 8 Juillet 1912 autorise « la Société des Hauts-Fourneaux de Caen à occuper une surface de 3 500 mètres carrés sur la rive droite du canal »[36] pour l'aménagement d'un port privé. En janvier 1914, la Société demande l'autorisation de raccorder son port privé au canal de Caen à la mer.

Le projet envisagé est important. L'économie générale du projet est la suivante :

« Sans entrer dans les détails, qui se lisent, il suffit d'indiquer la marche des matières crues et des produits finis. Le charbon venant du port remonte par une voie fermant l'usine au Nord et à l'Est et raccordée à la gare de triage intérieure ; puis, par une rampe qui rase toujours l'enceinte, il continue à s'élever pour être déversé automatiquement dans une rangée de silos tenant en réserve l'alimentation des fours à coke. Le minerai cru vient de la mine par le côté opposé. La rame de wagons rebrousse après son entrée dans l'usine, puis, par la même rampe, grimpe aux fours de grillage disposés en bordure de l'enceinte. Les matières qu'aura à évacuer l'usine sont de deux sortes : le minerai grillé, destiné à l'exportation et les produits métallurgiques. Le premier, emmagasiné dans des silos d'attente, dont il sera question à propos du grillage, est repris en dessous par une voie spéciale emmenant les wagons au port. Les produits laminés quittent l'usine par la voie d'amenée des charbons, prévue double et reliée au réseau de l'État ainsi qu'au port. Ajoutons enfin que les wagons de minerai ne retournent pas à la mine à vide, mais chargés de laitier granulé destiné au remblayage hydraulique »[37].

La carte ci-dessous donne une idée d'ensemble du bassin minier et du projet imaginé par le baron Thyssen et ses associés.

---

[35] Robert Le CHATELIER, L. CAYEUX, M. de LOISY, « Les hauts-fourneaux de Caen… », *op. cit.*, p. 5.

[36] Arch. dép. Calvados, S 13437, Port de Caen – construction d'un quai d'embarquement sur la rive droite pour la société des mines de Barbery.

[37] Robert Le CHATELIER, L. CAYEUX, M. de LOISY, « Les hauts-fourneaux de Caen… », *op. cit.* p. 29.

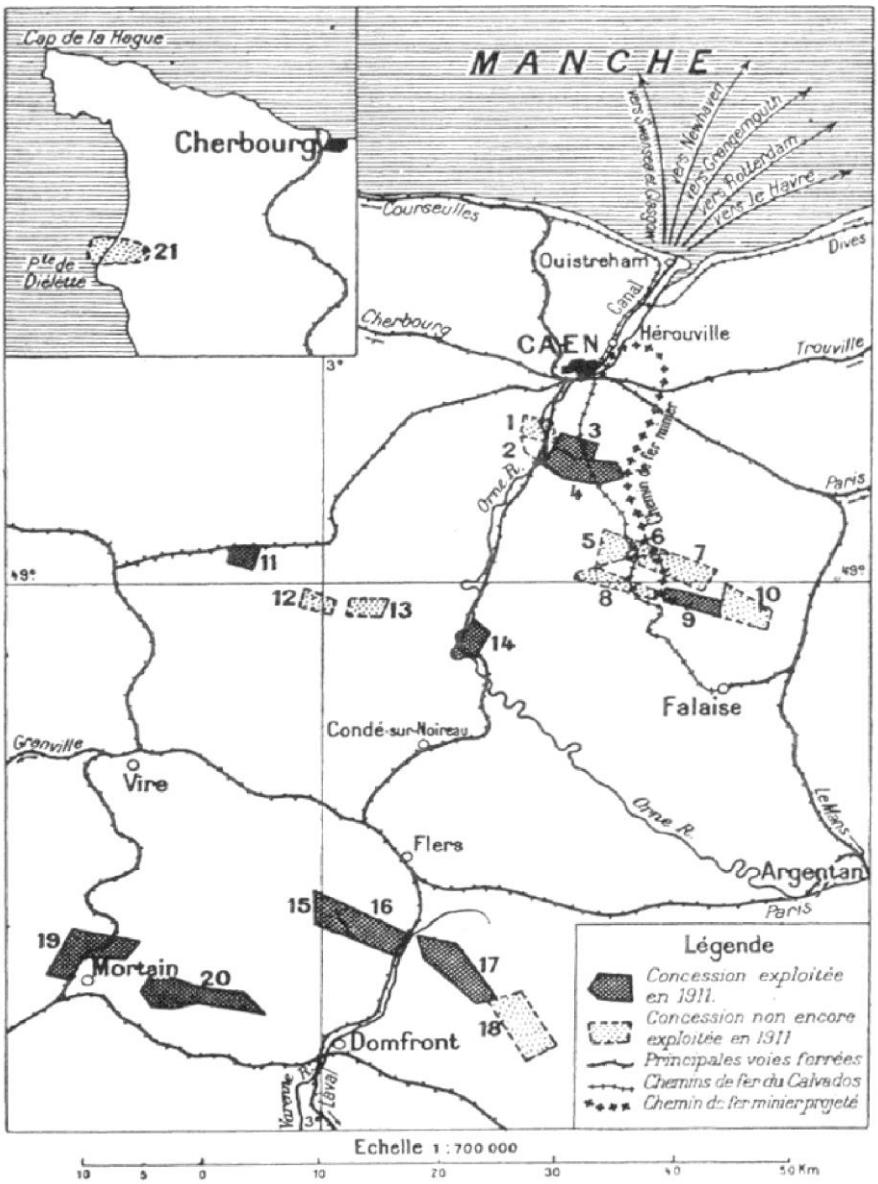


Fig. 3. — Le bassin minier de Basse-Normandie.

Concessions : 1. Maltot ; 2. Bully ; 3. Saint-André ; 4. May ; 5. Gouvix ; 6. Urville ; 7. Estrées-la-Campagne ; 8. Barbery ; 9. Soûmont-Saint-Quentin ; 10. Perrières ; 11. Jurques ; 12. Ondefontaine ; 13. Montpinçon ; 14. Saint-Rémy ; 15. Larchamp ; 16. Halouze ; 17. La Ferrière-aux-Étangs ; 18. Mont-en-Gérôme ; 19. Mortain ; 20. Bourberouge ; 21. Diélette.

Carte 15 : Le bassin minier de Basse-Normandie[38]

Hormis une idée d'ensemble du bassin minier avec tous les gisements matérialisés par un numéro, cette carte montre le projet de chemin de fer minier avec son raccordement à l'usine (illustrée par le dessin noir au bord du canal), et aux lignes de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. Le trafic d'exportation vers l'Angleterre, la Hollande et Le Havre est matérialisé par les flèches vers le large.

[38] Yves LEMAREC, « Le port de Caen et les mines de fer… », *op. cit.*, p. 224.

L'usine ne doit pas seulement produire de la fonte et des aciers laminés mais aussi de l'électricité avec les gaz des hauts-fourneaux et des fours à coke pour « alimenter le chemin de fer minier et la mine elle-même, et envoyer à cette dernière d'autant plus d'énergie qu'on veut suppléer à la main d'œuvre par plus de kilowatts. Les évaluations les plus prudentes permettent de compter sur plus de 30 000 kilowatts pour une production initiale de 800 tonnes de fonte par jour, en utilisant la totalité de ces gaz dans des moteurs à explosion »[39].

Le plan ci-dessous tiré d'un courrier adressé par M. Louis Le Chatelier[40] au ministre permet de visualiser le projet d'usine et de se faire une idée de son ampleur.

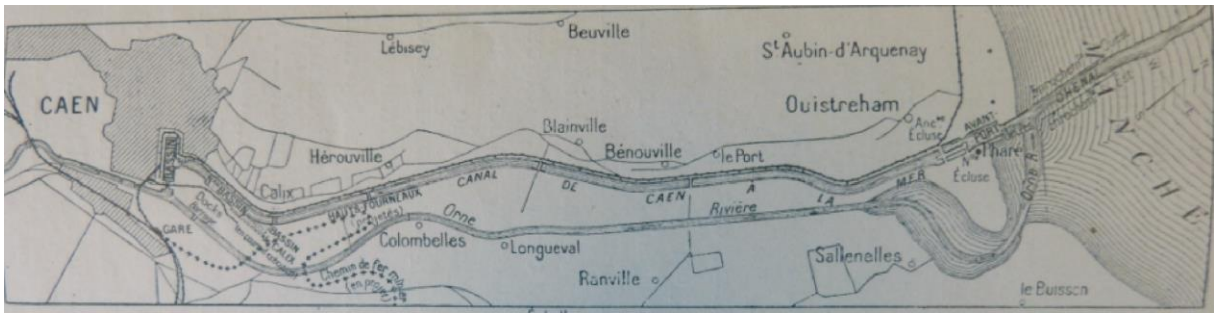
Plan 31 : Hauts-Fourneaux de Caen – Plan général de l'installation (avant-projet)[41]

Le plan est inversé, le canal apparaît au-dessous du plan alors qu'il devrait être au-dessus. On retrouve sur le plan le tracé de la ligne pour le chemin de fer minier (en bleu), le port

[39] *Ibid.*, p. 49.
[40] Louis le Chatelier est le président des Établissements CAIL. Il fut l'interlocuteur en France du baron Thyssen pour ses projets d'investissement à Caen.
[41] Arch. dép. Calvados, S 2528, Chemin de fer minier de Soumont à Caen – Expropriations – Affaires diverses.

privé de l'usine relié au canal avec les embranchements vers les lignes de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. Le dessin au milieu du plan indique la future usine, on mesure l'ampleur du projet.

Le plan ci-dessous tiré de l'article d'Yves Lemarec situe la future usine au bord du canal de Caen à la mer.



Plan 32 : Le port de Caen et le canal maritime, plan schématique, d'après un document appartenant à la Chambre de Commerce de Caen[42]

Elle est implantée sur le territoire des communes d'Hérouville et de Colombelles, entre l'Orne et le canal. L'emplacement, au-delà du Nouveau Bassin appelé sur ce plan "Bassin de Calix", montre la poursuite du mouvement de glissement des activités portuaires vers la mer. Au moment de l'inauguration du canal, en 1857, le port ne compte que deux bassins, en ville, le bassin Saint-Pierre, au bout du canal, et le port sur l'Orne.

La raison d'être de cette usine n'est pas seulement industrielle. L'ouvrage *Une Normandie inconnue : le bassin minier de la Basse-Normandie : étude scientifique, économique et sociale,* rédigé par Jean Pawlowski en 1911, donne quelques éclairages sur les coûts et sur la rentabilité future du projet. Les coûts de revient, pour le minerai exporté, comme pour la production de fonte, vont permettre de concurrencer les minerais lorrains ainsi que la fonte produite dans le nord de la France.

Dans son ouvrage *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle,* Bruno Marnot fait ressortir que « La densification du tissu industrialo-portuaire

[42] Yves LEMAREC, « Le port de Caen et les mines de fer… », *op. cit.* p. 215.

eut pour ultime effet de renouveler la sociologie des milieux d'affaires et de diversifier l'origine des capitaux »[43], ici ils sont allemands.

Nous avons évoqué plus haut quelques réactions de la presse régionale et nationale face aux investissements allemands dans l'économie française. Elles traduisent une hostilité latente à ce qui est allemand qui se ressent dans la politique étrangère de la France. Nous sommes à l'époque des provocations de Guillaume II concernant le protectorat de la France sur le Maroc. Dans ce registre si la France est germanophobe, l'Allemagne n'est pas en reste quand il s'agit de ses besoins industriels notamment dans le domaine du minerai de fer : « Sa pénurie suscite outre-Rhin des raisonnements très francophobes, et la Gazette *Rheinisch-Westfälische Zeitung* n'hésite pas à mettre en garde le gouvernement français contre toute entrave à l'exportation, car "l'industrie française ne peut se passer des charbons allemands" »[44]. Nous voulons aussi aborder les réactions des acteurs locaux : les habitants des villages où sont implantées les mines, ceux qui sont affectés par le futur train minier, les habitants de Colombelles, où se construit la future usine sidérurgique. Comment chacun vit-il ces bouleversements générés par le trafic du minerai de fer et par le développement du port qu'il provoque ?

C – Les acteurs locaux et régionaux et le développement du port

Les sources montrent des réactions très diverses face au développement que prend le port grâce au minerai de fer et à ses conséquences.

1 – Les acteurs économiques et la Chambre de Commerce

Nous l'avons indiqué plus haut, la Chambre de Commerce est pleinement satisfaite des évolutions du port et de son développement. Dès l'année 1910, elle affirme : « Quand nos capitalistes verront le succès de l'entreprise actuelle, ils n'auront plus peur. Ce que les autres font, ils pourront le faire à leur tour… Mais, pour atteindre ce résultat […] il ne faut pas s'éloigner et décourager l'exploitation intensive de nos mines comme elle est projetée. L'avenir de notre port, la richesse de notre ville et aussi l'avenir de notre département sont

[43] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 45.
[44] Alain LEMÉNOREL, *L'impossible révolution industrielle ?…*, *op. cit.*, p. 164.

en jeu, et nous avons tout à gagner en favorisant une industrie nouvelle qui s'implante chez nous, quelle que soit l'origine de ses capitaux »[45]. Dans son rapport annuel présenté le 12 janvier 1911, René Devaux, le secrétaire de la Chambre de Commerce, précise « Le port de Caen commence à ne plus être ignoré. Dans une séance de la Chambre des Députés, M. Lebrun, député de Meurthe et Moselle, réclamait du Gouvernement le vote de fonds pour son amélioration. La presse parisienne s'en occupe nous citerons principalement les articles parus dans le *Lloyds Français*, dans le *Journal des Débats* et dans la *Revue de l'Exportation* […] Enfin, ajoutons que sur la demande de M. l'Ingénieur en chef, le port de Caen vient d'être classé dans la deuxième catégorie des ports de France. Le port de Caen sort enfin de l'ombre où il était plongé. Nous n'aurons plus à voir la stupéfaction de personnages très importants lorsque l'on citait le port de Caen. On ne connaissait notre ville que comme étant le berceau de l'Athènes Normande et comme lieu privilégié de la chicane ; on la connaitra d'ici peu, espérons-le comme un centre industriel et un port intérieur de première importance. Suivant la loi des transformations, la ville noire d'usines aidera la ville de sapience à subsister et sa future population ouvrière tout en l'enrichissant lui donnera une activité dont elle a grand besoin »[46].

Nous avons souhaité reproduire l'intégralité de cette citation car elle veut répondre à l'image qui affecte Caen depuis longtemps et que nous avons évoquée dans notre première partie : Caen la ville de **Sapience**. Par cette évolution du port, la ville rentre de plain-pied dans l'industrialisation, elle va enfin être en mesure de faire disparaître l'image de cette ville de « chicane » au profit d'une ville dominée par l'activité économique et industrielle. Derrière ces affirmations et derrière l'emphase on peut percevoir le souhait de la Chambre de Commerce d'utiliser le port comme levier d'une transformation en profondeur de Caen et peut-être même de son inconscient collectif.

Ce discours du secrétaire de la Chambre de Commerce de Caen est le fidèle reflet de l'ambiance qui règne à l'époque dans les milieux économiques de la ville. Le développement de la mise en exploitation des mines de fer favorise les rêves les plus fous. Parallèlement les ingénieurs se préoccupent, comme la Chambre de Commerce, de l'accès de navires de plus en plus gros dans le port de Caen.

---

45 Jean FRANCK, *La région économique de Basse-Normandie…*, *op. cit.*, p. 53.
46 *Compte rendu som. trav. CC Caen*, *op. cit.*, 1910, p. 19.

Ce changement de regard face au port de Caen se traduit de différentes façons. Dans son rapport évoqué plus haut, M. Devaux évoque la visite, à Caen, de M. Millerand, ministre des Travaux publics en mai 1910. Elle est fructueuse, puisque M. Devaux renouvelle à « M. Millerand et à MM. les Ingénieurs des Ponts et Chaussées qui l'accompagnaient, nos remerciements et leur exprime les sentiments de gratitude de la Chambre pour tout ce qu'ils ont fait en sa faveur depuis leur passage dans notre ville »[47].

En 1911 le Conseil général émet un avis favorable à la création de l'usine[48]. Même l'évêché de Bayeux est satisfait du projet. Il espère que l'arrivée d'ouvriers espagnols et italiens contribuera à ranimer la pratique du culte dans le Calvados[49].

En 1912, le journal l'*Ouest-Éclair* reprend le contenu d'un article paru dans la *Ligue Maritime.* Très pédagogue il présente la situation du port face à ce nouveau trafic du minerai de fer. Après avoir rappelé les potentialités du gisement qu'il compare aux gisements de Lorraine, il écrit que les hauts-fourneaux et la construction du chemin de fer minier « vont être le pas décisif qui va déclencher l'épanouissement industriel de la région bas-normande »[50], il pose les problèmes actuels du port : les voies de communication, ainsi que les propositions de la Chambre de Commerce pour améliorer le port et son accès. La conclusion de l'article reflète son projet : « Nous verrons prochainement que la Chambre de Commerce ne borne pas seulement ses soins à l'aménagement du port de Caen et de son canal, ce qui constitue déjà une grosse besogne, mais qu'elle envisage toutes les questions pouvant concourir à la prospérité de la région caennaise, avec la plus large et la plus heureuse compréhension de l'avenir qui lui est réservée »[51].

En 1913, la *Revue économique et financière* parle de « l'intelligence d'un monde nouveau qui apparaît en Normandie […] un pays qui constitue pour tous en France un admirable exemple de savoir et d'action, une grande région soustraite à l'immobilité des pays essentiellement continentaux »[52].

---

47 *Ibid.*, p. 20.
48 Jean FRANCK, *La région économique de Basse-Normandie…*, *op. cit.*, p. 55.
49 *Ibid.*, p. 53.
50 Arch. dép. Calvados, S 2528, Chemin de fer minier de Soumont à Caen – Expropriations – Affaires diverses.
51 *Ibid.*
52 Alain LEMÉNOREL, « De l'enracinement des Italiens en Normandie, de la fin du XIX^e^ siècle à nos jours », *Cahier des Annales de Normandie*, 1998, n° 1, p. 45.

Au début de l'année 1914, se tient à Caen le congrès minier. Dans la lettre qu'il adresse au préfet le 18 juin 1914, le président de la Chambre de Commerce écrit : « Nous avons été heureux de constater que les personnalités les plus qualifiées du Congrès minier, qui vient de se tenir à Caen, ont été unanimes à reconnaître que dans un avenir prochain notre bassin minier deviendrait le plus riche de France, et que le port de Caen serait appelé à une évolution telle, qu'il dépasserait toutes les espérances qu'on avait pu percevoir jusqu'à ce jour. Et, à l'unanimité, ils ont émis un vœu appelant l'attention des Pouvoirs Publics sur l'urgence absolue des travaux qui restent à y exécuter »[53].

La reproduction de toutes ces citations, venues d'horizons différents, a pour but de montrer l'enthousiasme qui atteint toutes les couches de la société, même la hiérarchie catholique, face à l'évolution du port de Caen.

La Société des Hauts-Fourneaux de Caen n'est pas la seule à demander un port privé pour son trafic et son activité économique. Le 12 mars 1914, la Société des mines de Barbery adresse à M. Monseran, ingénieur des Ponts et Chaussées du port de Caen un dossier pour la création d'un port particulier, à Hérouville, sur le canal de Caen à la mer. La société demande une concession pour 50 ans[54]. Le projet est abandonné en 1915 car la mine est mise sous séquestre, elle est la propriété de capitaux allemands.

De nouveaux travaux sont envisagés pour approfondir le canal et permettre son accès par des navires de 4 000 tonneaux. Le ministre s'en fait l'écho. Dans une dépêche qu'il adresse à l'ingénieur en chef Willotte en février 1912, il lui demande : « Comme suite à vos rapports sur les conditions d'utilisation du canal de Caen à la mer par des navires desservant les usines de la Société des Hauts-Fournaux de Caen, je vous invite à dresser immédiatement et à me soumettre à très bref délai l'avant-projet des travaux d'amélioration nécessaires, en présentant des évaluations distinctes :

- pour l'approfondissement du chenal d'accès et de l'avant-port de Ouistreham ;

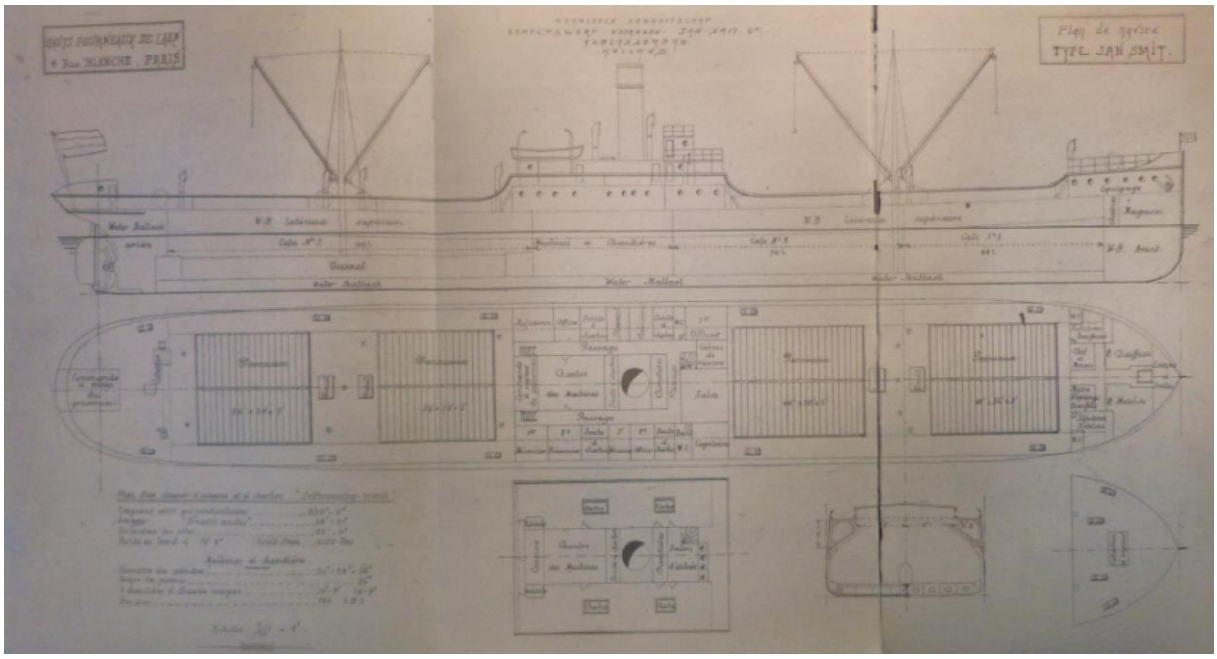
[53] Arch. dép. Calvados, S 14856, Canal de Caen à la mer – Approfondissements et élargissements 1916-1919.
[54] Arch. dép. Calvados, S 13437, Port de Caen construction d'un quai d'embarquement sur la rive droite pour la société des mines de Barbery.

- pour l'élargissement du canal et la modification d'ouvrages existants ;

- enfin, pour l'approfondissement du canal.

Vous voudrez bien en outre, fournir en même temps une évaluation aussi précise que possible des frais supplémentaires d'entretien des ouvrages et des profondeurs, à prévoir après exécution des travaux compris dans l'avant-projet »[55].

Les projets sont destinés à permettre de recevoir des navires de plus 4 000 tonneaux avec un tirant d'eau de l'ordre de sept mètres[56]. Pour ce faire il est proposé un élargissement du plafond du canal à 16 mètres voire 18 mètres et un approfondissement de 0,74 mètre ou même de 1,62 mètre. Dans un rapport daté du 29 août 1913, l'ingénieur ordinaire Monseran propose de retenir l'option la plus importante avec un budget de 4 600 000 francs dans lequel la Chambre de Commerce contribuerait à hauteur de 2 300 000 francs. Pour illustrer sa demande l'ingénieur en chef Willotte établit un plan des futurs « cargo-boat » (bateau-cargo) que nous présentons ci-dessous.



Plan 33 : Le « cargo-boat » type (de 4 166 t de charge utile) prévu par la Société des Hauts-Fourneaux de Caen[57]

55 Arch. dép. Calvados, S 13433, Port de Caen-Ouistreham.
56 Le tonnage maximal des bateaux qui remontent le canal à l'époque ne dépasse pas 2 400 tonneaux.
57 Arch. dép. Calvados, S 13433, Port de Caen-Ouistreham.

Nous avons voulu insérer un plan de ces bateaux-cargo car il représente le type des navires utilisés à l'époque pour le transport des pondéreux. Ils étaient « dits "à trois îles", avec un gaillard, un château central et une dunette »[58]. Le plan précise que la longueur de ces bateaux avoisine les 100 mètres.

L'enquête d'utilité publique est lancée le 30 avril 1914. Le dossier est ensuite stoppé en raison de la guerre. Le décret d'utilité publique n'est signé par le président Raymond Poincaré que le 1er février 1917 sur un projet revu. Nous en reparlerons plus loin.

Tous ces projets semblent montrer un certain emballement pour le port de Caen qui se traduit par une sorte de "foisonnement" d'idées nouvelles. C'est pourquoi nous les avons évoqués. Brutalement tous les espoirs semblent permis.

Cet emballement suscite même des jalousies, comme l'explique M. Devaux dans son rapport annuel pour l'année 1911. Il fait référence à un article du *Génie Civil* qui explique que « Caen est un port pour lequel l'exploitation actuelle est un maximum et qui ne sera susceptible d'admettre un gros tonnage que dans une dizaine d'années »[59]. Il est vrai que le port traverse une crise de croissance c'est la raison pour laquelle, dans le même rapport, M. Devaux affirme : « le concours de tous et l'union la plus étroite seront indispensables pour forcer les Pouvoirs publics à nous donner satisfaction »[60].

Yves Lemarec dans son article paru dans les *Annales de géographie* de 1912 évoque les réactions face à l'évolution du port et au développement du trafic de minerai de fer comme au projet de création d'une usine sidérurgique à Caen. Il conclut son article en écrivant : « Par-dessus tout, il faudra faire, en quelque sorte, l'éducation du public normand : intéresser le Calvados à son port, tourner l'attention de populations exclusivement agricoles vers la mer et vers l'industrie, de telle sorte que les capitaux, jusqu'ici rebelles, aident à l'exploitation du sous-sol national. Ce double rôle, parfois ingrat, la Chambre de Commerce de Caen l'a assumé ; c'est à elle surtout que le port doit de tenir, maintenant, une place des plus honorables parmi les ports français »[61].

---

[58] Jérôme BILLARD, *La Mar Mar : la marine marchande française de 1914 à nos jours*, Boulogne-Billancourt, France, ETAI, 1999, p. 25.
[59] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1911, p. 21.
[60] *Ibid.*, p. 22.
[61] Yves LEMAREC, « Le port de Caen et les mines de fer… », *op. cit.*, p. 229.

Il n'est pas certain que la recommandation d'Yves Lemarec a été entendue. En effet M. Gautier, conseiller général, publie le 22 juin 1912 une réponse à M. Lemarec. Il écrit « Si nos savants, si nos ingénieurs avaient constaté et fait connaître que notre sous-sol normand renfermait des milliards, ses propriétaires et les capitaux français auraient su s'entendre pour en tirer profit »[62]. Il préconise à la fin de cette réponse une modification de la loi qui règle les concessions « pour conserver à la France ses richesses minières et en assurer la répartition équitable entre l'État, les départements et les communes »[63].

Nous avons souhaité retenir cette réponse de M. Gautier car elle montre qu'aux yeux d'un acteur politique local, ce ne sont pas les bas-normands qui sont frileux pour investir, mais les lois qui sont mal faites et les experts qui n'ont pas su alerter sur le potentiel représenté par les mines de fer. Cette remarque vient compléter toutes les manifestations d'optimisme qui soufflent sur Caen devant les potentialités de développement attendues par les élites économiques, suite au redémarrage de l'exploitation du minerai de fer et à ses conséquences, dans le domaine de l'industrialisation de Caen et de sa région. Qu'en est-il également des ruraux et des caennais ? Les ruraux voient la mine se développer et un projet de train minier, à destination du port, traverser leurs terres. Les caennais voient une grande usine sidérurgique se construire à leur porte et la poursuite de projets d'amélioration du tirant d'eau du canal pour favoriser le trafic généré par le minerai de fer.

2 – Les Bas-Normands face au développement du minerai de fer et du port

Dans son *Histoire de Caen,* Gabriel Désert évoque une double résistance aux projets économiques, décrits plus haut, et soutenus par la Chambre de Commerce. Cette résistance vient des traditionnalistes qui « au nom d'un nationalisme outrancier, voire d'une réelle xénophobie, s'attaquent au projet sidérurgique, œuvre de mercenaires à la solde d'une puissance étrangère »[64] et des milieux agricoles soutenus par le Conseil général.

Dans ce domaine M. Pawlowski parle de la « résistance inouïe de la part des populations »[65] face au développement des mines. Les archives conservent de nombreuses traces de ces oppositions au travers des difficultés rencontrées lors de l'enquête d'utilité publique

---

62 Arch. dép. Calvados, S 2528, Chemin de fer minier de Soumont à Caen – Expropriations – Affaires diverses.
63 *Ibid*.
64 Gabriel DÉSERT, *Histoire de Caen*, *op. cit.*, p. 248.
65 Auguste PAWLOWSKI, *Une Normandie inconnue*, *op. cit.*, p. 99.

pour le chemin de fer minier et ensuite lors de sa mise en œuvre concrète. Parmi ces manifestations nous avons retenu celle de M. Énouf qui n'hésite pas à demander une indemnité d'occupation temporaire de ses terres pendant un an pour les travaux du chemin de fer minier de 4 000 francs quand il lui est proposé 625 francs, soit 6 fois moins[66].

Dans l'article qu'il consacre au port de Caen et aux mines de fer de Basse-Normandie, Yves Lemarec écrit « La population normande s'est montrée peu favorable à l'établissement de l'industrie minière, qui bouleverse ses habitudes et tend à transformer la région »[67]. C'est une des raisons pour lesquelles ce ne sont pas des normands qui prennent les emplois qui s'ouvrent à eux, mais des étrangers. Alain Leménorel explique la politique de recrutement mise en œuvre, avant 1914, pour le recrutement d'italiens dans la mine de Soumont, qui appartient aussi au groupe Thyssen, pas toujours avec succès cependant[68]. Mais les italiens ne sont pas les seuls étrangers recrutés.

On voit se dessiner ici une forme de rupture entre les élites économiques régionales et caennaises, très favorables au développement du port et à l'industrialisation de Caen par le biais de l'usine sidérurgique en construction, et les bas-normands, urbains et ruraux, beaucoup moins enthousiastes face aux projets en train de se mettre en œuvre. Les emplois créés sont plutôt pris par des étrangers. Quant aux ruraux, ils ne cherchent pas à y travailler, en revanche ils perçoivent ce qu'ils peuvent gagner en mettant leurs terres à disposition.

Lors de l'enquête d'utilité publique lancée à l'occasion des projets d'approfondissement du canal, des propriétaires et locataires des rues Jean-Romain, des Carmélites et des Carmes « demandent l'amélioration de la situation créée, dans la prairie de Caen et certains quartiers de la Ville, par l'exhaussement du plan d'eau, soit par l'abaissement du plan d'eau soit par tout autre moyen »[69]. Le rapporteur ajoute : « la Chambre de Commerce doit, en même temps qu'elle travaille au développement du port et à l'accroissement du trafic maritime, s'occuper de la prospérité générale de la ville, à laquelle est liée la question d'assainissement de la Prairie et d'écoulement des eaux des Odons »[70]. Cette dernière demande est sans ambiguïté : pour les propriétaires et locataires des rues concernées par les évolutions du

66 Arch. dép. Calvados, S 2528, Chemin de fer minier de Soumont à Caen – Expropriations – Affaires diverses.
67 Yves LEMAREC, « Le port de Caen et les mines de fer… », *op. cit.*, p. 226.
68 Alain LEMÉNOREL, *L'impossible révolution industrielle ?…, op. cit.*, p. 313 et suivantes.
69 Arch. dép. Calvados, S 13433, Port de Caen-Ouistreham : rapport suite à l'enquête d'utilité publique.
70 *Ibid*.

plan d'eau du canal, l'accroissement du trafic maritime du port ne rime pas nécessairement avec prospérité générale de la ville. Cependant la commission donne un avis favorable au projet proposé avec la réserve suivante « Émet le vœu que les études soient poursuivies en vue de l'amélioration de la situation résultant, pour la Prairie de Caen de l'élévation du plan d'eau du canal, mais sans que la solution adoptée doive préjudicier en rien à l'exécution aussi rapide que possible des travaux actuellement projetés »[71]. Ce souhait n'est pas surprenant, tous les membres de la commission d'enquête sont des acteurs économiques de la ville, et beaucoup sont proches de la vie portuaire.

On peut alors se demander si un tel avis n'est pas de nature à favoriser la rupture évoquée plus haut. Peut-être est-il même l'expression d'une coupure entre les caennais et leur port ?

Cette rupture peut aussi s'expliquer par l'éloignement de la vie portuaire du centre de Caen. Le port privé de la Société des Hauts-Fourneaux de Caen est loin du port d'échouage sur l'Orne avant le pont des Abattoirs. Il s'agit d'un phénomène normal à l'époque, les nouvelles activités portuaires appellent de « vastes terre-pleins capables de recevoir des matières pondéreuses encombrantes, ainsi que des unités de production aux dimensions toujours plus imposantes »[72]. Nous rappellerons que pour construire son usine la Société des Hauts-Fournaux de Caen a acquis 350 hectares de terrains[73].

En quelques années le port de Caen devient, sous l'impulsion d'un entrepreneur allemand, un port industriel qui s'éloigne de sa ville d'origine. Avant de voir les conséquences, sur le trafic de cette évolution, nous voulons faire ressortir la substance de ce nouveau développement du port de Caen.

3 – La nouvelle donne du développement du port de Caen

Le premier aspect qui ressort est une industrialisation du port que nous avons longuement évoquée. Il est important de souligner qu'elle n'est pas unique à cette époque dans les ports de seconde catégorie auxquels le port de Caen appartient désormais depuis qu'il se

---

71 *Ibid*.
72 Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 462.
73 Robert Le CHATELIER, L. CAYEUX, M. de LOISY, *Les hauts-fourneaux de Caen…*, *op. cit.*, p. 10.

situe au 9e rang des ports français. Il est proche de ports comme Bayonne, Sète ou encore Boulogne.

Certains de ces ports ont fait l'objet de projet d'industrialisation comme Caen. Bayonne voit s'édifier entre 1882 et 1884 les Forges de l'Adour dont le développement est un succès, au point que « cette sidérurgie fut à l'origine de l'industrialisation du Boucau qui devint, comme l'écrit Jean-Paul Jourdan, "le poumon par lequel respirait le port de Bayonne" »[74].

En revanche le vaste projet de création d'un nouveau Creusot à Sète par l'entreprise Schneider se solde par un échec et « en 1904, les défaillances de la chaine de transport et l'état toujours aussi précaire de l'unique haut-fourneau décidèrent de son démantèlement »[75].

Nous l'avons vu plus haut, ces impulsions industrielles ne viennent pas du tissu industriel d'origine de la ville. À Sète l'investisseur est le groupe Schneider, un des grands sidérurgistes français de l'époque, à Caen l'investisseur originel est le baron Thyssen, l'un des plus importants sidérurgistes allemands.

Enfin les nécessités du trafic et de la nouvelle activité « industrialo-portuaire » appellent de grands espaces que les villes portuaires ne peuvent offrir. C'est la raison pour laquelle cette nouvelle industrialisation provoque « une dissociation spatiale entre le port et le noyau urbain original »[76]. À Caen le port abandonne le centre-ville. Le plan n° 32 avec l'emplacement de l'usine au-delà du Nouveau Bassin creusé en 1882, montre le déplacement progressif des activités portuaires vers l'aval, à savoir vers la mer. Comme les autres ports, Caen est affecté par cette évolution inexorable liée notamment à la taille des navires. Nous avons vu que les ingénieurs préparent une adaptation du canal à des navires de plus de 4 000 tonneaux. Par rapport à la taille des navires qui fréquentent le canal dans la décennie 1910 – 2 400 tonneaux – c'est une évolution très significative : + 60 %.

Ces adaptations d'un caractère très exogène face au noyau d'origine du port ne peuvent guère contribuer à maintenir un lien entre la ville d'origine et son port. À Caen le phéno-

[74] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 449.
[75] *Ibid.*, p. 461.
[76] *Ibid.*, p. 462.

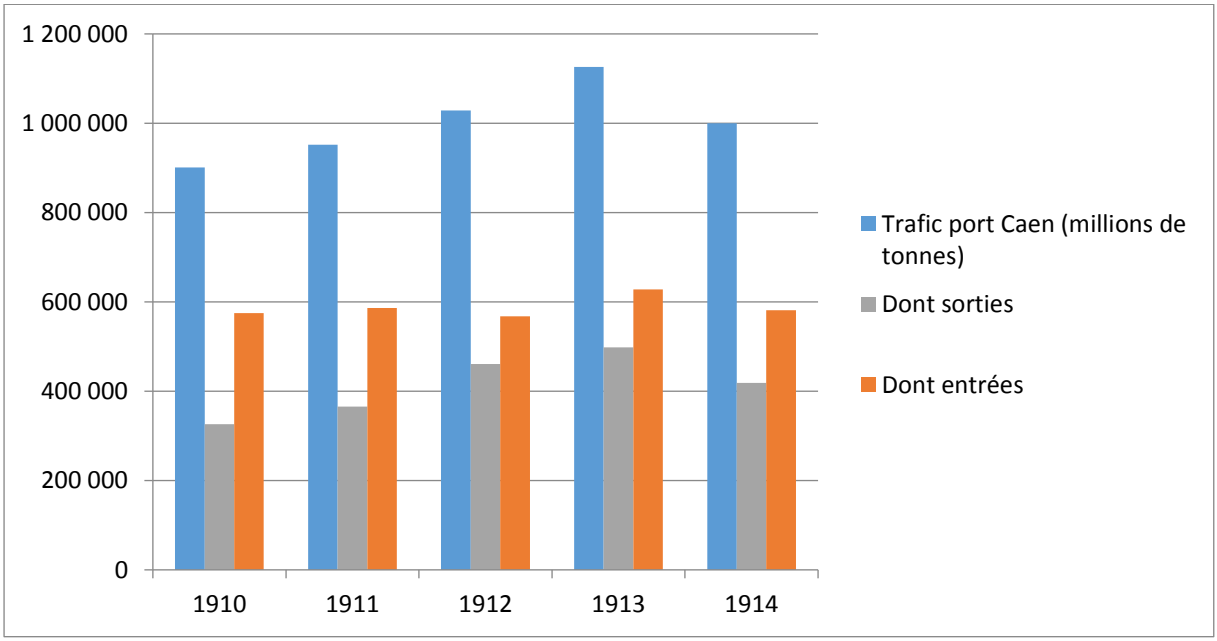
mène est d'autant plus marquant que le personnel de la nouvelle usine est, dans une proportion significative, constitué d'étrangers.

Dans cette période d'euphorie qui semble s'emparer de Caen et des élites dirigeantes, la vie du port au quotidien se poursuit. Comment le trafic du port évolue-t-il entre 1910 et 1914, à savoir juste avant la guerre ? À côté des travaux envisagés pour être en mesure d'accueillir les « cargo-boat » prévus par la Société des Hauts-Fourneaux de Caen, d'autres travaux sont réalisés.

D – La vie du port entre 1910 et 1914

1 – L'évolution du trafic

Dans notre première partie, nous avons souligné la forte croissance du trafic du port entre 1875 et 1910, grâce à la montée en puissance des exportations de minerai de fer. Le diagramme n° 16, au début de cette seconde partie, rappelle utilement cette croissance. Le graphique ci-dessous montre la nouvelle évolution.



Graphique 17 : Trafic du port de Caen entre 1910 et 1914 (en millions de tonnes)[77]

[77] *Compte rendu som. trav. CC Caen,* 1913, p. 140 (pour les années 1910 à 1913) et *Bull. mens. CC Caen,* 1922, n° 1, p. 29 (pour l'année 1914)

La croissance régulière du trafic est bien marquée avec un ralentissement en 1914, dû aux sorties comme aux entrées. On note également le développement régulier des sorties, parallèlement à celui du trafic général. Dans le même temps les entrées ont tendance à stagner, à l'exception de l'année 1913, particulièrement favorable. Elle constitue un pic.

Ce graphique ne fait pas ressortir l'évolution de la structure du trafic, ni le poids du minerai de fer dans les sorties et celui de la houille dans les entrées. C'est l'objet du tableau ci-dessous.

Tableau 12 : Structure du trafic du port de Caen 1910-1914[78]

Années	Trafic	% Entrées	Houille %	% Sorties	Minerai %
1910	900 674	63,80 %	84,67 %	36,20 %	93,97 %
1911	952 081	61,58 %	85,42 %	38,42 %	95,21 %
1912	1 028 455	55,17 %	85,12 %	44,83 %	97,79 %
1913	1 125 951	55,77 %	87,46 %	44,23 %	98,34 %
1914	999 875	58,10 %	88,00 %	41,90 %	96,95 %

Durant les années qui précèdent la Grande Guerre, le rééquilibrage du trafic au profit des sorties se poursuit en même temps que le poids du minerai de fer s'y affirme. En 1913, le port agricole a quasiment totalement disparu. L'activité du port, comme l'a montré Marcel Hérubel, repose désormais sur deux activités : l'importation de houille et l'exportation de minerai. La houille vient d'Angleterre et le minerai est exporté vers l'Allemagne via la Hollande. La dépendance du trafic à ces deux marchandises ressort nettement en 1914. Il suffit que la guerre provoque des baisses dans les importations de houille et dans les exportations de minerai pour que le trafic en subisse directement les conséquences. Les importations de houille diminuent de 7 %, celles de minerai de 17 % et le trafic diminue de 11 %. Nous ne sommes pas en mesure de dire si des élites économiques ont noté, dès cette époque, les risques à terme, pour la vie du port, de cette dépendance à ces deux marchandises.

Les photos ci-dessous permettent de se faire une idée du port et des quais avec ces deux trafics principaux.

[78] *Ibid.*, 1913, p. 140 et *Bull. mens. CC Caen*, 1922, n° 1, *op. cit.*, p. 29.

Illustration 24 : Embarquement du minerai de fer[79]

Le wagon à côté du navire avec les dockers qui s'activent ainsi que le tas de minerai sur le quai veulent montrer l'importance de ce trafic pour Caen.

Nous proposons ci-dessous une photo, tirée de la même source, pour illustrer le trafic d'importation de houille.

Illustration 25 : Débarquement du charbon[80]

Là encore les grues en action donnent l'image d'un port qui vit.

[79] *Le Centenaire de la Chambre de Commerce de Caen*, 1921, p. 42.
[80] *Ibid.*, p. 46.

Comme nous l'avons indiqué dans notre première partie, le port de Caen n'a jamais été un grand port de voyageurs. Les essais menés par une compagnie anglaise à la fin du XIX[e] siècle pour organiser un trafic régulier de voyageurs entre Caen et Newhaven se sont vite soldés par un échec et l'expérience a été arrêtée. Une seule ligne a perduré, celle reliant Caen au Havre. Pendant les années 1910 à 1914, le trafic de voyageurs de cette ligne oscille entre 15 000 et 17 000 voyageurs, transportés annuellement, en cumulant les voyages dans les deux sens. On compte un départ par jour de Caen comme du Havre. Les rotations sont assurées par trois vapeurs : la *Dives*, l'*Hirondelle* et la *Gazelle.*

Le *bulletin de la Chambre de Commerce de Caen*, pour les mois de janvier et février 1922, reproduit un tableau du trafic des ports français en 1913. Marseille est de loin le premier port suivi par celui de Rouen. Le Havre apparaît en troisième position. Caen se situe au 10 [e] rang, derrière Sète et Calais, devant Boulogne et Bayonne[81].

Enfin ce trafic est, en grande partie, assuré par les armateurs qui existent à Caen à cette époque : l'armement Bouet et la Société Navale Caennaise, propriété de la famille Lamy. En 1913, à la veille de la guerre ces deux armateurs exploitent quinze navires dont huit pour l'armement Bouet et sept pour la Société Navale Caennaise. Leur principale activité est le trafic de pondéreux qu'ils assurent en quasi-totalité[82]. Le développement de la flotte des deux armateurs est vanté par M. Devaux, le secrétaire de la Chambre de Commerce, dans son rapport sur les travaux de la Chambre de Commerce en 1911. Il y voit une implication financière des propriétaires normands : « nous voyons avec plaisir nos propriétaires Normands mettre à la disposition d'hommes compétents les capitaux nécessaires pour mener à bien des entreprises régionales »[83]. Il précise même : « il ouvre son bas de laine »[84]. Cette remarque est importante, elle illustre un investissement, par des entrepreneurs locaux, pour la vie du port de Caen.

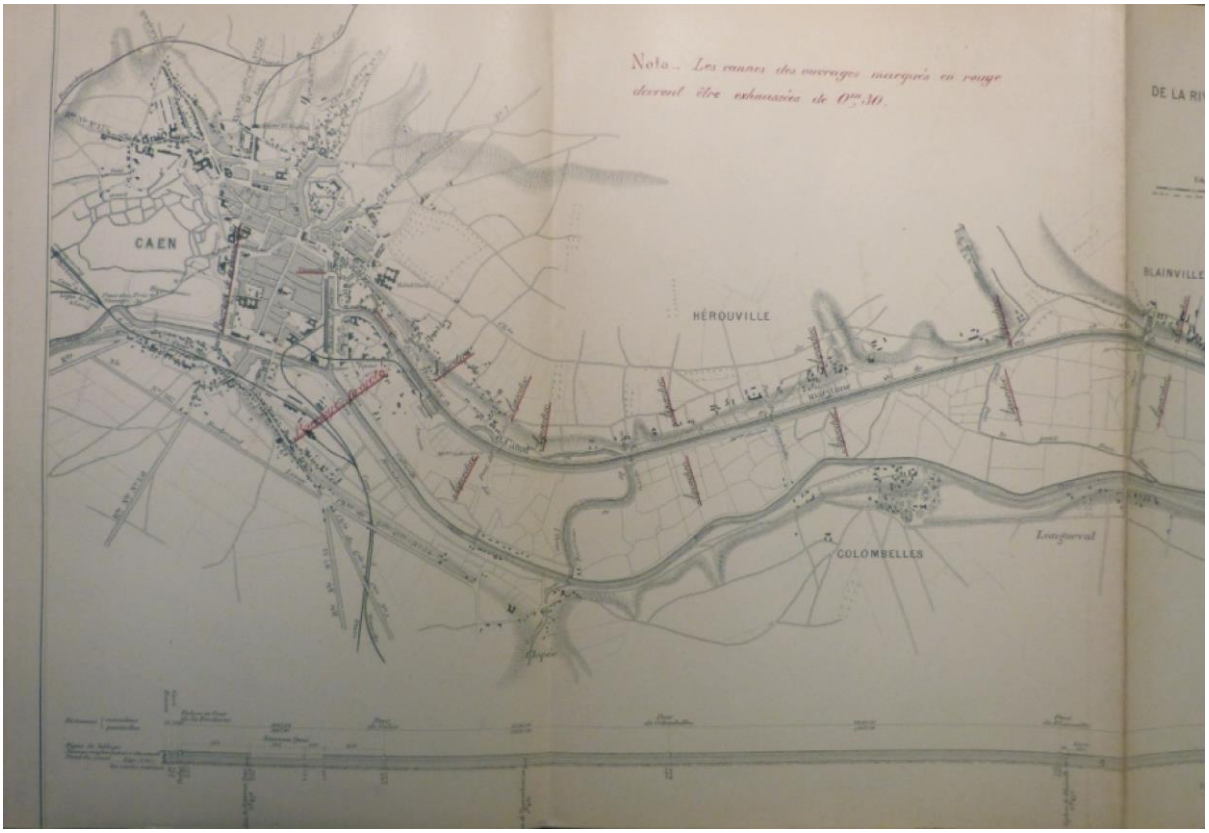
Pour assurer ce trafic, et en dehors des grands travaux envisagés pour répondre aux attentes de la future usine sidérurgique, les aménagements du port se poursuivent.

---

[81] *Bull. mens. CC Caen*, 1922, n° 1, *op. cit.*, p. 23.
[82] André GIRAULT, « Une lignée d'armateurs caennais : les LAMY Un siècle et demi d'histoire », *Mémoires de l'Académie nationale des sciences, arts et belles lettres de Caen*, t. XXVIII, 1990, p. 129.
[83] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1911, *op. cit.*, p. 24.
[84] *Ibid.*

2 – La poursuite des aménagements du port et du canal

Des réflexions s'engagent pour une amélioration substantielle du tirant d'eau du canal. Le nouvel exhaussement de 0,40 mètre, pour lequel les discussions ont été engagées dès la fin du XIX[e] siècle, comme nous l'avons expliqué dans la première partie de notre travail, fait l'objet d'une décision d'utilité publique en avril 1909. Afin de mieux comprendre le projet nous proposons ci-dessous deux plans tirés des archives.

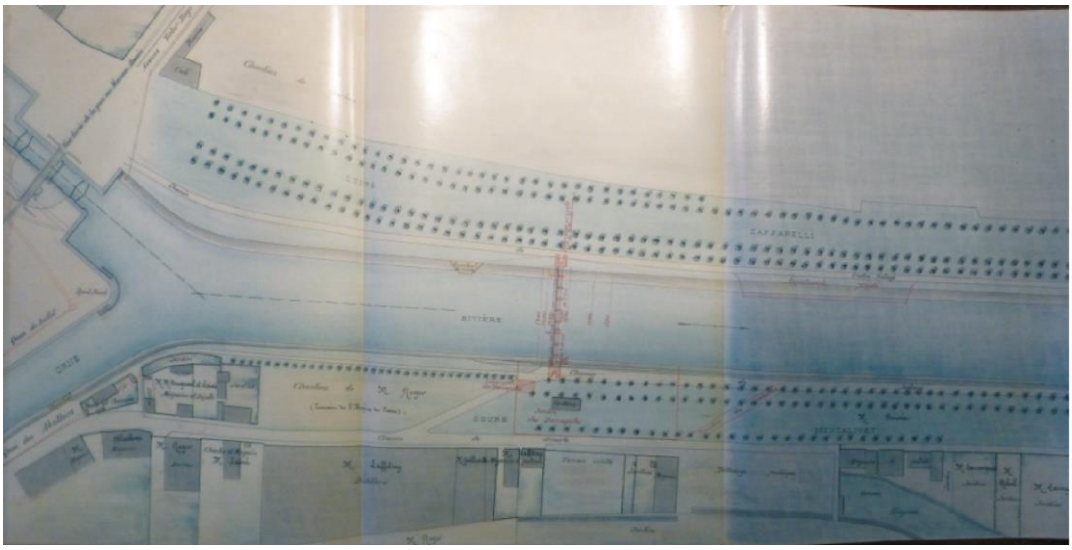


Plan 34 : Le canal de Caen à la mer avec l'emplacement du barrage sur l'Orne[85]

Le trait rouge sur l'Orne, à la sortie de Caen, indique l'emplacement du barrage. Les traits rouges le long du cours du canal indiquent les vannages des égouts à exhausser de 30 centimètres.

Le second plan constitue une sorte de zoom pour montrer le barrage dans le port de Caen.

[85] Arch. dép. Calvados, S 13451, Port de Caen-Ouistreham – Nouveau barrage sur l'Orne 1900-1909 – Plan concernant *L'établissement d'un nouveau barrage à Caen, en aval de l'écluse de l'Orne, et remaniement des égouts municipaux* signé par l'ingénieur Hézard, le 10/04/1907.



Plan 35 : Les abords du barrage dans le port de Caen[86]

Ce plan présente le double intérêt de positionner le futur barrage à proximité de l'écluse du Rond-Point ainsi que tous les acteurs économiques sur la rive droite de l'Orne. À cette époque, ce quartier devait être très vivant économiquement.

Le barrage est terminé en novembre 1912, « il est définitivement mis en service au commencement de décembre 1912 »[87]. Nous l'illustrons par la photo ci-dessous.

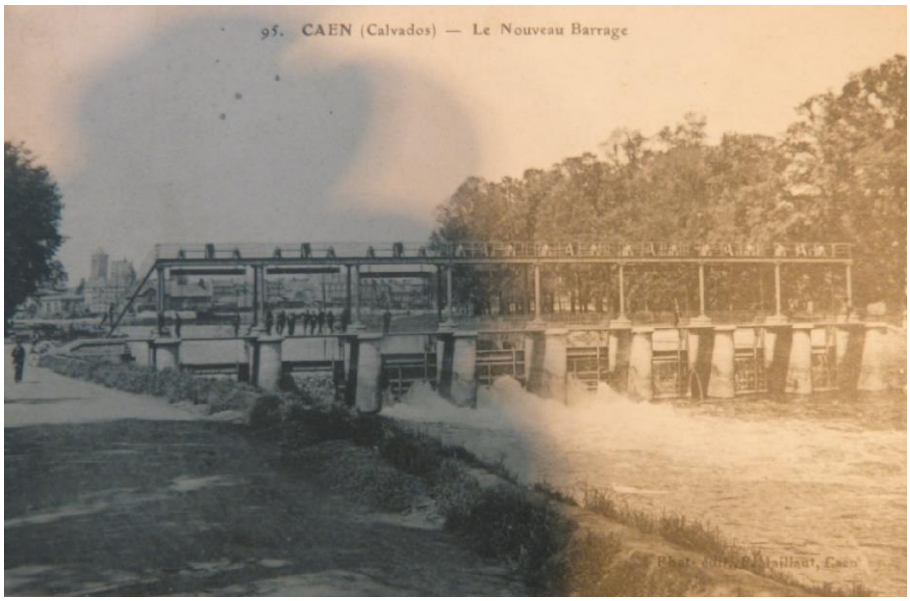


Illustration 26 : Le Nouveau Barrage[88]

[86] *Ibid.*
[87] *Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen*, 1912, p. 17.
[88] Le Nouveau Barrage. Collection particulière.

Cette photo, prise depuis la rive droite de l'Orne, montre le barrage avec les retenues d'eau. On distingue au-delà du barrage le plan d'eau annoncé dans les études préalables au barrage.

Le nouveau tirant d'eau du canal est de 6,12 mètres. Comme l'avait indiqué l'ingénieur en chef La Rivierre dans son rapport daté du 17 novembre 1902, les travaux engagés avaient pour objectif :

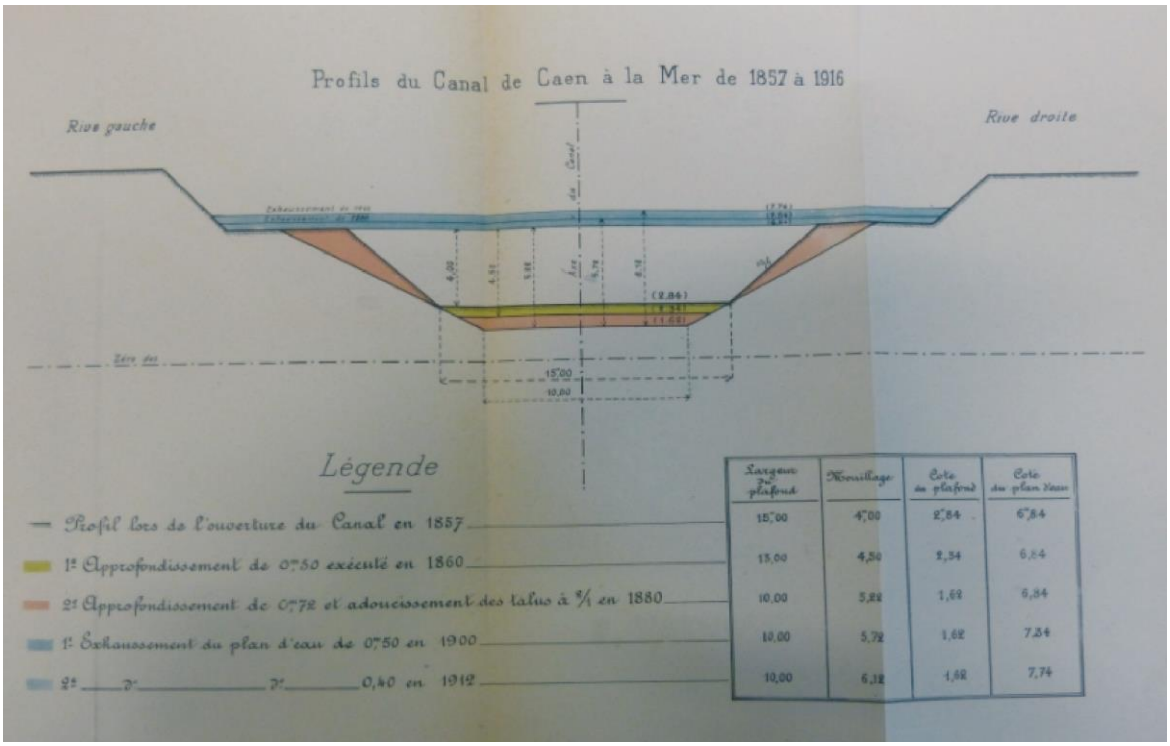
« 1° de relever de 0,40 mètre le niveau du plan d'eau du canal de Caen à la mer, sauf pendant les crues de l'Orne, c'est-à-dire en moyenne pendant 356 jours environ par an.

2° de permettre aux commerçants, pendant tout le temps que les vannes du barrage seront abaissées, c'est-à-dire pendant 10 mois ½ environ par an, de mieux utiliser les quais de Juillet et des Abattoirs, puisque, les portes de l'écluse de l'Orne étant ouvertes, les navires peuvent circuler librement entre le bassin Saint-Pierre et la rivière d'Orne.

3° de faire disparaître les causes d'insalubrité que présente actuellement le lit de l'Orne, dans la partie de la traverse de Caen située en aval du barrage de la Passerelle »[89].

Afin de faciliter la compréhension de ces travaux nous présentons ci-dessous un récapitulatif de l'évolution des profils du canal depuis son inauguration en 1857 jusqu'à la mise en fonctionnement de ce nouveau barrage sur l'Orne.

[89] Arch. dép. Calvados, S 13 451, Port de Caen-Ouistreham – Nouveau barrage sur l'Orne 1900-1909 – Rapport de l'ingénieur en chef La Rivierre daté de novembre 1902.



Plan 36 : Profils du Canal de Caen à la Mer de 1857 à 1916[90]

Ce croquis montre l'évolution du tirant d'eau du canal et la méthode utilisée pour le faire évoluer, à compter de l'année 1900 la technique de l'approfondissement est abandonnée au profit de celle de l'exhaussement. Nous avons fait ressortir ce changement dans la première partie de notre travail. Les couleurs retenues pour expliquer les évolutions contribuent à la compréhension des travaux engagés. Le dessin en coupe permet d'apprécier l'évolution du plafond du canal et son raccourcissement, pour mener à bien les deux premiers approfondissements réalisés en 1860 et 1880. Un autre intérêt de ce dessin est le tableau des cotes présenté en vis à vis des évolutions du canal. Il permet de comprendre les diminutions de largeur du plafond évoquées plus haut, la différence entre la notion de "mouillage" et celle de "cote du plan d'eau". Le "mouillage" (la seconde colonne du tableau) correspond au tirant d'eau, utile pour les navires, du canal. La "cote du plan d'eau" correspond à la profondeur effective du canal dont une partie n'est pas "utile" pour les navires en raison de la vase qui est au fond. La différence entre le "mouillage" et la "cote du plan d'eau" correspond à la "cote du plafond".

90 *Bull. mens. CC Caen*, 1916, n° 5, p. 120.

La réalité n'est pas tout à fait conforme aux espoirs envisagés par l'ingénieur en chef La Rivierre dans son rapport daté de 1902. Dès l'année 1913 la Municipalité, la Chambre de Commerce et les ingénieurs des Ponts et Chaussées doivent faire face à de nombreuses critiques. Les archives conservent le procès-verbal d'une réunion à la préfecture qui fait état de réclamations des riverains de l'Orne suite au nouvel exhaussement de 0,40 mètre. Nous reproduisons ci-dessous des extraits de ce procès-verbal, ils sont instructifs. « Depuis la réalisation complète de ce projet, nombre de caves ont été et sont inondées ; les eaux de la Prairie ne trouvent plus leur écoulement normal ; de nombreux branchements d'égouts […] ne s'écoulent que péniblement et même pour certains plus du tout »[91]. Le maire de Caen en arrive même à penser « qu'il vaut mieux reconnaître qu'en surélevant en deux fois de 0,90 mètre (0,50 plus 0,40) le plan d'eau du canal et en portant son niveau de 6,84 mètres à 7,74 mètres on a dépassé le maximum qui pouvait être atteint sans porter préjudice à la ville. Que dans ces conditions, étant donné qu'un projet d'élargissement et d'approfondissement du canal a été étudié pour exécution il demande de concilier cette réalisation avec les intérêts municipaux en ramenant le niveau du canal et de l'abreuvoir de Courtonne à la cote 7,50 mètres en approfondissant le canal de ce qu'il convient pour satisfaire en même temps, aux nécessités de la navigation »[92]. Pour tenter de concilier les intérêts des riverains, défendus par le maire de Caen, et les intérêts économiques des négociants, représentés par la Chambre de Commerce, le préfet demande aux ingénieurs des Ponts et Chaussées de préparer un projet qui ramènerait la cote du canal à 7,50 mètres. La réponse de l'ingénieur en chef Willotte, adressée au président de la Chambre de Commerce de Caen, bien que technique, nécessite un examen approfondi, c'est la raison pour laquelle nous en reproduisons ci-dessous un certain nombre d'extraits. À ses yeux, un abaissement « expressément limité à cette faible valeur de 0,24 mètre de variation du niveau ne peut créer aucune gêne appréciable à la navigation »[93]. Il explique ensuite que la cote de 7,50 mètres sera suffisante pour les navires qui seront utilisés par la Société des Hauts-Fourneaux de Caen en cours de constitution, tout au moins pour les premières années de son exploitation. En revanche il insiste sur la nécessité « non pas d'approfondir le canal de Caen à la mer, mais d'en adoucir

[91] Arch. dép. Calvados, S 13452, Port de Caen-Ouistreham : Nouveau barrage sur l'Orne – Extrait du procès-verbal d'une réunion en préfecture le 06/03/1913.
[92] *Ibid*.
[93] *Ibid.*, Rapport de l'ingénieur en chef Willote, daté du 16/03/1913.

les courbes de manière à permettre d'y recevoir dans le plus bref délai les navires de quinze mètres de largeur et cent mètres de longueur »[94]. Il conclut son rapport en comparant la nouvelle configuration de l'Orne, suite à la mise en service du nouveau barrage à « une opération de mise au point de l'ensemble d'un organisme très complexe et très délicat, opération qui est analogue à celle qu'on fait quand, dans le réglage d'un appareil de précision, on tourne de quelques degrés à droite ou à gauche. Il convient, à mon avis, de laisser le réglage ici en question se faire dans l'intervalle d'un jeu enfermé dans une étroite limite comme celle de 0,24 mètre seulement qui est proposée, en veillant à ce que, comme il est montré ci-dessus, la navigation n'en soit pas gênée »[95].

Toutes ces remarques font référence aux difficultés provoquées par le nouvel exhaussement du canal (suite au nouveau barrage) ainsi qu'à un nouveau projet d'approfondissement et d'élargissement lancé, dès l'année 1913, pour répondre aux besoins de la future usine sidérurgique, présentée plus haut.

Le rapport de l'ingénieur en chef Willotte (auquel nous faisons référence plus haut) ne rassure pas les exploitants du port. Il se sont même regroupés en un Syndicat de défense des intérêts du port. Dans sa séance du 31 mai 1913, la Chambre de Commerce précise qu'elle ne peut maintenir son accord de principe à un abaissement du plan d'eau du canal à 7,50 mètres en raison de la protestation des adhérents de ce Syndicat. Ces derniers insistent sur l'impossibilité de procéder à cet abaissement, en raison d'une nouvelle difficulté posée par la perte d'harmonie entre le plan d'eau du canal et celui du bassin Saint-Pierre. « Les armateurs font remarquer que l'approfondissement du bassin Saint-Pierre étant impossible, ce bassin deviendrait inaccessible aux grands navires de 2 400 t. déjà en service »[96].

La polémique rebondit durant le mois d'août, les ingénieurs mettent en cause le comportement des riverains du canal Robert et des Odons qui traversent la ville. L'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées estime qu'il y aurait lieu que ces riverains « renoncent absolument à leur très fâcheuse pratique de rejeter dans ces cours d'eau tous leurs détritus et déchets »[97]. Il propose ensuite des travaux susceptibles de faire évoluer l'organisation hydraulique la

94 *Ibid.*
95 *Ibid.*
96 *Ibid.*, procès-verbal de la séance de la Chambre de Commerce datée du 31/05/1913.
97 *Ibid.*, Rapport de l'ingénieur en chef daté du 11/08/1913.

ville. Il rappelle que la « combinaison consistant à demander à l'Administration Supérieure des Travaux Publics l'autorisation d'abaisser d'une façon permanente de 0,24 mètre (soit de la cote + 7,74 mètres à la cote + 7,50 mètres) le plan d'eau du canal de Caen à la mer en exécutant en même temps un approfondissement de ce canal […] n'a pu être adoptée, notamment parce qu'il serait impossible d'approfondir, sans des dépenses très considérables, le bassin Saint-Pierre et l'écluse de la Fonderie qui lui donne accès en sorte que le bassin Saint-Pierre deviendrait inaccessible aux grands cargo-boats de 17 pieds anglais (5,18 mètres) fréquentant le port de Caen »[98].

Le ministre des Travaux Publics décide, le 10 décembre 1913, d'autoriser l'étude « des dispositions à prendre pour faire disparaître ou réduire les inconvénients du régime d'écoulement des eaux des égouts de Caen qui ont résulté de l'exécution du nouveau barrage et du relèvement du plan d'eau »[99]. La fin du courrier du ministre précise qu'il ne peut s'agir que d'une solution provisoire, sachant que la solution ne peut être que l'établissement, par la ville de Caen, « d'un réseau d'égouts rationnellement installé, qui doit, dans cette ville, comme dans les autres villes, constituer la solution définitive du régime des eaux »[100].

La teneur de cette dépêche, tendant à rejeter sur la Municipalité de Caen la responsabilité des conséquences de la mise en fonctionnement du barrage sur l'Orne, provoque une réaction de sa part. Elle rappelle que, même si le réseau d'égouts appelle des compléments, « le problème à résoudre reste le même : faire franchir par toutes les eaux pluviales et autres s'accumulant dans les parties basses de la ville, la nappe d'eau encerclant actuellement la ville par l'Orne, le canal et ses affluents »[101].

La relation détaillée, des conséquences pour les riverains de l'Orne et des autres cours d'eau de la ville, comme des réactions des différents acteurs concernés par l'exhaussement du niveau d'eau du canal de 0,40 mètre, conformément au plan n° 36 reproduit plus haut, est volontaire. Elle permet de donner une dimension concrète aux questions que nous avons évoquées plus haut touchant l'implantation du port de Caen, dans une ville dotée d'un

98 *Ibid.*
99 *Ibid.*, Courrier du ministre au préfet daté du 10/12/1913.
100 *Ibid.*
101 *Ibid.*, Courrier du maire de Caen au préfet daté du 26/12/1913.

réseau hydraulique complexe, ainsi que son développement, avec le creusement du canal de Caen à la mer.

La teneur de ces échanges fait ressortir plusieurs opinions qui semblent s'affirmer autour du port et de son développement. D'un côté la Chambre de Commerce, avec l'affirmation du trafic de minerai de fer qui atteint en 1913, à l'époque de ces discussions, plus de 400 000 tonnes, soit 98 % des exportations, ne peut qu'affirmer l'importance du port et répondre favorablement à toutes les demandes touchant à son développement. De l'autre côté les caennais, surtout ceux qui vivent au bord des Odons, ne peuvent que constater le contrecoup du nouvel exhaussement du canal avec leurs caves inondées et les problèmes d'hygiène et de salubrité publiques provoqués par le mauvais écoulement des eaux usées de la ville, sans parler des risques, pour la santé publique, qui peuvent se traduire par une surmortalité. Entre les deux, le maire de Caen, bien que depuis toujours favorable au développement du port, comme il le montre dès que des travaux doivent être réalisés (en décidant de contribuer à leur financement), ne peut être sourd aux réclamations de ses administrés. Enfin, dans la mesure où le réseau des égouts de la ville de Caen est déficient, comme le rappelle l'ingénieur en chef Willotte dans son rapport daté du 11 août 1913, la Municipalité de Caen se trouve dans une situation inconfortable. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées peuvent aisément lui reprocher les déficiences de ce réseau, avant de prendre en compte les conséquences de l'exhaussement du canal. La teneur des échanges et de l'argumentation développée, laisse apparaître les positions de chacun : face aux opportunités de développement du port portées par la Chambre de Commerce, les habitants de Caen sentent plus les inconvénients, que son développement génère, pour leur vie au quotidien.

Pourrait-on résumer ces discussions en affirmant que chacun est dans son « rôle » ? La Chambre de Commerce : elle veut le développement du port. Les habitants : ils réagissent aux conséquences concrètes des décisions prises, à savoir l'impossibilité « d'évacuer toutes les immondices flottantes (dans le canal Robert, dans la Noë et aux abreuvoirs de la préfecture et de la poissonnerie) par les siphons existant actuellement parce qu'on craint de les engorger »[102]. La Municipalité : elle est consciente de l'importance du port de Caen. Elle

[102] Arch. dép. Calvados, 615 edt 628, *Bull. mun. Caen* 1913, 1914, 1915, 1916, – Séance du 29/05/1914, *Projet d'élargissement et d'approfondissement du canal de Caen à la Mer – Enquête Écoulement des Eaux des égouts et des Odons* dire de M. le maire, p. 219.

« ne peut qu'émettre un avis favorable à tout projet destiné à apporter une amélioration au trafic du port, et, par suite, au développement du commerce local »[103] mais qui doit aussi gérer une ville et préserver le bien-être de ses habitants.

Afin d'être en mesure d'apprécier les projets évoqués pour le réseau hydraulique de Caen, le plan ci-dessous rappelle cette organisation.

Plan 37 : La ville de Caen en 1901[104]

Nous avons décidé de retenir ce plan, bien qu'il soit daté de 1901, car il constitue la meilleure source susceptible de faciliter la compréhension des enjeux posés. Par ailleurs il a été établi par les ingénieurs des Ponts et Chaussées**.** Les légendes ci-dessous permettent de positionner les différents emplacements cités dans le « Dire » du maire évoqué plus haut.

[103] *Ibid.*, p 218.
[104] Arch. dép. Calvados, S 13451, Port de Caen-Ouistreham Nouveau barrage sur l'Orne 1900-1909 – *Plan de la ville de Caen : régime hydraulique de l'Orne, des Odons et de la rigole alimentaire du Canal de Caen à la mer*. Plan dressé par l'ingénieur ordinaire Hézard le 03/08/1901 et contresigné par l'ingénieur en chef Lestelle le 22/08/1901.

Nous les rappelons ci-dessous avec des numéros pour visualiser ces emplacements sur le plan.

1 Orne (elle apparaît en deux endroits pour montrer son cours avant et après Caen),

2 canal,

3 bassin Saint-Pierre,

4 nouveau barrage sur l'Orne,

5 Odons dont une partie a été couverte lors de l'aménagement de la rigole alimentaire en 1862,

6 Noë,

7 canal Robert.

D'une manière générale, la complexité du réseau hydraulique de Caen, avec les incidences des décisions prises pour améliorer le tirant d'eau du canal et faciliter l'accueil de navires toujours plus importants, montre combien le développement du port de Caen dépend aussi d'éléments exogènes, mais incontournables, car susceptibles de peser sur la vie quotidienne des habitants de la ville. C'est ce qu'exprime l'ingénieur Willotte lorsqu'il compare le réseau hydraulique de Caen et l'approvisionnement en eau du canal à un « organisme très complexe et très délicat [dont le réglage s'apparente] à un appareil de précision »[105].

Les discussions autour du grand projet d'élargissement et d'approfondissement du canal de Caen à la mer se poursuivent au début de l'année 1914. Les bulletins du Conseil Municipal de Caen font référence à un *Rapport de M. le Directeur du Bureau d'Hygiène sur les causes de la mortalité Étude sur les égouts et les Odons* présenté devant le Conseil municipal, toutes commissions réunies, […] dans la séance publique du 29 mai 1914[106]. Nous en présentons ci-dessous les principales recommandations, elles sont en lien avec le port et le canal.

L'auteur du rapport cible différentes causes susceptibles d'expliquer une surmortalité à Caen. Parmi celles-ci il évoque « l'insalubrité due à la situation créée récemment par l'éta-

[105] Arch. dép. Calvados, S 13452, Port de Caen-Ouistreham - Nouveau barrage sur l'Orne – Rapport de l'ingénieur en chef Willote daté du 16/03/1913.
[106] Arch. dép. Calvados, 615 edt 628, *Bull. mun. Caen* 1913-1914-1915-1916, ce rapport est joint en annexe du bulletin de l'année 1914, pp. 367-381.

blissement du nouveau barrage et par le relèvement du plan d'eau de l'Orne »[107]. La nouvelle situation créée est « particulièrement déplorable en ce sens que, l'obstacle apporté à l'écoulement des eaux détermine en certains points, tels que le canal Robert [point 5 du plan ci-dessus], la rigole alimentaire [point 6], l'abreuvoir [point 8], le lavoir de Courtonne [il se trouve au bout de la rigole alimentaire juste avant le bassin Saint-Pierre], une stagnation presque complète, il en résulte, en ces points, une accumulation de papiers, de saletés, d'ordures, de détritus variés, aussi regrettables à voir que pénibles à sentir, et la production de fermentations multiples »[108] très dangereuses. Enfin l'auteur du rapport souligne « l'absence d'égouts à Caen »[109], c'est pourquoi il recommande la construction d'un réseau d'égouts, et la couverture des « Odons, en continuant à les utiliser comme égouts »[110].

Au cours de la discussion M. le maire explique « le relèvement du plan d'eau à la cote 7,74 mètres nous a, si l'on me permet de créer le mot, "encerclés". L'obstacle ainsi apporté à l'écoulement des eaux détermine, en certains points que nous connaissons tous, une stagnation presque complète et une accumulation de détritus de toutes sortes dont la nocuité se signale suffisamment. À ceux qui nous ont mis dans l'embarras de nous en tirer d'abord »[111]. La notion d'encerclement utilisé par le Maire de Caen ressort dans le plan n° 37, commenté plus haut.

Cette dernière phrase du maire de Caen laisse penser qu'il affirme ici une sorte de lien entre le développement du port et l'évolution du réseau d'assainissement de la ville. Les conséquences, longuement évoquées plus haut, pour la vie au quotidien des caennais peuvent être annonciatrices d'une limite à cette politique. Afin d'éviter ces inconvénients l'avenir du port se situe certainement au-delà de Caen, le long du canal, vers la mer. Caen n'échappe pas au mouvement qui se dessine dans les ports dès la fin du XIX^{e} siècle. Anne Vauthier-Vézier indique que l'évolution économique des ports, avec l'industrialisation qui se développe à la fin du XIX^{e} siècle et au début du XX^{e} siècle, « met en évidence le besoin d'espace pour le port comme pour les industries. Cela accélère le glissement vers l'aval des

[107] *Ibid.*, Séance du 29/05/1914, *Rapport de M. le Directeur du Bureau d'Hygiène sur les causes de la mortalité Études sur les égouts et les Odons* présenté au cours de la séance du Conseil municipal, p. 367-381, cité p 372.
[108] *Ibid.*
[109] *Ibid.*
[110] *Ibid.*, cité p 374.
[111] *Ibid.*, Séance du 29/05/1914, p. 250.

activités en dehors de la ville »[112]. Dans le cas présent le problème posé à Caen ne répond pas directement à une notion de dilatation de l'espace portuaire mais à un degré d'acceptation par la ville de Caen des conséquences des aménagements pour l'accès au port. Nous avons souhaité faire ressortir cette contrainte, pour le développement du port, car elle s'ajoute à celles qui touchent plus directement la dilatation de l'espace portuaire expliqué plus haut. C'est une particularité de Caen, liée à son implantation au bout d'un canal de quatorze kilomètres et à un réseau hydraulique complexe, présenté dans la première partie.

Les travaux et réflexions engagés pour une amélioration significative du tirant d'eau du canal de Caen à la mer, n'empêchent pas la poursuite d'autres aménagements.

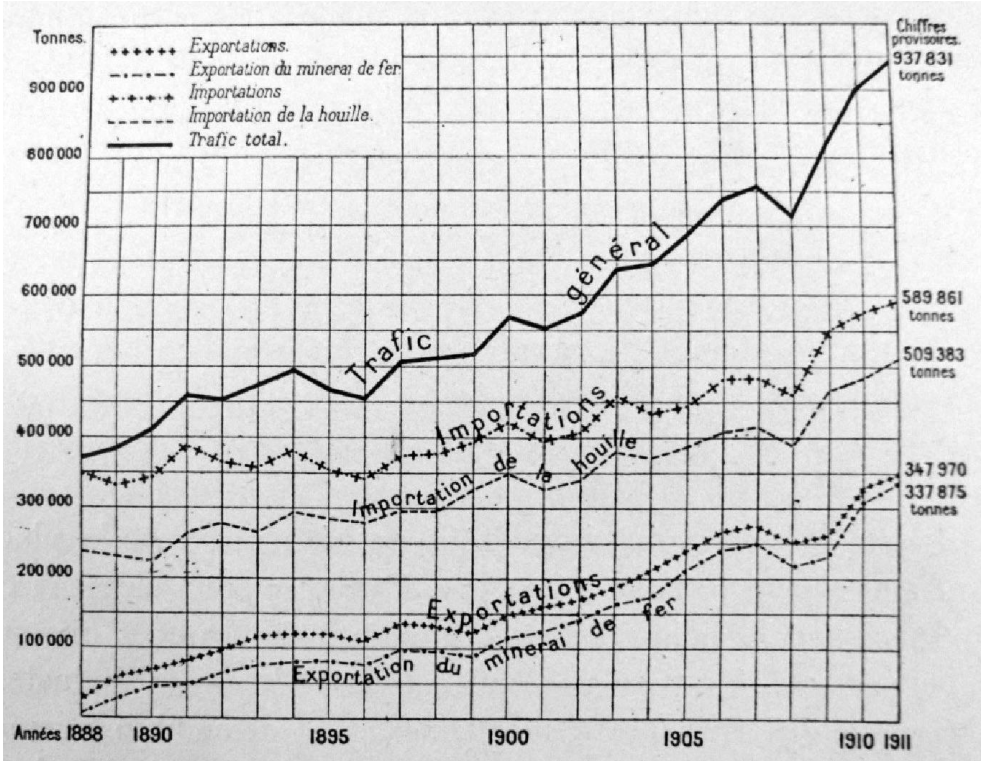
Le 7 septembre 1911 a lieu l'inauguration de l'éclairage du canal. Il s'agit d'une première en Europe pour le système d'éclairage retenu.

La même année le président Fallières signe un décret déclarant d'utilité publique « les travaux d'extension du nouveau bassin du port de Caen et de prolongement des quais sur 200 mètres »[113]. Mais dès le mois de janvier 1912, l'ingénieur en chef Willotte, suite à diverses plaintes des négociants du port, demande au ministre des Travaux Publics une nouvelle prolongation des quais de 390 mètres. Le projet global est autorisé en octobre 1913. La première tranche relative aux 200 premiers mètres est engagée dès 1913. Elle est terminée dans les premiers mois de 1914. Le prolongement de 390 mètres, autorisé également en 1913, est stoppé par la mobilisation. Ces travaux ne sont achevés qu'en 1919.

Dans un précédent paragraphe, nous avons cherché à évaluer les conséquences des travaux menés sur le trafic du port. Nous avons fait ressortir un lien fort entre la mise en œuvre des aménagements réalisés à la fin du XIX^{e} et au début du XX^{e} siècle et la croissance du trafic, notamment en 1899 suite à un exhaussement du canal de 0,50 mètre accompagné de l'ouverture d'une nouvelle écluse ouverte à Ouistreham en 1903. Le graphique 17 (p. 300) et le tableau 12 (p. 301) illustrent le trafic du port et son évolution entre 1910 et 1914. Ils montrent une très forte croissance du trafic en 1913 (+ 9,5 % par rapport à celui de celui de l'année 1912), l'année qui suit la mise en service du nouveau barrage, alors que la

[112] Anne VAUTHIER-VÉZIER, *L'estuaire et le port…*, *op. cit.*, p. 116.
[113] Arch. dép. Calvados, S 1386, Divers port de Caen années 1907 à 1920.

croissance du trafic en 1911 (par rapport à celui de l'année 1910) n'est que de 5,7 %. Cette évolution confirme la sensibilité – que nous faisons ressortir plus haut – du trafic du port aux aménagements réalisés. La « politique de l'adaptation permanente » menée par la Chambre de Commerce de Caen pour favoriser l'accueil de navires toujours plus importants, trouve ici sa justification. Nous rappellerons cependant que dans notre première partie, nous avons insisté sur les limites d'une corrélation entre investissements et trafic. Le lien ne peut être automatique, particulièrement dans le cas présent où de toute façon le trafic du port est engagé depuis les années 1880 dans un trend ascendant marqué. Le graphique ci-dessous, déjà présenté au début de cette seconde partie, rappelle utilement cette croissance engagée depuis 25 ans.



Graphique 18 : Trafic du port de Caen entre 1888 et 1911[114]

En présentant les travaux, comme les réflexions, menés durant les années qui précèdent la Grande Guerre, nous voulons montrer que les dirigeants du port de Caen ont su profiter de l'ambiance favorable qui entoure le port à cette époque pour mener à bien d'autres amé-

[114] Yves LEMAREC, « Le port de Caen et les mines de fer… », *op. cit.*, p. 218.

liorations tout aussi importantes qu'un nouvel approfondissement du canal pour accueillir les « cargo-boat » de plus de 4 000 tonneaux envisagés par la Société des Hauts-Fourneaux de Caen. Les enjeux sont significatifs, les ports concurrents (Nantes et Saint-Nazaire) sont prêts à s'affirmer, comme nous l'avons vu plus haut avec l'article paru dans le *Génie Civil* en 1911 et évoqué par M. Devaux dans son rapport d'activité pour la même année.

Lorsque la guerre éclate le 2 août 1914, le port de Caen est en mutation. D'importantes transformations sont en cours pour l'allongement des quais du Nouveau Bassin et des réflexions sont engagées pour améliorer d'une façon significative le tirant d'eau du canal. Comment le port traverse-t-il les quatre années de la guerre ? Quel avenir est réservé aux grands projets lancés à savoir l'usine sidérurgique et l'élargissement et l'approfondissement du canal ?

Chapitre II

LA CÉSURE DE LA GRANDE GUERRE 1914-1919

La Grande Guerre n'a pas affecté directement Caen, ni son port. Cependant les effets sont sensibles en raison d'un contexte complètement nouveau. Enfin, bien que la guerre se termine le 11 novembre 1918, il nous a semblé judicieux de clôturer ce chapitre en 1919. La situation du port, en 1919, est encore affectée par les conséquences du conflit.

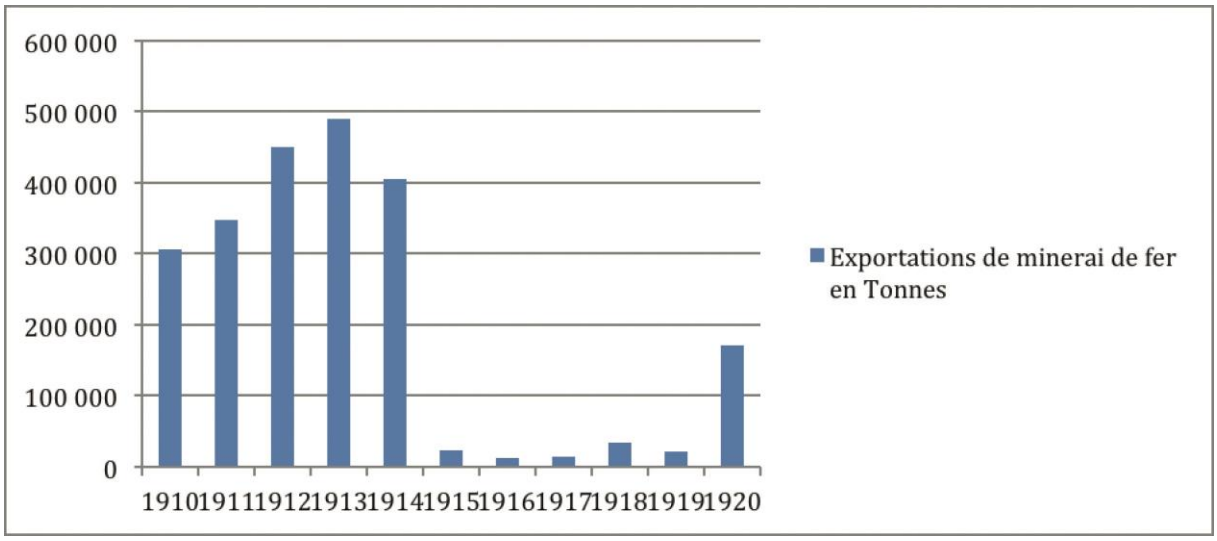
I – LA GRANDE GUERRE À CAEN ET DANS LE PORT : TRAFIC ET ACTEURS ÉCONOMIQUES

Avant de présenter la vie du port durant les quatre années de la guerre. Nous rappelons ci-dessous le contexte dans lequel se situe désormais le port.

Dans le domaine militaire terrestre, la Basse-Normandie n'est pas directement affectée par le conflit qui s'engage. Elle est loin du front. Cependant le port voit son trafic diminuer d'une façon sensible dès l'année 1914. Il baisse de plus de 10 %, après une croissance quasi ininterrompue depuis 1874. Bien que situé à proximité de l'Angleterre, le port n'est pas directement concerné par l'effort de guerre. Les corps expéditionnaires anglais et américains (à compter de 1917) n'arrivent pas par Caen et ne sont pas ravitaillés par Caen. Enfin le trafic du minerai de fer en subit immédiatement les conséquences, il part majoritairement vers l'Allemagne, via la Hollande. Le 27 septembre 1914, un décret, promulgué au Journal Officiel, stipule qu'« est interdite et déclarée nulle comme contraire à l'ordre public l'exécution au profit des sujets des empires d'Allemagne ou d'Autriche-Hongrie ou de personnes y résidant, des obligations pécuniaires ou autres résultant de tout acte ou contrat

passé, […] en territoire français ou de protectorat français par toute personne »[1]. Cette décision touche directement Caen, son port et sa région. Une partie du développement industriel, qui est en cours de mise en œuvre, comme nous l'avons indiqué plus haut, a été impulsée et financée par des capitaux allemands et malgré des efforts de francisation de la structure capitalistique des entreprises créées, les capitaux allemands ont gardé une place non négligeable.

Le graphique ci-dessous illustre le contrecoup de cette interdiction sur le trafic du port.



Graphique 19 : Les exportations de minerai de fer entre 1910 et 1920[2]

Ce graphique est suffisamment parlant : dès l'année 1914 les exportations de minerai de fer diminuent de près de 20 %. Elles sont quasi nulles entre 1915 et 1919. La reprise n'est effective qu'en 1920, mais à un niveau encore limité, moins de 40 % du trafic des années 1912 à 1914.

Une autre raison explique l'arrêt des exportations de minerai de fer. Il s'agit de la mobilisation des mineurs. Elle provoque un arrêt de l'exploitation des mines : « La Basse-Normandie est confrontée au départ des hommes au front »[3].

---

1 Arch. dép. Calvados, M 3010, Police Générale – Rapports 1914-1915.

2 *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1913, *op. cit*, p. 141, et *Bull. mens. CC Caen*, 1922, n° 1, *op. cit.*, p. 29.

3 Marc POTTIER, « Immigration italienne et industrialisation en Basse-Normandie : une main d'œuvre dans l'essor économique d'une région », *Cahier des Annales de Normandie*, 1998, n°1, p. 270.

En revanche l'invasion de la côte belge provoque une quasi disparition du trafic dans ses ports. Cette disparition donne aux « côtes françaises de la Manche et du Pas de Calais une valeur stratégique nouvelle, avec pourtant une faible étendue de territoires à ravitailler, dès le moment où, à la fin de 1914, le front des combats se stabilise et les armées s'enterrent »[4]. Une très grande partie du matériel nécessaire pour mener la guerre doit être acheminé par mer.

Les deux ports français de la façade ouest les plus concernés par le conflit sont Le Havre et Rouen. Avec « la perte des houillères françaises et belges suite à l'invasion, la Grande Bretagne s'engage à fournir deux millions de tonneaux par mois ; l'équipement des quais de manutention n'étant pas conçu pour des tonnages aussi considérables, c'est sur Rouen que se regroupe l'importation, […] on y réussit à atteindre une capacité de 30 000 tonneaux[5] par jour ; et en 1918, il y sera réceptionné 7 149 000 tonneaux, plus du double du volume normal »[6]. Le Havre et Rouen sont plus près du front que Caen. Enfin « à partir de 1916 la France manque dangereusement de navires »[7]. Les torpillages de navires, surtout à compter de l'année 1917, affectent les ports et les armateurs. La Manche n'échappe pas à la guerre sous-marine.

Si la déclaration de guerre ne fait l'objet d'aucune mention particulière ni dans les bulletins du Conseil municipal, ni dans les bulletins mensuels de la Chambre de Commerce de Caen, les conséquences de la guerre sont vite palpables. Dès le mois d'août 1914, les représentants de la Chambre de Commerce indiquent que la mobilisation perturbe fortement les travaux en cours dans le port, notamment l'extension des quais du nouveau bassin[8]. Des navires de guerre fréquentent le port. Un décret pris en avril 1914 oblige à signaler la présence de sous-marins dans les ports de commerce. Mais, comme le montre la photographie ci-dessous, cet état de choses date d'avant la guerre. Le tampon de la Poste, sur la photographie ci-dessous, semble faire référence à l'année 1909.

---

4 André VIGARIÉ, *Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin…, op. cit.,* p. 449.

5 En règle générale, toutes les informations utilisées pour présenter le trafic du port sont en tonnes de marchandises traitées. Cependant dans le cas où une citation retient la notion de tonneaux, nous reprenons la citation dans son intégralité. On trouvera en annexe 1 de notre travail un glossaire dans lequel nous précisons la notion de tonneaux.

6 André VIGARIÉ, *Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin…, op. cit.,* p. 449.

7 *Ibid.*, p. 453.

8 *Bull. mens. CC Caen*, 1914, n° 7, p. 240.

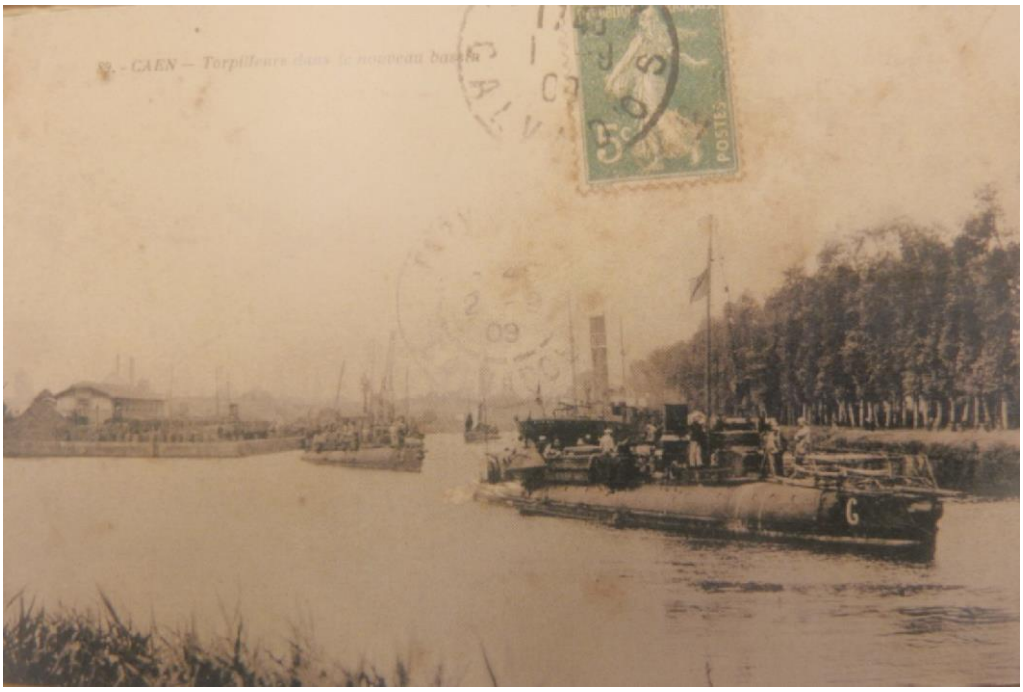


Illustration 27 : Contre-torpilleurs dans le Nouveau Bassin[9]

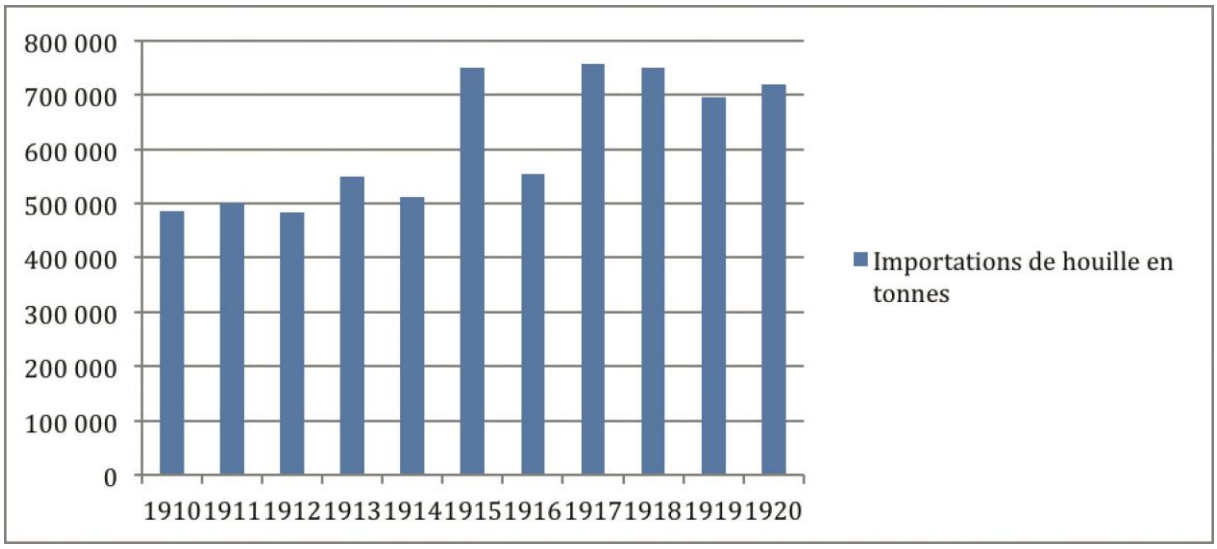
Avec le temps la présence de navires de guerre dans les ports de la Manche devient indispensable. Ils assurent la protection des navires de commerce ou des bateaux de pêche qui fréquentent la Manche.

Dans le numéro 8 du *Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen* pour l'année 1914, les négociants en charbon indiquent que le port de Caen pourrait utilement désengorger le port de Rouen dans l'importation du charbon anglais. Ils estiment les potentialités du port à 3 000 tonnes de charbon par jour sous réserve que le matériel roulant, nécessaire aux réexpéditions, soit mis à leur disposition. Or le port souffre d'une pénurie de wagons qui perturbe les arrivées et les renvois de charbon anglais. La Chambre de Commerce effectue même des démarches auprès de l'Autorité Militaire, mais celle-ci indique en 1915, qu'il n'est pas possible de faire mettre à disposition du matériel roulant. Elle suggère même à la Chambre de Commerce « d'user de son influence locale pour augmenter le rendement de la

9 Arch. mun. Caen. D'après le tampon de la poste, la photographie date des premières années du XX^{e} siècle.

main d'œuvre et de perfectionner d'urgence l'outillage des ports »[10]. Ce qui est une façon d'expliquer que le problème soulevé n'est pas prêt de se résoudre dans un avenir proche.

Nous avons vu plus haut les opportunités générées par l'arrêt des ports belges ainsi que par l'envahissement des mines de charbon belges et françaises situées au nord de la France, dans la zone occupée. Ce souhait, exprimé par les négociants du port, a-t-il été entendu ? Le tableau ci-dessous des importations de houille entre 1910 et 1920 répond à cette question.



Graphique 20 : Les importations de houille en tonnes entre 1910 et 1920[11]

Dès l'année 1915, après la baisse de l'année 1914, les importations de houille croissent de 50 %. Cet accroissement, à l'exception de l'année 1916, reste globalement acquis, même après la guerre. Le port n'a pas pu profiter du trafic généré par les corps expéditionnaires anglais et américains, cependant il a pu prendre sa part dans le boum des importations anglaises de houille. En revanche nous ne sommes pas en mesure d'apprécier si cet accroissement a pu générer un élargissement de l'hinterland ou s'il est uniquement le fruit d'une augmentation des besoins des clients habituels du port et de ses négociants.

Ce trafic de charbon peut aussi en cacher d'autres, comme semble l'indiquer un très grave accident survenu dans le port le 30 juin 1918, il s'agit de l'incendie du *Brignogan* un

[10] *Bull. mens. CC Caen*, 1915, n° 4, p. 180.
[11] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1913, *op. cit*, p. 141 et *Bull. mens. CC Caen*, 1922, n° 1, *op. cit*, p. 29.

vapeur charbonnier de 1 800 tonneaux[12] appartenant à la Société Maritime Nationale et stationné dans le Nouveau Bassin. Nous avons choisi d'évoquer cet accident car il a eu, à l'époque, un très important retentissement dans la ville. Les victimes furent nombreuses : cinq morts et neuf blessés. D'après le *Journal de Caen*, une explosion « d'une violence inouïe […] et entendue dans toute la ville »[13] a lieu vers 2 heures du matin. Parmi les cinq victimes on compte trois pompiers de Caen, arrivés très vite pour tenter de maitriser l'incendie, ainsi qu'un marin du vapeur et un mutilé de guerre intervenu pour éloigner le *Circé* (appartenant à la Société Navale Caennaise). Les obsèques des victimes, très connues localement, ont lieu en présence des plus hautes Autorités locales. Le navire ne transportait pas seulement de la houille mais aussi trois cents obus destinés au front[14]. L'explosion a été provoquée par ces munitions.

Cette explosion d'une cargaison d'obus dans un charbonnier qui fait escale à Caen laisse penser que même si le port n'a pas profité du fret généré par le ravitaillement des corps expéditionnaires anglais et américains, il a dû contribuer à l'effort de guerre comme l'affirme Gabriel Désert[15].

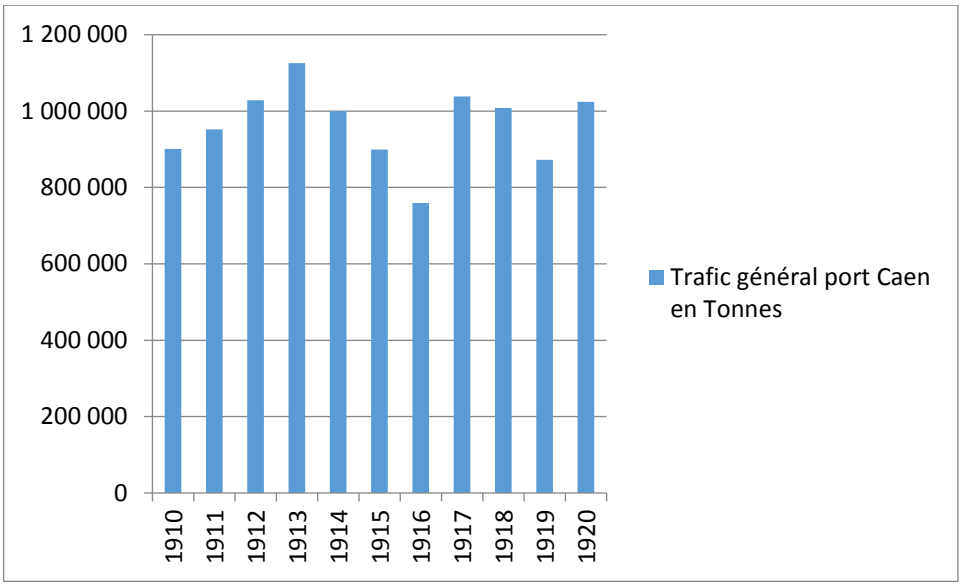
Comment l'arrêt des exportations de minerai de fer d'un côté et le boum des importations de houille de l'autre se ressentent-ils sur le trafic global du port pendant la guerre ? C'est l'objet du graphique ci-dessous.

[12] La notion de tonneaux retenue ici répond à celle concernant la jauge des navires. Le *Brignogan* avait une capacité d'emport de marchandises de 1 800 tonneaux. Il s'agit d'une unité qui représente le volume total du navire. On parle, dans ce cas, de la jauge brute du navire. Un tonneau correspond à 2,83 mètres cubes.

[13] Arch. mun. Caen - Carton n° 6 - Navires Voiliers Paquebots Péniches Sous-marins.

[14] Jérôme BILLARD, *La Mar Mar*, *op. cit.*

[15] Gabriel DÉSERT, *Histoire de Caen*, *op. cit.*, p. 254.



Graphique 21 : Trafic général du port entre 1910 et 1920[16]

Avant de commenter ce graphique il nous a paru opportun de le compléter par un tableau présentant la structure du trafic en pourcentage en rappelant la structure du trafic des années d'avant-guerre. C'est pourquoi notre tableau reprend les années 1910 à 1914. Ce rappel nous a paru indispensable pour mieux percevoir l'influence de la guerre sur le trafic du port.

Tableau 13 : Structure générale du trafic du port de Caen 1910 1920[17]

Années	Trafic	% Entrées	Houille %	% Sorties	Minerai %
1910	900 674	63,80 %	84,67 %	36,20 %	93,97 %
1911	952 081	61,58 %	85,42 %	38,42 %	95,21 %
1912	1 028 455	55,17 %	85,12 %	44,83 %	97,79 %
1913	1 125 951	55,77 %	87,46 %	44,23 %	98,34 %
1914	999 875	58,10 %	88,00 %	41,90 %	96,95 %
1915	899 277	88,75 %	93,95 %	11,25 %	23,09 %
1916	759 183	87,50 %	83,62 %	12,50 %	13,49 %
1917	1 038 628	95,87 %	76,04 %	4,13 %	31,73 %
1918	1 008 237	93,00 %	80,06 %	7,00 %	48,67 %
1919	872 847	94,15 %	84,71 %	5,85 %	40,42 %
1920	1 024 380	80,92 %	86,75 %	19,08 %	87,78 %

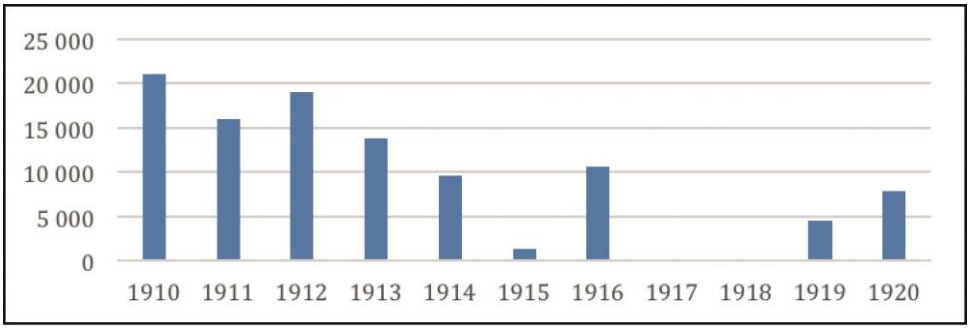
Plusieurs enseignements ressortent de ce graphique et de ce tableau.

16 *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1913, *op. cit*, p. 141 et *Bull. mens. CC Caen*, 1922, n° 1, *op. cit.* p. 29.
17 *Ibid.*

L'information principale est que le trafic du port, même s'il prend sa part dans les importations de houille anglaise, suite à l'arrêt de la production de charbon des mines belges ainsi que des mines du nord de la France, est durablement affecté par la guerre. L'année 1913 reste un pic que le port ne retrouve qu'au-delà de l'année 1920. Cette situation s'explique par l'arrêt des exportations de minerai de fer, nous l'avons rappelé plus haut. Cet arrêt provoque un second effet : le retour du déséquilibre du trafic du port. La structure quasi équilibrée, pour les années 1912 et 1913, disparaît en 1915. Même si les choses s'améliorent en 1920, on est loin de la structure optimale de l'année 1913 avec une répartition à 55 % pour les entrées et 45 % pour les sorties.

Cet état de fait est la traduction de la très forte dépendance du mouvement du port aux expéditions de minerai de fer. Même si l'état de guerre de la France n'est pas propice à sa restructuration en profondeur et à l'ouverture de nouvelles routes maritimes pour de nouveaux trafics, le manque de fret retour du port ressort immédiatement.

Dans les entrées, on note le ralentissement très fort du trafic du bois comme l'indique le graphique ci-dessous.



Graphique 22 : Trafic de bois entre 1910 et 1920[18]

Le ralentissement des importations de bois commence bien avant la guerre, (nous rappellerons qu'en 1910 il ne représente plus que 3,7 % des entrées du port contre 12 % en 1890), la guerre accélère la chute. L'année 1914 se situe dans la droite ligne des trois années précédentes. À part l'année 1916, cette importation disparaît totalement. Parmi les raisons qui peuvent expliquer cette disparition on peut évoquer les risques représentés par une croisière en mer du Nord. Les bois viennent principalement de Norvège et de Russie, ils doivent

[18] *Ibid.*

descendre la mer du Nord où sont stationnées les flottes anglaise, dans la baie de Scapa Flow, et allemande dans la baie de Jade près du port de Wilhelmshaven.

Carte 16 : Les deux alliances constituées par les belligérants de la Grande Guerre[19]

Cette carte montre la Mer du Nord où les navires chargés de bois devaient passer entre les Orcades (1) où était stationnée la « Home Fleet »[20] et la côte allemande (2), sur la même

[19] Carte des pays belligérants de la Grande Guerre in Hérodote.net disponible sur http://www.herodote.net/Cartes/1914.jpg consultation du 23/09/2015.

[20] Home Fleet : nom donné à la flotte de haute mer de la Grande Bretagne pendant la Grande Guerre, cette flotte était stationnée à Scapa Flow dans les iles Orcades.

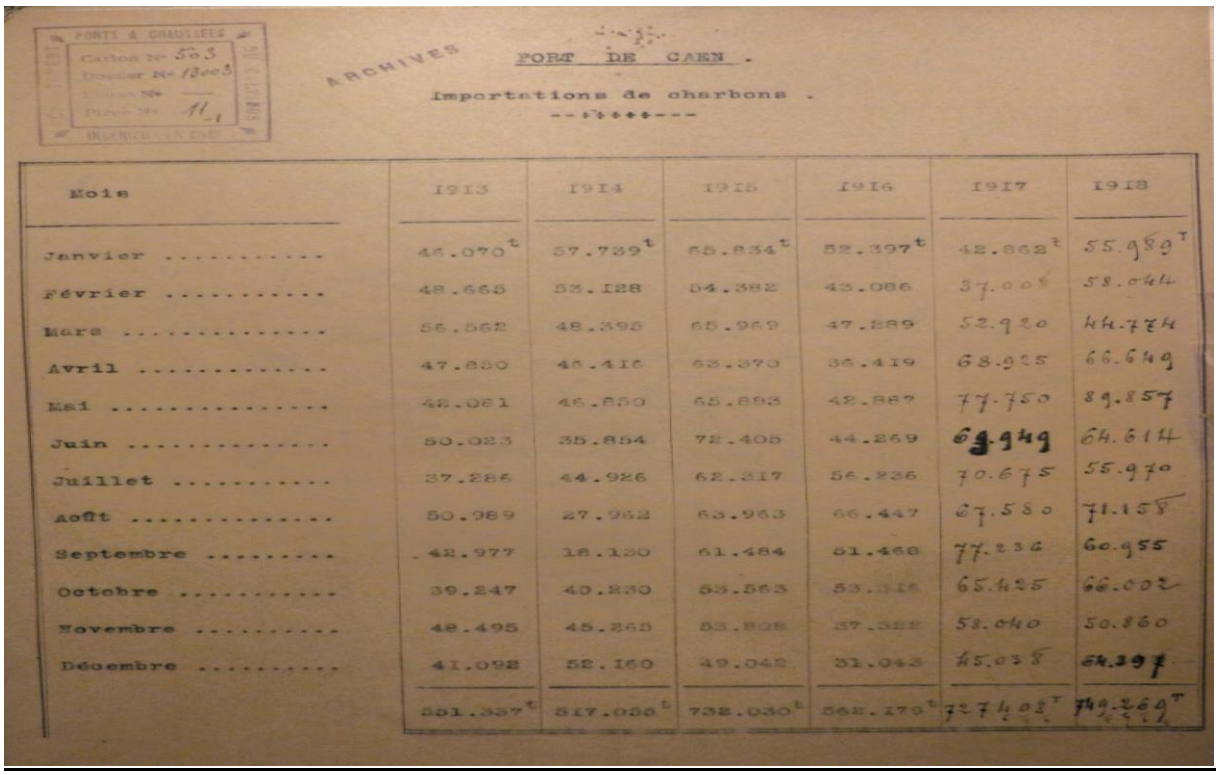
mer, où était stationnée la « Hochseeflotte »[21]. Nous rappellerons également la guerre sous-marine qui s'intensifie à compter de l'année 1917.

Nous avons indiqué plus haut que la France de l'époque n'a pas de tradition dirigiste de l'activité économique. Des décisions sont pourtant prises, dès la fin de l'année 1914, pour suivre l'activité des ports, comme l'écrit le ministre à l'ingénieur en chef. Il lui demande un compte-rendu décadaire avec un commentaire destiné aux « Administrations de la Guerre et des Travaux Publics »[22]. Nous ne sommes pas en mesure d'apprécier la mise en œuvre de ces directives à Caen. Les Archives départementales ne disposent de ces comptes-rendus qu'à compter du mois de septembre 1916 après la publication d'une circulaire ministérielle qui alerte les responsables des ports sur « des insuffisances d'outillage […] mais aussi sur des difficultés, des erreurs de méthode, parfois des abus qui devront retenir l'attention des autorités locales »[23]. Les erreurs et abus touchent principalement l'organisation du déchargement des marchandises comme l'évoque la circulaire datée du 7 octobre 1916 à la suite de l'état décadaire de fin septembre : « Les déchargements vont très vite quand il s'agit de marchandises à rentrer dans des chantiers privés bien dégagés ; dès qu'il s'agit de mises sur wagon les opérations sont ralenties et sont quelque fois d'une lenteur déplorable. Les terre-pleins sont assez encombrés et on fait déjà des transports de marchandises à distance pour retarder le moment très prochain où on ne pourra plus rien décharger sur terre-plein »[24]. Les problèmes d'encombrement des terre-pleins sont dus à la pénurie du matériel roulant, dénoncée dans tous ces rapports. En novembre 1916 « La situation comme matériel roulant est lamentable, on ne reçoit même plus assez de wagons pour effectuer les transports intéressant la Défense Nationale »[25]. Elle devient encore plus grave en décembre 1916 : « Les arrivages de charbon ont diminué de moitié depuis le mois d'octobre et ne représentent que 1 250 tonnes par jour en moyenne. Les importateurs locaux n'ont plus que de faibles approvisionnements et une pénurie complète est à craindre à très bref délai si les expé-

[21] Hochseeflotte : nom donné à la flotte de haute mer de l'Empire allemand pendant la Grande Guerre, cette flotte était stationnée à Wilhelmshaven, à côté des Pays Bas.
[22] Arch. dép. Calvados, S 13 495, Ports maritimes et de commerce – Comptes rendus descriptifs et statistiques - Circulaire ministérielle datée du 10/12/1914.
[23] *Ibid.*, Circulaire ministérielle datée du 20/05/1916.
[24] *Ibid.*, Circulaire de l'ingénieur en chef datée du 07/10/1916.
[25] *Ibid.*, Rapport décadaire du 07/11/1916, avis de l'ingénieur en chef.

ditions d'Angleterre ne peuvent être améliorées »[26]. La situation est encore aggravée par « une interdiction momentanée de trafic avec les ports de la côte ouest de l'Angleterre »[27]. Les difficultés concernant la pénurie de matériel roulant jointes à l'interdiction évoquée plus haut, expliquent le ralentissement des importations de houille durant l'année 1916, l'effet n'est pas négligeable, la diminution est de 26 %. Le tableau ci-dessous, conservé aux Archives départementales du Calvados, illustre la situation évoquée plus haut.

Tableau 14 : Les importations de houille 1913-1918[28]



PONTS & CHAUSSÉES
Carton N° 503
Dossier N° 13003
Pièce N° 11

ARCHIVES

PORT DE CAEN .

Importations de charbons .

Mois	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Janvier	46.070 t	57.739 t	65.834 t	52.397 t	42.862 t	55.989 T
Février	48.665	53.128	54.382	43.086	37.008	58.044
Mars	56.562	48.398	65.969	47.289	52.920	44.784
Avril	47.880	46.416	63.370	36.419	68.925	66.649
Mai	42.061	46.850	65.893	42.887	77.750	89.857
Juin	50.023	35.854	72.405	44.269	69.949	64.614
Juillet	37.286	44.926	62.317	56.236	70.675	55.970
Août	50.989	27.962	63.963	66.447	67.580	71.158
Septembre	42.977	18.130	61.484	51.466	77.236	60.955
Octobre	39.247	40.230	53.563	53.316	65.425	66.002
Novembre	48.495	45.265	53.808	37.322	53.040	50.860
Décembre	41.092	52.160	49.042	51.043	45.038	64.397
	551.337 t	517.058 t	732.030 t	562.179 t	727.408 T	749.269 T

Les résultats mensuels pour l'année 1916 sont explicites : le mois de janvier démarre plus bas qu'en 1914 et 1915 (année particulièrement faste pour les importations de houille comme nous l'avons vu plus haut), puis le trafic mensuel reste limité toute l'année, globalement il est du même niveau que celui de l'année 1913, 562 200 tonnes en 1916, contre 551 400 tonnes en 1913. Il dépasse cependant celui de l'année 1914 de 45 000 tonnes.

[26] *Ibid.*, Rapport décadaire du 03/12/1916, avis de l'ingénieur en chef.
[27] *Ibid.*, Rapport décadaire du 13/12/1916, avis de l'ingénieur en chef.
[28] *Ibid.*, Tableau mensuel des importations de charbon, années 1913 à 1918.

Après la situation difficile de l'année 1916, l'année 1917 est une année de reprise à la fois de l'activité et également des travaux, nous en reparlerons plus loin. Les importations de houille retrouvent leur niveau de 1915 avec 727 400 tonnes, seulement 5 000 tonnes de moins qu'en 1915. Cette reprise est certainement aussi le fruit du démarrage de l'activité des hauts-fourneaux de la Société Normande de Métallurgie. La houille est nécessaire pour les alimenter. Elle sert de combustible comme d'agent réducteur pour transformer le minerai en fonte liquide.

En dehors de la pénurie de wagons qui perturbe les expéditions de houille vers l'arrière-pays du port, la baisse du trafic en 1916 peut aussi s'expliquer par la guerre sous-marine contre les navires marchands qui naviguent sur la Manche. Des sous-marins allemands y croisent. C'est la raison pour laquelle des contre-torpilleurs peuvent stationner dans le port de Caen de même que des sous-marins comme le montre la carte postale ci-dessous.

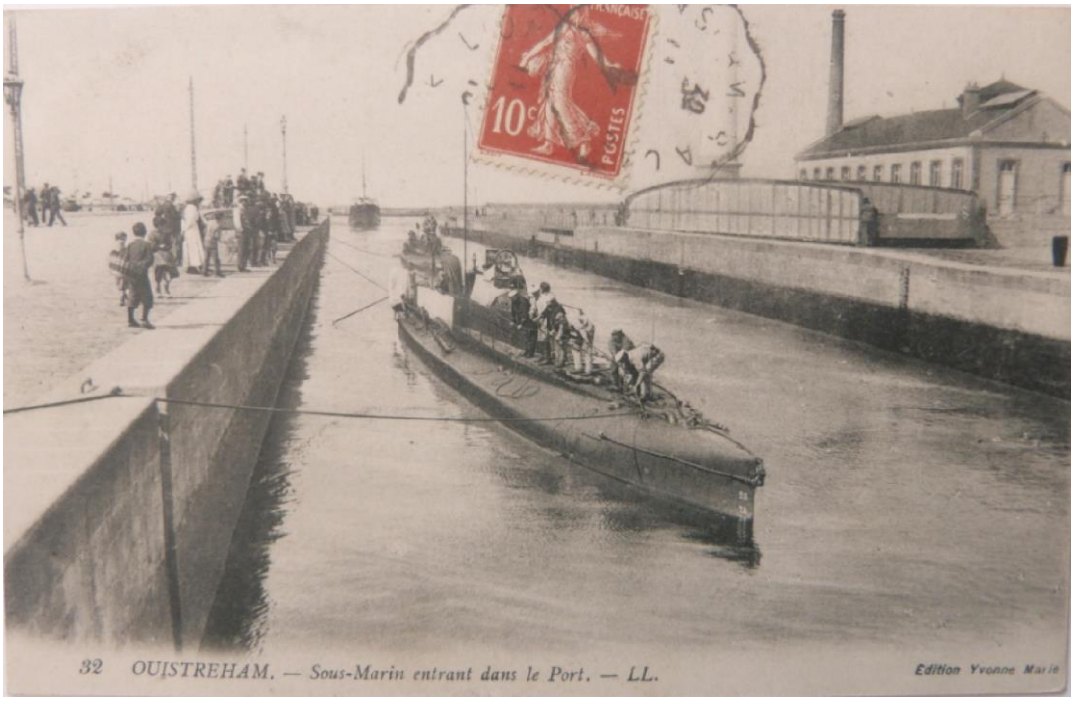


Illustration 28 : Sous-Marin entrant dans le port à Ouistreham[29]

Une base navale est même implantée au Havre pendant toute la guerre, notamment pour la lutte contre les sous-marins. Ce risque est évoqué par l'Inscription maritime en juin 1917.

[29] D'après le timbre cette carte postale date d'avant la Grande Guerre, vers 1906-1907. Collection particulière.

Elle indique au préfet que les pilotes sont « toujours prêts à se porter sans délai au-devant des navires qui se présentent pour entrer dans Ouistreham et qu'il importe, à cause des sous-marins, de laisser en rade le moins longtemps possible »[30]. Cette volonté d'assurer la sécurité du trafic pendant la guerre ne parvient pas à empêcher des torpillages de navires attachés au port et appartenant non seulement aux deux armateurs de Caen : la Société Navale Caennaise et l'armement Fernand Bouet mais aussi aux pêcheurs de la côte. À la fin de la guerre, sur les neuf navires détenus par l'armement Bouet, cinq steamers sont torpillés en 1917 et 1918 et un steamer est immobilisé à Emden par les Allemands pendant toute la durée de la guerre. Il n'est restitué qu'en janvier 1919. En ce qui concerne la Société Navale Caennaise, les pertes sont de près de 60 %. Sur les sept navires que compte sa flotte en août 1914, quatre sont perdus[31]. Cette liste des navires coulés n'est certainement pas exhaustive. Nous n'avons pu retrouver trace de navires coulés, attachés spécifiquement au port de Ouistreham.

Avant de conclure nous rappellerons que le trafic de voyageurs entre Caen et Le Havre continue pendant la Grande Guerre. Cependant deux de ses principaux navires, l'*Augustin Normand* et le *Trouville* servent de dragueurs de mines à compter de 1916. En revanche il est difficile de se faire une idée du nombre de voyageurs. Les bulletins de la Chambre de Commerce que nous avons pu consulter n'y font pas référence.

Dans la présentation du port à la fin du XIX^{e} siècle nous avons cherché à approcher l'attractivité du port de Caen au travers des grèves qui l'ont affecté et nous avons vérifié s'il fut un lieu de racolage pour les prostituées de la ville. Nous avons fait ressortir que les grèves n'y furent pas très nombreuses et que les prostituées étaient plus attirées par les casernes, implantées au bord de l'Orne, que par les marins des navires en stationnement dans le port. Ces deux constantes du port ne changent pas pendant la guerre.

Dans le domaine des grèves, les déclarations établies par le Commissaire principal de Caen font état d'une grève en 1915 aux Établissements Allainguillaume pour une question de salaire. Cette sorte de "paix sociale" perdure au-delà de la guerre, jusqu'en 1920.

---

30 Arch. dép. Calvados, M 14653, Port de Caen et Ouistreham.
31 *Le Centenaire de la Chambre de Commerce de Caen*, *op. cit.*, p. 62 et 77.

Dans le domaine de la prostitution, les rapports du commissariat central de Caen pour toutes les années de la guerre, parlent d'arrestations de prostituées dans les rues déjà citées plus haut, principalement la rue Saint Jean. La caserne Hamelin est implantée au bout de cette rue. C'est donc plutôt la présence des militaires qui attire la prostitution comme avant la guerre. En ce qui concerne le port les rapports évoquent, de temps à autre, des noyades accidentelles de marins étrangers ou français.

La Grande Guerre affecte d'une façon certaine la vie du port de Caen. Néanmoins elle l'affecte plus dans son développement, engagé si brillamment dans les années qui précèdent la guerre grâce au trafic de minerai de fer et grâce aux investissements engagés par le baron Thyssen pour créer une usine sidérurgique destinée à utiliser sur place une partie du minerai extrait des mines de fer bas-normandes. Les conséquences se font sentir dès le début de la guerre. Le trafic d'exportation du minerai se tarit. Les travaux de construction de l'usine sont affectés par le décret pris en septembre 1914 pour les entreprises à capitaux allemands, les projets d'investissement sont stoppés. L'accroissement des exportations de houille ne compense pas la quasi disparition du trafic de minerai de fer.

L'examen du trafic du port fait ressortir une reprise très significative de l'activité en 1917. Le port retrouve le million de tonnes perdu après le record de l'année 1913. D'après les rapports mensuels établis par les ingénieurs du port le gouvernement se montre préoccupé par le traitement des navires qui se présentent dans le port avec des chargements de houille. Comment améliorer l'efficacité du port à une époque où les investissements sont suspendus ?

Nous avons également noté la mise sous séquestre des biens des ressortissants allemands au début du conflit. Comment les investissements engagés pour la construction d'une usine sidérurgique de production d'acier sous l'impulsion d'un industriel allemand ont-ils pu évoluer et aboutir dans ce nouveau contexte ? Par ailleurs l'effort de guerre engagé par la France appelle de l'acier pour répondre aux attentes des industries d'armement.

II – LES INVESTISSEMENTS DANS LE PORT ET DANS LE CANAL PENDANT LA GRANDE GUERRE

Au moment où la guerre éclate, plusieurs investissements lourds sont envisagés : la construction d'une usine sidérurgique importante au bord du canal, un élargissement et un

approfondissement du canal dans le but de lui permettre de recevoir des navires de 4 000 tonneaux, un projet d'allongement des quais du Nouveau Bassin de 390 mètres qui a été approuvé. Ces projets sont très importants pour le port, comme pour la ville de Caen. Pour le port, ce sont tous les espoirs générés par les gisements de minerai de fer qui sont en jeu avec un accroissement très significatif de son activité. Pour la ville, l'usine est synonyme d'industrialisation. Elle représente une possibilité de faire bouger cette ville de sapience et sa région, voire même de changer sa mentalité. C'est ce qu'indique M. Devaux, le secrétaire de la Chambre de Commerce en 1911, lorsqu'il s'écrie : « Un revirement se fait sentir […le Normand] consent enfin à reconnaître qu'une Normandie industrielle peut prendre place à côté de la Normandie agricole »[32]. Comment ces différents projets évoluent-ils dans le nouveau contexte français ?

A – Le projet de construction de l'usine sidérurgique

Le 31 janvier 1914, la société des Hauts-Fourneaux et Aciéries de Caen décide de ramener la part du baron Thyssen dans le capital de la société à 25 % et de procéder à une augmentation de capital de 20 millions de francs pour contribuer à financer la création de l'usine sidérurgique en cours de construction. Cette augmentation de capital doit être réalisée, à hauteur de 50 %, en octobre 1914[33]. Au moment de la déclaration de guerre la société ne dispose pas des capitaux nécessaires pour poursuivre les travaux. Par ailleurs la société est atteinte par le décret du 29 septembre 1914 ordonnant « la mise sous séquestre des biens des nationaux ennemis »[34], (le baron Thyssen détient toujours 25 % du capital), enfin les « ouvriers étrangers sont frappés d'une interdiction de séjour »[35]. La société se trouve dans l'impossibilité de poursuivre la construction de l'usine envisagée. Les travaux s'arrêtent dès le 1er août 1914. Les ouvriers sont mobilisés. Au début de l'année 1916, l'État, et singulièrement le sous-secrétaire d'État à la guerre chargé de l'Artillerie et de l'équipement militaire, demande à la société d'examiner la possibilité et les conditions de mise en marche de ses fours à coke[36]. Il faut répondre aux besoins de la Défense Nationale. Le projet est repris par

[32] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, *op. cit.*, 1911, p. 24.
[33] Jean de MAULDE, *Les mines de fer et l'industrie métallurgique…*, *op. cit.* p. 221.
[34] *Ibid.*, p. 222.
[35] *Ibid.*
[36] *Ibid.*, p. 224.

la société Schneider du Creusot avec un montage visant « l'achèvement complet de l'usine »[37]. Il n'est pas dans l'objet de ce travail d'expliquer, en détail, le nouveau montage financier mis en œuvre. Nous n'en présentons ci-dessous que les grandes lignes. Le souhait du nouvel actionnaire principal, le groupe Schneider du Creusot, est d'allumer au plus vite les fours à coke, de reprendre à son compte le chemin de fer minier et d'aboutir à la mise en œuvre de six hauts-fourneaux. Il espère grouper autour de lui le plus grand nombre possible de mines pour assurer son approvisionnement en minerai de fer. Pour ce faire il crée la Société Normande de Métallurgie en mars 1916 avec un capital de 25 millions de francs que le conseil d'administration peut porter par « ses seules délibérations et par la création d'actions en numéraire »[38] à 60 millions de francs. L'État est très intéressé par un démarrage rapide de l'usine, comme l'écrit au préfet le Directeur Général des Fabrications de l'Artillerie le 1er juillet 1916 : « La production de ces Hauts-Fournaux permettra l'élaboration de fonte avec une matière première tirée du sol français et la Société Normande de Métallurgie a déjà passé un marché de 80 000 tonnes de fonte avec l'Administration de la guerre désireuse de réduire d'autant l'importance des commandes qu'il eut été nécessaire de placer à l'étranger. Cette fourniture doit être livrée à raison de 13 500 tonnes par mois à partir du 1er novembre prochain. La mise en fonctionnement, dans le plus bref délai possible, des Hauts-Fournaux de Caen intéresse donc vivement la Défense Nationale et je vous serais obligé de vouloir bien réserver un accueil favorable à la demande de la Société Normande de Métallurgie »[39].

Le projet aboutit au début de l'année 1916 : « la fonderie commence à travailler en mars 1916 »[40].

L'usine fait l'objet d'une visite ministérielle d'Édouard Herriot, ministre des Travaux Publics et de Louis Loucheur, Sous-secrétaire d'État aux fabrications de guerre. Ces derniers sont reçus par les directeurs de la Socété Normande de Métallurgie. Ils les félicitent pour

37 *Ibid.*
38 *Ibid.*, p. 238.
39 Arch. dép. Calvados, S 2527, Chemin de fer minier de Soumont à Caen.
40 Jean FRANCK, *La région économique de Basse-Normandie…*, *op. cit.*, p. 69.

« l'impulsion qu'ils ont donnée aux travaux en cours qui une fois terminés classeront les Hauts Fourneaux et Aciéries de Caen parmi les plus importants du monde entier »[41].

Une seconde visite ministérielle a lieu le 19 août 1917 avec Albert Thomas, devenu Ministre de l'Armement, et Louis Loucheur. Albert Thomas vient allumer le premier haut-fourneau de la nouvelle usine. La fin du discours d'accueil du président de la Chambre de Commerce de Caen est éloquent, ce démarrage est pour lui : « l'avant-propos à l'histoire du grand port minier et métallurgique de l'Ouest »[42]. Le second est allumé le 7 mai 1918, « ce sont les hauts-fourneaux les plus grands qui existent en France »[43].

Nous avons expliqué plus haut que le projet de création de l'usine sidérurgique porté avant la guerre par le baron Thyssen puis par Louis Le Chatelier s'accompagne aussi d'un vaste programme d'élargissement et d'approfondissement du canal de Caen à la mer. L'aboutissement du projet d'usine provoque la reprise des discussions entre l'État et la Chambre de Commerce de Caen au sujet du programme de travaux.

B – L'élargissement et l'approfondissement du canal

En décembre 1916, avant la chute du ministère Briand, Marcel Sembat, ministre des Travaux Publics et Albert Thomas, sous-secrétaire d'État à l'Artillerie et aux Munitions, se rendent à Caen à une invitation de la Chambre de Commerce. Cette visite est l'occasion de rappeler au ministre des Travaux Publics la liste des travaux en cours de discussion avant la guerre. Il s'agit d'une part, de l'allongement des quais du Nouveau Bassin de 390 mètres, autorisé par un décret daté du 26 décembre 1912, d'autre part de "l'élargissement et de l'approfondissement du canal". Le projet global est partagé en quatre parties que nous rappelons ci-dessous.

La première partie comporte : « l'élargissement du plafond de 10 mètres à 18 mètres en ligne droite et à 41 mètres en courbe, le déplacement de la digue de la rive droite, la construction de trois garages »[44].

---

41 *Bull. mens. CC Caen*, 1917, n° 1, p. 7.
42 *Ibid.*, 1917, n° 3, p. 114.
43 Jean FRANCK, *La région économique de Basse-Normandie…*, *op. cit.*, p. 69.
44 *Bull. mens. CC Caen*, 1916, n° 5, p. 120.

La seconde partie comporte : « l'approfondissement du canal à la cote – 0,74 ce qui porte la hauteur d'eau à 7 mètres, la largeur du plafond serait portée à 21,70 mètres »[45].

Avec ces travaux le port pourrait recevoir les « cargo-boat » de 4 100 tonnes, évoqués plus haut.

La troisième partie comporte : « un nouvel élargissement du canal, la largeur du plafond atteindrait 37,5 mètres pour le rendre accessible aux navires de 5 000 tonnes »[46].

La quatrième partie comporte : « un approfondissement du canal à la cote - 0,20 ; grâce à un approfondissement de 0,94, le mouillage obtenu serait de 7,94 mètres, permettant l'accès du port aux vapeurs de 8 000 tonnes »[47].

À la fin de l'année 1916, le coût de ce programme est évalué à 18 millions de francs dont la moitié serait payée par la Chambre de Commerce.

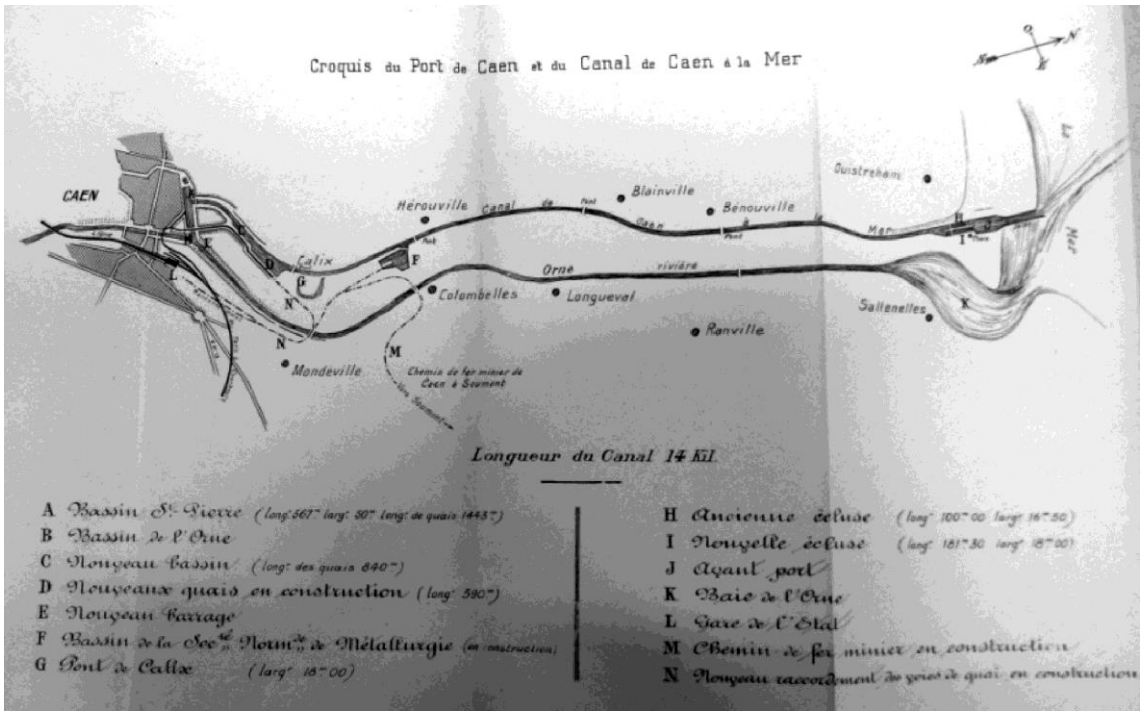
Enfin cette dernière souhaite aussi « étudier les moyens de doter le port d'un appareil de chargement rapide des minerais destinés à l'exportation »[48].

Pour le président de la Chambre de Commerce « le port de Caen se trouve dans une situation privilégiée ; quoique port intérieur, il jouit des avantages d'un port maritime, quatorze kilomètres seulement le séparent de la mer »[49].

Le *bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen n°5* de l'année 1916 qui rapporte cette visite comporte quelques plans destinés à mieux faire comprendre les projets envisagés. Nous en présentons deux ci-dessous.

---

45 *Ibid.*
46 *Ibid.*
47 *Ibid.*
48 *Ibid.*, p. 121.
49 *Ibid.*, p. 114.

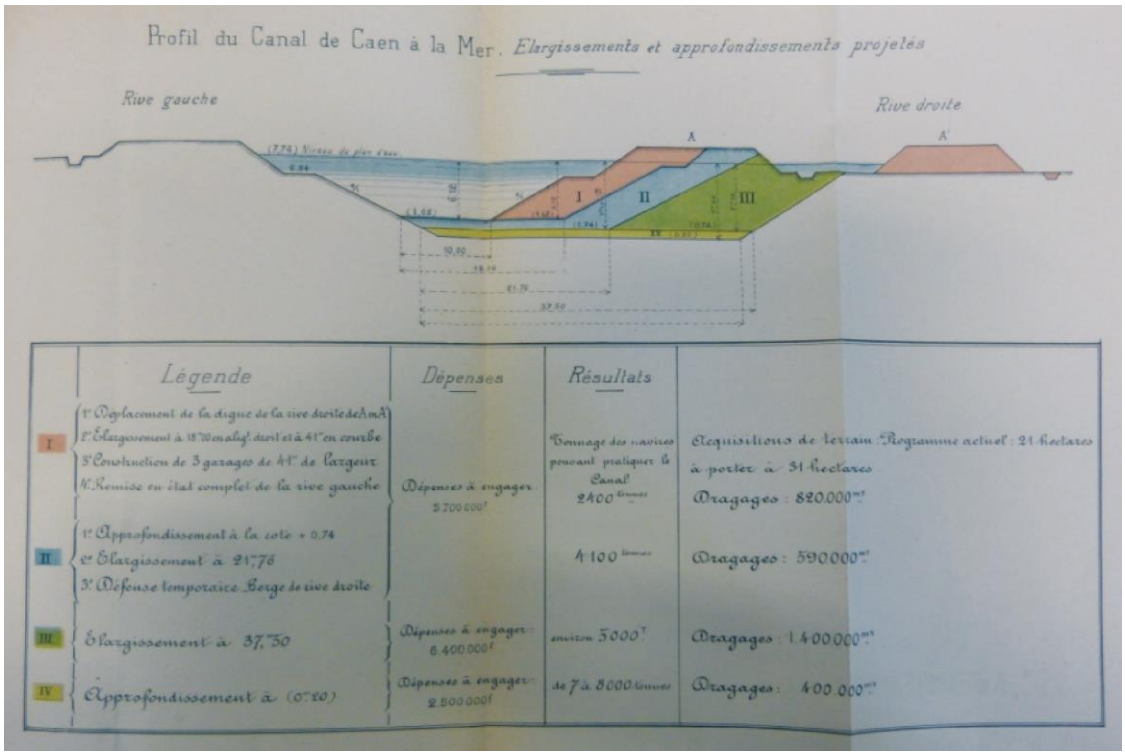


Plan 38 : Croquis du port de Caen et du canal de Caen à la Mer[50]

Nous avons choisi de retenir ce plan car il indique avec les lettres tous les aménagements du port réalisés comme projetés plus haut. La lettre D désigne l'agrandissement de 390 mètres (accepté en 1912) des quais du Nouveau Bassin vers le Pont de Calix (situé par la lettre G). La lettre F indique le bassin privé de la Société Normande de Métallurgie. La lettre M figure le tracé du chemin de fer minier prévu, la lettre N montre le raccordement de ce chemin de fer aux lignes des Chemins de fer de l'Ouest.

Après avoir présenté toute l'emprise portuaire de Caen avec le canal qui relie Caen à la mer sur quatorze kilomètres. Le plan ci-dessous éclaire le grand projet "d'élargissement et d'approfondissement du canal".

[50] *Ibid.*, Annexe 1.



Plan 39 : Profil du Canal de Caen à la Mer - Élargissements et approfondissements projetés[51]

Avec ses différents profils, ce plan permet de voir le profil du canal, avant les projets dont rêve la Chambre de Commerce, et de visualiser les évolutions demandées. Le profil le plus à gauche représente le canal en 1916.

L'extension I (représentée en rouge) correspond à la première partie des travaux souhaités : élargir le plafond de 10 mètres à 18 mètres, déplacer la digue de la rive droite en A et construire trois garages.

L'extension II (représentée en bleu) correspond à la seconde partie des travaux demandés : approfondissement de la cote à + 0,74 mètre avec un nouvel élargissement du plafond du canal à 21,74 mètres.

L'extension III (représentée en vert) correspond à la troisième partie des travaux avec un élargissement du plafond du canal à 37,5 mètres.

L'extension IV (représentée en jaune) correspond à la quatrième partie des travaux avec un approfondissement de la cote du canal de 0,20 mètre.

[51] *Ibid.*, Annexe 3.

Après les décisions prises pour améliorer le tirant d'eau du canal dans les années 1880 avec l'abandon de la notion d'approfondissement au profit de la notion d'exhaussement ; le descriptif, présenté ci-dessus, et surtout son illustration montrent un projet très ambitieux et également très coûteux : 18 millions de francs dont 50 % seraient à la charge de la Chambre de Commerce de Caen. L'objectif poursuivi est d'être en mesure d'accueilir des navires de 8 000 tonneaux, ce qui signifie que le canal pourrait recevoir des navires dont le tirant d'eau serait multiplié par 3,3. Dans son discours, le ministre Marcel Sembat, après avoir énuméré tous les acteurs économiques susceptibles de contribuer au financement de ces travaux, indique au sujet de la part de l'État : « Celui-ci connaît son devoir et s'y tiendra. Les grosses dépenses de la guerre auront eu l'avantage indirect de l'habituer à faire des sacrifices qui sont indispensables pour obtenir un résultat. L'État donnera le tiers, comme de coutume »[52].

L'ambition de ces travaux est à la hauteur des immenses espoirs générés par les gisements de minerai de fer et surtout par la nouvelle usine sidérurgique que les ministres sont venus inaugurer. Nous avons indiqué plus haut que le port de Caen est désormais connu dans les "allées du pouvoir" lorsque M. Devaux avait expliqué dans son rapport de l'année 1911 : « le port de Caen […] jouit d'une atmosphère de bienveillance »[53]. Cette atmosphère de bienveillance est-elle toujours d'actualité à la fin de l'année 1916 ? La visite des ministres n'a pas été inutile, si on se réfère au courrier que Marcel Sembat adresse au préfet du Calvados dès le 18 novembre 1916 : « Mon attention particulière s'est portée sur l'intérêt qui s'attache à l'amélioration du port de Caen, spécialement par l'élargissement et l'approfondissement du canal de Caen à la mer. […] Ma récente visite […] m'a permis de constater personnellement toute la portée de la question : l'importance et l'urgence d'une amélioration qui permettra au port de Caen de faire face au mouvement considérable que va lui apporter la mise en activité des hauts-fourneaux […] pour être, en temps utile, à la hauteur des nécessités croissantes que manifestera sa situation »[54]. On note cependant que la réponse du ministre est louangeuse, et prudente. Cette réponse marque cependant un

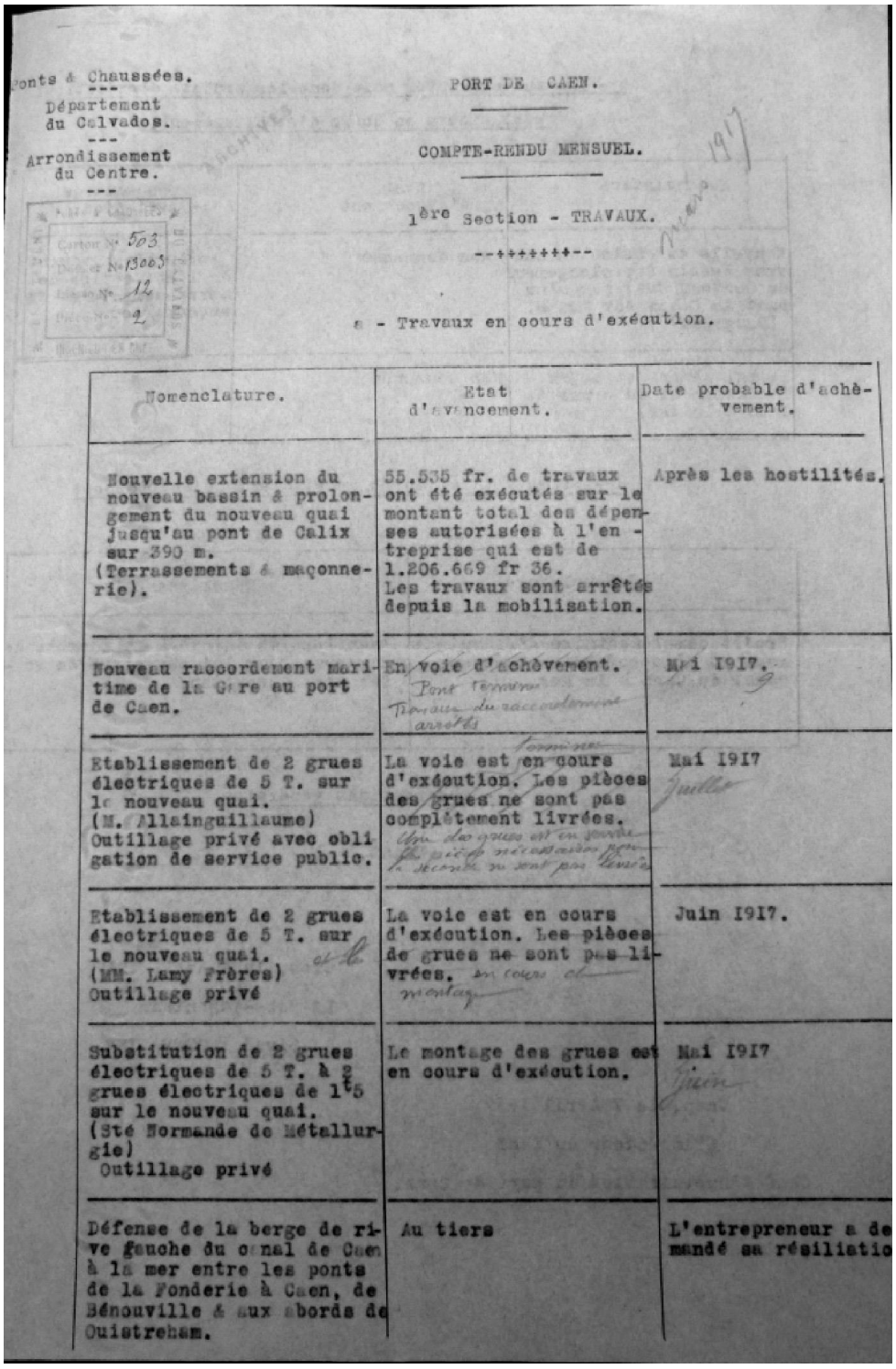
[52] *Ibid.*, p. 124.
[53] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1911, *op. cit.*, p. 22.
[54] Arch. dép. Calvados, 615 edt 628, *Bull. mun. Caen* 1913, 1914, 1915,1916, Séance du 22/12/1916, p. 621.

changement. Les travaux, après leur suspension en 1914, au moment de la déclaration de guerre, vont pouvoir reprendre.

Les archives conservent la trace de rapports décadaires adressés par l'ingénieur des Ponts et Chaussées à son ministre de tutelle. En 1916 ces rapports évoquent, avec insistance, les conditions de déchargement des navires, comme l'écrit la commission des Ports Maritimes du Ministère en mai 1916 à l'ingénieur en chef : « On ne peut admettre, dans les circonstances actuelles, que la libération de certains navires soit retardée, tandis que d'autres attendent une place à quai, ni que des marchandises encombrent inutilement les terre-pleins, tandis que le déchargement de certaines cargaisons est contrarié faute de places »[55]. La durée de stationnement des navires et l'encombrement des quais tiennent à la pénurie du matériel roulant. Nous l'avons évoquée plus haut. Le rapport du 21 novembre 1916 précise : « La situation ne peut s'améliorer que par l'augmentation du matériel roulant, l'outillage du port étant très largement suffisant »[56].

À compter de 1917, les choses changent. Les archives conservent des comptes rendus mensuels qui évoquent de nouveau les travaux comme celui présenté ci-dessous.

[55] Arch. dép. Calvados, S 13495, Ports maritimes de commerce – Comptes rendus descriptifs et statistiques.
[56] *Ibid.*



Ponts & Chaussées.
Département du Calvados.
Arrondissement du Centre.

PORT DE CAEN.

COMPTE-RENDU MENSUEL.

1ère Section - TRAVAUX.

--+++++++--

1 - Travaux en cours d'exécution.

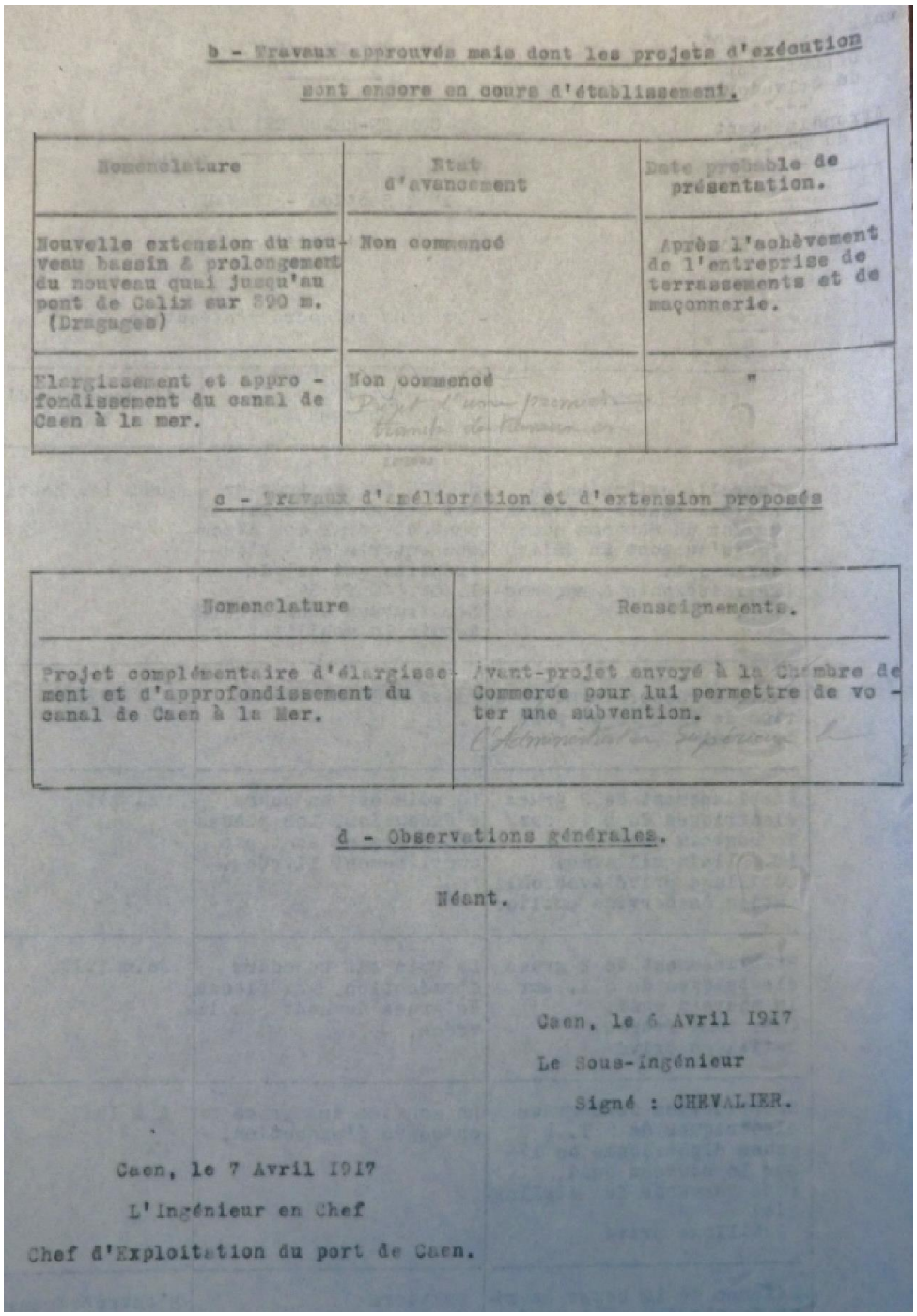
Nomenclature.	Etat d'avancement.	Date probable d'achèvement.
Nouvelle extension du nouveau bassin à prolongement du nouveau quai jusqu'au pont de Calix sur 390 m. (Terrassements & maçonnerie).	55.535 fr. de travaux ont été exécutés sur le montant total des dépenses autorisées à l'entreprise qui est de 1.206.669 fr 36. Les travaux sont arrêtés depuis la mobilisation.	Après les hostilités.
Nouveau raccordement maritime de la Gare au port de Caen.	En voie d'achèvement. Pont tournant Travaux du raccordement arrêtés	Mai 1917.
Etablissement de 2 grues électriques de 5 T. sur le nouveau quai. (M. Allainguillaume) Outillage privé avec obligation de service public.	La voie est en cours d'exécution. Les pièces des grues ne sont pas complètement livrées. Une des grues est en cours de montage pour la seconde on ne sait pas encore	Mai 1917 Juillet
Etablissement de 2 grues électriques de 5 T. sur le nouveau quai. (MM. Lamy Frères) Outillage privé	La voie est en cours d'exécution. Les pièces de grues ne sont pas livrées. en cours de montage	Juin 1917.
Substitution de 2 grues électriques de 5 T. à 2 grues électriques de 1t5 sur le nouveau quai. (Sté Normande de Métallurgie) Outillage privé	Le montage des grues est en cours d'exécution.	Mai 1917 Juin
Défense de la berge de rive gauche du canal de Caen à la mer entre les ponts de la Fonderie à Caen, de Bénouville & aux abords de Ouistreham.	Au tiers	L'entrepreneur a demandé sa résiliation

Illustration 29 : Compte-rendu mensuel 1re section : Travaux (page 1)[57]

Cette première page fait référence à des installations de grue, ce qui correspond aux préoccupations du moment. L'allongement des quais du Nouveau Bassin décidé avant la guerre est en cours de réalisation, mais sa date de fin est prévue « après les hostilités ».

[57] *Ibid.*, Compte-rendu mensuel « Travaux » daté du 06/04/1917.

Nous présentons ci-dessous la seconde page.



b - Travaux approuvés mais dont les projets d'exécution sont encore en cours d'établissement.

Nomenclature	Etat d'avancement	Date probable de présentation.
Nouvelle extension du nouveau bassin à prolongement du nouveau quai jusqu'au pont de Calix sur 390 m. (Dragages)	Non commencé	Après l'achèvement de l'entreprise de terrassements et de maçonnerie.
Elargissement et approfondissement du canal de Caen à la mer.	Non commencé	"

c - Travaux d'amélioration et d'extension proposés

Nomenclature	Renseignements.
Projet complémentaire d'élargissement et d'approfondissement du canal de Caen à la Mer.	Avant-projet envoyé à la Chambre de Commerce pour lui permettre de voter une subvention.

d - Observations générales.

Néant.

Caen, le 6 Avril 1917
Le Sous-Ingénieur
Signé : CHEVALIER.

Caen, le 7 Avril 1917
L'Ingénieur en Chef
Chef d'Exploitation du port de Caen.

Illustration 30 : Compte-rendu mensuel 1re section : Travaux (page 2)[58]

Nous avons souhaité reproduire les deux pages de ce compte rendu pour montrer cette reprise des investissements. Un point y est fait sur tous les travaux en cours. Les archives conservent la trace de ces comptes rendus mensuels jusqu'en 1920.

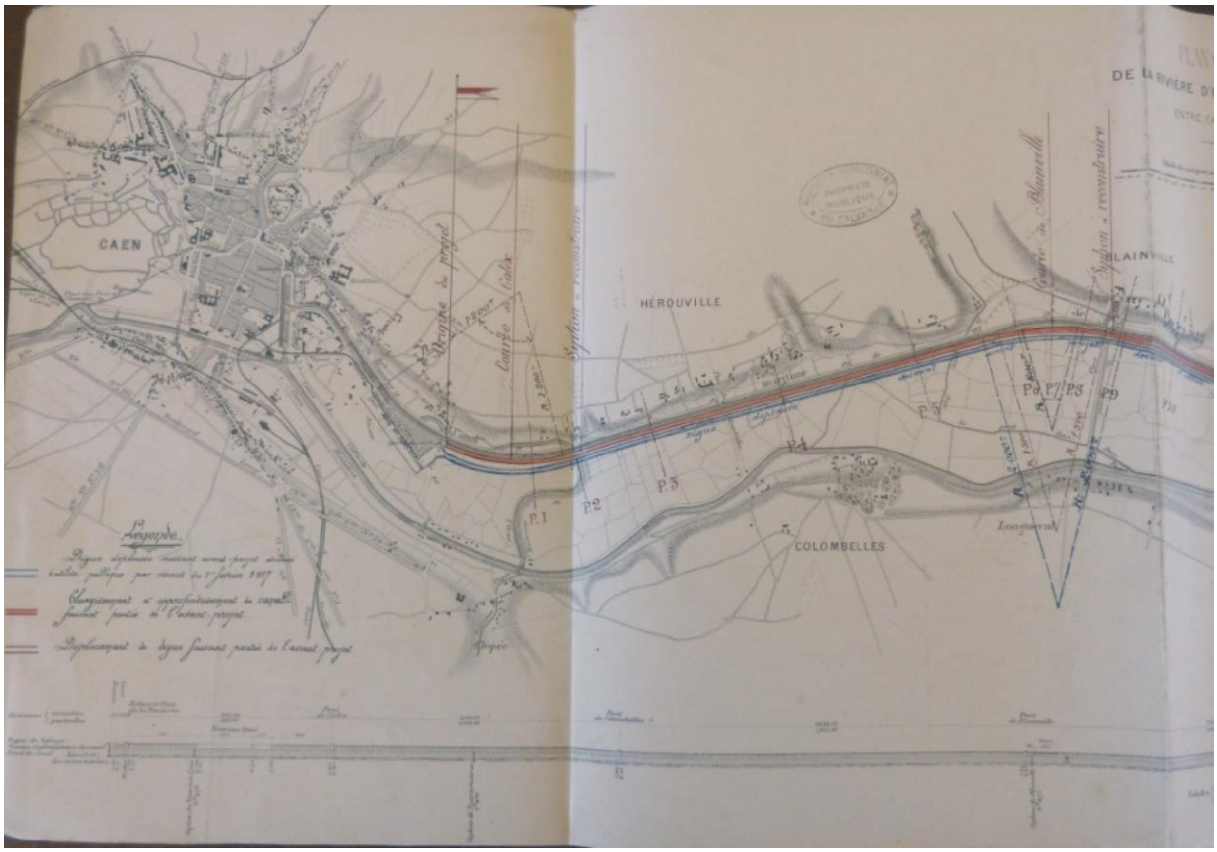
[58] *Ibid.*, Compte-rendu mensuel « Travaux » daté du 06/04/1917.

On y retrouve les travaux « d'élargissement et d'approfondissement » du canal avec le commentaire « non commencé »[59]. Ils ont fait l'objet d'une première déclaration d'utilité publique le 1er février 1917 suivi d'une décision ministérielle le 6 août 1917 qui prescrit l'exécution de l'approfondissement en régie « avec un matériel appartenant à l'État »[60] à savoir la drague du port de Bordeaux affectée provisoirement à Caen. Le 28 août 1917, la Chambre de Commerce émet un « avis favorable au sujet d'un programme d'ensemble des travaux d'amélioration et d'extension à entreprendre pour mettre le port de Caen et le canal de Caen à la mer en mesure de recevoir à toute marée des navires de 7 à 8 000 tonnes »[61]. Elle s'engage ensuite à contribuer à hauteur de la moitié de la dépense[62] conformément au pourcentage demandé à de « nombreuses chambres de commerce maritimes »[63]. Elle n'est pas le seul intervenant extérieur à l'État, le Conseil général contribue à hauteur de 500 000 francs et la ville de Caen à hauteur de 250 000 francs. Le Conseil municipal de Caen donne son aval à cette contribution. Cependant le contenu de la délibération rappelle les risques, pour la salubrité de la ville, d'un niveau d'eau du canal à 7,74 mètres et met une condition au versement de la somme demandée : « constatant que le projet soumis à l'enquête entraîne l'adoption définitive du niveau d'eau à la cote 7,74, déclare qu'il ne peut donner son adhésion à ce projet, tant que le service des Ponts et Chaussées n'aura pas parallèlement présenté un projet complémentaire d'évacuation des eaux usées de la ville de Caen et des eaux provenant du cours des Odons, spécialement en cas de crue, les moyens d'évacuation existant actuellement et pour lesquels il a été demandé à la ville une contribution financière de 285 000 francs ayant été reconnus absolument insuffisants »[64]. Le budget global envisagé est de 15 700 000 francs dans lequel l'État prévoit d'apporter 5 233 333 francs, soit le tiers du montant de l'investissement. Pour compléter le budget la Société des Hauts-Fourneaux de Caen est sollicitée, elle ne donne pas suite, elle rappelle qu'elle construit à ses frais un

[59] Arch. dép. Calvados, S 13481, Port de Caen-Ouistreham - Programme général d'exécution et d'aménagement du port, des écluses et de l'avant-port 1956 – Rapport de l'ingénieur en chef : Déclaration d'urgence, daté du 19/11/1917.
[60] Arch. dép. Calvados, S 13466, Port de Caen-Ouistreham – Rapport de l'ingénieur en chef : projet d'exécution daté du 11/11/1918.
[61] Arch. dép. Calvados, S 1486, Canal de Caen à la mer – Approfondissement et Élargissement 1916-1919 : délibération de la Chambre de Commerce.
[62] *Ibid.*
[63] *Ibid*.
[64] Arch. dép. Calvados, 615 edt 628, *Bull. mun. Caen* 1913, 1914, 1915, 1916, Séance du 22/12/1916, p. 626.

port particulier et « qu'elle n'est exonérée dans aucune proportion des droits de péage applicables au port de Caen »[65].

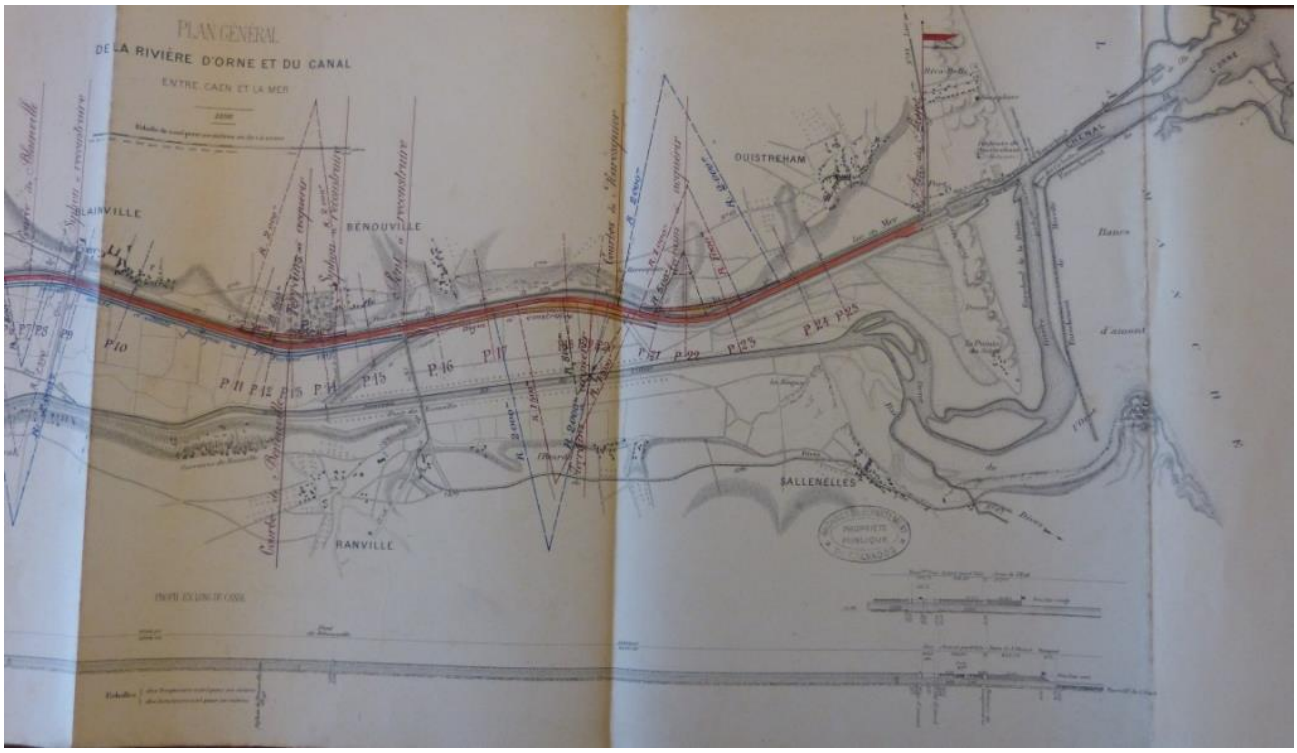
Les deux plans ci-dessous (la taille du plan nous a contraint à scinder le plan en deux parties) présentent les travaux projetés sur toute la longueur du canal.



Plan 40 : Avant-projet : Plan général du canal (partie 1 le canal depuis Caen) 1917[66]

[65] Arch. dép. Calvados, S 1486, Canal de Caen à la mer – Approfondissement et Elargissement 1916-1919 – Courrier du préfet au Secrétaire d'Etat des Travaux Publics et des Transports – Service de la Navigation des Ports Maritimes, daté du 26/09/1917.

[66] *Ibid.*, Élargissement et approfondissement du canal de Caen à la mer – Avant-projet plan général du canal daté du 05/05/1917 – Plan établi par l'ingénieur en chef Vasseur.



Plan 41 : Avant-projet : Plan général du canal (partie 2 le canal jusqu'à Ouistreham)[67]

La légende des deux plans précise :

- Le double trait bleu indique la « digue à déplacer suivant avant-projet déclaré d'utilité publique par décret du 1er février 1917 »
- Le trait rouge sur le tracé du canal indique « Élargissement et approfondissement du canal faisant partie de l'avant-projet ».

Les parties concernées par les travaux se situent entre l'extrémité du Nouveau Bassin aménagé en 1882-1883 et l'extrémité du canal avant l'écluse de Ouistreham.

Les courbes à élargir ainsi que la gare de croisement à améliorer sont indiquées, nous les rappelons : courbe de Calix, gare de Blainville aménagée en 1862, courbe du Maresquier.

Le plan note également les siphons à restructurer, le pont de Bénouville à reconstruire ainsi que les terrains à acquérir pour les digues à déplacer.

Les travaux commencent dans le courant de l'année 1918.

67 *Ibid.*

Nous avons présenté, d'une façon détaillée, ces projets d'amélioration du canal car ils portent en germe, s'ils sont réalisés, des évolutions très importantes pour le canal et pour le port.

Le premier élément qui ressort est l'incidence de la mise en route de l'usine sidérurgique pour l'avenir du port. Elle est porteuse d'espoir pour le trafic comme pour les infrastructures du canal. L'ingénieur en chef Vasseur écrit dans son rapport daté du 19 novembre 1917 « l'exécution de ces travaux est urgente en raison notamment de la mise en exploitation des importants hauts-fourneaux de la Société Normande de Métallurgie »[68]. Le second élément est l'abandon de la notion d'exhaussement – retenu dans les dernières améliorations réalisées dans les années 1900 et 1912 – au profit de l'approfondissement bien plus coûteux. Ce qui signifie, là encore, que l'usine est porteuse de crédibilité dans l'avenir du port. Enfin on ne peut éviter de souligner que, même si la Chambre de Commerce semble totalement investie dans les projets d'avenir du port, ces projets, après la mise "hors-jeu" des capitaux allemands sont repris par la société Schneider du Creusot et non par de riches investisseurs locaux. Là encore la coupure entre Caen et son port semble s'exprimer.

Nous avons longuement expliqué les travaux concernant l'aménagement du canal. D'autres travaux sont menés à bien, il s'agit de la réparation de la jetée ouest, prévue en 1914, et terminée en 1919.

Le lancement de la nouvelle usine sidérurgique ainsi que la poursuite des réflexions pour les aménagements du canal ne sont pas les seules évolutions qui affectent le port pendant la Grande Guerre.

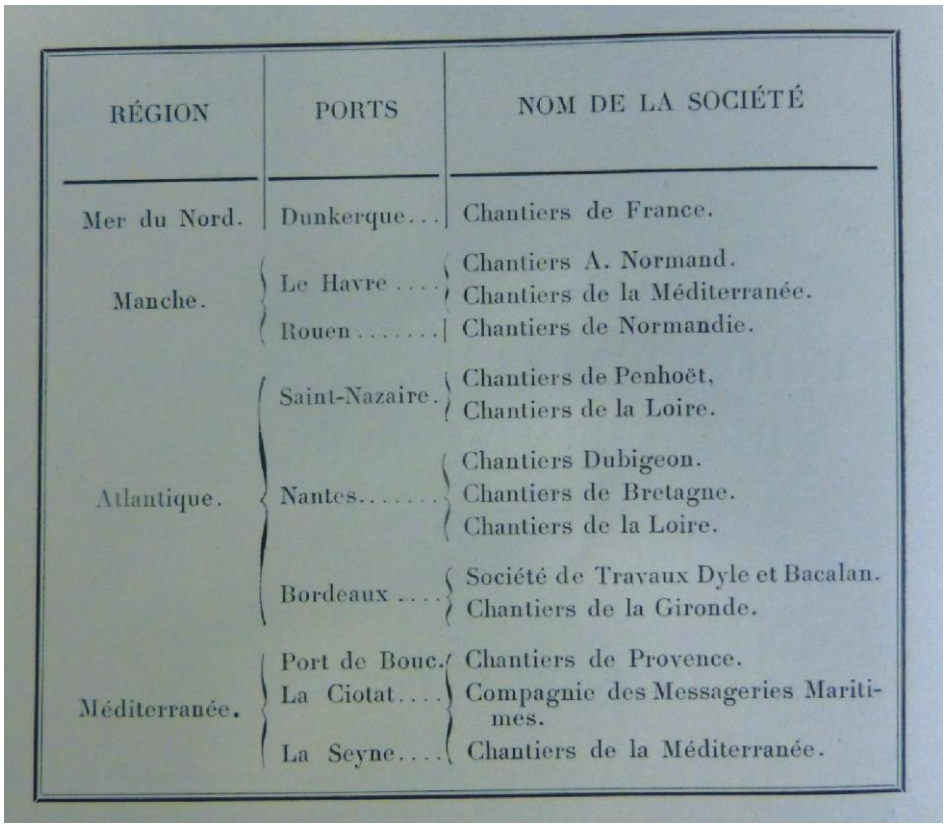
C – La création des Chantiers Navals Français

Nous avons abordé plus haut la guerre sous-marine engagée par le Kaiser en 1917. Elle provoque d'importants ravages dans la marine marchande française. L'État est contraint de reconstituer sa flotte. C'est une des raisons de l'implantation des Chantiers Navals Français à

[68] Arch. dép. Calvados, S 13 481, Port de Caen-Ouistreham - Programme général d'exécution et d'aménagement du port, des écluses et de l'avant-port 1956 – Rapport de l'ingénieur en chef : déclaration d'urgence, daté du 19/11/1917.

Blainville au bord du canal. Dès l'année 1917, avant la fin du conflit, les « Pouvoirs publics lancent un vaste programme de remplacement des navires marchands coulés. Ce plan prévoit la construction par l'ensemble des chantiers navals du pays d'une cinquantaine de cargos standards de 70 mètres de long et d'un déplacement de 2 286 tonneaux »[69]. C'est dans ce cadre que s'inscrit la création des Chantiers Navals Français de Blainville le 27 octobre 1917. Quelques chiffres permettent d'illustrer les besoins de la marine française de commerce. En 1914 la flotte marchande est constituée de 1552 navires, soit plus de 2 200 000 tonneaux[70]. Elle représente 4,7 % de la Flotte mondiale et se situe au 5e rang. La production annuelle qui était de 120 000 tonneaux avant la guerre chute à 25 000 tonneaux en moyenne entre 1915 et 1918, elle descend même à 13 000 tonneaux la dernière année de la guerre[71]. C'est la raison pour laquelle les pouvoirs publics lancent un programme de renouvellement de la flotte dès 1917 comme l'atteste l'extrait suivant d'une lettre du sous-secrétaire d'État à la Marine marchande au ministre de la Marine : « Nous nous sommes décidés alors à faire appel à des industriels entreprenants pour les pousser à créer de nouveaux chantiers de constructions navales. Nous y sommes parvenus, et nous avons notamment favorisé de notre mieux l'éclosion de la société des Chantiers Navals Français »[72]. En 1914 la France compte onze grandes sociétés de construction navale qui représentent quatorze chantiers. Nous les rappelons ci-dessous.

[69] Michel CROGUENNEC, *1893-1987, les Chantiers de Normandie : un siècle de construction et de réparation navale en Seine-Maritime*, Darnétal, France, Petit à petit, 2008, p. 56.
[70] Emmanuel VERGE, *La construction navale en France*, Firmin-Didot., Mesnil-sur-L'Estrée, 1933, p. 24.
[71] *Ibid.*, p. 117.
[72] Georges BEN AHMED, Jean DESLOGES, *Blainville-sur-Orne d'autrefois 1920-1965*, *op. cit.*, p. 78.



RÉGION	PORTS	NOM DE LA SOCIÉTÉ
Mer du Nord.	Dunkerque...	Chantiers de France.
Manche.	Le Havre	Chantiers A. Normand.
		Chantiers de la Méditerranée.
	Rouen	Chantiers de Normandie.
Atlantique.	Saint-Nazaire.	Chantiers de Penhoët,
		Chantiers de la Loire.
	Nantes.....	Chantiers Dubigeon.
		Chantiers de Bretagne.
		Chantiers de la Loire.
	Bordeaux	Société de Travaux Dyle et Bacalan.
		Chantiers de la Gironde.
Méditerranée.	Port de Bouc.	Chantiers de Provence.
	La Ciotat....	Compagnie des Messageries Maritimes.
	La Seyne....	Chantiers de la Méditerranée.

Illustration 31 : Chantiers navals en activité au 1er janvier 1914[73]

Ces chantiers sont implantés dans les sept ports de première catégorie et dans quelques ports de seconde catégorie[74]. Ils appartiennent à la banque parisienne et à de grands groupes industriels français[75]. Dans ce contexte la création d'un nouveau chantier naval français à Caen s'explique par de nombreuses raisons. La nouvelle usine sidérurgique représente une garantie de production d'acier à côté du chantier naval. Les deux armateurs locaux, la Société Navale Caennaise et l'armement Bouet, qui transportent la houille qui entre dans le port, constituent une clientèle locale pour les futurs chantiers. Enfin ces chantiers sont implantés loin des frontières de l'Est de la France, à proximité de l'Angleterre et au bord d'un canal pour lequel les plus grandes améliorations sont en cours de discussion comme nous l'avons évoqué plus haut. On rêve d'arriver à recevoir jusqu'à des navires de 8 à 10 000 tonneaux. Les nouveaux chantiers pourront donc être ravitaillés sans trop de

[73] Chambre Syndicale des Constructeurs de Navires et de Machines marines, *La construction navale en France*, *op. cit.*, p. 82.
[74] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 571, Annexe 4.2.
[75] *Ibid.*, p. 447.

risque[76]. Enfin les besoins de la France pour renouveler sa flotte marchande sont importants, c'est pourquoi l'État cherche à favoriser le renforcement de son industrie de construction navale. La reconstruction de la flotte marchande est indispensable à la fin du conflit, sur les 2 200 000 tonneaux qu'elle représentait en 1914, 660 000 tonneaux – environ 30 % – ont été détruits, et les navires encore en service ont été très peu entretenus[77].

Les chantiers s'installent sur un vaste espace de 500 hectares, sur la commune de Blainville, sur la rive droite du canal de Caen à la mer. Comme pour la Société Normande de Métallurgie, ils obtiennent l'autorisation, en juin 1918, de disposer d'un port privé de douze hectares avec un chenal d'accès au canal. Ce port est destiné au lancement des navires construits. Il dispose de 7 cales de lancement. Enfin les chantiers sont raccordés au chemin de fer. Le démarrage est rapide. En 1920 ils occupent déjà 1 200 ouvriers. Les ateliers et magasins couvrent une surface de 60 000 mètres carrés[78]. La photo ci-dessous donne une idée de l'ampleur des ateliers.

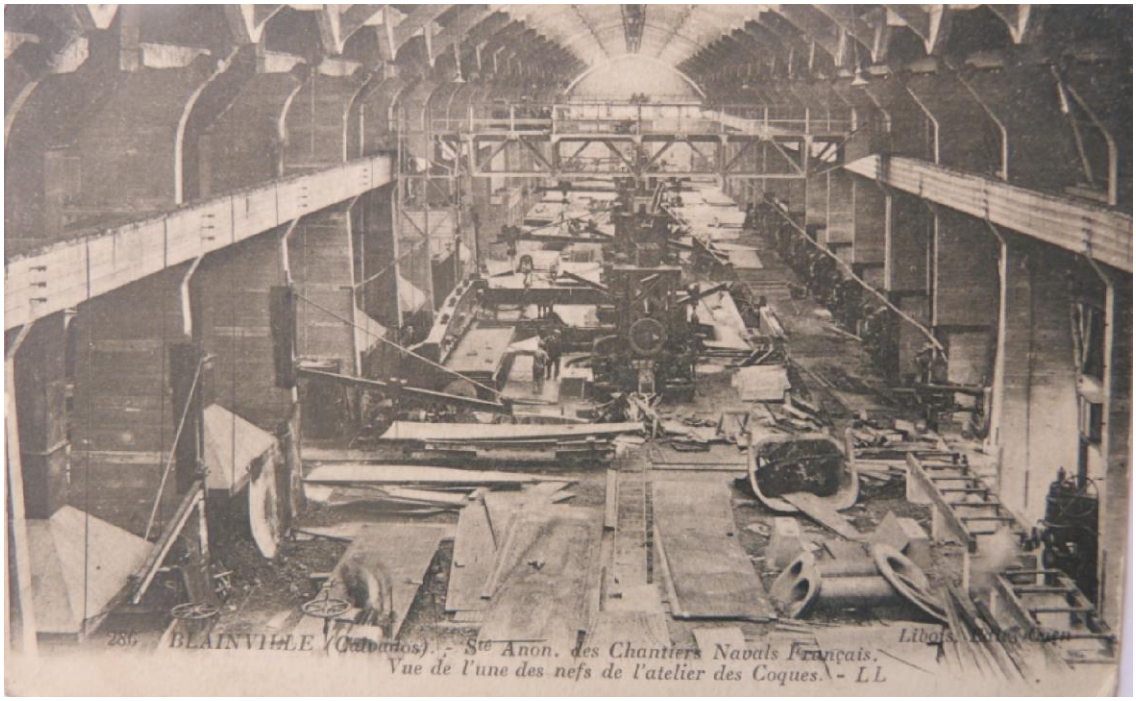


Illustration 32 : L'une des nefs de l'atelier des Coques[79]

[76] Jérôme BILLARD, *La Mar Mar*, *op. cit.*, p. 32.
[77] *Ibid.*, p. 29.
[78] Georges BEN AHMED, Jean DESLOGES, *Blainville sur Orne d'autrefois…*, *op. cit.*, p. 70.
[79] Une des nefs de l'atelier des coques. Collection particulière.

Nous ne connaissons pas la date de cette photo. Nous avons souhaité la retenir pour l'impression de profondeur et d'immensité qu'elle suggère. On peut mieux s'imaginer la construction de longs navires dans ce bâtiment avant leur lancement dans l'une des cales des chantiers dont certaines atteindront 150 mètres de long.

Les premières commandes émanent des Armateurs Français[80] avec une série de 6 cargos charbonniers. Les premiers sont lancés dès l'année 1920.

Un autre chantier naval est créé en 1921, il s'agit des Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime, installé au bord de la Seine, sur le territoire de la ville du Trait, non loin de Rouen.

La création des Chantiers Navals Français à Blainville en 1917 contribue à l'évolution et à l'affirmation du port de Caen. Elle redonne au port une industrie de construction navale qu'il détenait dans le passé mais qu'il avait perdue dans la seconde moitié du XIX^{e} siècle. À l'époque les grands ports disposent de leurs industries navales comme nous l'avons vu plus haut.

L'implantation des Chantiers Navals Français est certainement une conséquence du développement du port de Caen avant la guerre avec l'essor du minerai de fer et les projets de création de l'usine sidérurgique. Cette implantation nouvelle, à Caen, est une retombée du mouvement d'industrialisation qui touche la ville avant la guerre ainsi que des projets grandioses qui apparaissent à cette époque pour aménager le canal et permettre son accès par des navires pouvant atteindre 8 000 voire même 10 000 tonneaux. Il est frappant de constater que les premiers navires lancés par les Chantiers Navals Français sont des « cargo-boats » évoqués plus haut et pour l'accueil desquels la Chambre de Commerce de Caen cherche à améliorer le tirant d'eau du canal.

La césure de la Grande Guerre est un moment important pour le port de Caen. Il nous a paru opportun d'un faire un bilan avant de traiter dans un troisième chapitre la période de l'entre-deux-guerres.

[80] Organisation professionnelle qui regroupe l'ensemble des entreprises françaises de transport et de services maritimes créée en 1903.

III – LE PORT DE CAEN EN 1919

La période 1914-1918 affecte le fonctionnement du port de Caen. Son trafic diminue sensiblement comme le rappelle le tableau ci-dessous.

Tableau 15 : Statistique des Importations et des Exportations pendant les années 1914 à 1921[81]

PORT DE CAEN. — Tableau statistique des Importations et des Exportations pendant les années 1914 à 1921

IMPORTATIONS en tonnes métriques

NATURE DES MARCHANDISES	DÉSIGNATION des Marchandises	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
Marchandises étrangères arrivées directement par mer de l'étranger.	Houille crue	506.726	742.913	541.274	751.879	747.578	692.815	719.084	505.664
	id. carbonisée.	4.556	6.917	14.200	5.222	3.070	3.327	»	»
	Bois communs	9.556	1.411	10.573	»	45	4.499	7.903	3.243
	Pyrites	1.524	1.113	1.195	»	»	820	»	1.872
	Goudron minéral	8.533	»	8.869	4.544	4.353	7.625	2.400	100
	Minerai de fer	»	»	15.654	80.463	34.569	3.697	»	»
	Fonte	7.435	5.837	27.844	79.290	30.525	6.489	»	»
	Briques réfract[es]	6.007		2.363	3.489	875	»	»	»
	Divers	4.123	11.446	2.555	21.478	2.993	36.901	11.955	3.353
Marchandises étrangères arrivées au cabotage		2.521	1.294	1.262	23.545	26.107	28.390	73.298	15.739
Marchandises françaises ou francisées		29.996	27.210	38.469	25.793	87.509	43.183	14.307	48.239
	TOTAUX des IMPORTATIONS	580.977	798.141	664.258	995.703	937.624	821.746	828.947	578.310

EXPORTATIONS en tonnes métriques

Exportation simple	Minerai de fer	406.140	23.348	12.803	13.621	34.369	20.655	171.550	94.355
	Fonte et divers.	»	»	»	»	»	»	»	49.166
Provisions de bord	Fer et acier	»	»	»	»	»	5	»	35.865
	Houille	1.766	2.800	2.999	»	»	»	»	»
	Divers.	305	164	90	»	»	»	»	14.984
Cabotage français.	Macadam	10.687	70.836	74.650	25.882	23.545	15.627	23.883	»
	Divers.		3.988	4.383	3.422	12.699	14.819		8 251
TOTAUX DES EXPORTATIONS		418.898	101.136	94.925	42.925	70.613	51.101	195 433	202.621

TOTAL GÉNÉRAL du trafic en tonnes métriques

999.575	899.277	759.183	1.038.628	1.008.237	872.847	1.024.380	780 931

L'année 1919 est une année « en demi-teinte » pour l'activité portuaire. Le trafic global, avec près de 873 000 tonnes est en-dessous du niveau d'avant la guerre. En 1913 il est de 1 126 000 tonnes. Il est même plus faible qu'en 1917 et 1918 qui avaient vu une forme de reprise grâce à une forte montée des importations de houille. Cette reprise se confirme en 1919. Elles atteignent un niveau assez conséquent, près de 700 000 tonnes, un niveau bien supérieur à celui des années d'avant-guerre où elles plafonnent à 550 000 tonnes en 1913. Elles représentent toujours plus de 80 % des marchandises entrées à Caen. La structure de ce trafic appelle néanmoins quelques explications complémentaires. Une partie de cette houille importée est destinée à la nouvelle usine sidérurgique. En 1918, elle absorbe 270 000 tonnes de charbon contre 15 000 tonnes en 1916. Dans la mesure où le niveau des

[81] *Bull. mens. CC Caen*, 1922, n° 1, *op. cit.*, p. 29.

importations de houille est plus faible en 1919 qu'en 1918 on en déduit que les importations destinées à la clientèle habituelle du port ont chuté de plus de 50 %. Cette chute tient surtout à la pénurie du matériel roulant dénoncée dès l'année 1914 dans les bulletins de la Chambre de Commerce et qui se poursuit encore durant toute l'année 1919 malgré un courrier adressé par M. Lamy[82] à MM. les Sénateurs et Députés du département du Calvados au début de l'année. Dans ce courrier, M. Lamy fait ressortir « que le port de Caen a été singulièrement maltraité par suite de la crise des transports et qu'il a été beaucoup plus atteint que les ports voisins qui ont vu au contraire leurs importations s'accroître sensiblement »[83]. Cette crise ne disparaît qu'au début de l'année 1920. C'est un des motifs pour lesquels les élus des Chambres de Commerce de Laval et de Caen présentent un rapport « demandant la jonction de l'Orne et de la Loire par la Mayenne »[84]. Il s'agit d'un projet qui date de Colbert qui veut « relier la Mayenne à l'Orne [et qui] assurerait la communication en ligne directe de Caen avec Angers, autrement dit de la Manche à la Loire et donnerait un élément nouveau de prospérité à la grande voie commerciale de Caen à Bordeaux »[85]. Comme tous les autres projets, élaborés depuis Colbert pour cette canalisation, celui-là n'a pas de suite. La Municipalité de Caen est sollicitée pour y contribuer en 1922. Elle répond négativement : elle juge le projet non rentable[86]. Enfin le trafic de bois réapparaît mais reste limité avec 4 500 tonnes, soit 0,5 % des importations.

Seules 51 000 tonnes de marchandises sortent du port, soit 6 % du trafic total avec 20 700 tonnes de minerai de fer. Il est vrai que la Société Normande de Métallurgie monte en puissance, produit de l'acier et consomme une partie du minerai de fer extrait des mines normandes. On note enfin la première apparition d'expédition d'acier pour cinq tonnes.

D'autres raisons peuvent expliquer ce trafic en "demi-teinte", parmi celles-ci il y a la destruction de plus de 50 % de la flotte de chacun des deux armateurs du port : la Société Navale Caennaise et l'armement Bouet.

---

82 Il s'agit du président de la Société Navale Caennaise. On trouvera plus loin un portrait de cet acteur incontournable du port.

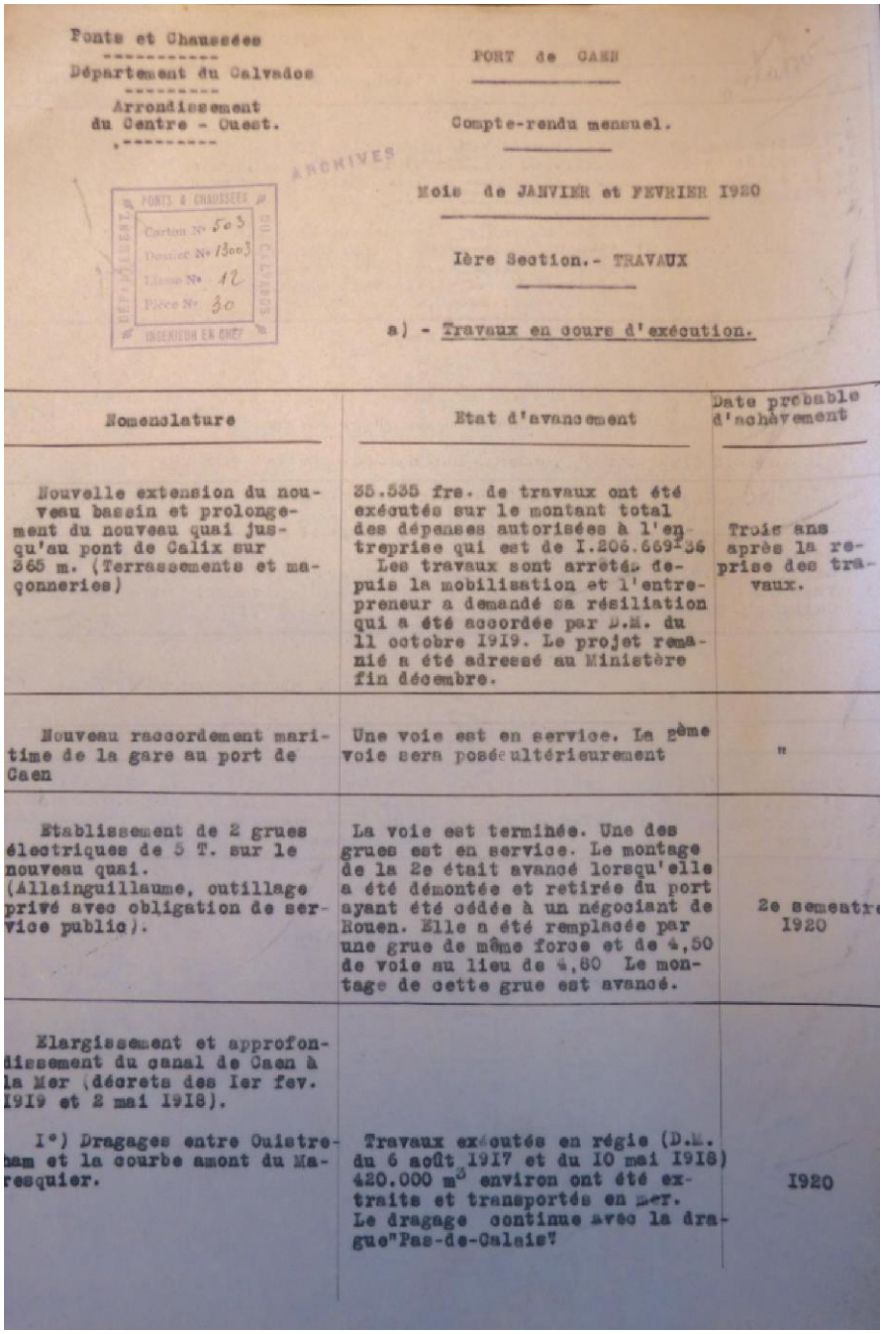
83 *Bull. mens. CC Caen*, 1919, n° 1, p. 11.

84 Antoine SCHEIKEVITCH et Comité consultatif d'action économique de la 3e région. sous-comité du Calvados, *Enquête sur la situation des industries dans le département du Calvados*, Caen, France, H. Delesques, 1918, p. 47.

85 *Ibid.*, p. 48.

86 Arch. dép. Calvados, 615 edt 630, *Bull. mun. Caen* 1921, 1922, 1923, 1924, 1925, 1926, séance du 10/04/1922, p.152.

Nous avons fait référence plus haut aux comptes rendus mensuels conservés aux archives à compter de l'année 1916 pour suivre les travaux menés dans le port pendant la Grande Guerre. Nous présentons ci-dessous celui de janvier-février 1920 pour illustrer la situation des travaux du port.



Ponts et Chaussées
Département du Calvados
Arrondissement du Centre - Ouest.

PORT de CAEN

Compte-rendu mensuel.

Mois de JANVIER et FEVRIER 1920

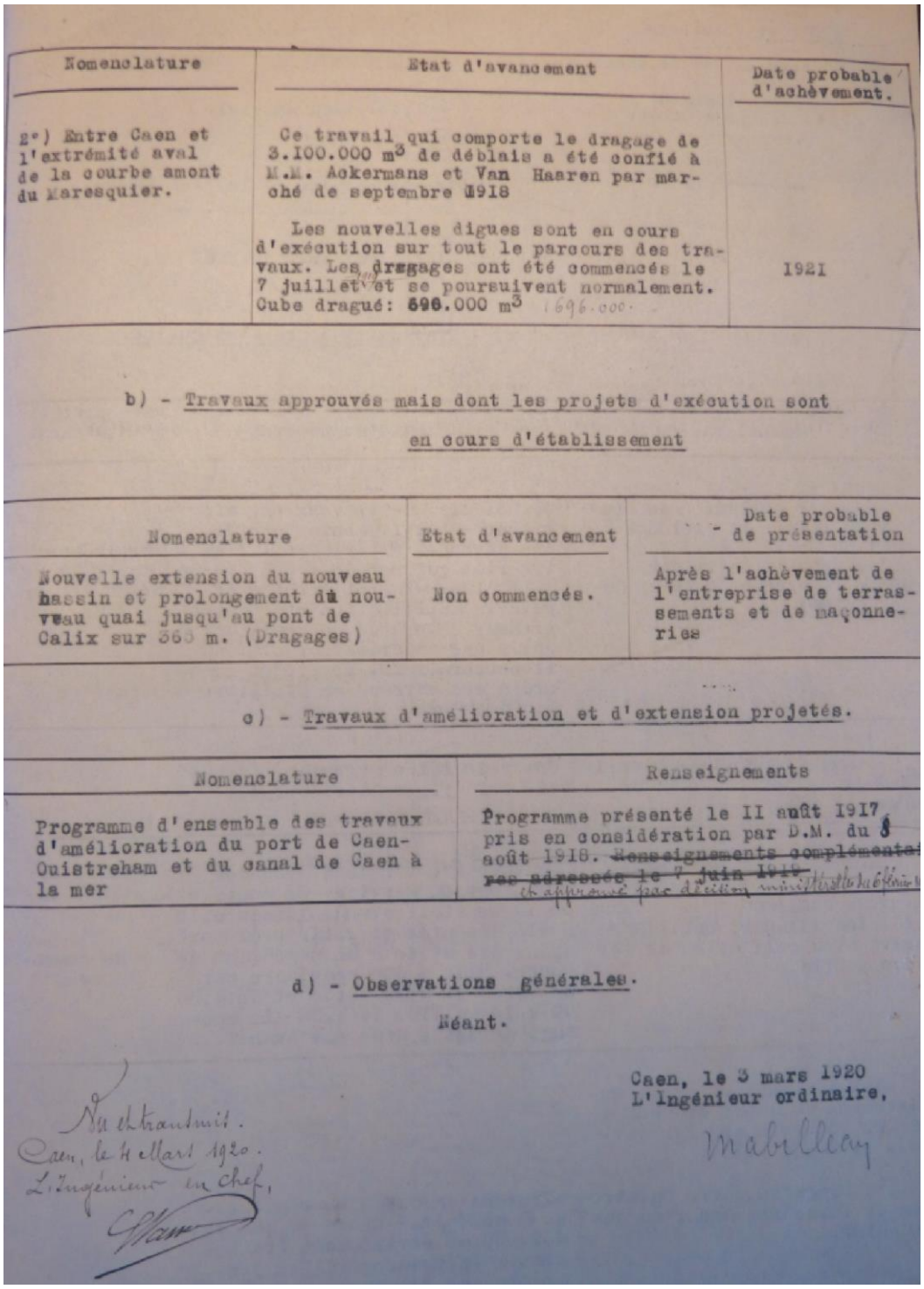
Ière Section.- TRAVAUX

a) - Travaux en cours d'exécution.

Nomenclature	Etat d'avancement	Date probable d'achèvement
Nouvelle extension du nouveau bassin et prolongement du nouveau quai jusqu'au pont de Calix sur 365 m. (Terrassements et maçonneries)	35.535 frs. de travaux ont été exécutés sur le montant total des dépenses autorisées à l'entreprise qui est de I.206.669[illegible]36. Les travaux sont arrêtés depuis la mobilisation et l'entrepreneur a demandé sa résiliation qui a été accordée par D.M. du 11 octobre 1919. Le projet remanié a été adressé au Ministère fin décembre.	Trois ans après la reprise des travaux.
Nouveau raccordement maritime de la gare au port de Caen	Une voie est en service. La 2ème voie sera posée ultérieurement	"
Etablissement de 2 grues électriques de 5 T. sur le nouveau quai. (Allainguillaume, outillage privé avec obligation de service public).	La voie est terminée. Une des grues est en service. Le montage de la 2e était avancé lorsqu'elle a été démontée et retirée du port ayant été cédée à un négociant de Rouen. Elle a été remplacée par une grue de même force et de 4,50 de voie au lieu de 4,80 Le montage de cette grue est avancé.	2e semestre 1920
Elargissement et approfondissement du canal de Caen à la Mer (décrets des 1er fev. 1919 et 2 mai 1918).		
I°) Dragages entre Oulstreham et la courbe amont du Maresquier.	Travaux exécutés en régie (D.M. du 6 août 1917 et du 10 mai 1918) 420.000 m³ environ ont été extraits et transportés en mer. Le dragage continue avec la drague "Pas-de-Calais"	1920

Illustration 33 : Port de Caen : compte rendu mensuel (page 1)[87]

[87] Arch. dép. Calvados, S 13495, Ports maritimes de commerce - Comptes rendus descriptifs et statistiques - Compte rendu mensuel janvier-février 1920, signé par l'ingénieur ordinaire le 03/03/1920 et contresigné par l'ingénieur en chef Vasseur le 04/03/1920.



Nomenclature	Etat d'avancement	Date probable d'achèvement.
2°) Entre Caen et l'extrémité aval de la courbe amont du Maresquier.	Ce travail qui comporte le dragage de 3.100.000 m³ de déblais a été confié à M.M. Ackermans et Van Haaren par marché de septembre 1918 Les nouvelles digues sont en cours d'exécution sur tout le parcours des travaux. Les dragages ont été commencés le 7 juillet et se poursuivent normalement. Cube dragué: 696.000 m³ 1696.000	1921

b) - Travaux approuvés mais dont les projets d'exécution sont en cours d'établissement

Nomenclature	Etat d'avancement	Date probable de présentation
Nouvelle extension du nouveau bassin et prolongement du nouveau quai jusqu'au pont de Calix sur 365 m. (Dragages)	Non commencés.	Après l'achèvement de l'entreprise de terrassements et de maçonneries

c) - Travaux d'amélioration et d'extension projetés.

Nomenclature	Renseignements
Programme d'ensemble des travaux d'amélioration du port de Caen-Ouistreham et du canal de Caen à la mer	Programme présenté le II août 1917, pris en considération par D.M. du 8 août 1918. ~~Renseignements complémentaires adressés le 7 juin 1919~~ approuvé par décision ministérielle du 6 février

d) - Observations générales.

Néant.

Caen, le 3 mars 1920
L'Ingénieur ordinaire,
Mabilleau

Nachtrandvit.
Caen, le 4 Mars 1920.
L'Ingénieur en chef,

Illustration 34 : Port de Caen : compte rendu mensuel (page 2)[88]

Comme on peut le voir dans les travaux autorisés juste avant la guerre, « l'extension du nouveau bassin et le prolongement du nouveau quai jusqu'au pont de Calix (365 mètres) »

[88] *Ibid.*

est « non commencée » et le « Programme d'ensemble des travaux d'amélioration du Port de Caen-Ouistreham et du canal de Caen à la mer » a été pris en considération mais n'est pas encore décidé. Néanmoins les travaux de dragage, engagés en 1918, ont pour objet de préparer la mise en œuvre du « Programme d'ensemble des travaux d'amélioration du Port de Caen-Ouistreham et du canal de Caen à la mer » cité plus haut.

Enfin le *bulletin de la Chambre de Commerce* du troisième trimestre de l'année 1919 indique que le port de Caen est sollicité pour adhérer à l'association des grands ports français. La création de cette association fait suite aux débats qui entourent le nouveau projet de loi sur l'autonomie des ports. Elle veut renforcer leur position face au gouvernement. La Chambre donne un avis favorable. Cette sollicitation est une reconnaissance de l'importance du port de Caen aux yeux de ses pairs. Il siège, désormais, à côté des ports de première catégorie : Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, Marseille, Nantes, Rouen et Saint-Nazaire.

L'année 1919 est une année de transition après les difficultés de la guerre. Le port n'est pas encore sorti des conséquences qu'elle a générées sur la vie économique de la France. De grands projets d'aménagements du canal sont lancés. En revanche Caen a connu une forme de métamorphose avec la création de deux entreprises à caractère industriel, la Société Normande de Métallurgie et les Chantiers Navals Français. Ces deux entreprises sont porteuses d'espoir pour le port en raison de leur lien avec l'activité portuaire. Elles disposent même d'un port privé. Nous préciserons toutefois que seul le port de la Société Normande de Métallurgie contribue directement au trafic du port ; celui des Chantiers Navals ne sert qu'au lancement des unités fabriquées et son « intervention dans le trafic général est insignifiante »[89]. Seule l'activité de la Société Normande de Métallurgie est de nature à consolider le développement du trafic qui s'est amorcé dans les années qui ont précédé la guerre. Cependant il est intéressant de noter que les transformations industrielles de Caen, intervenues durant la guerre, n'ont pas été initiées par des normands. Enfin le développement de l'inflation et la montée du coût de revient des grands travaux d'aménagement du canal

[89] Arch. dép. Calvados, S 13467, Port de Caen-Ouistreham - Travaux relatifs à l'extension du port de Caen dans les années 30, à compter surtout de 1932-1933 - Rapport de l'ingénieur Aubry daté du 02/11/1932, p. 6.

étudiés, entre 1912 à 1914, et relancés lors des visites ministérielles de la fin de l'année 1916 et du courant de l'année 1917 permettront-ils la réalisation concrète de ces projets pendant la période de l'après-guerre qui s'ouvre ?

Chapitre III

L'APOGÉE D'UN SYSTÈME : 1920-1940

Avant d'envisager l'évolution du port de Caen dans les années de l'entre-deux-guerres il nous a paru nécessaire d'évoquer le contexte politique, économique, culturel et financier de la France pendant ces vingt années. Ce contexte va agir sur le port, sur son activité et son trafic, ainsi que sur les grands projets que nous avons décrits plus haut. En outre le port entretenait, avant la guerre, une importante activité d'exportation de minerai de fer vers l'Allemagne et vers l'Angleterre. Ce commerce a été réduit à néant pendant la guerre qu'en est-il durant cette nouvelle période ? Enfin l'environnement législatif des ports commence à changer avec les premières lois sur l'autonomie des ports votées en 1912, comment le port de Caen est-il impacté par ces évolutions ?

I – UN NOUVEL ENVIRONNEMENT

Dans le domaine politique l'entre-deux-guerres se partage en deux grandes périodes. D'abord les années 20, qui succèdent au traumatisme provoqué par la Grande Guerre avec « ses 1 383 000 morts, ses 300 000 mutilés aux chairs broyées, aux visages déformés, aux membres déchiquetés, son million d'invalides, ses 600 000 veuves, ses 700 000 orphelins »[1]. La France cherche à oublier le traumatisme. Elle s'étourdit avec les « Années folles ».

[1] Jean-Yves MOLLIER, Jocelyne GEORGE, *La plus longue des républiques : 1870-1940*, [Paris], France, Fayard, 1994, p. 449.

Dans les domaines économique et financier, cette période est marquée par une très forte inflation. En 1926, l'indice des prix de gros (agricoles et industriels) est de 806 (base 100 en 1913) quant au cours du dollar à Paris il affiche 875 (base 100 en 1913)[2]. Cette situation n'est pas sans conséquence sur le prix de revient des grands travaux à engager pour faire évoluer le port de Caen. En revanche les affaires se développent, le marché du travail jouit du plein emploi et le commerce extérieur est en excédent[3]. La production industrielle s'accroît très fortement : + 9,5 % par an entre 1921 et 1929. La houille reste l'énergie dominante, même si de nouvelles énergies émergent de plus en plus. Ce contexte n'est pas défavorable pour le port de Caen. La houille constitue la base de son trafic d'importation. Enfin nous avons relaté plus haut la création de deux importantes entreprises industrielles à Caen, ayant des activités liées au port, la Société Normande de Métallurgie[4] qui fabrique de l'acier à partir du minerai de fer bas-normand et les Chantiers Navals Français qui construisent des cargos, pour lesquels nous avons vu que les besoins sont très importants suite aux destructions des navires de commerce pendant la guerre.

Dans le domaine administratif et politique, la fin de l'année 1918 est marquée par la création de la région économique constituée des départements du Calvados, de la Manche et de l'Orne. L'argumentaire développé par la Chambre de Commerce pour désigner Caen comme capitale régionale est intéressant. Nous le rappelons ci-joint « l'Athènes normande renfermant un si grand nombre de sociétés savantes, ayant une université dont la réputation est grande en France et à l'étranger ; Caen qui au point de vue artistique a toujours joui d'une réputation justifiée ne mérite-t-il pas de devenir le centre d'une région économique ? »[5]. On est surpris de noter que la Chambre de Commerce vante Caen comme une ville "intellectuelle" plutôt que comme une ville industrielle et commerciale avec un port en développement. Cette remarque peut laisser penser que, même à la Chambre de Commerce, l'image de Caen est encore marquée par sa dimension intellectuelle plutôt que

---

[2] Fernand BRAUDEL (dir.), *Histoire économique et sociale de la France*, Paris, PUF, coll. Quadrige, 1993, p. 639.

[3] *Ibid.*, p. 641.

[4] Dans le courant des années 20 la Société Normande de Métallurgie subit des difficultés financières qui l'obligent à déposer son bilan. Elle redémarre ensuite sous le nom de Société Métallurgique de Normandie. Nous évoquerons ces vicissitudes dans le paragraphe que nous lui consacrerons dans la suite de notre travail. En attendant, dorénavant chaque fois que nous évoquerons son activité dans ce paragraphe nous la citerons sous son nouveau nom : à savoir la Société Métallurgique de Normandie.

[5] *Bull. mens. CC Caen*, 1918, n° 3, p. 77.

par ses nouvelles usines créées pendant la guerre ainsi que par son port, pourtant en pleine évolution. La création, durant la guerre, de deux grandes industries aux portes de Caen n'a, semble-t-il, toujours pas fait de Caen, une ville industrielle et portuaire qui se développe économiquement grâce aux industries qui s'y sont créées dans le cadre de l'activité portuaire.

Dans le domaine législatif, le début des années 20 est marqué par la mise en œuvre concrète de la loi sur l'autonomie des ports votée le 5 janvier 1912 et du décret de règlement d'administration publique publié le 12 mai 1912. Il institue des commissions permanentes d'enquête appelées à « délibérer sur toutes les affaires du port »[6]. Cette loi ne fut quasiment pas appliquée en raison notamment des limitations de pouvoirs qu'elle provoquait pour les chambres de commerce ayant un port susceptible de devenir autonome sur leur territoire, ce qui allait à l'encontre du but recherché. En tout état de cause la guerre avait stoppé toutes les réflexions et toutes les discussions autour des imperfections de la loi. Un nouvel arrêté est pris dès le 23 février 1919 « en vue de réaliser la décentralisation et l'industrialisation des ports »[7]. Une nouvelle loi, traitant de l'autonomie des ports, est promulguée le 12 juin 1920, elle est complétée par un règlement d'administration daté du 23 septembre 1921. À compter de l'année 1918 les bulletins de la Chambre de Commerce de Caen, évoquent la liste des membres affectés à la commission permanente d'enquête instituée dans la loi de 1912.

Il n'est pas dans l'objet de ce travail de présenter dans le détail les articles de la nouvelle loi votée en 1920 ainsi que du règlement d'administration. Nous préciserons que le texte de loi définit les règles de fonctionnement d'un port ayant obtenu son autonomie. Les "formalités préalables" à l'institution d'un port autonome sont définies dans le chapitre premier du règlement du 23 septembre 1921. Ces formalités requièrent la constitution d'une commission d'études dont la composition est arrêtée par le Ministre des Travaux Publics. Elle a pour objet d'émettre un avis sur l'opportunité de l'autonomie pour le port concerné. Suite à cet

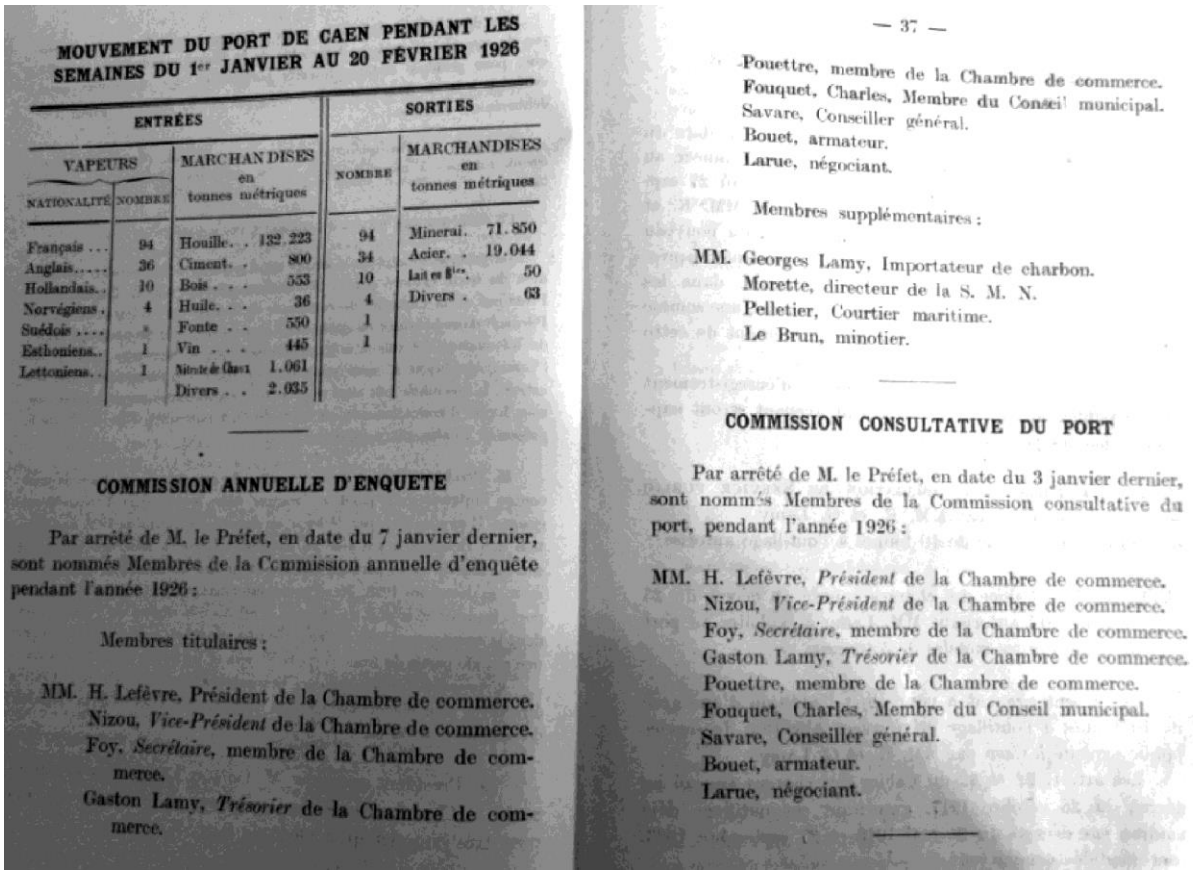
6 Étienne HUYARD, *Vers l'autonomie des ports de commerce : la loi du 12 juin 1920. Travaux préparatoires – premières applications*, Bordeaux, Féret et fils, 1925, p. 65.
7 *Ibid.*

avis, l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées adresse au Préfet un rapport sur l'éventuelle autonomie et le Ministre décide, par décret d'accorder ou de refuser l'autonomie[8].

Pour les ports non dotés de l'autonomie, la loi et surtout le décret permettent une simplification des formalités relatives à la décision et à l'exécution des travaux dans les ports. Ils instituent une commission d'enquête permanente, renouvelée chaque année.

Le port de Caen ne rentre pas dans les critères d'autonomie retenus par la nouvelle loi votée en 1920. Elle indique explicitement la liste des ports pouvant recevoir l'autonomie. Elle retient les ports de Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, Marseille, Nantes, Rouen et Saint-Nazaire[9]. Le décret du 7 avril 1924 déclare que le port de Caen est non autonome et de dimension nationale. Il est sous la responsabilité de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. « Les travaux sont en principe financés moitié par l'État et moitié par la Chambre de Commerce. Telle est du moins la règle admise pour les derniers travaux de quai et de dragage exécutés après la guerre »[10]. Le *bulletin de la Chambre de Commerce* pour le premier trimestre de 1926 indique la composition de la commission annuelle d'enquête ainsi que de la commission consultative du port.

[8] Arch. dép. Calvados, 5 Z 230, extraits de Rapports de la chambre de commerce d'Honfleur pour les années 1920 et 1921.
[9] Étienne HUYARD, *Vers l'autonomie des ports de commerce…*, *op. cit.*, p. 229.
[10] Maurice AUBRY, M. GIBERT, Maxime HESSE, « Le port de Caen », *op. cit.*, p. 65.



MOUVEMENT DU PORT DE CAEN PENDANT LES SEMAINES DU 1er JANVIER AU 20 FÉVRIER 1926

ENTRÉES				SORTIES			
VAPEURS		MARCHANDISES en tonnes métriques		NOMBRE	MARCHANDISES en tonnes métriques		
NATIONALITÉ	NOMBRE						
Français ...	94	Houille. .	132.223	94	Minerai.	71.850	
Anglais.....	36	Ciment. .	800	34	Acier. .	19.044	
Hollandais..	10	Bois . . .	553	10	Lait en [illegible].	50	
Norvégiens .	4	Huile. . .	36	4	Divers .	63	
Suédois	»	Fonte . .	550	1			
Esthoniens..	1	Vin . . .	445	1			
Lettoniens..	1	Nitrate de Chili	1.061				
		Divers . .	2.035				

COMMISSION ANNUELLE D'ENQUETE

Par arrêté de M. le Préfet, en date du 7 janvier dernier, sont nommés Membres de la Commission annuelle d'enquête pendant l'année 1926 :

Membres titulaires :

MM. H. Lefèvre, Président de la Chambre de commerce.
Nizou, *Vice-Président* de la Chambre de commerce.
Foy, *Secrétaire*, membre de la Chambre de commerce.
Gaston Lamy, *Trésorier* de la Chambre de commerce.

Pouettre, membre de la Chambre de commerce.
Fouquet, Charles, Membre du Conseil municipal.
Savare, Conseiller général.
Bouet, armateur.
Larue, négociant.

Membres supplémentaires :

MM. Georges Lamy, Importateur de charbon.
Morette, directeur de la S. M. N.
Pelletier, Courtier maritime.
Le Brun, minotier.

COMMISSION CONSULTATIVE DU PORT

Par arrêté de M. le Préfet, en date du 3 janvier dernier, sont nommés Membres de la Commission consultative du port, pendant l'année 1926 :

MM. H. Lefèvre, *Président* de la Chambre de commerce.
Nizou, *Vice-Président* de la Chambre de commerce.
Foy, *Secrétaire*, membre de la Chambre de commerce.
Gaston Lamy, *Trésorier* de la Chambre de commerce.
Pouettre, membre de la Chambre de commerce.
Fouquet, Charles, Membre du Conseil municipal.
Savare, Conseiller général.
Bouet, armateur.
Larue, négociant.

Illustration 35 : Les Commissions du port de Caen[11]

Les deux commissions sont constituées des mêmes membres et environ la moitié exerce leur activité professionnelle dans le port. On relève la présence d'un représentant du Conseil municipal de Caen, comme stipulé dans la loi. Les bulletins des années suivantes contiennent la liste des membres de ces commissions, reconstituées annuellement.

Le traité de Versailles, signé en juin 1919, impose de lourdes réparations à l'Allemagne vaincue. Les difficultés de cette dernière à honorer sa dette sont à l'origine de différents plans mis en œuvre durant les années 20 pour tenter d'obliger l'Allemagne à payer ses dettes de guerre. Le premier plan élaboré est le plan Dawes, du nom de l'expert américain qui préside la commission chargée « de trouver une solution pratique au règlement des réparations »[12]. Il prévoit que 60 % soient faits « sous forme de prestations en nature (charbon,

11 *Bull. mens. CC Caen*, 1926, n° 1, p. 21.
12 Fernand BRAUDEL (dir.), *Histoire économique et sociale de la France*, *op. cit.*, p. 746.

outillage, engrais) »[13]. Certains paiements en nature se font au travers de travaux dont le port de Caen profite, nous en parlerons lors de présentation de ces travaux.

Les « Années Folles » se terminent par le jeudi noir d'octobre 1929 qui induit une crise qui affecte la plupart des grands pays durant toutes les années 30. Ces années sont marquées par la montée du fascisme avec l'installation de pouvoirs autoritaires en Italie et en Allemagne, et également en Espagne et au Portugal. La société est inquiète, « un monde nouveau doit être bâti sur les ruines indiscutables de l'ancien. On choisit le sien, symbolisé par un de ces trois pays réduit à trois systèmes : Les États-Unis, l'Union soviétique, l'Allemagne »[14].

En France plusieurs pouvoirs politiques se succèdent. L'année 1936 voit l'arrivée du Front Populaire sous la direction de Léon Blum. Pour tenter de sortir de la crise dans laquelle se débat la France depuis le krach boursier d'octobre 1929, le gouvernement engage de vastes réformes sociales et lance un programme d'intérêt général sous forme de grands travaux dont certains concernent les ports de Caen et de Honfleur, nous en parlerons le moment venu.

La nouvelle période qui s'ouvre pour le port de Caen est pleine de promesses et d'espoir si on se réfère aux grands projets d'aménagement que nous avons rappelés dans notre présentation du port à la fin de la guerre. En outre la Chambre de Commerce évoque dans le bulletin du centenaire en 1921 la querelle qui l'oppose à l'État au sujet de la quotité qu'elle doit financer. À cette occasion, les dirigeants de la Chambre reçoivent M. Lucien Dior, ministre du Commerce et de l'Industrie. Dans son discours M. Lamy, trésorier de la Chambre de Commerce, fait part de « son profond désappointement lorsqu'à la date du 27 juillet 1920 M. le Sous-Secrétaire d'État des Ports et de la Marine Marchande nous informait que la part de l'État serait dorénavant réduite à un tiers de la dépense, la proportion de 50 % admise pour les travaux actuellement en cours ayant été fixée antérieurement à l'avis du Conseil Supérieur des Travaux Publics en date du 9 février 1918, qui classe Caen au nombre

[13] *Ibid.*, p. 747.
[14] Jean-Yves MOLLIER, Jocelyne GEORGE, *La plus longue des républiques…*, *op. cit.*, p. 589.

des ports de moyenne importance »[15]. Cette décision n'est pas anodine pour le port. Les travaux engagés sont financés par les péages. Or le trésorier précise plus loin : « dès l'an dernier, nous avons doublé nos péages locaux, déjà majorés, et actuellement le port de Caen, nous pouvons le dire très franchement, est probablement le plus cher des ports de la Manche pour les marchandises pondéreuses »[16]. La conclusion du trésorier est limpide : « nous croyons qu'il est impossible, dès maintenant, d'augmenter ces péages, car nous pourrions faire déserter nos quais »[17].

Nous avons voulu présenter ici le nouvel environnement du port en 1920 après l'année 1919, considérée comme une année de transition. Cet environnement va peser sur son activité. Il en résulte plusieurs interrogations que nous exprimons ci-dessous et auxquelles nous tenterons de répondre dans les pages qui suivent.

Nous avons fait ressortir que durant les années qui ont précédé la guerre, le port a connu une sorte d'euphorie avec tous les espoirs suscités par le développement des exportations de minerai de fer et par le projet de création de l'usine sidérurgique pour fabriquer de la fonte et de l'acier. En 1919 les exportations de minerai de fer n'ont pas repris. Comme le rappelle M. Lamy dans son discours évoqué plus haut « nous avons perdu le tonnage dirigé vers l'Allemagne »[18]. Or ce trafic était le plus important, il représentait en 1913 90 % des sorties. Dans ce contexte le trafic de minerai destiné à l'Allemagne avant la guerre va-t-il pouvoir reprendre alors que la nouvelle usine qui a démarré son activité en 1917 consomme une partie du minerai extrait ? En revanche le projet d'usine sidérurgique a bien démarré à la fin de l'année 1916.

Parallèlement à ce projet et au trafic de minerai de fer qui monte en puissance durant les années qui précèdent la guerre, de grands travaux ont été projetés. Comment vont-ils se poursuivre alors que l'inflation provoque une hausse très forte de leur coût. Le port pourra t'il les mener à bien ? La Chambre de Commerce sera-t-elle en mesure de les financer alors que l'État cherche à réduire sa quote-part de 50 à 33 % ? La question est d'autant plus d'actualité que la direction des Chantiers Navals Français créés à Blainville en 1917 « désire

15 *Le Centenaire de la Chambre de Commerce de Caen*, *op. cit.*, p. 21.
16 *Ibid.* p. 23
17 *Ibid.*
18 *Ibid.*, p. 22.

voir à bref délai notre port modifié de manière à lui permettre d'accepter des ordres de construction pour des navires de gros tonnage »[19]. Et comme le précise M. Lamy « l'exécution de ces travaux à entreprendre nécessite des capitaux considérables »[20].

Nous avons indiqué plus haut qu'après les "Années Folles" la décennie 1930 est une décennie de crise à la suite du krach boursier d'octobre 1929. Comment l'activité du port et des entreprises industrielles créées pendant la guerre, sont-elles affectées par cette situation ?

Enfin nous avons évoqué, la création, en septembre 1918 de la région économique Basse-Normandie. Nous avons rapporté l'argumentation développée par la Chambre de Commerce pour justifier le choix de Caen comme capitale régionale. Cette nouvelle période qui s'ouvre avec ses espoirs et ses interrogations sera-t-elle de nature à modifier la relation que Caen entretient avec son port et à favoriser la vie économique et industrielle qu'il est en train d'impulser ?

II – LA VIE PORTUAIRE DANS LES ANNÉES 20 ET 30

Après la croissance et les grands projets des années d'avant-guerre, après les difficultés générées par la guerre, que se passe t'il durant les vingt années qui suivent ?

A – Le trafic

Le niveau de trafic atteint en 1913 avec 1 126 000 tonnes, dont 55 % pour les entrées et 45 % pour les sorties n'a pu être retrouvé entre 1914 et 1918. 1917 a été la meilleure année avec 1 039 000 tonnes, mais avec une activité très fortement déséquilibrée : les entrées ont représenté 96 %.

Le graphique présenté ci-dessous donne une idée d'ensemble de l'activité du port durant les années de l'entre-deux-guerres. Nous avons décidé de retenir l'année 1919. Elle constitue une sorte de référence. Elle est la première année complète de l'après-guerre. L'année

[19] *Ibid.*
[20] *Ibid.*

1940 a été retenue car la guerre n'éclate réellement que le 10 mai. Jusqu'à l'arrêt des combats en juin 1940 la vie du port est normale.

Graphique 23 : Trafic du port Caen1920-1940[21]

Le trafic des années d'après-guerre est marqué par plusieurs tendances :

- Après une année 1919 en "demi-teinte", l'année 1920 est une bonne année. Le port retrouve un trafic dépassant le million de tonnes, sans atteindre le pic de l'année 1913 (1 126 000 tonnes). La faiblesse des sorties peut laisser augurer un retour à un trafic florissant comme c'était le cas avant la guerre.
- La baisse, significative, du trafic pour l'année 1921 montre sa vulnérabilité : une chute des importations de houille de 30 %, provoque une baisse globale de l'activité de 20 %. Le *bulletin de la Chambre de Commerce* pour l'année 1922 explique cette chute par une hausse des changes des pays exportateurs qui entraîne une hausse des prix de revient en France des produits fabriqués. Il s'agit là d'une conséquence de la dévalorisation du franc.
- Après les difficultés de l'année 1921, le trafic reprend une courbe ascensionnelle jusqu'en 1929. Il atteint 2 090 000 de tonnes. En huit ans le trafic est presque multi-

[21] *Bull. CC Caen* : 1922, n° 1, p. 29, 1923, n° 1, p. 12, 1923, n° 3, plan n° 3, n.p., 1925, n° 1, p. 35-36,1926, n° 1, p. 19-20, 1927, n° 1, p. 14-15, 1928, n° 1, p. 30-31, séance du 19 mars 1929, p. 46-47, séance du 21 janvier 1930, p. 52-53, pour les années 1930 à 1940, 1960, *op. cit.*, p. 4**.** Nous préciserons que les années indiquées concernent les bulletins de la Chambre de commerce, ils donnent l'information pour l'année précédente.

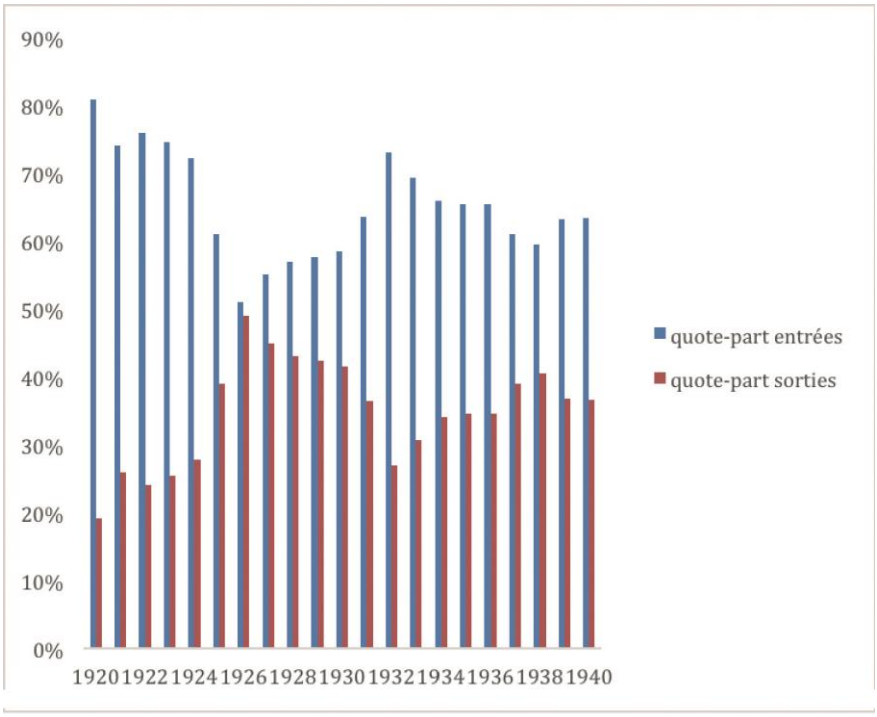
plié par deux. D'après les courbes des entrées et des sorties, cette progression est principalement due à un retour de la part des sorties. En 1929, elles constituent 42 % du trafic. Un des meilleurs scores, comme nous le verrons dans le tableau ci-dessous.

- La crise qui frappe les économies mondiales à la suite du krach financier de 1929 se ressent dans le trafic du port dès l'année 1930. Il commence à diminuer pour atteindre son point le plus bas en 1932 avec 1 453 000 tonnes. Une chute de 30 % générée principalement par les sorties qui baissent de 43 %. Le *bulletin de la Chambre de Commerce* pour le premier trimestre de l'année 1933, est le reflet de la situation économique du pays. Dans son rapport annuel, le rapporteur indique : « C'est sans étonnement que j'ai recueilli, un peu de tous côtés, des plaintes sur les difficultés toujours croissantes ; sur les entraves nombreuses apportées par des mesures législatives (tarifs de transports, tarifs de correspondance, tarifs douaniers, contingentements etc.) dont les auteurs n'ont pas toujours prévu les répercussions »[22]. La suite du bulletin fait part des difficultés rencontrées par les deux grosses entreprises industrielles de Caen, la Société Métallurgique de Normandie et les Chantiers Navals Français. Nous en parlerons dans un prochain paragraphe. Nous relèverons cependant que les dirigeants de la Société Métallurgique de Normandie précisent dans leur rapport : « Les indices caractéristiques de la crise, le niveau des prix et le volume de la production, ont accusé, au cours de l'année 1932, un nouveau et sensible fléchissement »[23].
- La suite de la décennie des années 30 est marquée par une forte reprise, à compter de l'année 1933 jusqu'en 1937. Le trafic atteint un nouveau sommet, avec 2 224 000 tonnes et une répartition relativement équilibrée. Les sorties atteignent 40 % du trafic.
- En revanche l'année 1938 est déjà marquée par les incertitudes qui frappent l'Europe. Le trafic subit une baisse de plus de 22 % qui frappe les entrées comme les sorties. Elles diminuent dans des proportions relativement comparables : moins 24 % pour les entrées et moins 19 % pour les sorties.

[22] *Bull. mens. CC Caen*, 1933, n° 1, p. 14.
[23] *Ibid.*, p. 18.

- Le trafic de l'année 1940 se limite à 896 000 tonnes. Il s'arrête totalement le 17 juin 1940 : les derniers navires quittent le port à la marée du soir, puis la marine militaire obstrue l'entrée des écluses. Caen est occupé par l'armée allemande dès le 18 juin[24]. Le port était, cependant, parti sur un trend d'activité comparable à celui des deux années précédentes.

Avant d'expliquer les différents phénomènes que nous venons de faire ressortir, nous présentons ci-dessous trois tableaux : le premier illustre l'évolution de la répartition entre les entrées et les sorties dans le trafic, le second et le troisième montrent respectivement le poids de la houille dans l'évolution des entrées et le poids du minerai de fer ainsi que du fer et de l'acier dans celle des sorties. Nous n'avons pas jugé opportun de retenir le bois importé car durant toute la période son poids ne dépasse pas 1 % du total des importations. En revanche nous avons retenu le fer et l'acier dans les sorties. Elles en représentent environ 20 %. Elles font partie des productions de l'usine métallurgique qui démarre son activité en 1917.

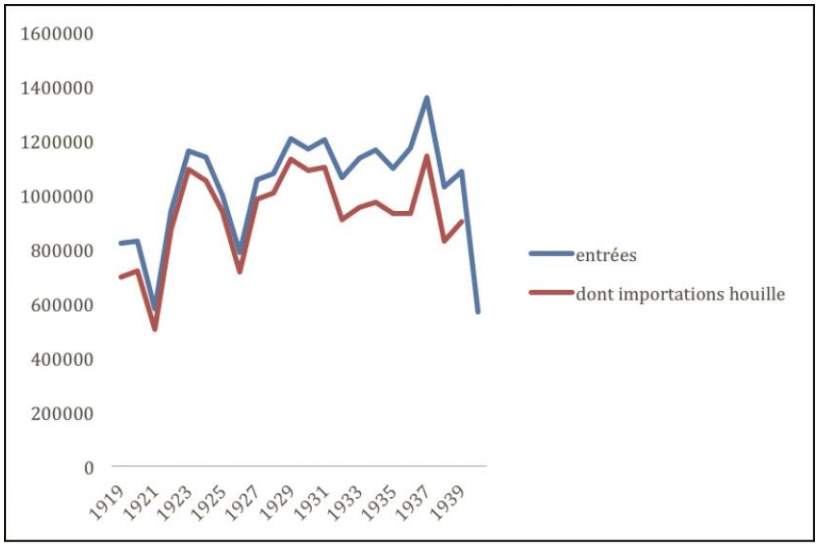


Graphique 24 : Répartition importations – exportations années 1919 à 1940[25]

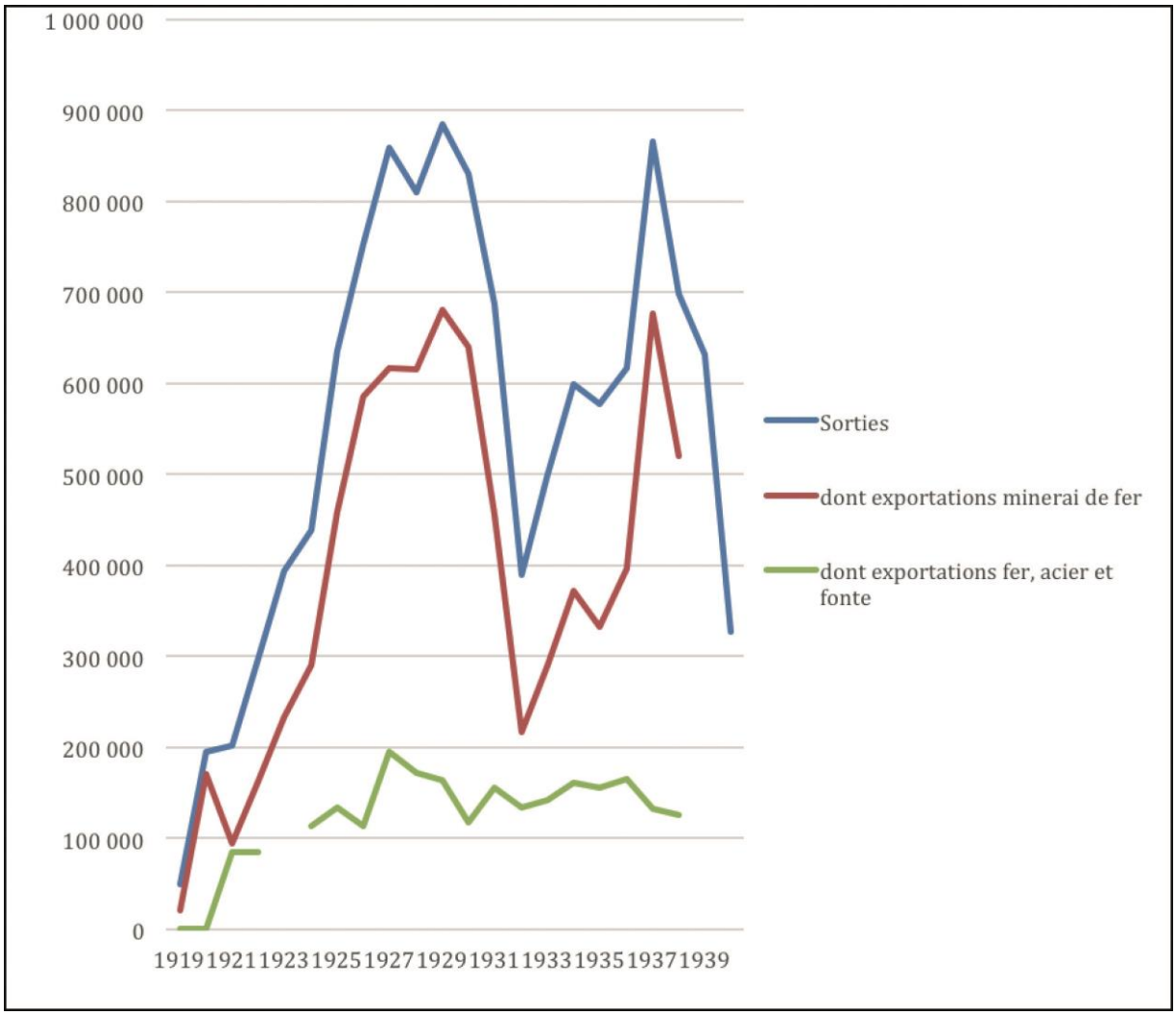
[24] Arch. dép. Calvados, 1 W 3, Occupation – 1940 – Rapport du préfet et du commissariat central et 1W4/1 et 2, État Français – 1940 – Demandes d'audiences au préfet et Communiqués de presse.
[25] *Bull. CC Caen*: cf. références pour le graphique n° 23 p. 365.

Le principal commentaire qui ressort de ce graphique est l'évolution du contenu du trafic pour les vingt années de l'entre-deux-guerres. Nous avions noté durant les années qui précédent la Grande Guerre un accroissement très significatif du trafic accompagné d'un rééquilibrage au profit des sorties. En 1913, la meilleure année avant la guerre, elles représentent 44 % du trafic grâce aux exportations de minerai de fer. Le port ne retrouve cette situation, particulièrement favorable, que durant les années 1926 à 1929. Il la dépasse même en 1926 où il atteint un plafond inégalé, avant et après la guerre, de 49 %. Les années qui suivent 1929 sont difficiles : le niveau des sorties diminue jusqu'à un minimum de 27 % en 1932 pour retrouver un pic à 39 % en 1937 et même à 40 % en 1938.

Nous complétons le graphique ci-dessus par deux graphiques qui analysent les entrées et les sorties séparément. Ce choix tient à la difficulté de lire un tableau commun pour ces dernières. Ils permettent d'affiner l'analyse et surtout de mesurer l'effet des mouvements de la houille (dans les importations) et du minerai de fer ainsi que du fer et de l'acier (dans les exportations). L'arrêt, à compter de 1936, des courbes analysant le contenu des entrées comme des sorties, tient à une impossibilité de disposer d'une information détaillée pour les années qui précèdent la guerre. C'est la même raison qui explique l'interruption de la courbe figurant les exportations de fer et d'acier en 1923.



Graphique 25 : Les entrées 1919-1940, dont la houille[26]



Graphique 26 : Les sorties dont le minerai de fer, l'acier et la fonte 1919-1940[27]

[26] *Bull. CC Caen* pour les entrées voir les références du graphique 23 p. 365**,** pour le trafic de houille : 1922, n° 1, p. 29, 1923, n° 1, p. 12, 1923, n° 3, plan n° 3, n. p., 1925, n° 1, p. 35**,** 1926, n° 1, p. 19-20,1927, n° 1, p. 14-15, 1928, n° 1, p. 30-31, séance du 19 mars 1929, p. 46-47, 1936, n° 2, p. 154-155 pour les années 1929 à 1935 et *Le quai aux charbons de Caen dans la deuxième moitié du XX^e siècle*, *op. cit.*, p. 73 pour les années 1936 à 1939. Nous préciserons que les années indiquées concernent les bulletins de la Chambre de commerce, ils donnent l'information pour l'année précédente.

[27] *Bull. CC Caen* pour les sorties voir références graphique 23, p. 365, pour les exportations de minerai de fer, d'acier et de fer et de fonte : 1922, n° 1, p. 29, 1923, n° 1, p. 12, 1923, n° 3, plan n° 3, n.p., 1925, n° 1, p. 36**,** 1926, n° 1, p. 19-20, 1927, n° 1, p. 14-15, 1928, n° 1, p. 30-31, séance du 19 mars 1929, p. 46-47, 1936, n° 2, p. 154-155 pour les années 1929 à 1935, Nous préciserons que les années indiquées concernent les bulletins de la Chambre de commerce, ils donnent l'information pour l'année précédente. Enfin l'année 1923 est manquante pour les exportations de fer, d'acier et de fonte.

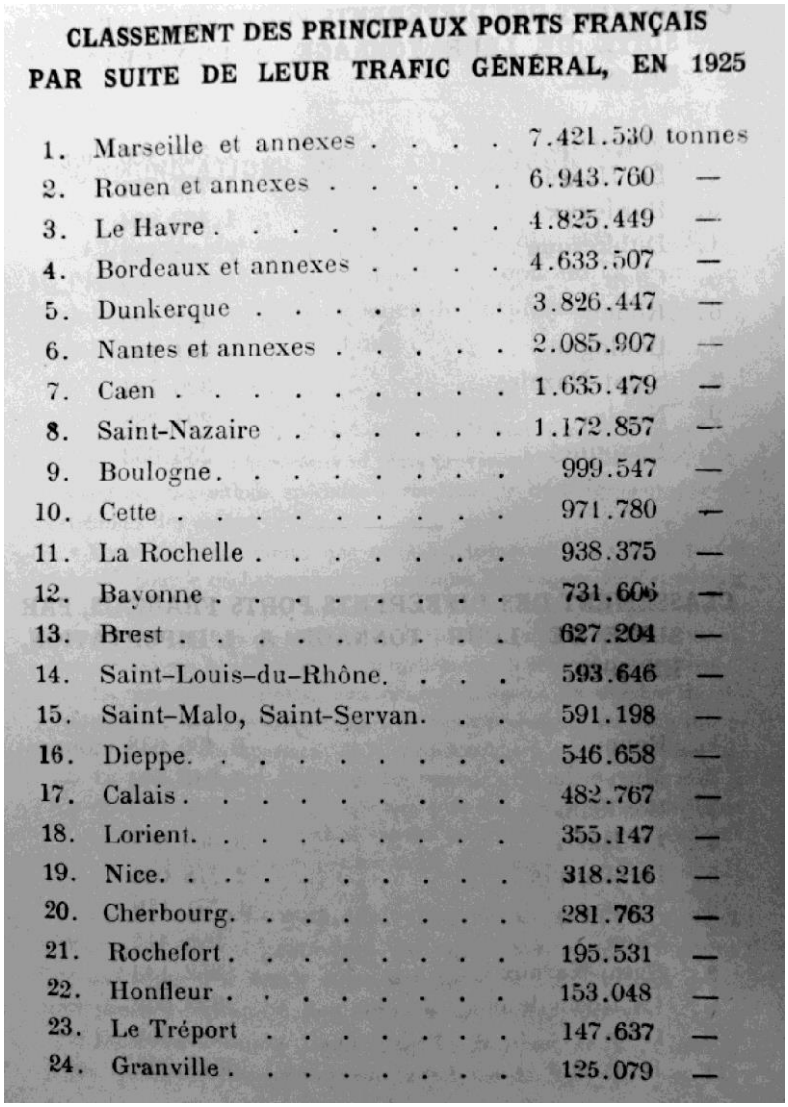
Le principal enseignement de ces deux graphiques est la dépendance (déjà signalée plus haut) des entrées face au trafic de houille et des sorties face au trafic de minerai de fer : dans les deux cas les courbes sont quasiment parallèles. Par ailleurs les exportations de produits fabriqués par la Société Métallurgique de Normandie ne contribuent pas suffisamment au trafic pour constituer un amortisseur du commerce de minerai de fer.

L'autre information qui en ressort est le redémarrage de cette exportation à compter de l'année 1920, après une quasi interruption entre 1915 et 1919.

Ces graphiques n'indiquent pas le démarrage du trafic des essences et des hydrocarbures en juillet 1937.

Au début de notre période, en 1920, le port de Caen se classe toujours au dixième rang des ports français derrière Calais et Boulogne. En 1925, comme le montre le tableau ci-dessous, le port de Caen est devenu le septième port français devant celui de Saint-Nazaire.

Tableau 16 : Classement des principaux ports français par suite de leur trafic général 1925[28]



CLASSEMENT DES PRINCIPAUX PORTS FRANÇAIS
PAR SUITE DE LEUR TRAFIC GÉNÉRAL, EN 1925

1.	Marseille et annexes	7.421.530	tonnes
2.	Rouen et annexes	6.943.760	—
3.	Le Havre	4.825.449	—
4.	Bordeaux et annexes	4.633.507	—
5.	Dunkerque	3.826.447	—
6.	Nantes et annexes	2.085.907	—
7.	Caen	1.635.479	—
8.	Saint-Nazaire	1.172.857	—
9.	Boulogne	999.547	—
10.	Cette	971.780	—
11.	La Rochelle	938.375	—
12.	Bayonne	731.606	—
13.	Brest	627.204	—
14.	Saint-Louis-du-Rhône	593.646	—
15.	Saint-Malo, Saint-Servan	591.198	—
16.	Dieppe	546.658	—
17.	Calais	482.767	—
18.	Lorient	355.147	—
19.	Nice	318.216	—
20.	Cherbourg	281.763	—
21.	Rochefort	195.531	—
22.	Honfleur	153.048	—
23.	Le Tréport	147.637	—
24.	Granville	125.079	—

Nous avons voulu présenter ce tableau car il permet non seulement de positionner le port de Caen face à ses pairs, mais également d'apprécier son trafic dans le concert des grands ports français. En 1925 avec ses importations de houille et ses exportations de minerai il a nettement distancé les ports de Boulogne et de Calais qui étaient plus importants que lui en 1920.

Deux tableaux complémentaires pour la même année situent le port au cinquième rang dans un classement des ports exportateurs, derrière Marseille, Le Havre, Bordeaux et

[28] *Bull. mens. CC Caen*, 1926, n° 1, p. 21.

Dunkerque et au septième rang dans un classement des ports importateurs derrière les mêmes plus ceux de Rouen et de Nantes[29].

D'une manière générale, le trafic du port de Caen pendant les vingt années de l'entre-deux-guerres se reconstruit, sur le modèle initié dans les années qui précèdent la Grande Guerre : un port de pondéreux dont le trafic repose en grande partie sur deux produits, la houille anglaise pour les entrées et le minerai de fer pour les sorties. Une seconde caractéristique de ce trafic est sa dépendance face à l'activité de la Société Métallurgique de Normandie. Elle « intervient dans le trafic [du port] pour la moitié et constitue ainsi, et de beaucoup, le principal usager »[30]. Cette situation est porteuse de risques pour l'avenir. Un ralentissement de l'un ou l'autre des deux produits influe directement sur le fonctionnement du port. Les graphiques 25 et 26 font ressortir cette corrélation. Le même risque concerne aussi un ralentissement de l'activité économique de la Société Métallurgique de Normandie, qui en est "le principal usager" à hauteur de la moitié. Un autre risque est susceptible de peser sur le port, il s'agit du financement des aménagements, notamment ceux envisagés avant la Grande Guerre. Ce financement repose sur les péages que les navires qui fréquentent le port acquittent. Ils permettent à la Chambre de Commerce d'assurer ses charges de remboursement des emprunts contractés pour financer les travaux. Une baisse du trafic diminue les péages. Cette baisse peut rompre l'équilibre entre les taxes versées et les charges de remboursement que cette dernière doit honorer auprès de ses créanciers. Cette baisse peut être d'autant plus préjudiciable dans le nouveau cadre fixé par l'Administration. Depuis le 3 février 1921 les deux tiers, et non plus la moitié, des dépenses d'investissement au profit du port et de son accès, sont à la charge de la Chambre de Commerce de Caen[31]. Cependant, dans le rapport daté de novembre 1932 (cité plus haut), l'ingénieur ordinaire Aubry minimise ce risque en raison « de la position spéciale du port de Caen, qui est l'exutoire presque obligé des mines du Calvados »[32]. Nous reviendrons plus longuement sur ce changement de la quotité de financement des intervenants dans les travaux dans le prochain paragraphe.

---

[29] *Ibid.*, p. 22

[30] Arch. dép. Calvados, S 13467, port de Caen-Ouistreham - Travaux relatifs à l'extension du port de Caen dans les années 30, à compter surtout de 1932-1933. Rapport de l'ingénieur Aubry daté du 02/11/1932, p. 16.

[31] *Bull. mens. CC Caen*, 1934, n° 3, p. 202.

[32] Arch. dép. Calvados, S 13467, Port de Caen-Ouistreham - Travaux relatifs à l'extension du port de Caen dans les années 30, à compter surtout de 1932-1933. Rapport de l'ingénieur Aubry daté du 02/11/1932, p. 14.

Les principaux pays partenaires du port sont l'Angleterre et l'Allemagne, via Rotterdam, comme avant la guerre, avec une « flotte d'une quinzaine de navires de 2 à 3 000 tonneaux appartenant à un armateur local, la Société Navale Caennaise »[33]. Au début des années 30, un nouveau courant régulier de relations avec l'Algérie, est établi avec la création d'une usine de superphosphates. Ce courant « est assuré une fois par mois par des bateaux de 5 à 6 000 tonneaux de la "Société Algérienne de Navigation pour l'Afrique du Nord (Schiaffino)"»[34].

L'activité du port de Caen présente un caractère essentiellement régional avec un hinterland qui se limite au Calvados et aux départements voisins. Le développement du port est très dépendant de « l'évolution du marché du minerai de fer bas-normand et du développement industriel local »[35].

Suite à ce constat il y a lieu de s'interroger sur les possibilités d'avenir du port au regard de ces produits phares de son activité. Nous nous référons aux réflexions exposées par l'ingénieur Gibert, dans son rapport daté de novembre 1932.

Après avoir rappelé les grandes masses de la structure moyenne du trafic il propose une évaluation de progression du trafic. Le tableau ci-dessous présente la structure actuelle et le futur estimé .

Tableau 17 : Trafic général 1931 et projection[36]

Trafic global port Caen (d'après la structure de l'année 1931) et projection (en tonnes)			
Trafic total année 1931 : 1 887 000			
Total entrées (1931)	1 199 000	Total sorties (1931)	688 000
dont houille répartie entre besoins SMN besoins locaux besoins des chemins de fer	1 070 000 620 000 350 000 100 000	dont minerai et fonte, aciers et laitiers	681 000
Évaluation globale possible pour la houille	1 220 000	Évaluation globale possible pour le minerai et fonte, aciers et laitiers	1 000 000
Évaluation pour les divers	100 000		
Évaluation d'un trafic futur maximum potentiel : 3 000 000			

[33] *Ibid*., p. 17.
[34] *Ibid*.
[35] *Ibid*., p. 18.
[36] *Ibid*., pp. 16-22.

Les données retenues par l'ingénieur Gibert sont les données officielles du trafic du port pour l'année 1931. La présentation synthétique retenue permet d'en connaître les grosses masses. Les importations de houille sont destinées à trois clients principaux, la Société Métallurgique de Normandie, les négociants locaux[37] à savoir les trois importateurs principaux : les Établissements Allainguillaume, la société René Lamy et la Société Charbonnière du Calvados, enfin les chemins de fer de l'État pour leur traction.

Les exportations de minerai ainsi que d'acier, de fonte et de laitiers proviennent à la fois des gisements exploités ainsi que de l'activité de la Société Métallurgique de Normandie.

Les projections bâties par l'ingénieur Gibert reposent sur les hypothèses suivantes :

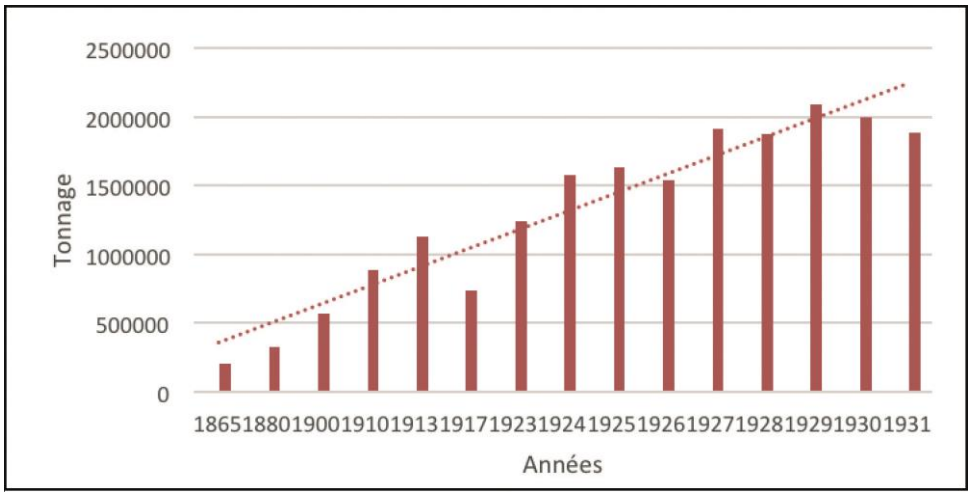
- Un accroissement des besoins de houille pour les acteurs locaux et pour les chemins de fer de l'État de l'ordre de 150 000 tonnes,
- Un accroissement des expéditions de minerai ainsi que d'acier, de fonte et de laitiers (produits par la Société Métallurgique de Normandie) de l'ordre de 300 000 tonnes qui pourrait provenir d'un retour vers le port de Caen d'expéditions faites par le port de Granville ou encore faites par chemin de fer et d'un projet d'installation d'une cimenterie à côté de l'usine sidérurgique en partie pour exploiter les laitiers produits en en faisant du ciment.

C'est à partir de ces évaluations que l'ingénieur Gibert écrit : « En définitive on pourrait raisonnablement estimer que le trafic du port de Caen pourrait trouver son plafond vers 3 millions de tonnes, ce qui suffirait déjà à justifier une certaine extension, comme nous le verrons plus loin »[38].

Il ne nous appartient pas de critiquer ce plafond. Il fut approuvé, à l'époque, par les décideurs du port. En outre la progression du trafic depuis l'année 1865, rappelée par l'ingénieur Gibert dans son rapport et que nous rappelons ci-dessous, pouvait justifier cette projection optimiste.

[37] Il s'agit des acteurs de l'hinterland du port qui concerne le Calvados et les départements limitrophes.

[38] Arch. dép. Calvados, S 13467, Port de Caen-Ouistreham - Travaux relatifs à l'extension du port de Caen dans les années 30, à compter surtout de 1932-1933. Rapport de l'ingénieur Gibert daté du 02/11/1932 p. 22.



Graphique 27 : Trafic du port Caen entre 1865 et 1931[39]

La courbe de tendance montre une progression quasi régulière et forte du trafic stoppée uniquement pendant la Grande Guerre en raison de la suspension des exportations de minerai vers l'Allemagne, le principal client du minerai bas-normand, en 1928 suite à un détournement des expéditions de minerai provenant de l'Orne, vers le port de Granville, et au début des années 30, suite à la crise.

Ce plafond de 3 millions de tonnes est un maximum auquel le port n'accède jamais entre 1920 et 1940. Nous verrons dans la suite de notre travail s'il a pu être atteint et si oui, à quelle époque ?

En revanche l'ingénieur Gibert écrit au sujet de la Société Métallurgique de Normandie : « Installée en quelque sorte sur le port [elle] intervient dans ce trafic pour la moitié, et constitue ainsi, et de beaucoup, le principal usager »[40]. Cette dépendance de la vie portuaire à un client unique pour la moitié du trafic constituait une faiblesse certaine du port, déjà évoquée, mais jamais dénoncée à l'époque. Elle était de nature à constituer un risque dans une vision prévisionnelle de l'avenir du port.

[39] *Ibid.*, Rapport de l'ingénieur Gibert daté du 2 novembre 1932 p. 15-16.
[40] *Ibid.*

Ce rapport, comme les bulletins de la Chambre de Commerce dans lesquels nous avons pu trouver les informations touchant le trafic marchandises du port, n'évoque pas le trafic de voyageurs. Il se maintient, mais à un niveau limité.

Une autre activité n'est pas citée, il s'agit de la pêche à partir du port de Ouistreham. Pourtant un rapport daté de 1919 mentionne l'existence de 14 barques pontées dans le port. Il est même envisagé, dans le courant des années 20, la création d'un appontement spécifique pour les pêcheurs dans l'avant-port, à proximité de l'ancienne écluse.

Avant de conclure ce chapitre il nous paraît nécessaire d'insister sur quelques caractéristiques générales du trafic du port qui ressortent plus fortement durant ces vingt années de l'entre-deux-guerres et qui peuvent aussi être porteuses d'interrogations pour l'avenir.

Le port de Caen se caractérise par un trafic relativement équilibré entre les entrées et les sorties. En revanche ces deux branches dépendent chacune d'un produit unique. En conséquence un ralentissement du besoin pour l'un ou l'autre de ces produits influe directement sur le port et son activité. Nous avons déjà fait ressortir cette dépendance. Nous avons souhaité de nouveau la souligner car elle montre que la situation dans ce domaine n'évolue pas. Outre cette sensibilité très forte à deux produits, le port ajoute une seconde faiblesse qui tient à la concentration de ses acteurs. Un seul de ses opérateurs, la Société Métallurgique de Normandie, structure la moitié de son activité, ce qui constitue une circonstance aggravante pour l'avenir du port en complément de sa dépendance à deux produits principaux. À ces constats s'ajoute une forme de vulnérabilité financière imposée par l'État qui ne prend à sa charge que le tiers du montant des investissements ce qui oblige la Chambre de Commerce à financer les deux tiers du coût des investissements avec un trafic fragilisé par sa concentration sur deux produits et un acteur principal. Les variations du trafic au cours des années 30 illustrent ce propos, elles sont, la plupart du temps, provoquées par une variation soit dans les entrées de houille, soit dans les envois de minerai. Nous l'avons fait ressortir plus haut. Cependant dans la vie économique de l'entre-deux-guerres ces faiblesses potentielles ne pouvaient ressortir : l'énergie houillère, comme les besoins en minerai de fer pour la fabrication d'acier, ne pouvait faire l'objet de doute quant à leur avenir industriel. Cependant les dirigeants du port auraient-ils pu chercher à diversifier leur activité ?

Face à ces interrogations nous souhaitons faire ressortir l'implantation, au début des années 30, de l'usine de superphosphates. Elle présente l'avantage de générer un complément de trafic pour le port, comme l'explique l'ingénieur ordinaire dans son rapport.

Enfin nous avons voulu rapporter ici l'intégralité de la conclusion de cette partie du rapport de l'ingénieur ordinaire qui nous a permis de compléter l'analyse du trafic du port. Elle nous a paru constituer une transition pour notre prochain chapitre à consacrer aux travaux et aménagements du port durant l'entre-deux-guerres : « Ce n'est là sans doute que l'échafaudage d'hypothèses optimistes [l'auteur fait référence au plafond de 3 millions de tonnes dont nous parlons plus haut], que les évènements démentiront peut-être ; mais ce sont elles seules, et non les contraires, génératrices d'inaction, qui doivent servir de guide dans l'appréciation des moyens du port. Ceux-ci doivent être développés, prudemment, mais selon un plan logique extensible, pour être toujours en mesure de faire face aux évènements les plus favorables. Rien n'est plus fâcheux qu'un port embouteillé »[41]. Bien que cette conclusion ait été rédigée dans un rapport daté de 1932, elle peut s'appliquer à un examen des aménagements du port entre 1920 et 1940.

B – Aménager les infrastructures du port et du canal

La période de l'entre-deux-guerres est particulièrement riche pour les évolutions et aménagements du port et du canal. C'est pourquoi nous avons décidé de traiter dans deux paragraphes spécifiques les aménagements puis les évolutions de l'outillage.

Cette période voit l'accomplissement de travaux non seulement dans le port de Caen, mais également dans celui de Ouistreham. Nous les aborderons dans un second temps.

Nous avons fait référence plus haut à la loi sur l'autonomie des ports promulguée le 12 juin 1920. Cette loi place le port de Caen en seconde catégorie. La conséquence de ce classement est que les investissements pour l'aménagement du port doivent être pris en charge à hauteur des deux tiers par la Chambre de Commerce de Caen. Le *bulletin de la Chambre de Commerce* pour les quatre derniers mois de l'année 1920, rapporte un discours

[41] *Ibid.*, Rapport de l'ingénieur Gibert daté du 2 novembre 1932, p. 24.

de M. Lamy qui fait part des discussions engagées entre l'État et la Chambre de Commerce au sujet de la quotité de financement de chacun, l'État veut limiter sa participation au tiers, la Chambre de Commerce veut limiter la sienne à 50 %. L'État appuie sa décision sur la faiblesse du trafic du port en 1919. Dans son discours M. Lamy rappelle que la faiblesse de l'activité pour l'année 1919 affecte tous les ports importateurs de charbon suite « aux restrictions apportées à la liberté commerciale en raison des circonstances »[42]. Ces restrictions portent sur la réduction des exportations britanniques de charbon. M. Lamy rappelle aussi que la faiblesse du trafic tient surtout à la non reprise des exportations de minerai de fer, minerai dont l'extraction était faible durant la guerre en raison des problèmes de main d'œuvre. Par ailleurs les quantités exploitées étaient exclusivement réservées aux « hauts-fourneaux français en activité qui ne pouvaient plus être alimentés par la région de l'Est »[43]. Un courrier adressé au préfet du Calvados explicite la position de l'État en insistant sur la dimension régionale des travaux envisagés pour le port et le canal qui justifie « que la majeure partie de la dépense qu'ils nécessitent soit supportée par ceux-là même qui seront appelés à en bénéficier »[44]. Ce courrier est également adressé au président de la Chambre de Commerce et à l'ingénieur en chef du Service Maritime. Il clôt ce dossier et entérine définitivement le taux de contribution de la Chambre de Commerce de Caen aux travaux d'aménagement du port et du canal. Cette nouvelle répartition des dépenses est devenue la nouvelle règle. Nous avons jugé opportun de la mentionner. Mais dans la réalité on constate qu'elle n'a pas toujours été appliquée.

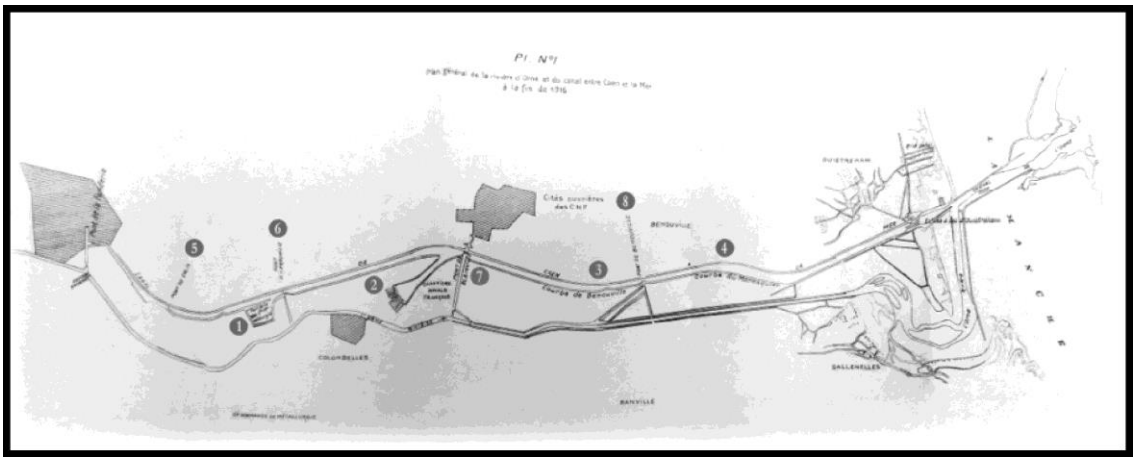
Comme nous l'avons expliqué plus haut, la Grande Guerre a provoqué l'arrêt de projets importants touchant l'aménagement et l'approfondissement du canal et du port. Suite au démarrage de l'usine de la Société Normande de Métallurgie en 1916 et 1917, en présence de ministres, en raison de l'intérêt de ses productions pour la Défense nationale, ces projets ont fait l'objet d'un arrêté d'utilité publique signé par le président Poincaré en 1918. Le

42 *Bull. mens. CC Caen*, 1920, n° 4, p. 234.
43 *Ibid.*, p. 233.
44 Arch. dép. Calvados, S 1374, Port de CAEN – Travaux 1840-1920 - Courrier du Sous-Secrétaire d'État au préfet daté du 03/02/ 1921.

budget global retenu a été fixé à 15 700 000 de francs[45]. Il doit permettre l'accès de navires de 7 à 8 000 tonnes avec un tirant d'eau de 7 mètres[46]. Des travaux préparatoires de dragage sont lancés en 1918 et confiés à MM. Ackermans et Van Haaren. Dès la fin de l'année 1919, cette entreprise demande la résiliation de son contrat après avoir stoppé les travaux depuis le 1er juillet 1919. Cette demande de résiliation fait suite à « des retards dans le paiement des décomptes provisoires mensuels, retards qui exigeaient des entrepreneurs des avances considérables »[47]. La résiliation est effective le 13 juillet 1920 alors que seule « la partie située en amont du pont de Bénouville est exécutée »[48]

Cette situation oblige la Chambre de Commerce, puis le ministère des Travaux Publics, à réduire encore les projets envisagés. Dès le mois d'octobre 1920 la Chambre de Commerce décide « de renoncer à exécuter un canal à deux voies et de réaliser une profondeur de 7,74 mètres sur 20 mètres de plafond en ligne droite, sur 25 mètres dans les courbes de 2 000 mètres et sur 30 mètres dans les courbes de 1 500 mètres de rayon, avec garage en aval du pont de Bénouville. Ces travaux une fois terminés, on pourra recevoir des navires de 3 500 à 4 000 tonneaux »[49]. Suite à cette délibération, un rapport de l'ingénieur ordinaire daté de janvier 1921 rappelle les travaux projetés et fait de nouvelles propositions : nous les présentons ci-dessous avec un budget plafonné à 15 700 000 francs, le budget retenu pour les travaux acceptés à la fin de la guerre. Les circonstances économiques et l'inflation évoqués dans le nouveau contexte du port obligent les ingénieurs à réduire le projet initial. Avant d'expliquer le nouveau contenu des aménagements décidés, le plan ci-dessous, daté de 1916, rappelle le tracé du canal de Caen à la mer.

[45] Arch. dép. Calvados, S 13433, Port de Caen-Ouistreham « Amélioration du port de Caen et de ses accès » - Nouvel Élargissement et Approfondissement – avant-projet – Rapport de l'ingénieur en chef daté du 05/05/1917.
[46] *Ibid.*
[47] Arch. dép. Calvados, S 13481, Port de Caen-Ouistreham - Programme général d'exécution et d'aménagement du port, des écluses et de l'avant-port 1956 - Rapport de l'ingénieur ordinaire daté du 18/01/1921.
[48] *Bull. mens. CC Caen*, 1923, n° 3, p. 249.
[49] Arch. dép. Calvados, S 13481, *op. cit.*, Délibération de la Chambre de Commerce datée d'octobre 1920.



Plan 42 : La rivière d'Orne et le canal de Caen à la mer[50]

Bien que ce plan soit indiqué comme datant de la fin de 1916, il a dû être complété pour prendre en compte les améliorations créées à la fin de la Grande Guerre. On y trouve l'emplacement des ports privés de la Société Métallurgique de Normandie (1) et des Chantiers Navals Français (2) avec son chenal d'accès et ses cales de lancement. On remarque la courbe de Bénouville (3) et la courbe du Maresquier (4). Les ponts sont également notés : pont de Calix (5), d'Hérouville (6), de Blainville (7) et de Bénouville (8).

Nous avons noté ces ponts car la visualisation du resserrement du canal à hauteur des ponts d'Hérouville, de Blainville et de Bénouville permet de prendre conscience de la difficulté d'aménager le canal et surtout son creusement en présence de ponts dont les radiers sont maçonnés à une certaine profondeur. Le dessin ci-dessous illustre la notion de radier pour un pont.

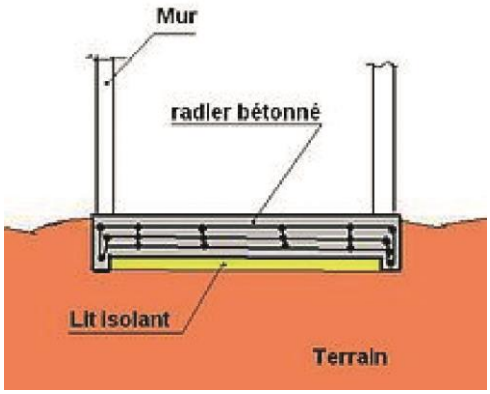


Illustration 36 : Radier d'un pont[51]

[50] *Bull. mens. CC Caen*, 1923, n° 3, *op. cit.*, p. 249.
[51] Radier disponible sur https://fr.wikipedia.org/wiki/Radier consultation du 18/11/ 2015.

Bien que ce dessin ne concerne pas spécifiquement le radier d'un pont nous l'avons retenu car il indique que le radier est bétonné. En conséquence il est fixe et constitue, en cas de travaux d'aménagement du tirant d'eau d'une voie d'eau, un obstacle à franchir. Il est nécessaire que le radier soit à la hauteur du nouveau plafond sinon il appelle une modification, indispensable pour rendre opérationnels les travaux réalisés.

Un autre aspect de la difficulté d'aménager le canal ressort au travers des courbes visualisées. Elles matérialisent l'obstacle qu'elles représentent pour de longs navires souhaitant remonter le canal jusqu'au port privé de la Société Métallurgique de Normandie ou jusqu'au Nouveau Bassin où est déchargée la houille et où est chargé le minerai de fer exporté.

Au vu de ce plan on comprend les projets retenus par les ingénieurs pour permettre la remontée du canal par des navires toujours plus longs.

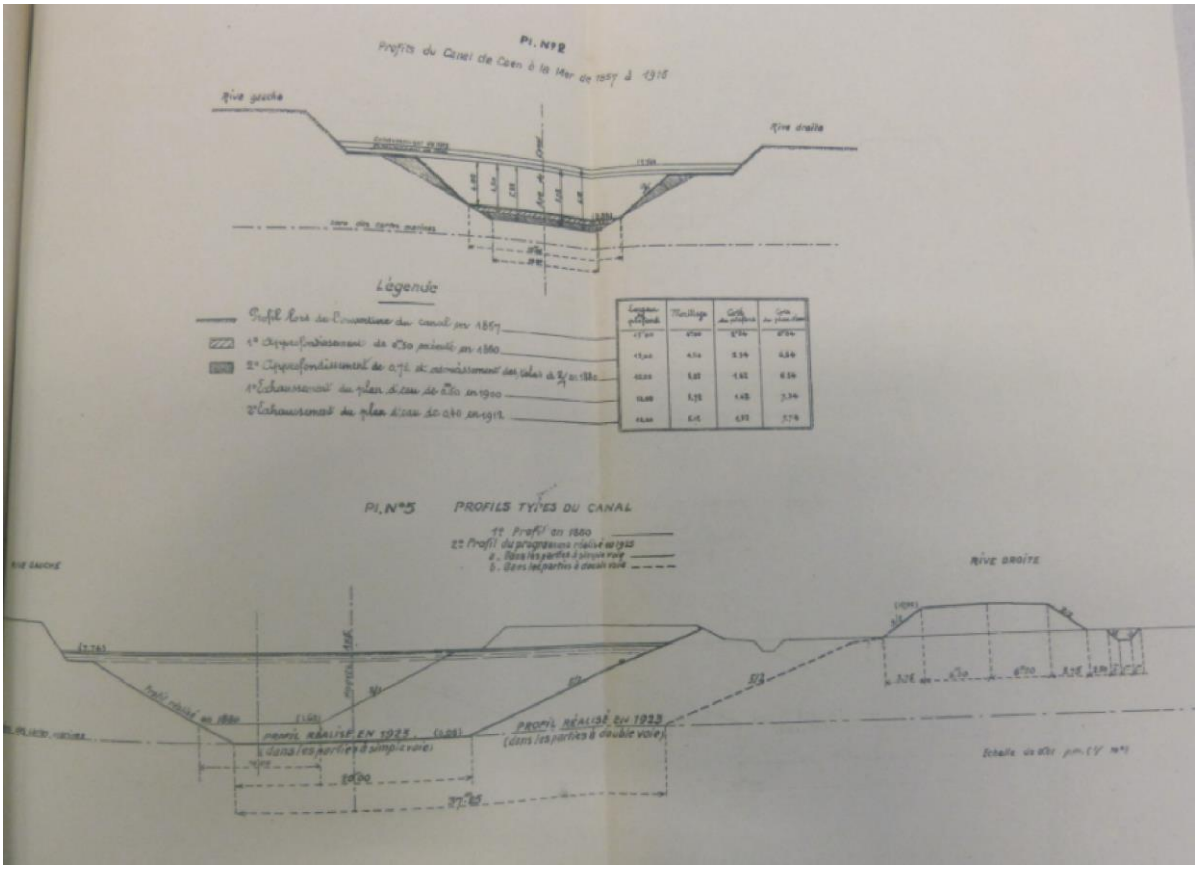
Au travers de ces explications nous cherchons à illustrer la contrainte à laquelle le port doit faire face depuis le démarrage de l'activité de l'usine sidérurgique de la Société Métallurgique de Normandie ainsi que celle des Chantiers Navals Français. Nous la rappelons brièvement.

L'alimentation en houille de l'usine, les exportations de minerai de fer, le lancement des navires appellent un canal disposant d'un tirant d'eau suffisant, de courbes larges, de ponts avec des radiers en harmonie avec le plafond du canal pour être en mesure de recevoir des navires toujours plus longs et disposant d'un port en lourd toujours plus conséquent. Les projets pensés avant la guerre voulaient permettre l'accueil de navires allant jusqu'à 8 à 10 000 tonneaux contre une capacité de l'ordre de 2 500 tonneaux. La « logique de l'adaptation permanente », théorisée par Bruno Marnot, continue à s'appliquer avec d'autant plus d'acuité que le port est industrialisé et que la région dispose d'un minerai de fer exportable. Il est une source de diffusion prioritaire mais concurrencée par le chemin de fer et par le port de Granville pour certains gisements plus éloignés et situés dans le département de l'Orne. Dans ce cadre qui appelle l'adaptation du port, l'État français est contraint, par ses logiques budgétaires, d'éviter une dispersion de ses moyens financiers – d'où le classement des ports en trois catégories auxquelles sont attachées des quotités de contribution aux travaux d'aménagement proposés. Quant à la Chambre de Commerce de Caen, elle est également contrainte par les taxes qu'elle perçoit et qui lui permettent de faire face à ses annuités de remboursement d'emprunt.

Le rappel de ce cadre permet au lecteur d'appréhender les nécessités auxquelles les ingénieurs des Ponts et Chaussées, qui dirigent le port après la guerre, ont dû s'adapter pour répondre aux attentes des industriels tout en assurant la sécurité financière de la Chambre de Commerce.

Lorsque la société Ackermans et Van Haaren suspend ses travaux en juillet 1919, elle n'a pu draguer que la partie du canal située « entre les ponts d'Hérouville et de Blainville»[52].

Avant de présenter les nouveaux travaux décidés dans le cadre expliqué plus haut, la planche ci-dessous, illustre les décisions prises.



Plan 43 : Profils du Canal de Caen à la Mer entre 1857 et 1916 et profils réalisés en 1923[53]

Nous ne commenterons pas les profils exécutés entre 1857 et 1916, nous l'avons déjà fait, ils sont montrés dans le dessin du haut. En revanche les profils réalisés en 1923 (le

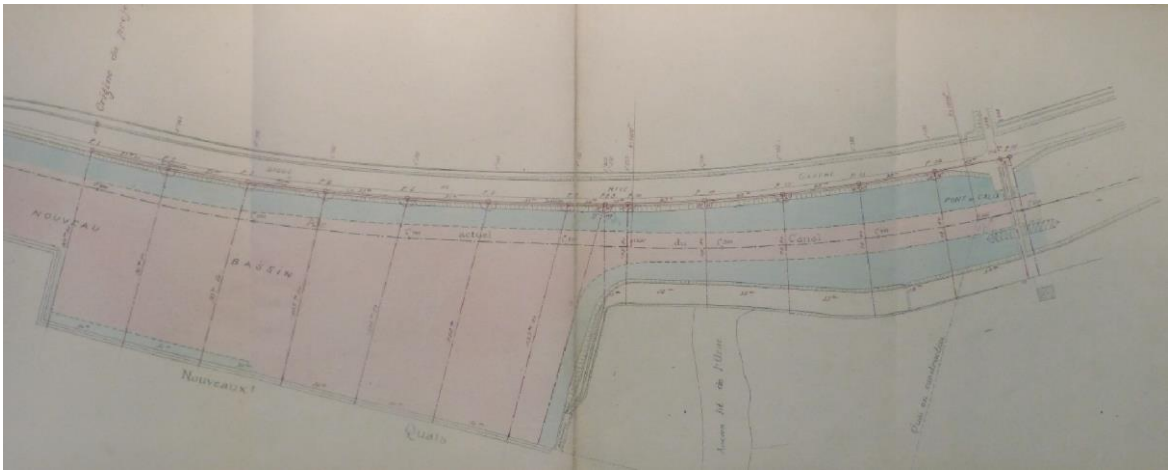
[52] *Bull. mens. CC Caen*, 1923, n° 3, *op. cit.*, p. 249.
[53] *Bull. mens. CC Caen*, 1923, n° 3, n.p.

dessin du bas) montrent l'approfondissement du canal pour atteindre une hauteur de 7,74 mètres (qui correspond à la cote zéro des cartes marines) et les élargissements du plafond, notamment dans les courbes, pour la remontée de « cargo boat », plus longs, ainsi que les gares de croisement nécessaires pour un trafic de plus en plus dense. Le profil du bas montre les travaux réalisés en 1923 avec d'une part les travaux lancés pour les parties à simple voie et ceux pour les parties à double voie.

Globalement les travaux à réaliser concernent un approfondissement et un élargissement du plafond au centre du canal ainsi que dans les courbes. Concrètement ces travaux se traduisent par des dragages, des acquisitions de terrains, la consolidation des berges et la transformation de ponts pour permettre la navigation des navires qui remontent le canal jusqu'au Nouveau Bassin. Après négociation MM. Ackermans et Van Haaren reprennent les travaux. Le projet d'origine prévoyait un approfondissement du canal à 7,74 mètres, avec un élargissement du plafond en alignement droit comme dans les courbes pour permettre une navigation permanente dans les deux sens dans les courbes comme en ligne droite. Ces évolutions s'accompagnaient d'une réfection du pont de Bénouville dont le radier constitue une sorte de "goulot d'étranglement" et une reprise des digues et des berges. Les limites financières supportables par la Chambre de Commerce, sans risquer une mise en péril du trafic du port suite à des péages trop élevés, obligent les ingénieurs à abandonner une partie du projet ou à le décaler dans le temps. Ces aménagements avaient pour objectif de permettre la remontée du canal par des cargos pouvant aller jusqu'à 10 000 tonneaux. La nouvelle proposition retient un approfondissement à 7,74 mètres avec une largeur de vingt mètres au plafond en alignement droit et de vingt-six à trente mètres dans les courbes en fonction de leur rayon. La réfection du pont de Bénouville est abandonnée. Cette nouvelle configuration interdit une circulation permanente du canal dans les deux sens et ne donne accès qu'à des navires de quatre à six mille tonneaux contre 2 500 actuellement. C'est certainement une des raisons pour lesquelles le préfet est contraint de réglementer, en janvier 1930, la circulation sur le canal. A cette occasion l'éclairage des ponts est amélioré et des canons d'amarrage sont installés car les croisements restent interdits. Les navires montants doivent s'y amarrer pour laisser la priorité aux navires descendants.

Les travaux sont réalisés, pour certains par un entrepreneur privé et pour d'autres, en régie, par une drague appartenant à un autre port maritime. Pour faciliter la répartition du

travail des plans ont été dressés : ils découpent le projet en tranches sur le cours du canal. Le plan ci-dessous, daté de 1921, illustre les travaux de la première tranche depuis l'origine du projet fixé à 0,891 mètre de l'embouchure du canal dans le bassin Saint-Pierre, jusqu'au pont de Calix à 1,494 kilomètre.



Plan 44 : Première tranche de travaux, entre le quai du Nouveau Bassin et le pont de Calix 1921[54]

L'origine du projet global est indiquée à l'angle du début du Nouveau Bassin à la gauche du plan ; le pont de Calix est mentionné à l'extrémité droite du plan. La ligne droite au milieu du canal désigne l'axe médian du canal, là où le plafond est à sa profondeur maximale. C'est ce chenal médian qui est élargi par dragage, conformément à ce que nous avons expliqué plus haut.

Enfin l'abandon de la réfection du pont de Bénouville maintient le tirant d'eau utile à 6,10 mètres à savoir la profondeur de 7,74 mètres déduction faite de la cote du radier du pont de Bénouville à savoir 1,62 mètre. Le pont tournant de Bénouville est remplacé, au début des années trente, par un pont basculant. Cette technique facilite le passage des navires.

Le projet réduit est accepté par l'État le 30 mai 1922. Il est réceptionné en septembre 1923[55].

[54] Arch. dép. Calvados, S 13481, Port de Caen-Ouistreham - Programme général d'exécution et d'aménagement du port, des écluses et de l'avant-port 1956. Plan daté du 14/01/1921 établi par l'ingénieur ordinaire Mabilleau et contresigné par l'ingénieur en chef Vasseur le 18/01/1921.

[55] *Bull. mens. CC Caen*, 1923, n° 3, p. 197.

Il s'agit de la réalisation concrète d'un projet lancé dès les années 1912 et 1913 avant la Grande Guerre. Lors de son lancement, le maire de Caen et son équipe avaient dénoncé les risques importants pour la ville en matière de salubrité et d'inondation. Lors de sa reprise en décembre 1916, le Conseil municipal avait de nouveau protesté et alerté les autorités portuaires sur les risques d'un canal à 7,74 mètres. L'architecte Auguste Nicolas, membre du Conseil municipal, avait résumé la situation en écrivant : « on ne peut encercler la Ville de Caen par l'eau au niveau de 7 mètres 74 »[56]. Le changement d'équipe municipale en 1919 fait passer au second plan ces protestations qui étaient prémonitoires. Le 31 décembre 1925 et le 1er janvier 1926 la ville est atteinte par des crues qui provoquent d'importantes inondations. Ces inondations et les travaux réalisés dans le courant des années 30 seront exposés dans un prochain paragraphe. Cependant nous les évoquons ici pour montrer le lien entre ces débordements et les travaux que nous venons de présenter.

La réception de ces aménagements ne marque pas la fin du rattrapage des travaux décidés avant la guerre et suspendus en 1914. Une autre tranche en suspens concerne l'agrandissement du quai du Nouveau Bassin vers le pont de Calix. Un projet de 365 mètres avait été accepté. Il est repris en 1927 et terminé en 1928[57]. D'après un rapport de l'ingénieur en chef il est envisagé de répartir le nouveau quai, qui compte désormais 555 mètres de longueur, entre la Société Métallurgique de Normandie pour 170 mètres, le trafic des charbons pour 155 mètres et celui du minerai pour 230 mètres[58].

L'achèvement de ce nouveau quai constitue une sorte de fin dans l'exécution des grands aménagements du canal de Caen à la mer engagés avant la Grande Guerre et stoppés en 1914. Il s'agit d'une réalisation d'une ampleur limitée afin de contenir les dépenses dans un cadre financier supportable par la Chambre de Commerce. La limite des travaux se trouve dans le montant maximal des péages supportés par les usagers du port.

En terme financier le coût de ces travaux est limité à 15 700 000 francs à la charge de la Chambre de Commerce de Caen pour 7 850 000 francs, à la charge de l'État pour

[56] Arch. mun. Caen : carton n° 3, Auguste Nicolas, ancien adjoint au maire de Caen, *Régime des eaux avant et après la création du canal – L'inondation des 31 décembre 1925 et 1er janvier 1926*, p. 23.
[57] Arch. dép. Calvados, S 13480, Port de Caen-Ouistreham – Aménagement des terres pleins du nouveau bassin - Rapport de l'ingénieur en chef, directeur du port, daté du 30/04/1928.
[58] *Ibid.*

7 100 000 francs, à la charge du département du Calvados pour 500 000 francs et à la charge de la ville de Caen pour 250 000 francs[59]

Le projet final réalisé n'a pas l'ampleur des "rêves" élaborés avant la Grande Guerre. La « logique de l'adaptation permanente » a atteint ses limites dans un port de dimension nationale qui ne peut prétendre à l'autonomie. Le port de Caen, grâce au baron Thyssen, se révèle précurseur dans le concept de la sidérurgie sur l'eau qui n'apparaît que dans les années soixante dans de grands ports comme Marseille ou encore Dunkerque. Mais l'exigüité de l'hinterland et la structuration du trafic, autour de deux produits principaux, génèrent une fragilité du trafic qui n'a pas permis les grands aménagements envisagés car devenus trop coûteux. Le développement du port de Caen a atteint ses propres limites au travers des péages qu'il peut générer pour assurer ce développement. Les dirigeants de la Chambre de Commerce de Caen ont montré leur détermination et leur volonté mais la logique financière du port induit le périmètre de son développement au travers de sa situation géographique à quatorze kilomètres de la mer avec un accès par un canal adaptable tant que les coûts de l'adaptation ne dépassent pas les limites du supportable financièrement par ses acteurs économiques.

C'est dans le courant des années 30 que sont reconstruits le pont de l'écluse de la Fonderie ainsi que celui de l'écluse du Rond-Point. Ces travaux sont importants car ils donnent l'accès au bassin Saint-Pierre qui, à l'époque, a encore une place dans la vie du port. Le plan ci-dessous, daté de décembre 1932 permet d'en donner une vue d'ensemble.

[59] Arch. dép. Calvados, S 13433, Port Caen-Ouistreham – Rapport de l'ingénieur en chef Vasseur daté du 05/05/1917, « Amélioration du port de Caen et de ses accès », avant-projet, p. 19.

Plan 45 : L'ensemble du port de Caen 1932[60]

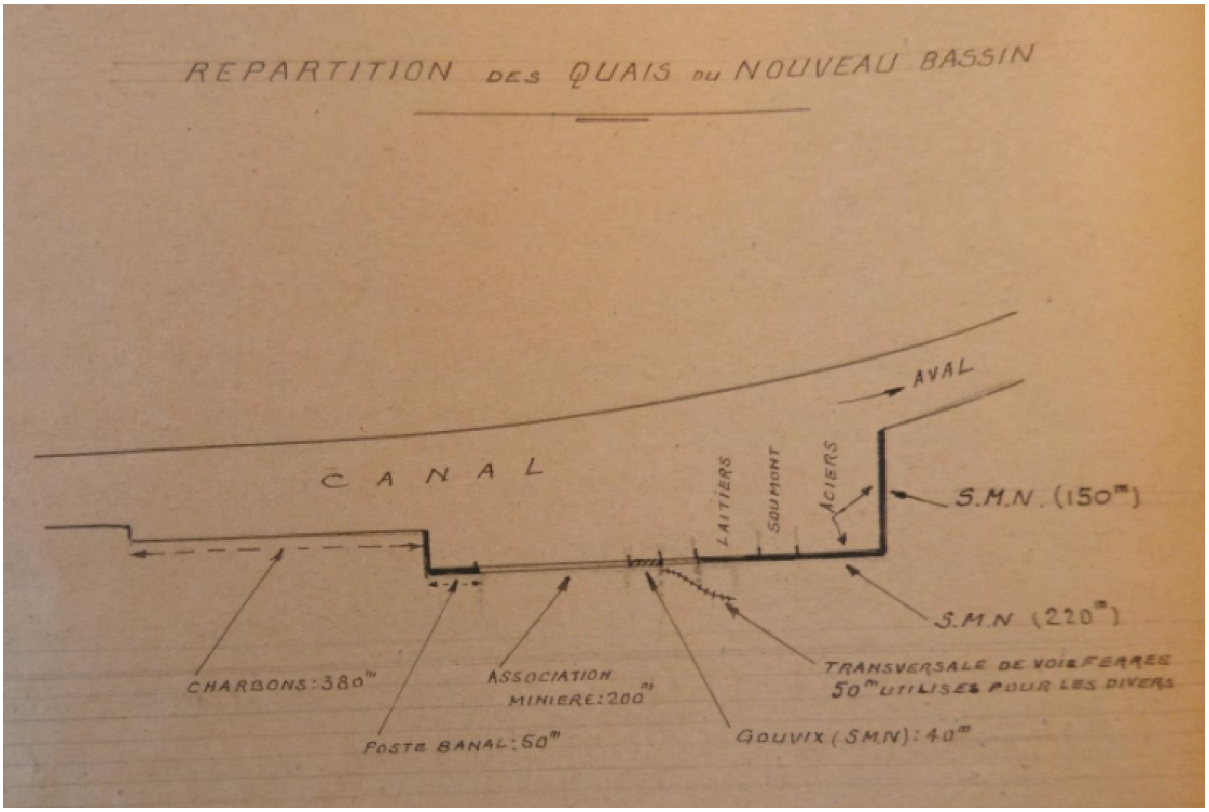
Outre les ponts sur les deux écluses à chacun des accès du bassin Saint-Pierre, ce plan montre toutes les voies de chemin de fer, le long des quais, avec les embranchements vers les entreprises des négociants et acteurs du port. Enfin on peut voir le quai du Nouveau Bassin agrandi jusqu'au pont de Calix, comme expliqué plus haut.

De nouveaux travaux sont engagés à la fin des années vingt et dans les années trente. Ils concernent la transformation de l'outillage du port, surtout l'outillage destiné à la manutention du minerai de fer dans le cadre de l'allongement des quais du Nouveau Bassin, affectés au trafic de la houille, de la Société Métallurgique de Normandie et aux exportations de minerai de fer.

[60] Arch. dép. Calvados, S 13446, Port de Caen-Ouistreham – Divers - Plan d'ensemble du port de Caen dressé par l'ingénieur ordinaire Gibert, daté du 17/12/1932, contresigné par l'ingénieur en chef Aubry le 30/12/1932.

Parallèlement aux réflexions engagées pour équiper les quais de matériel plus efficace, pour la manutention du minerai, s'ajoutent des propositions touchant à de nouveaux aménagements pour agrandir la longueur des quais disponibles. C'est l'objet d'un rapport rédigé par l'ingénieur ordinaire Gibert et adressé pour avis à l'ingénieur en chef Aubry le 2 novembre 1932. Nous avons déjà fait référence à ce rapport pour l'analyse du trafic du port au début des années 30 et pour sa vision prospective qui situe le plafond du trafic portuaire à 3 millions de tonnes. C'est cette base de travail qui permet à l'ingénieur des Ponts et Chaussées d'élaborer les projets en nouveaux quais que nous présentons ci-dessous.

Avant de proposer la construction de nouveaux quais l'ingénieur rappelle la répartition des quais du Nouveau Bassin mis en service en 1880. Ils assurent environ 65 % du trafic alors que le port privé de la Société Métallurgique de Normandie en assure 30 %. Les 5 % restant transitent par les quais du bassin Saint-Pierre et du port sur l'Orne.



Plan 46 : Répartition des quais du Nouveau Bassin 1932[61]

[61] Arch. dép. Calvados, S 13467, Port de Caen-Ouistreham – Travaux relatifs à l'extension du port de Caen dans les années 30, à compter surtout de 1932-1933 - Rapport de l'ingénieur Gibert daté du 02/11/1932, n.p.

Le cumul de ces quais représente un linéaire de 1 090 mètres par lequel transite la houille destinée aux besoins locaux ainsi qu'aux chemins de fer de l'État, le minerai de fer et les productions exportées de la Société Métallurgique de Normandie, à savoir les laitiers, l'acier et le minerai de fer non utilisé par l'usine sidérurgique pour ses productions. Le seul poste banal pouvant servir à tout trafic en cas de besoin est limité à 50 mètres, d'où l'appréciation de l'ingénieur : « le service du port se trouve souvent dans l'embarras quand il s'agit de placer un bateau dont la cargaison ne correspond pas à l'affectation des quais »[62].

Face à cette situation l'ingénieur propose la construction, dans le temps,

- « D'un quai rectiligne de 400 mètres de longueur à la cote (+ 8,75) parallèle au quai principal du bassin actuel,
- Un môle de 4 à 500 mètres de longueur sur 125 mètres de largeur à la cote (+ 8,75) avec 900 mètres de longueur utile de quais,
- Une darse de largeur variant entre 90 mètres en tête et 75 mètres au fond,
- Un quai rectiligne de 600 mètres à la cote (+ 13,00) bordant la darse à l'Est et un autre quai de 300 mètres en bordure du canal à la même cote (+ 13,00) pouvant être desservi directement par le réseau minier.

Soit en tout 2 200 mètres de quais pour une dépense de cent millions, y compris l'équipement en grues des quais réservés au trafic général »[63].

Le plan ci-dessous, établi en accompagnement du rapport, illustre la proposition.

[62] *Ibid.*, p. 30.
[63] *Ibid.*,, p. 41.

Plan 47 : Projet d'extension du port de Caen 1932[64]

Les projets de nouveaux quais et de darse sont indiqués en rouge entre les quais du Nouveau Bassin et le port privé de la Société Métallurgique de Normandie. Les autres lignes en rouge symbolisent les raccordements en voies de chemin de fer pour desservir les futurs quais. Si on se réfère aux évaluations de l'ingénieur Gibert dans le domaine du trafic, les nouvelles surfaces utiles de quais du Nouveau Bassin (1 090 mètres) ainsi que le môle pour la Société Métallurgique de Normandie dans son port privé (160 mètres)[65], doivent permettre d'augmenter la longueur de quai de plus de 275 % pour un trafic dont le plafond est évalué à 3 millions de tonnes, soit une croissance de 50 % environ face à la référence de la fin des années 20 qui se situe à hauteur de 2 millions de tonnes. Dans l'immédiat

[64] Arch. dép. Calvados, S 13 467, Port de Caen-Ouistreham - Travaux relatifs à l'extension du port de Caen dans les années 30, à compter surtout de 1932-1933 - Plan dressé par l'ingénieur Gibert daté du 02/11/1932 : *Extension du port à l'aval du pont de Calix – Programme général d'extension – Avant-projet* – Plan général au 1/20 000e du port de Caen.

[65] *Ibid.*, Rapport de l'ingénieur Gibert daté du 2 novembre 1932 p. 25.

l'ingénieur Gibert écrit « il faut au moins deux postes de navires en plus, soit 200 à 250 mètres »[66]

Cette proposition s'accompagne d'une analyse des accès du port. Nous rappellerons que ces accès ont été partiellement améliorés dans les années 20 suite aux projets élaborés avant la Grande Guerre. Nous rappellerons également que les réalisations ont été tronquées pour des raisons de coût. L'ingénieur écrit à leur sujet : « Il n'y a pas lieu pour le moment de toucher aux accès, ce qui serait d'ailleurs impossible avec les ressources financières locales »[67].

Ces propositions, touchant la construction de nouveaux quais, n'ont pas été mises en œuvre dans l'entre-deux-guerres. Nous verrons si elles le furent après la Seconde Guerre mondiale. Elles démontrent une évolution dans l'approche des aménagements du canal et du port de Caen. L'ingénieur Gibert écrit au sujet du canal : « la largeur de 20 mètres au plafond qui lui a été donnée après la guerre et la profondeur de 7,74 mètres (7,50 mètres en fait) sont des caractéristiques suffisantes pour les bateaux de 3 000 tonneaux qui peuvent s'y doubler et dont s'accommodent avec quelques précautions aux abords des ouvrages ceux de 5 à 6 000 tonneaux »[68]. Le rêve d'être en mesure de recevoir des navires pouvant aller jusqu'à 10 000 tonneaux de jauge est abandonné. Cette évolution est certainement le fruit de l'organisation du trafic du port à propos de laquelle l'ingénieur Gibert écrit : « Les principales relations maritimes du port sont exercées avec l'Angleterre et avec l'Allemagne, via Rotterdam, en majeure partie au moyen d'une flotte d'une quinzaine de navires de 2 à 3 000 tonneaux appartenant à un armateur local, la « Société Navale Caennaise » (Gaston Lamy) dont l'esprit d'initiative a beaucoup contribué au développement du port »[69].

On peut penser que la Société Navale Caennaise a su adapter ses navires au gabarit du canal. Il s'agit d'une évolution positive. Elle permet aux dirigeants du port de consacrer les nouveaux investissements à la construction de nouveaux quais et de limiter les travaux de dragages pour améliorer le tirant d'eau. À court terme ce changement est favorable, il réduit les évolutions touchant ce tirant d'eau. En effet ces aménagements appellent non seulement

66 *Ibid.*, p. 33.
67 *Ibid.*
68 *Ibid.*, p. 32.
69 *Ibid.*, p.17.

des dragages de son plafond mais aussi un arasement du radier des quatre ponts, situés sur son parcours, et des écluses, ainsi qu'un entretien du chenal d'accès à l'avant-port de Ouistreham. En revanche ce changement contient ses propres limites fixées par la rapidité de l'évolution des navires. Il peut arriver un moment où l'utilisation de navires à petit gabarit pourrait affecter la rentabilité de l'exploitation de la Société Navale Caennaise.

Même si ces travaux n'ont été que très partiellement réalisés nous avons souhaité les évoquer car ils permettent de percevoir l'évolution de la pensée des dirigeants du port dans un contexte de développement important de son trafic. Leur présentation, comparée aux réalisations, permet d'apprécier le degré de concrétisation des suggestions d'origine.

Pendant que d'importants travaux sont menés à Caen pour répondre au trafic qui s'intensifie, des aménagements sont également exécutés à Ouistreham. Ils ne sont en rien comparables aux grands travaux d'infrastructure que nous venons d'évoquer pour le port et pour le canal. Ils concernent leur entretien. À titre d'exemple nous mentionnons ici la réfection de l'extrémité de la jetée Est de Ouistreham sur 45 mètres de longueur. Un projet datant de 1910 dont l'objet était « de modifier le tracé [de la jetée Est] pour faciliter l'accès de l'avant-port aux navires et dégager l'entrée du chenal de la nouvelle écluse »[70]. Au bout de neuf ans, les travaux sont devenus urgents : les bois se sont usés. En outre « plusieurs navires, appartenant à l'État l'ont heurtée à la suite de fausses manœuvres et y ont causé de graves avaries entrainant notamment la rupture complète des trois fermes »[71]. Le plan ci-dessous montre les travaux à réaliser.

[70] Arch. dép. Calvados, S 13 431, Port de Caen-Ouistreham - Travaux divers. Rapport de l'ingénieur ordinaire daté du 30/04/1919.
[71] *Ibid.*

Plan 48 : Reconstruction de la jetée de l'Est 1919[72]

On distingue sur le plan le trait plein montrant la partie de la jetée Est à reconstruire. Ces travaux sont tout aussi importants que ceux évoqués plus haut concernant les améliorations du canal : l'entrée dans le port de Caen de navires à plus fort tirant d'eau passe déjà par un chenal d'accès en parfait état et bien délimité, c'est pourquoi nous les avons mentionnés.

C'est à cette époque qu'est construit, dans l'avant-port, un appontement destiné aux bateaux de pêche et aux yachts. Cette construction signifie que, même si le tonnage pêché n'apparaît pas dans les statistiques de l'activité du port, la pêche continue à se pratiquer dans le port de Ouistreham. Quant aux yachts nous en parlerons plus longuement dans un prochain paragraphe.

Le changement de conception dans l'approche de l'aménagement du port de Caen que nous avons relevé plus haut, Michel Croguennec l'exprime quand il écrit, à propos du port de

[72] *Ibid.*, Port de Caen-Ouistreham : plan général.

Rouen : « la conception de l'aménagement portuaire ne change vraiment qu'avec la première guerre mondiale. Le port n'est plus perçu alors comme un simple lieu d'accueil des navires, mais comme un organisme commercial complexe. Les terre-pleins, l'outillage et les voies de desserte et de communication avec l'hinterland sont dorénavant des organes essentiels dans la conception du port. De leur amélioration et de leur renforcement dépendent en grande partie les gains de productivité de la manutention »[73]. Les ports de Caen et de Rouen sont donc confrontés aux mêmes problématiques**.**

Nous avons abordé la dimension construction de nouveaux quais en présentant les conclusions du rapport de l'ingénieur Gibert auquel nous avons fait référence ci-dessus. Le paragraphe qui suit est consacré à l'aménagement des quais existant pour faire face et surtout optimiser la manutention sur le port.

C – Aménager les quais pour faciliter l'activité portuaire

Dans notre partie consacrée au trafic du port, nous avons fait ressortir le développement des exportations de minerai de fer durant les vingt années de l'entre-deux-guerres. Elles en représentent entre 60 et 70 % et elles atteignent près de 700 000 tonnes en 1929. En 1932 les ingénieurs des Ponts et Chaussées pensent même que le port pourrait aller jusqu'à expédier un million de tonnes de minerai. On comprend dès lors que ces derniers, comme la Chambre de Commerce, cherchent à disposer d'une installation performante pour le transbordement, dans les navires, du minerai acheminé par le chemin de fer minier. Cependant avant d'évoquer l'évolution de l'outillage destiné au traitement des exportations de minerai, nous rappelons ci-dessous quelques données plus générales concernant l'outillage du port. Durant ces années, l'outillage se partage toujours entre un outillage public mis à disposition par la Chambre de Commerce et un outillage privé, détenu notamment par les importateurs de houille.

L'outillage appartenant à la Chambre de Commerce est constitué d'une grue fixe de 25 tonnes, de grues de 10, 5 et 3 tonnes, de bennes automatiques de 10, 5 et 3 tonnes de bennes cylindriques et de cabestans[74]. Il est mis à disposition contre un péage. Parallèlement

[73] Michel CROGUENNEC, *L'Aménagement du port de Rouen…*, *op. cit.*, p. 333.
[74] *Bull. mens. CC Caen*, 1929, n° 1, n.p.

un outillage privé est détenu par les opérateurs du port tels que les importateurs de houille. Ils disposent de nombreuses grues fixes ou roulantes et électriques sur les quais du bassin Saint-Pierre comme du Nouveau Bassin. Les Établissements Allainguillaume et M. Lamy, qui importent de la houille pour leurs usines de fabrication de briquettes, ont installé des transporteurs aériens. Nous présentons ce matériel au travers d'une carte postale de l'époque.

Illustration 37 : Un transporteur aérien pour le charbon[75]

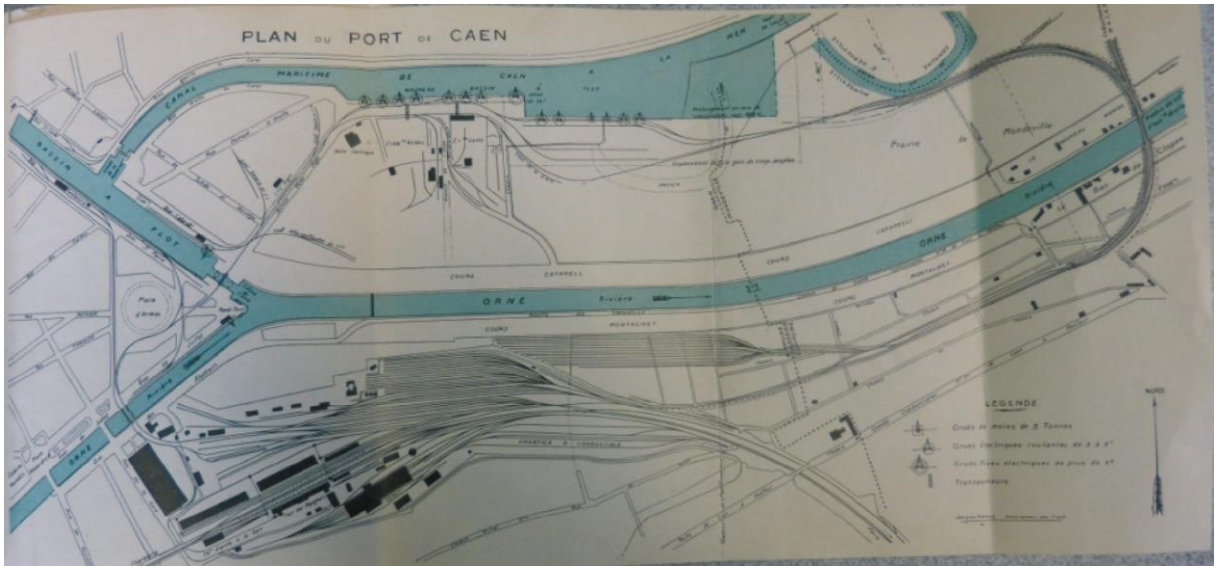
Les grues, en premier plan, avec leurs pinces permettent de décharger la houille stockée dans les soutes. On aperçoit derrière un transporteur qui relie le quai à l'usine de fabrication des briquettes.

La Compagnie Normande de Navigation stocke les marchandises qu'elle transporte dans un hangar privé installé sur le quai de Juillet. La compagnie Worms qui exploite des lignes entre Caen et les ports de Bordeaux, Nantes, Brest et de Londres possède un hangar installé sur le quai Caffarelli au bord du bassin Saint-Pierre[76].

[75] Grue de déchargement de la houille et transporteur aérien en arrière-plan – début XX^{e} siècle. Collection particulière

[76] Comité régional de Basse-Normandie, *Les ports de Basse-Normandie : Honfleur, Caen, Cherbourg, Granville*, Caen, France, La Région économique de Basse-Normandie, 1925, p. 67.

Le plan ci-dessous du port de Caen indique les principaux équipements portuaires en 1925.



Plan 49 : Le port de Caen 1925[77]

Ce plan donne beaucoup d'informations sur les installations et sur l'outillage portuaire.

Les zones en grisé, en dessous de l'Orne, visualisent toutes les voies de chemin de fer qui partent de la gare de Caen. Les traits, également en grisé, sur le territoire de l'emprise portuaire, montrent toutes les voies de chemin de fer qui le desservent le long des quais comme vers les installations industrielles des négociants. Les petits rectangles noirs visualisent les constructions et hangars. On retrouve le hangar de la Compagnie Normande de Navigation sur le quai de Juillet, ainsi que le hangar de la compagnie Worms sur le quai Caffarelli. Les transbordeurs des établissements Allainguillaume et Lamy sont indiqués par des "bâtons", en grisé, qui relient le quai du Nouveau Bassin aux usines Lamy et Vérel implantées en retrait du quai. Le transbordeur des établissements Allainguillaume est implanté au bout du quai de La Londe au bord du bassin Saint-Pierre. Tous les postes de grue sont marqués le long du quai du Nouveau Bassin. La taille du symbole de visualisation varie avec la puissance de la grue représentée.

La présentation de ce plan complète le descriptif des principaux équipements portuaires décrits plus haut. L'éloignement des emprises portuaires avec leurs équipements dont nous

[77] *Ibid.*, n.p.

parlons plus loin ressort. En outre ce plan ne montre ni le bassin privé de la Société Métallurgique de Normandie, ni le bassin de la Société des Chantiers Navals Français, implantés l'un et l'autre, plus loin au bord du canal, vers la mer.

Après cet état des lieux du port et de son outillage en 1925, la suite de notre travail analyse les évolutions concernant le traitement du minerai de fer. Dès l'année 1924, alors que les exportations de minerai de fer atteignent 234 000 tonnes la Chambre de Commerce organise une première réunion dont l'objet est de « rechercher les voies et moyens propres à intensifier l'exportation des minerais de fer par le port de Caen »[78].

En 1926 l'allongement du quai du Nouveau Bassin jusqu'au pont de Calix (dont nous avons parlé plus haut) provoque de nombreuses délibérations au sein de la Chambre de Commerce pour aménager ce quai et y installer des voies de chemin de fer ainsi que des grues. Elle sollicite l'autorisation de réaliser, moyennant une dépense à sa charge de 3 000 000 francs, une première tranche de travaux pour la desserte des nouveaux quais. Ces travaux comprennent :

a) les acquisitions de terrains nécessaires pour l'établissement d'un faisceau de voies de garage en accord avec les chemins de fer de l'Etat,

b) la pose des voies de desserte immédiatement nécessaires,

c) l'acquisition de 2 grues de 10 tonnes et la construction d'une voie de roulement ainsi que divers travaux accessoires.

À la suite de ces projets, une délibération en 1927 propose l'installation de deux portiques de 10 tonnes sur le même quai du Nouveau Bassin pour « faciliter l'exportation des minerais »[79]. L'intérêt de l'installation de ces portiques serait « de disposer d'une largeur de stockage de 50 mètres permettant de constituer de 12 à 14 silos pouvant recevoir chacun 4 ou 5 000 tonnes, ce qui réserverait l'avenir. En outre, le chargement serait très rapide : un bateau de 3 000 tonneaux serait facilement chargé en un poste de 8 heures »[80]. Afin d'alléger la charge financière de cet investissement imputable à la Chambre de Commerce,

[78] Arch. dép. Calvados, S 1387, Vois ferrées – Construction – Modifications – Embranchements particuliers.
[79] *Ibid.*
[80] *Ibid.*

cette dernière demande un concours de l'État au titre du plan Dawes qui concerne le remboursement par l'Allemagne de sa dette de guerre. La meilleure proposition pour l'installation de ces deux portiques provient d'une société allemande, la maison DEMAG c'est la raison pour laquelle des financements par le plan Dawes sont sollicités. L'autre raison qui explique cette sollicitation concerne l'imputation d'un crédit important, au titre du plan, au profit des cinq grands ports français. Le port de Caen y fait référence en raison de sa cinquième place parmi les ports exportateurs[81]. Cette installation est particulièrement nécessaire dans un contexte d'accroissement des exportations de minerai dont la majeure partie se fait par le bassin Saint-Pierre situé au centre de Caen. Un bassin qui n'est pas adapté à cette activité pour plusieurs raisons. La première concerne la poussière générée par le trafic qui gêne les riverains et provoque des plaintes depuis longtemps, la seconde a trait à l'exigüité des quais, la troisième intéresse les difficultés d'accès en raison d'un tirant d'eau qui n'est pas en conformité avec celui du canal.

La photo ci-dessous illustre l'activité de minerai de fer sur les quais du bassin Saint-Pierre.

Illustration 38 : L'embarquement du minerai[82]

[81] Arch. dép. Calvados, S 13480, Port de Caen-Ouistreham – Aménagement des terres pleins du nouveau bassin - Extrait d'une délibération de la Chambre de Commerce datée du 20/12/1927.
[82] Arrivée du minerai de fer dans le port de Caen en 1911. Collection particulière.

Cette carte postale envoyée en 1914 laisse imaginer la gêne que pouvait représenter pour les riverains du bassin Saint-Pierre le trafic de minerai de fer avec les tas de minerai sur le quai et les dockers qui travaillent à la main pour le chargement du navire à quai. Les habitations sont installées au bord du quai Vendeuvre. Les habitants doivent vivre toute l'année avec les tas de minerai sous leurs fenêtres et supporter la poussière que sa manutention provoque. La seule manœuvre automatisée concerne le déplacement par grue, fixée sur un ponton le long du quai, des bacs qui contiennent le minerai et qui servent à l'entreposer sur le navire. On perçoit aussi l'exigüité des quais (évoquée plus haut) entre le bord du bassin et les immeubles d'habitation. D'après la note évoquée plus haut, la situation n'a pas changé à la fin des années 20.

C'est pourquoi l'ingénieur en chef propose, à la suite de la Chambre de Commerce, dans un rapport daté du 30 avril 1928, « de doter le port d'un outillage puissant permettant le stockage en profondeur sur de larges surfaces, assurant le chargement rapide des navires et grâce auquel il serait possible d'exploiter d'une manière intensive les quais dont on dispose »[83]. Cette installation performante est d'autant plus nécessaire que le trafic de minerai a tendance à augmenter mais « par suite de l'insuffisance des installations de manutention des minerais, les mines de fer du département de l'Orne ont, depuis le début de 1928, quitté le port de Caen pour faire leurs exportations à Granville, ce qui entraine une perte de tonnage de l'ordre de 150 000 tonnes et une diminution de recette supérieure à 150 000 francs »[84].

Finalement le projet fait l'objet d'un décret d'utilité publique en mars 1931 et le *bulletin de la Chambre de Commerce*, daté de novembre et décembre 1931, relate la réalisation d'un emprunt de 3 600 000 francs pour le financement de ces travaux gagés sur les recettes des péages. En revanche, elle n'a pas pu profiter des avantages du plan Dawes qui auraient représenté une gratuité complète pour l'achat des portiques de la société DEMAG malgré une argumentation de l'ingénieur en chef basée sur l'intérêt général de « favoriser l'exportation des minerais normands, minerais pauvres qui ne peuvent supporter des frais de transport et de manutention élevés, sous peine d'être éliminés du marché mondial, mais dont la

[83] Arch. dép. Calvados, S 13480, Port de Caen-Ouistreham – Aménagement des terres pleins du nouveau bassin - Rapport de l'ingénieur en chef daté du 30/04/1928.

[84] *Ibid.*, Port de Caen, Outillage de la Chambre de Commerce, *Acquisition de portiques à minerai*, *Situation du budget des péages et combinaison financière*, Note de l'ingénieur en chef datée du 18/08/1928.

vente à l'étranger présente une importance non négligeable au point de vue de la balance commerciale »[85].

Nous ne détenons pas de photographie spécifique de cette installation pour le minerai mise en œuvre au début des années 30. Nous avons cependant souhaité montrer l'évolution et les améliorations avec la carte ci-dessous envoyée en 1932.

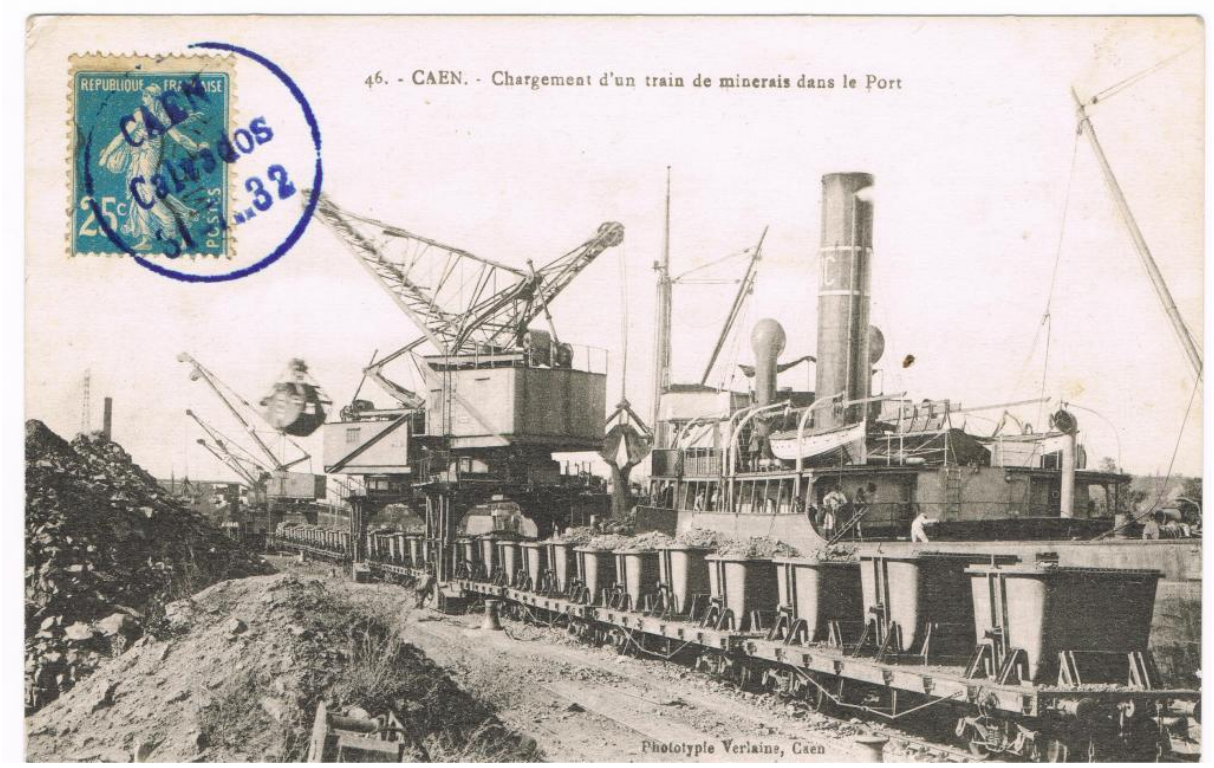


Illustration 39 : Chargement du minerai dans le port[86]

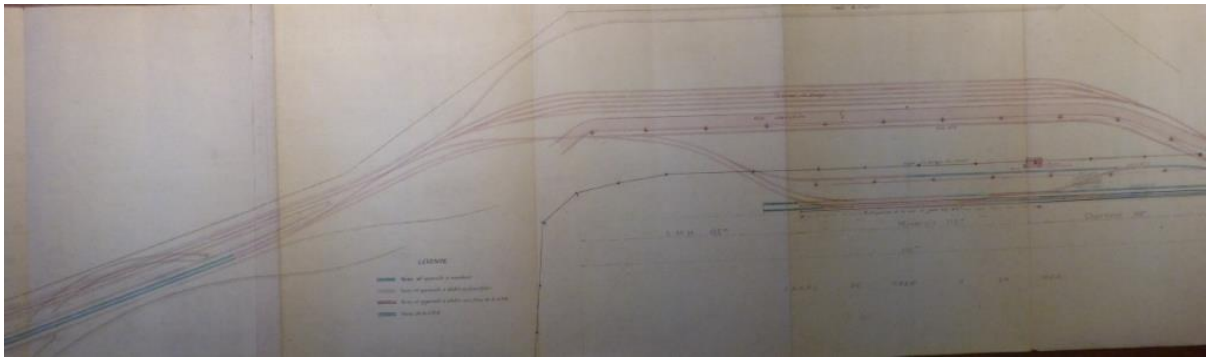
L'évolution entre les deux cartes postales est réelle. Le navire n'est plus dans un environnement urbain, l'opération a donc lieu, vraisemblablement dans le cadre du Nouveau Bassin. Par ailleurs ce sont les nombreuses grues avec leurs « pinces » qui effectuent la manutention du minerai. Enfin les wagons à bennes sont plus efficaces pour le transport du minerai que ceux à fond plat des années qui précèdent la Grande Guerre.

En complément de cet aménagement pour la manutention du minerai les nouveaux quais doivent être équipés de voies de chemin de fer pour l'arrivée et le départ du minerai ainsi

[85] *Ibid.*, Rapport de l'ingénieur en chef daté du 30/04/1928.
[86] Chargement d'un train de minerai dans le port de Caen en 1932. Collection particulière.

que pour toute la vie économique des acteurs qui prennent possession des parties des nouveaux quais qui leur sont allouées.

Le plan ci-dessous, établi en 1927, montre les emplacements et les projets d'implantation de voies ferrées.



Plan 50 : Aménagement des terre-pleins du Nouveau Bassin : plan général 1927[87]

Les voies en noir montrent les futures voies de chemin de fer. Les points le long du quai symbolisent les emplacements de traitement du minerai.

Outre les explications à caractère technique présentées ci-dessus, l'autre intérêt de cette image est de dégager une impression d'agencement structuré pour accompagner un trafic en croissance.

Les aménagements décrits ci-dessus pour faciliter le trafic du minerai de fer au début des années 30 à l'occasion de la mise en service de l'allongement des quais du Nouveau Bassin constituent une première étape. Dès l'année 1934 de nouvelles réflexions sont engagées pour améliorer encore le transbordement du minerai de fer, à la suite du rapport de l'ingénieur Gibert, daté de novembre 1932. Nous l'avons présenté plus haut. Dans sa conclusion l'ingénieur indique « une première étape d'extension est à exécuter le plus tôt possible pour faciliter la bonne exploitation du port, et permettre l'accès au port de nouveaux trafics ou de nouveaux usagers. Compte tenu de la situation financière et des prévisions économiques nous limitons cette étape à l'exécution d'un nouveau tronçon de

[87] Arch. dép. Calvados, S 13480, Port de Caen-Ouistreham – Aménagement des terres pleins du nouveau bassin - Avant-projet d'aménagement des terre-pleins du nouveau bassin – *Plan général des installations prévues* établi par l'ingénieur ordinaire le 01/08/1927.

250 mètres de quais à l'aval du pont de Calix, en amorce du premier quai de 400 mètres indiqué au plan général d'extension. Dans notre esprit ce nouveau quai serait affecté à la Société Métallurgique de Normandie en échange d'un tronçon de quai de même longueur qu'elle abandonnerait au Nouveau Bassin actuel et que le service du port récupérerait, en principe comme quai banalisé »[88].

Cette suggestion se concrétise en 1936, mais sous une forme différente de celle suggérée. Le plan proposé se transforme en un projet d'acquisition d'une installation spécialisée pour le chargement du minerai de fer à établir sur un nouveau quai. C'est la montée en puissance très rapide des exportations de minerai qui appelle cette installation spécialisée. En juin 1934, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées informe la Chambre de Commerce d'une demande d'une Société minière pour obtenir un « emplacement pour l'exportation de son minerai »[89]. Après discussion « la Chambre demande que les projets d'extension du port soient activement poussés ; prie M. l'Ingénieur en Chef de transmettre ce vœu à M. le Ministre des Travaux Publics, afin que le port de Caen puisse répondre d'ici deux ou trois ans au trafic qui lui sera demandé »[90]. Dans sa réponse le Ministre suggère d'étudier une variante « dans laquelle les travaux de 1er établissement seraient exécutés dans le port privé de la Société Métallurgique de Normandie ou à ses abords »[91]. C'est à partir de cette suggestion que des discussions s'engagent avec la Société Métallurgique de Normandie pour « la cession de terrains qui lui appartiennent et qui sont nécessaires à l'exécution du projet »[92]. Il s'agit d'une évolution évoquée par l'ingénieur Gibert dans son rapport daté de 1932 dans la partie qu'il consacre au programme d'extension du port. Il écrit à propos de ce programme d'extension : « On peut l'envisager de deux façons, soit en étendant les quais publics à l'aval du pont de Calix, soit en portant l'effort sur le port privé de la Société Métallurgique de Normandie, de manière que celui-ci puisse assurer le million de tonnes représentant le trafic de cette société, ce qui dégagerait 410 mètres de quais au Nouveau Bassin. Cette deuxième solution aurait l'avantage de mettre fin à la dualité d'exploitation du port qui est assez fâcheuse l'outillage de la Société Métallurgique de Normandie sur le port

88 Arch. dép. Calvados, S 13 467, Port de Caen-Ouistreham - Travaux relatifs à l'extension du port de Caen dans les années 30, à compter surtout de 1932-1933 - Rapport de l'ingénieur Gibert daté du 02/11/1932, p. 42.
89 *Bull. mens. CC Caen*, 1934, n° 3, p. 200.
90 *Ibid.* p. 201.
91 *Bull. mens. CC Caen*, 1934, n° 4, p. 274.
92 *Ibid.*

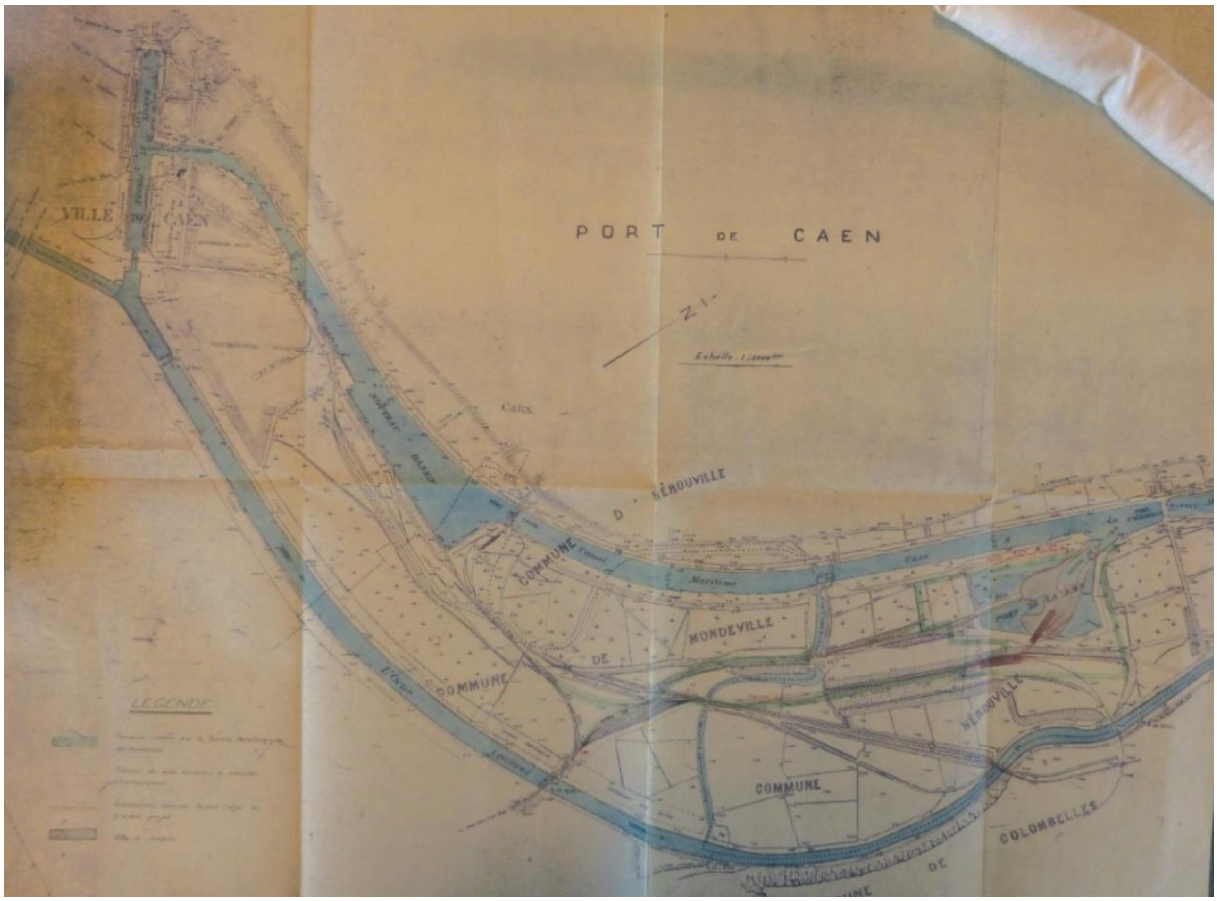
étant purement privé (grues et voies ferrées) ; mais elle est irréalisable du fait que le consentement de la Société Métallurgique de Normandie ne saurait être obtenu »[93].

Nous avons reporté l'intégralité de ce passage consacré au port privé de la Société Métallurgique de Normandie, car il constitue vraisemblablement la base de l'évolution de l'aménagement du port qui a abouti à l'implantation d'une installation performante et novatrice pour le trafic du minerai de fer, dont le montage financier a été facilité par la cession à l'État, à titre gratuit, de ce port privé, concédé vingt ans auparavant à la Société Métallurgique de Normandie.

Les archives conservent de nombreux plans présentant ces travaux. Nous en reproduisons deux ci-dessous. Ils nous ont paru particulièrement intéressants et riches.

Le premier illustre le port dans la ville ainsi que la partie du canal la plus concernée par l'activité économique.

[93] Arch. dép. Calvados, S 13 467, Port de Caen-Ouistreham – Travaux relatifs à l'extension du port de Caen dans les années 30, à compter surtout de 1932-1933 – Rapport de l'ingénieur Gibert daté du 02/11/1932, p. 34.

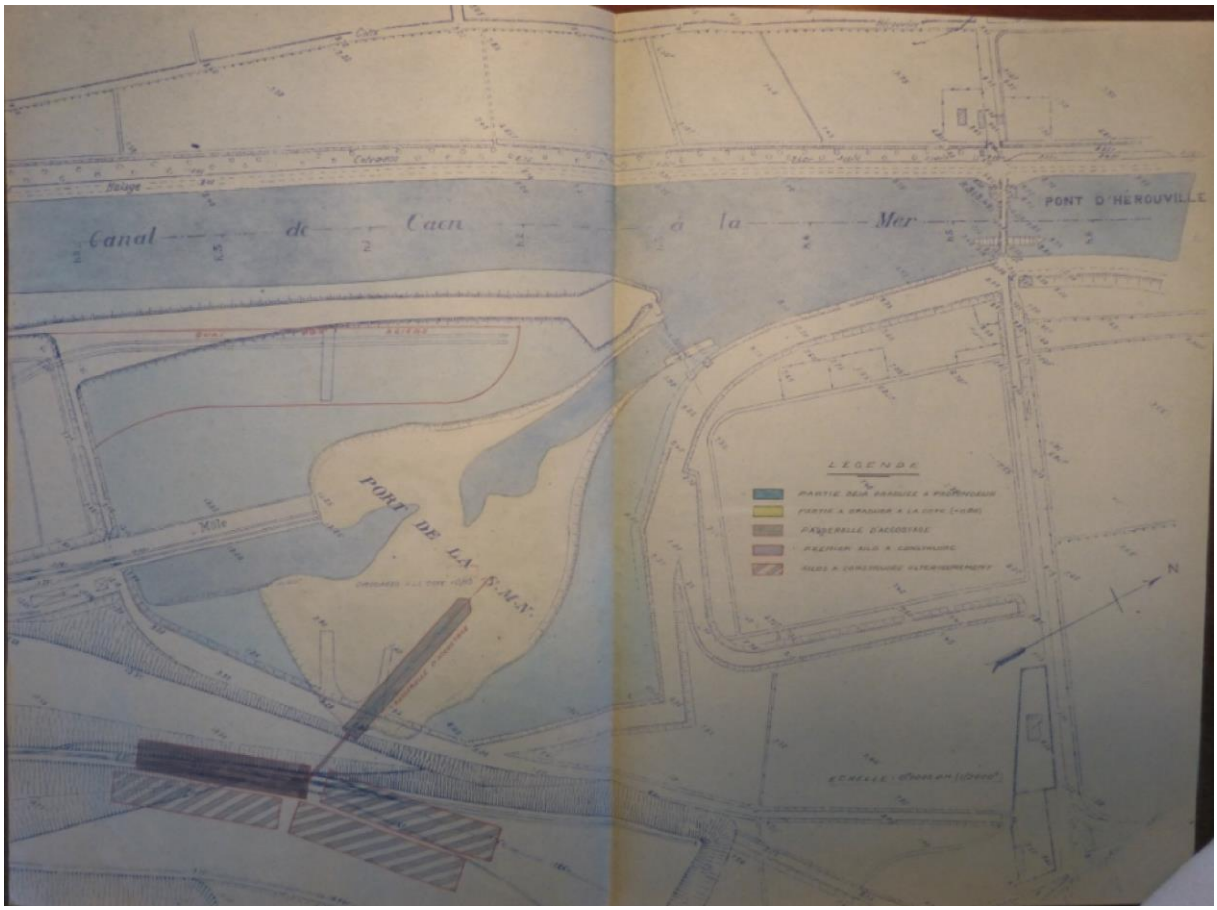


Plan 51 : Le canal entre le port de la SMN Caen et la ville de Caen 1937[94]

Ce plan donne quasiment toute la partie du canal vouée à l'activité portuaire ou industrielle. Il permet de situer le port privé de la Société Métallurgique de Normandie, les traits rouges illustrent les travaux projetés. Une notice explicative rédigée à l'occasion de l'établissement de ce plan donne quelques précisions qui apparaissent sur un second plan plus détaillé. Enfin on peut situer le pont de Calix ainsi que le bassin privé, ce qui permet d'apprécier l'emplacement du futur quai entre les quais du Nouveau Bassin et le port privé.

Le second plan ci-dessous constitue une sorte de zoom des travaux envisagés dans le bassin privé de la Société Métallurgique de Normandie.

[94] Arch. dép. Calvados, M 14654, Port de Caen – Affaires diverses – Extension du port à l'aval du pont de Calix – Travaux à exécuter en première étape aux abords du bassin de la Société Métallurgique de Normandie, plan au 1/5000e dressé par l'ingénieur ordinaire Hesse le 08/04/1937.



Plan 52 : Le port de la SMN et projets 1937[95]

Ce plan au 2000e montre, en fonction des couleurs, les travaux faits ou à faire (nous les citons ci-dessous dans l'ordre retenu dans la légende du plan ci-dessus) :

« éléments en bleu : partie déjà à profondeur,

éléments en jaune : partie à draguer à la cote (+0,80), cette partie correspond à la surface maritime intitulée : « port de la SMN ».

éléments en bleu légèrement foncé : passerelle d'accostage des navires,

éléments en bleu foncé : le premier silo à construire,

éléments avec les rayures : les silos à construire ultérieurement »

À cette période, les ingénieurs évoquent un quai destiné au trafic de vente de l'acier que fabrique la Société Métallurgique de Normandie et une « installation spécialisée (pour le minerai de fer) permettant de charger les navires à l'aide d'un système de transporteurs à

95 *Ibid.*, Pan au 1/2000e dressé par l'ingénieur ordinaire le 29/04/1937.

courroies »[96]. La suite de la note explicative insiste sur l'urgence à exécuter « l'installation spéciale d'embarquement des minerais »[97] susceptible de traiter mille tonnes à l'heure. Dans les années 1936-1937 les exportations de minerai de fer s'accentuent, elles atteignent même un sommet en 1937 avec 678 000 tonnes, en croissance de 70 % par rapport à l'année précédente. On peut comprendre l'urgence qui ressort du rapport de l'ingénieur ordinaire évoqué plus haut. La décision définitive n'est prise qu'en avril 1939 lors de la parution au Journal Officiel du décret déclarant « d'utilité publique l'exécution de travaux d'amélioration et d'extension du port de Caen »[98]. Ce décret stipule explicitement la cession à titre gratuit à l'État par la Société Métallurgique de Normandie des « terrains dont elle est propriétaire à Caen, en particulier le port privé établi par elle sur ces terrains, d'une superficie approximative de vingt-deux hectares et qui sont nécessaires pour l'exécution des travaux »[99].

Afin de faciliter la compréhension du lecteur, nous reproduisons ci-dessous un descriptif de l'installation dont la Chambre de Commerce est concessionnaire, rédigé par l'ingénieur Hesse[100]. Cette installation se compose « d'un silo […] surmonté d'un viaduc à deux voies ferrées, sur lequel accèdent les trains de minerai composés de wagons à trémies de 80 tonnes à déchargement automatique. Par simple gravité, le minerai remplira les neuf cases du silo dont la capacité sera suffisante pour permettre de charger facilement un navire de 3 à 4 000 tonneaux avec une seule case. Chaque case sera fermée à sa partie inférieure par une trémie double en béton armé portant deux trappes distributrices qui alimenteront simultanément un transporteur à courroie circulant dans un tunnel établi sous le silo. Une deuxième courroie transporteuse, alimentée elle-même par la précédente amènera le minerai au sommet d'une estacade accostable d'où il sera dirigé, grâce à une petite courroie auxiliaire portée sur un bras mobile, dans la cale du navire qui sera chargé à raison de mille tonnes à l'heure »[101].

Après le descriptif nous reproduisons ci-dessous un dessin de l'installation.

---

96 Arch. dép. Calvados, M 14654, Port de Caen – Affaires diverses - Notice explicative d'accompagnement des plans reproduits ci-dessus.

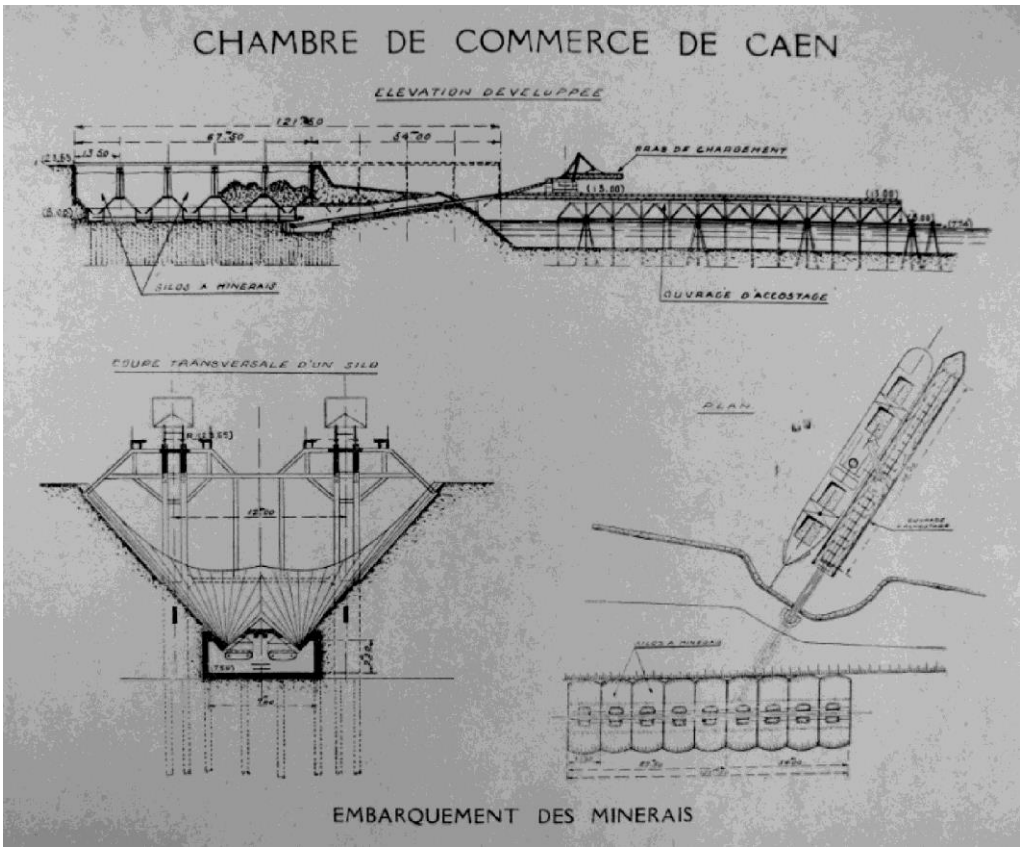
97 *Ibid.*

98 *Bull. mens. CC Caen*, n° 3, 1939, n° 3, p. 281.

99 *Ibid.*

100 Aujourd'hui encore cette installation, totalement désaffectée, porte toujours le nom de Maxime Hesse, l'ingénieur qui l'a conçue.

101 Arch. mun. Caen, carton n° 3, Port – Canal – Orne – Odons - Port de Caen : notice par Maxime. Hesse, ingénieur des Ponts et Chaussées.



Plan 53 : L'installation pour le minerai de fer 1937[102]

Le dessin en bas à gauche du plan montre le silo sur lequel passent les deux voies ferrées avec les trains destinés à le remplir. Les neuf cases sont représentées en bas à droite. Le tunnel par lequel circule le minerai est montré dans le dessin du haut. On voit ensuite le bras de chargement du navire qui stationne contre l'ouvrage d'accostage dessiné en haut, sous le bras de chargement. Le plan en bas à droite donne un autre aperçu du projet avec les silos, la trémie de transport du minerai, le quai d'accostage avec un navire.

La réalisation concrète appelle aussi des travaux d'aménagements des accès pour le chemin de fer minier qui livre le minerai appelé à se déverser dans le silo.

La guerre perturbe la mise en place de l'installation. L'achat du port privé de la Société Métallurgique de Normandie n'est finalisé qu'à la fin de l'année 1940 et en 1942, le *bulletin de la Chambre de Commerce* précise que les travaux relatifs à l'installation spécialisée pour la manutention des minerais avancent lentement. La Chambre de Commerce a pu procéder

[102] *Ibid.*

à une réception provisoire partielle en avril 1941, mais les courroies des transporteurs ne sont pas encore mises en place[103].

L'installation peut charger un navire de 3 à 4 000 tonneaux en 3 à 4 heures. On mesure l'évolution par rapport à l'équipement réalisé à la fin des années 20, il permettait le chargement d'un navire de 3 à 4 000 tonneaux en huit heures, le temps est divisé par deux. Il s'agit d'une installation unique dans les ports français, mais qui ne fonctionne qu'après la guerre alors qu'en 1938 l'ingénieur Hesse écrivait : « cette installation fonctionnera vraisemblablement dès le second semestre de 1938 et apportera une amélioration considérable à l'exploitation du port, tout en diminuant encore le prix de revient, déjà relativement bas, des manutentions de minerais »[104].

Cette dernière remarque est intéressante, elle précise que le port de Caen, malgré tous les travaux que la Chambre de Commerce est contrainte de faire pour en faciliter l'accès et ensuite le fonctionnement, parvient à maintenir les péages dans un cadre raisonnable. Au début de 1938, lorsque l'ingénieur Hesse rédige cette notice sur le port de Caen à laquelle nous avons emprunté la présentation de l'installation destinée au minerai de fer, le port a réalisé un trafic de plus de 2 200 000 tonnes avec 61 % pour les entrées et 39 % pour les sorties. Il s'agit du meilleur score jamais atteint avec une répartition optimale entre les entrées et les sorties. Le port ne retrouve ce niveau d'activité qu'en 1955.

Nous avons longuement présenté ces travaux décidés dans les années qui précèdent la Seconde Guerre mondiale car ils répondent à une nécessité pour le port de Caen. Il est installé entre les zones d'influence des ports de Rouen et du Havre à l'Est et celle du port de Nantes à l'Ouest qui limitent fortement la sienne. À la fin des années 30 son trafic est organisé autour des deux marchandises principales : la houille et le minerai de fer bas-normand qui assure un fret retour aux navires et qui fait fonctionner l'usine sidérurgique de la Société Métallurgique de Normandie. Une partie du trafic de minerai de fer n'a pas de caractère captif comme nous l'avons vu plus haut : le port de Granville comme le chemin de fer peuvent aussi acheminer le minerai extrait. En conséquence les dirigeants du port sont soumis à une exigence de performance pour les expéditions de minerai. Par ailleurs les

[103] *Bull. ann. CC Caen*, 1942, p. 125.
[104] Arch. mun. Caen, carton n° 3, Port – Canal – Orne – Odons – Port de Caen : notice par Maxime Hesse.

aménagements réalisés dans le canal à la fin des années 20 et au début des années 30 permettent l'accès de navires jusqu'à environ 4 000 tonneaux avec un plafond à environ 7,50 mètres, la limite « permise par les caractéristiques de l'écluse de Ouistreham »[105].

Les armateurs locaux, notamment la Société Navale Caennaise, qui assure la majorité du trafic, se sont adaptées à ces limites, en conséquence, les dirigeants du port peuvent axer leurs travaux sur son équipement en matériel et en aménagement de quais. Le trafic qui a atteint les 2 200 000 tonnes en 1937 appelle des emplacements pour le déchargement des navires. Derrière l'installation pour le minerai il est prévu la création de 300 mètres de quai supplémentaires.

Le trafic de minerai de fer n'est pas le seul trafic qui appelle une évolution significative des installations du port que nous venons d'évoquer. De nombreuses sociétés commencent à disposer de dépôt d'hydrocarbures dans le port. Un plan daté d'avril 1937 montre les aménagements de dépôts d'hydrocarbures envisagés.

Plan 54 : Projet de plan pour l'aménagement des dépôts d'hydrocarbures 1937[106]

La base de ce plan est datée de l'année 1937 comme nous l'indiquons. Il a fait l'objet d'informations complémentaires en 1947. Il indique, par des points rouges, les dépôts existants avant la Seconde Guerre mondiale avec, pour certains, leur date d'implantation. Nous les reproduisons ci-dessous :

« Société Lille Bonnières et Colombes 1934 : dépôt existant 108 m^3,

[105] *Ibid.*
[106] Arch. dép. Calvados, S 13466, Port de Caen-Ouistreham – Projet de plan d'aménagement de dépôts d'hydrocarbures dressé par l'ingénieur en chef Hesse le 02/04/1937.

Compagnie industrielle des pétroles 1933 : dépôt existant 108 m^3,

Société générale des huiles de pétrole 1923 dépôt existant 350 m^3,

Société Desmarais frères : dépôt existant 1 900 m^3,

Société des pétroles Jupiter : dépôt existant 180 m^3,

Société de distribution des huiles minérales Dépôt autorisé 1 800 m^3 : autorisation préfectorale du 27 janvier 1933.

Autre rive dépôt existant 1 000 tonnes de fuel lourd « Union électrique de l'Ouest »,

Pour Blainville dépôt autorisé 7 400 m^3 : société : Les entrepôts d'hydrocarbures de Caen autorisation préfectorale des 17 janvier1935 et 03 novembre 1936.

Enfin dépôt autorisé : 14 000 m^3 Jacques Michaud : autorisation préfectorale 19 août 1936 en cours d'exécution : Société Normande d'entrepôts de Carburants [SONEC] Nota : ce dépôt ne pourra être complété le cas échéant que par des réservoirs souterrains creusés dans la falaise du Maresquier »[107].

Même si dans l'entre-deux-guerres, le trafic principal du port de Caen repose surtout sur l'importation de la houille et l'exportation de minerai pour lequel des installations toujours plus performantes sont étudiées, des acteurs économiques y détiennent également des dépôts de carburant. C'est ce que précise l'ingénieur Hesse dans la notice évoquée plus haut : « Le port de Caen voit s'instaurer un trafic entièrement nouveau d'hydrocarbures »[108]. Cette évolution est importante elle peut constituer une possibilité de faire évoluer la structure du trafic pour le rendre moins dépendant de la houille et du minerai. Les aménagements de quai ne répondent pas seulement au trafic tel qu'il est au début de l'année 1938, ils peuvent aussi contribuer à préparer une évolution comme l'écrit l'ingénieur Hesse à la fin de la notice : « il n'est pas interdit d'espérer que, lorsque les travaux actuels auront créé de nouvelles places à quai au Nouveau Bassin, l'on verra s'y établir des lignes de transport à moyenne ou à grande distance, dont la ligne Nord-africaine Schiaffino est la première

[107] *Ibid.*
[108] Arch. mun. Caen, carton n° 3, Port – Canal – Orne – Odons – Port de Caen : notice par M. Hesse.

amorce, et qui viendront s'ajouter au trafic charbonnier et minier de cabotage international, dont le développement est certes encore loin d'être achevé »[109].

L'ingénieur Hesse explicite ici les défis que le port de Caen doit relever en cette fin des années 30 prometteuse mais avec les limites que nous venons de développer quant aux possibilités d'accueil des navires.

Un autre aspect important ressort du plan n° 54 (présenté plus haut) il s'agit de la poursuite de l'évolution du transfert de la vie économique du port vers la mer, de plus en plus loin du port d'origine. Il y a plusieurs raisons à cette évolution : d'une part la dangerosité de ces dépôts nécessite de les éloigner des zones habitées, d'autre part cet éloignement correspond à l'évolution des espaces portuaires dans les années de l'entre-deux-guerres où la dilatation des espaces appelle l'abandon des centres villes où étaient cantonnés les ports au XIX^{e} siècle. Ce phénomène se retrouve dans les aménagements que réalisent les dirigeants du port de Rouen après la Grande Guerre. Chaque développement du port de Rouen se réalise vers l'aval. Par ailleurs « le port n'est plus perçu comme un simple lieu d'accueil des navires, mais comme un organisme commercial complexe. Les terre-pleins, l'outillage et les voies de desserte et de communication avec l'hinterland sont dorénavant des organes essentiels dans la conception du port. De leur amélioration et de leur renforcement dépendent en grande partie les gains de productivité de la manutention »[110]. L'évolution et surtout l'adaptation du port de Caen répondent aux mêmes critères et aux mêmes exigences que les autres grands ports de l'époque. Le commerce appelle des places de quai pour un trafic en croissance. Les installations portuaires urbaines ne peuvent plus y répondre. En conséquence la vie portuaire se dilate hors de la ville et l'aménagement des quais l'emporte sur l'évolution des conditions de navigation qui, à Caen, semble avoir atteint un palier fixé par l'écluse aménagée à Ouistreham au début du XX^{e} siècle. L'adaptation doit désormais répondre plus au trafic lui-même qu'à l'évolution des navires.

Nous venons de décrire les aménagements réalisés dans les années 20 pour améliorer le tirant d'eau du canal et l'évolution des années 30 qui semble plutôt tournée vers la construction de nouveaux quais avec des installations performantes susceptibles de répondre à

[109] *Ibid.*
[110] Michel CROGUENNEC, *L'aménagement du port de Rouen…, op. cit.*, p. 333.

l'accroissement du trafic. Comment la ville de Caen avec son réseau hydraulique complexe, est-elle impactée par les adaptations de cette période de l'entre-deux-guerres ?

D – Caen face aux exigences d'adaptation à l'activité portuaire

Nous avons rappelé plus haut les remarques formulées par la Municipalité de Caen avant la Grande Guerre face aux projets d'approfondissement du canal. L'adjoint Auguste Nicolas (qui est architecte) évoque même en décembre 1916, à l'occasion des discussions autour d'une contribution de la ville à hauteur de 250 000 francs au financement de ces projets, un encerclement de la ville par le plan d'eau à 7,74 mètres[111]. La ville n'est pas entendue. Le 31 décembre 1925 et le 1er janvier 1926 Caen est envahie par de très importantes inondations. La photo ci-dessous du quai Hamelin sur la rive droite de l'Orne dans le bassin d'origine du port de Caen illustre l'importance du phénomène.

Illustration 40 : Les inondations des 31 décembre 1925 et 1er janvier 1926 – quai de l'Orne[112]

[111] Arch. dép. Calvados, 615 Edt 628, *Bull. mun. Caen* 1913, 1914, 1915, 1916, séance du 22 décembre 1916, p. 628.
[112] Delassille et Céron, Caen – *Inondations. 31 décembre 1925, 1er janvier 1926 – Quai Amiral-Hamelin* in Delcampe disponible sur http://www.delcampe.fr/items?language=F&searchString=inondations+caen+1925&cat=0&catLists[]=3772&searchO, consultation du 24/11/2015.

Le cours de l'Orne et son quai ne sont plus visibles en raison de la hauteur des eaux. À l'époque le quai Hamelin a encore une raison d'être portuaire, les navires de la Compagnie Normande de Navigation, qui assurent le trafic de voyageurs entre Le Havre et Caen, y accostent. Ils y déposent des voyageurs et quelques marchandises.

Dans le fascicule qu'il publie après les inondations, Auguste Nicolas écrit, à propos d'un canal à la cote 7,74 mètres « ce fut une erreur, une grave erreur, puisqu'elle affecte le régime des eaux de Caen »[113]. Il écrit ensuite : « Le canal fut approfondi à la cote zéro [par rapport aux cartes marines] ; le plan d'eau reste à 7,74 mètres sans compensation du régime des égouts. Caen est donc encerclé par cette cote fatale de 7,74 mètres et c'est à cela qu'il faut remédier. Qui peut le faire ? La Ville seule ? Non. En toute justice, le Port et les autres Administrations doivent y collaborer »[114]. La suite du document détaille les travaux à réaliser pour éviter le renouvellement de telles inondations. Le projet consiste à abaisser le plan d'eau du canal de 0 mètre 40 et à recueillir les eaux des Odons et de la Prairie dans un collecteur approprié « pour conduire le tout par un second siphon en aval du barrage. Caen ne serait plus encerclé à la cote 7,74 mètres et l'hygiène de la ville y gagnerait »[115]. Pour Auguste Nicolas il y a urgence : « de nouveaux sinistres se préparent avec leur cortège de souffrances et de ruines. Il faut agir, agir vite […] Non seulement la prospérité de la ville de Caen, mais celle de son port et de la région tout entière, en dépendent. Tous les intérêts, n'en déplaisent à certains, sont solidaires et doivent coopérer »[116].

Dès l'année 1926 des projets sont élaborés par les ingénieurs des Ponts et Chaussées pour éviter le renouvellement des crues de la fin de l'année 1925. Une lettre ministérielle datée du 21 mars 1931 fait référence à un projet de « construction d'un ouvrage destiné à permettre l'évacuation d'une partie des eaux de crues de l'Orne dans le canal de Caen à la mer, afin d'atténuer l'importance des dommages causés à la ville de Caen par les inondations de l'Orne »[117]. Finalement des vantelles sont établies dans les portes de flot du bassin Saint-Pierre pour faire écouler dans le canal une partie des eaux de l'Orne en cas de

[113] Arch. mun. Caen, carton n° 3, Port – Canal – Orne – Odons - Auguste Nicolas, *Régime des eaux avant et après la création du canal – L'Inondation des 31 décembre 1925 et 1er décembre 1926*, Caen, Imprimerie A. Mouville, Ozanne et Cie, 1926, p. 22.
[114] *Ibid.*
[115] *Ibid.*, p. 29.
[116] *Ibid.*, p. 41.
[117] Arch. mun. Caen : carton n° 6, Navires – Voiliers – Paquebots – Péniches – Sous-marins : Courrier du ministre des Travaux Publics au préfet daté du 21/03/1931.

crue[118]. Cet équipement n'exclut pas la réalisation de travaux destinés à résoudre le risque d'une façon plus durable. Ils sont réalisés au début des années 30 sous la direction de Yves Guillou[119] qui rentre au Conseil municipal, en tant que délégué aux travaux publics, à l'occasion des élections de mai 1929. Lors de la première séance du Conseil municipal, Yves Guillou déclare : « l'une des tâches les plus impérieuses qui incombent au nouveau Conseil Municipal est la suppression des Odons et leur convertissement en égout collecteur. La question des égouts est d'ailleurs liée aux inondations. Il n'est plus possible que la honte des Odons pèse sur notre ville »[120]. Il n'est pas dans l'objet de ce travail de décrire, en détail, les importants travaux réalisés entre 1931 et 1933 pour construire un réseau d'assainissement à Caen. Cependant la photo ci-dessous donne une idée de ce que sont les Odons avant ces travaux, en rappelant que les Odons contribuent à l'alimentation en eau du canal de Caen à la mer.

Illustration 41 : Le grand Odon avant les travaux[121]

[118] *Ibid.*
[119] Yves Guillou deviendra, à la fin de la guerre, le maire de la reconstruction de Caen, nous le présentons plus longuement dans le chapitre consacré au Caen de l'après-guerre.
[120] Jean MAURIN, *Guillou le Conquérant. Bâtisseur de Caen 1880-1963*, Bayeux, OREP Éditions, 2013, p. 40.
[121] Photo tirée de *Travaux d'assainissement réalisés à Caen de 1931 à 1933,* disponible sur http://www.caenlamer.fr/iso_album/asst_1932_albumphoto_200801_01.pdf, consultation du 01/12/ 2015.

La saleté du cours d'eau n'appelle aucun commentaire. Toutes les photos présentant le grand et le petit Odon avant les travaux d'assainissement montrent la même situation.

La carte ci-dessous indique l'ampleur des travaux réalisés. Ils consistent à couvrir les Odons et à les canaliser à l'aide de grosses conduites. Un siphon est installé à l'écluse entre l'Orne et le bassin Saint-Pierre. La photo montre l'implantation de ce siphon.

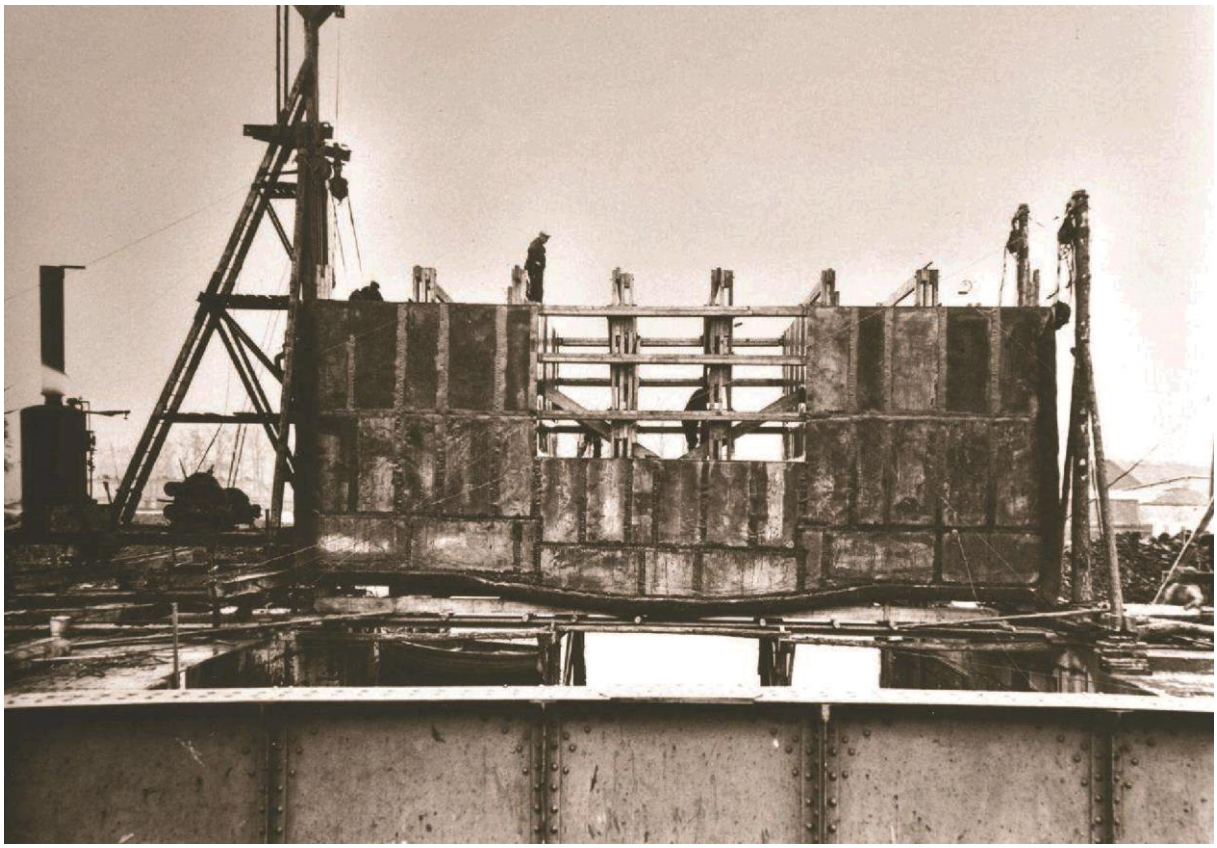


Illustration 42 : Pose du siphon[122]

Nous avons sélectionné cette photo car on aperçoit au fond les grues du quai du bassin Saint-Pierre.

Enfin le plan ci-dessous permet d'appréhender toutes les rues de Caen concernées par les travaux.

[122] *Ibid.*

Plan 55 : Les collecteurs principaux 1933[123]

Comme les photos des travaux reportées ci-dessus, ce plan est tiré du document consultable sur internet *Travaux d'assainissement réalisés à Caen de 1931 à 1933.* Nous

123 *Ibid.*

l'exposons ci-dessus car il montre l'ampleur des travaux réalisés dans toute la ville. On y voit également la "rigole alimentaire", créée vers 1860, pour l'alimentation en eau du canal. Depuis la création du nouveau barrage en 1912, elle n'y contribue plus.

Dans le cadre de l'exécution de ces travaux se trouve posée pour la ville et pour les ingénieurs la raison d'être de cette rigole alimentaire. Pour la ville de Caen, elle constitue « une annexe du canal de Caen à la mer »[124] pour les ingénieurs elle est devenue « sans utilité pour le port et le canal »[125]. Ils sont fondés à « s'en désintéresser »[126]. L'État propose à la ville de la lui céder gratuitement. La proposition est adoptée en Conseil municipal le 17 février 1933. Cette cession permet la réalisation d'autres améliorations dans Caen. En revanche elle constitue une autre expression de "l'éloignement" de la ville de Caen face à son port dont nous parlons plus haut. Non seulement l'activité commerciale appelle des surfaces de quai qui sont incompatibles avec les besoins de l'urbanisme mais encore les ouvrages construits peu après l'ouverture du canal n'ont plus leur raison d'être. On entre dans une sorte de paradoxe, alors que l'activité portuaire se développe et impacte de plus en plus la vie économique de la ville avec l'accroissement du trafic et le fonctionnement des usines qui se sont implantées sur le bord du canal, le port diminue son empreinte "physique" dans la ville.

Dans les pages qui précèdent, nous avons fait référence, de nombreuses fois, à la Société Métallurgique de Normandie ou encore à la Société Navale Caennaise. Dans notre première partie nous avions présenté les grands importateurs de houille du port. Le moment est venu d'apprécier le développement et l'évolution des entreprises-acteurs de la vie portuaire dans l'entre-deux-guerres. Notre analyse ne se limitera pas au devenir de ces grands opérateurs mais elle veut s'étendre à tous ceux qui ont fait le trafic sans oublier ceux qui ont œuvré pour réaliser les aménagements.

[124] Arch. dép. Calvados, 615 Edt 632, *Bull. mun. Caen* 1932-1933-1934-1935-1936-1937, séance du 17/02/1933, p. 79.
[125] *Ibid.*
[126] *Ibid.*

E – Les acteurs de la vie portuaire

Au moment de son démarrage, pendant la Grande Guerre, la Société Normande de Métallurgie a commencé à produire de l'acier pour l'effort de guerre français. Son activité industrielle l'amène à contribuer d'une façon conséquente au trafic du port.

1 – La société Normande de Métallurgie

Lorsque la Grande Guerre se termine en novembre 1918, la Société Normande de Métallurgie exploite deux hauts fourneaux, une aciérie qui fonctionne avec le procédé Thomas et des laminoirs dégrossisseurs. Dès le mois de juillet 1920 le train minier reliant la mine de Soumont à l'usine est en service. À l'automne 1920, l'usine compte 4 900 ouvriers ; elle « est considérée comme unique en France au point de vue industriel et exploite principalement les minerais bas-normands. Elle comprend : 6 batteries de 42 fours à coke, 4 hauts fourneaux, 1 centrale électrique, 1 fonderie, 2 aciéries, 1 train continu, des grands laminoirs »[127]. Dans le discours qu'il prononce à l'occasion du centenaire de la Chambre de Commerce, son trésorier Gaston Lamy, explique : « nous voyons dans l'Établissement de la Société Normande de Métallurgie une firme doublement productive pour le développement de notre richesse industrielle, minière et maritime »[128]. La photo ci-dessous montre l'usine.

[127] Calvados. Archives départementales. Service éducatif, *L'industrialisation dans le Calvados à travers deux exemples : Courseulles et Colombelles*, Caen, France, Archives départementales du Calvados, n° 26, 2004, p. 42.
[128] *Le Centenaire de la Chambre de Commerce de Caen*, *op. cit.*, p. 22.

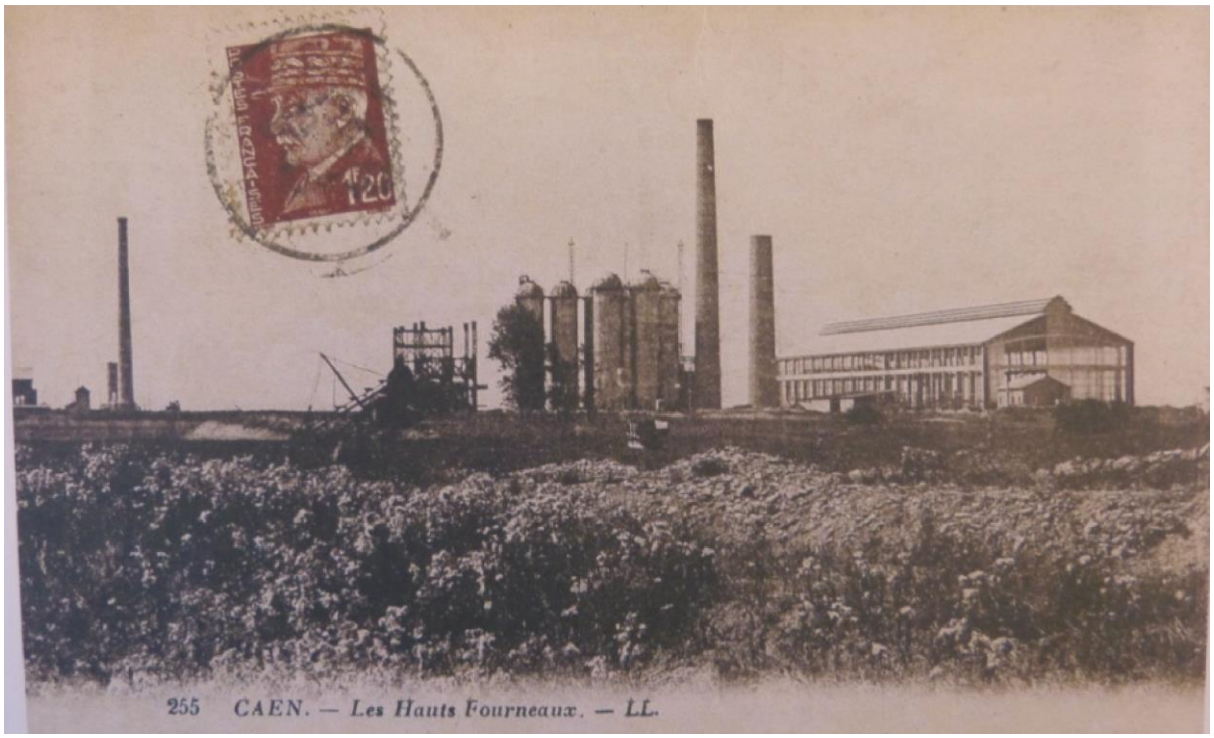
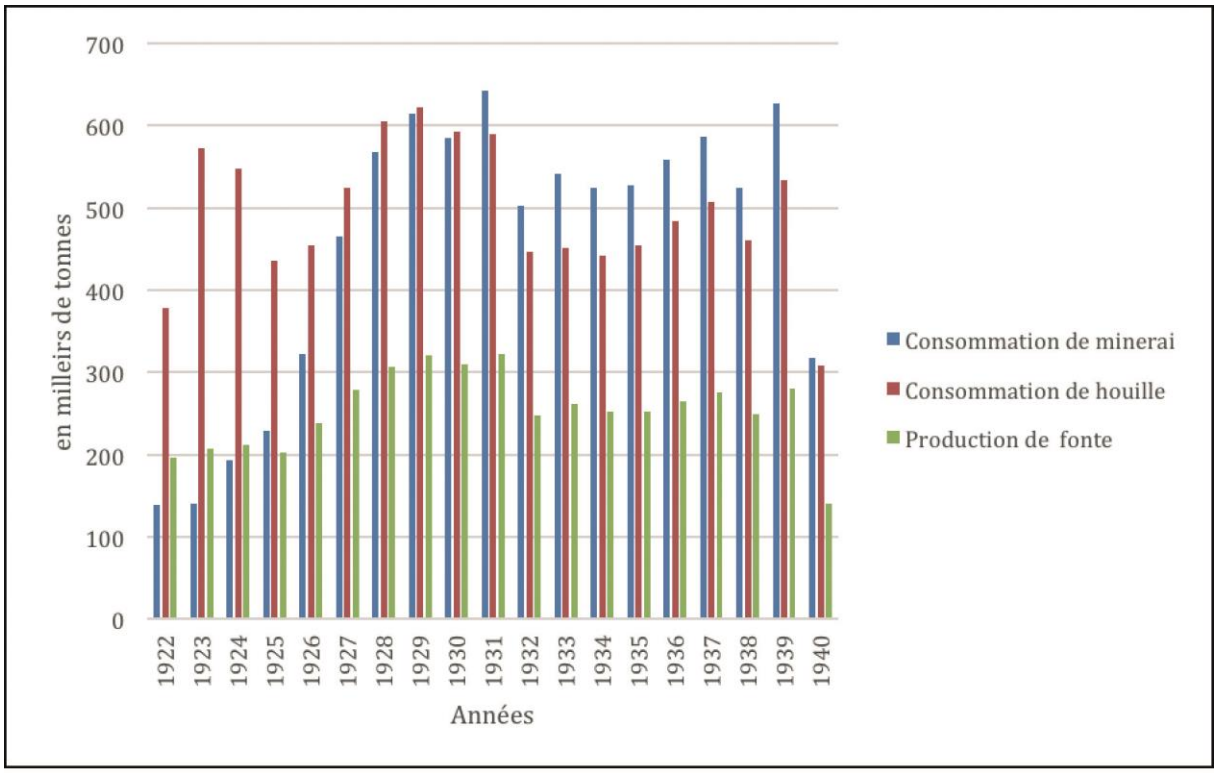


Illustration 43 : L'usine de la Société Normande de Métallurgie[129]

La carte postale donne une impression d'usine à la campagne avec le premier plan, ce qui est certainement le cas en 1920 l'usine est implantée sur la commune de Colombelles à proximité de Caen, au bord du canal de Caen à la mer. Cependant les débuts de l'activité après la guerre sont difficiles. La crise économique qui sévit alors contraint la Société Normande de Métallurgique à limiter ses productions à des demi-produits et à la fonte. Les prix de vente de ses productions subissent une forte décote qui met en danger son exploitation. La tonne de laminé marchand passe de 1 400 francs en août 1920 à 380 francs en septembre 1921. Les difficultés de trésorerie qui en résultent contraignent l'entreprise à déposer son bilan en juillet 1922. Il est décidé de la mettre en liquidation judiciaire. L'activité reprend en 1924 avec une nouvelle société : la Société Métallurgique de Normandie[130].

Après cette crise, la période de l'entre-deux-guerres est dans l'ensemble favorable au fonctionnement de l'entreprise, comme le montre le tableau ci-dessous.

[129] *Ibid.*
[130] Pierre Henri PAGES, *La société métallurgique de Normandie*, thèse de Droit, Université de Caen, Caen, 1951, 239 p. (dactyl), p. 13-14.

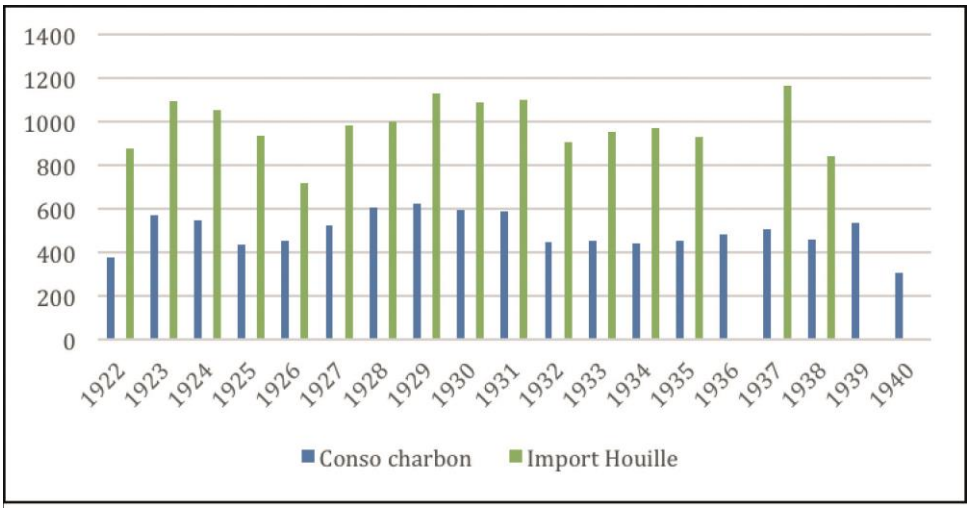


Graphique 28 : Les principales données de l'activité de la SMN (1922-1940)[131]

Nous avons décidé de reproduire ce graphique tiré de la thèse que Pierre Henri Pagès consacre à la Société Métallurgique de Normandie en 1951 car il permet d'appréhender en quelques chiffres l'activité de la société durant les années de l'entre-deux-guerres.

Pour permettre de mieux percevoir le poids de la société Métallurgique de Normandie dans le trafic du port de Caen, nous avons cherché à positionner le poids de la consommation de houille de l'usine dans le total des importations de houille de la même période.

[131] *Ibid.*, n.p.

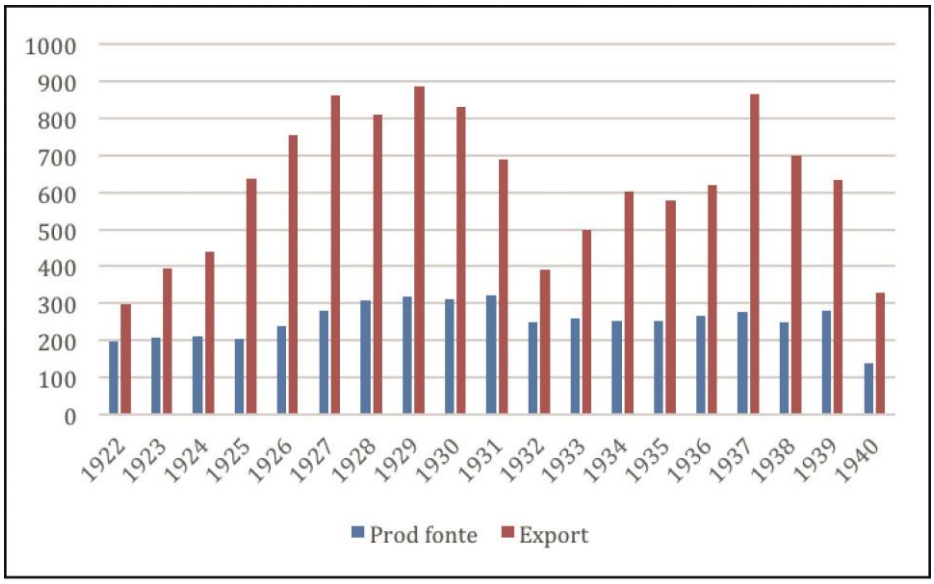


Graphique 29 : L'activité de la Société Métallurgique de Normandie dans le port de Caen (tableau 1) 1922-1940[132]

Malgré les quelques défauts d'information qui apparaissent au sujet des importations de houille on mesure ici qu'environ la moitié de ces importations est destinée à l'activité de la Société Métallurgique de Normandie. C'est une autre façon de faire ressortir la dépendance du port face au fonctionnement de cette usine.

Nous avons également cherché à positionner la production de fonte dans le total des sorties du port. Nous sommes conscients du caractère hasardeux de cette seconde comparaison, en effet la fonte n'est pas la seule production de l'usine et le transport par bateau ne constitue pas son seul moyen d'expédition. Nous avons retenu cet élément comparatif en raison de la cohérence des informations qu'il délivre.

[132] Les informations concernant les importations de charbon sont issues des bulletins de la Chambre de Commerce pour la période, nous les avons déjà utilisées. Les informations concernant la consommation de charbon sont issues de la thèse de Pierre Henri PAGES, *La société métallurgique…*, *op. cit.*, n.p.



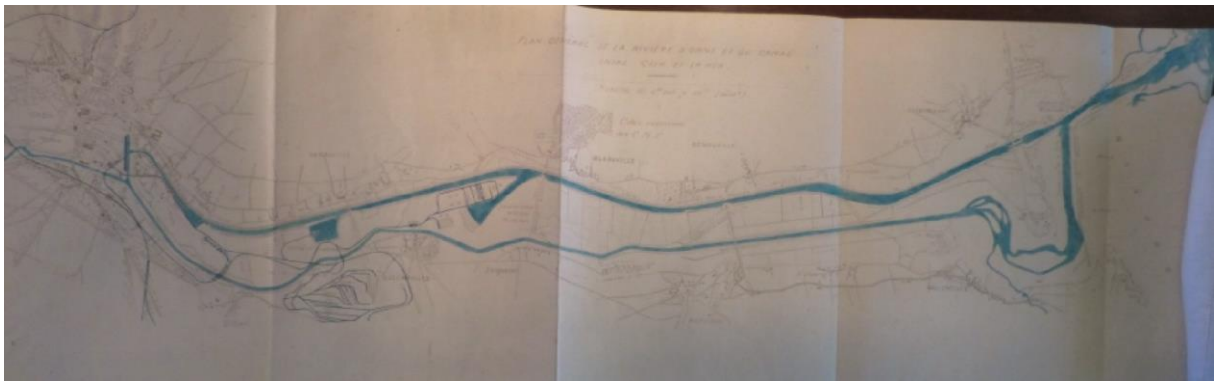
Graphique 30 : L'activité de la Société Métallurgique de Normandie dans le port de Caen (tableau 2) 1922-1940[133]

La dépendance des expéditions de fonte de l'usine est beaucoup moins significative. Cependant nous rappellerons que la plus grande partie des expéditions du port est constituée par le trafic de minerai de fer qui en représente plus de la moitié. Dans ce contexte les productions de la Société Métallurgique de Normandie prennent également de l'importance dans la vie du port.

Par ces deux tableaux nous avons cherché à illustrer, d'une autre façon, le poids représenté par le fonctionnement de la Société Métallurgique de Normandie dans l'activité portuaire à Caen.

La place de la Société Métallurgique de Normandie dans le port de Caen ne s'exprime pas uniquement au travers de sa contribution au trafic du port. Elle dispose d'un port privé (autorisé par décret le 8 juillet 1912) implanté au bord du canal à 9 kilomètres de l'avant-port de Ouistreham. Le plan ci-dessous positionne toutes les installations le long du canal.

[133] *Ibid*., Les informations concernant la production de fonte sont tirées de la thèse de Pierre Henri PAGES, *La société métallurgique…*, *op. cit.*, n.p.



Plan 56 : Le port de Caen et ses abords 1928[134]

Le canal, l'Orne ainsi que les bassins portuaires sont marqués en bleu. Le port privé de la Société Métallurgique de Normandie est situé entre le nouveau bassin et les cales de lancement des navires construits par les Chantiers Navals Français implantés un peu plus loin, sur le cours du canal à la hauteur de la commune de Blainville. Les traits noirs qui arrivent et repartent du port privé indiquent les lignes de chemin de fer qui le desservent. Le trait blanc à l'intérieur du bassin montre la darse créée à l'intérieur du port pour l'accostage des navires. Elle mesure 160 mètres de long. Elle complète les quais affectés à l'activité de la Société Métallurgique de Normandie dans le nouveau bassin agrandi. Ces quais sont indiqués sur le plan n° 46. On peut y lire que 370 mètres de quai lui sont affectés. Ils se situent au bout du quai du Nouveau Bassin pour 220 mètres et sur le retour perpendiculaire au cours du canal qui représente 150 mètres. Cette partie est affectée au trafic de l'acier. Nous avons vu plus haut que ce port privé est cédé à l'État en 1940 pour réaliser une installation destinée à accélérer les expéditions de minerai.

L'existence de la Société Métallurgique de Normandie a pu contribuer à la création des Chantiers Navals Français. Une cimenterie est créée dans son sillage en 1933 par les Ciments Français. L'usine est implantée sur le plateau de Colombelles, à proximité de l'usine sidérurgique. Elle est alimentée par le « laitier granulé recueilli à la coulée [et] transporté directement sur wagons SMN à l'usine de ciments français »[135].

[134] Arch. dép. Calvados, S 13 480, Port de Caen-Ouistreham – Aménagement des terres pleins du nouveau bassin - Plan dressé par l'ingénieur Vasseur, daté du 01/08/1928.
[135] Pierre Henri PAGES, *La société métallurgique…*, *op. cit.*, p. 41.

Nous avons évoqué plus haut la création, en 1917, des Chantiers Navals Français. Nous avons fait ressortir, l'intérêt pour Caen et son port, de faire revivre une industrie de construction navale. Comment cette nouvelle industrie se développe-t-elle durant cette période de l'entre-deux-guerres ?

2 – Les Chantiers Navals Français

Le plan n° 56 (ci-dessus) positionne leur port avec les cales de lancement des navires construits à Blainville. Très vite les Chantiers Navals disposent de 7 cales. Dès l'année 1920 un premier navire est lancé : le *Député René Reille*. Le lancement de ce cargo est salué par le président de la Chambre de Commerce. Pour lui « cet évènement qui est le prélude de la renaissance de la marine marchande en France, est d'autant plus précieux pour notre région qu'il reprend sous une autre forme les anciens chantiers de construction de navires en bois, qui existaient à Caen vers la fin du XVIII^{e} siècle jusqu'au milieu du XIX^{e} siècle »[136]. Cette remarque du président Hippolyte Lefèvre montre combien l'installation de ces chantiers constitue à l'époque un évènement important. Un grand port est doté d'une industrie navale. C'est même la première industrie du port.

Les années 1920 leur sont favorables et en 1929, avant la crise, ils emploient 1 800 ouvriers. Durant cette décennie ils lancent des navires de commerce (cargos, pétroliers, chalutiers) pour des armateurs français comme pour des armateurs étrangers. Les cales de construction « permettent de construire des navires de 150 à 165 mètres de longueur »[137]. Outre la France, la Pologne, la Grèce et même l'Union Soviétique leur achètent des navires. La crise frappe les chantiers au début des années 30. Le *bulletin de la Chambre de Commerce* du premier trimestre 1932 reproduit le rapport l'ingénieur en chef pour l'année 1931. Il évoque la situation difficile des Chantiers Navals qui ont dû ramener leur personnel de 1800 salariés en 1929 à 600 en 1931. Le carnet de commandes est limité à des navires de guerre, la crise générale dans la navigation ayant tari les commandes de bateau de commerce[138]. L'activité militaire est encore florissante. C'est l'année du lancement du sous-marin, l'*Archimède*. Il est admis au service actif à la fin de l'année 1932. Il le quitte en 1952. Il connaît une longue et brillante carrière durant la guerre. Un plan d'outillage national est lancé par l'État

[136] *Bull. mens. CC Caen*, 1920, n° 3, p. 203.
[137] Comité régional de Basse-Normandie, *Les ports de Basse-Normandie*, *op. cit.*, p. 87.
[138] *Bull. mens. CC Caen*, 1932, n° 1, p. 26.

mais il n'apporte aucun travail à Caen pour la construction navale. Le même rapport, pour l'année 1932, confirme la situation difficile des chantiers à la fin de l'année 1931. Le Ministère de la Marine Nationale ayant décidé de suspendre toute commande de matériel de guerre, les effectifs ont été réduits à 418 ouvriers[139]. Dans le domaine militaire le dernier torpilleur mis sur cale en 1932 est le *Terrible.* Il est lancé le 30 novembre 1933. Lors de ses essais il bat le record de vitesse d'un bâtiment de sa catégorie en atteignant une vitesse moyenne de 45 nœuds. Il est très actif pendant la guerre et participe à de nombreuses missions. Il est démoli en 1963. La photo ci-dessous montre ce magnifique bâtiment en train de franchir l'écluse de Ouistreham avant d'aller compléter son armement à l'arsenal de Cherbourg.

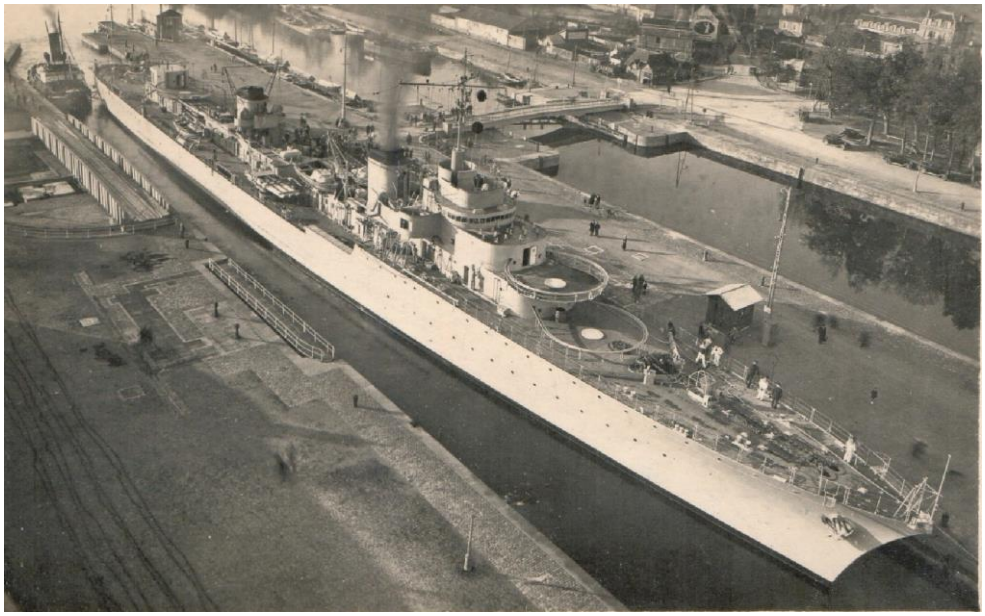


Illustration 44 : Le *Terrible*[140]

Pour le personnel des Chantiers Navals Français de Blainville le départ du *Terrible* a dû être vécu comme une sorte de "chant du cygne". Cette photo veut aussi être une illustration du savoir-faire de ces chantiers.

À l'automne 1934, la Chambre de Commerce est informée de la « fermeture envisagée des Chantiers Navals Français »[141]. Elle est provoquée par la décision des ministres de la

[139] *Bull. mens. CC Caen*, 1933, n° 1, p. 15.
[140] Le *Terrible* dans l'écluse de Ouistreham avant de gagner la haute mer en 1934. Collection particulière.
[141] *Bull. mens. CC Caen*, 1934, n° 4, p. 285.

Marine, de la Marine Marchande, des Travaux Publics et des Colonies de « cesser d'accorder le bénéfice du Crédit Maritime pour des navires de plus de 1 000 tonneaux de jauge brute et d'autoriser la commande de navires subventionnés ou construits pour le compte de l'État aux Chantiers suivants :

- Chantiers de Normandie, au Grand-Quevilly,
- Chantiers et Forges de la Méditerranée, à Graville,
- Chantiers navals français, à Blainville,
- Chantiers Dubigeon, à Chantenay,

ainsi qu'aux chantiers qui n'auraient pas encore construit des bâtiments des catégories ci-dessus »[142]. Cette décision du gouvernement scelle le sort des Chantiers Navals Français de Blainville jusqu'à la guerre. Depuis leur création en 1917, les Chantiers de Blainville « ont construit 45 navires de commerce, 15 navires de guerre, et un grand nombre de navires moins importants, de chaudières ou d'appareils auxiliaires »[143]. Cet arrêt est une perte importante pour la région de Caen. Il risque de plonger dans le chômage « une population ouvrière importante, qui serait dans l'impossibilité de s'employer sur place, et aurait une très grave répercussion dans le régime économique de toute la Région »[144].

Outre les conséquences sociales et économiques, l'arrêt de ces chantiers fait perdre au port de Caen l'une de ses industries qui constituent, dans une certaine mesure un "marqueur portuaire" et un lien avec un passé de construction navale qui avait disparu dans la seconde moitié du XIX^{e} siècle, comme l'avait rappelé le président Hippolyte Lefèvre, à l'occasion du lancement du *Député René Reille* en 1920.

Parmi les clients des Chantiers Navals dans les années 20, on compte la Société Navale Caennaise l'un des deux armateurs de Caen.

3 – La Société Navale Caennaise

Après la perte d'une grande partie de sa flotte durant la Première Guerre mondiale, la Société Navale Caennaise prend son envol durant cette période de l'entre-deux-guerres. Elle est dirigée par Gaston Lamy, un dirigeant particulièrement charismatique qui préside à ses

[142] *Ibid.* p. 286
[143] *Ibid.* p. 290
[144] *Ibid.*

destinées jusqu'à sa mort en 1951. Dès la fin de la guerre il s'attelle à la reconstruction de sa flotte qui est réduite de plus de moitié. En six ans c'est chose faite. Gaston Lamy est un acteur incontournable du port. Avec la Société Navale Caennaise, il assure une grande partie du trafic. Ses navires vont chercher la houille en Angleterre. Ils repartent avec du minerai vendu en Angleterre et en Allemagne. Il a su adapter sa flotte au tirant d'eau du canal. Elle est constituée principalement de navires jaugeant 3 000 tonneaux tel que le *Circé II* (voir photo ci-dessous), le premier navire qu'elle commande aux Chantiers Navals de Blainville.

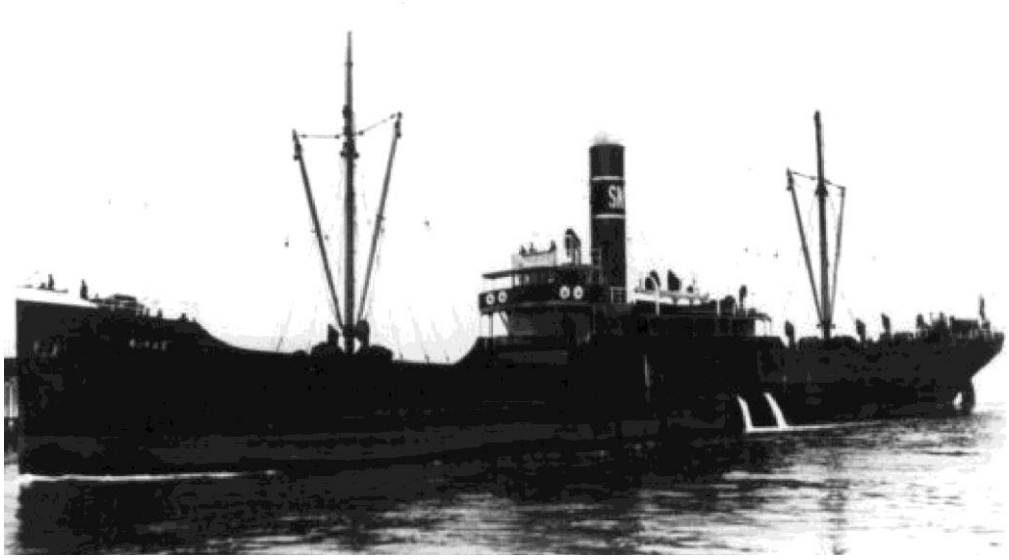


Illustration 45 : *Circé II*[145]

Le *Circé II* est un vapeur charbonnier mis en service en novembre 1925. Il mesure 87,25 mètres de long. Il est le type même de navire particulièrement adapté au trafic sur le canal de Caen à la mer.

Avec le temps la flotte de la Société Navale Caennaise atteint quinze unités.

En 1926, la Chambre de Commerce constate avec satisfaction que la Société Navale Caennaise et l'armement Bouet ont des flottes de "cargo-boat" modernes avec lesquelles elles assurent près de 70 % du trafic du port. Ce qui leur permet de se classer au premier rang « sous le rapport du pavillon national »[146].

[145] Des Anciens de la navale caennaise, *Navale Caennaise…, op. cit.,* p. 34.
[146] *Bull. mens. CC Caen*, 1926, n° 4, p. 353.

En 1928 la Société Navale Caennaise acquiert trois navires de l'armement Bouet, qui avait été fondé la même année qu'elle en 1903. Il disparaît en 1934 après la vente, à la Société Navale Caennaise, de ses deux derniers navires. À cette époque, elle compte « 11 unités entre 2 450 et 3 600 tonneaux »[147]. En 1935 celle-ci fête les 100 ans de l'armement Lamy qui n'a jamais quitté le port. Elle transporte deux millions de tonnes dont 1 200 000 viennent au port de Caen[148]. À la différence de l'armement Bouet, qui a toujours fonctionné "à la part", la Société Navale Caennaise a su s'investir dans le port de Caen en assurant une partie très importante de son trafic. Les années de l'entre-deux-guerres voient l'affirmation des liners aux dépens du tramping. Cette évolution explique aussi la disparition de l'armement Bouet dans le courant des années 30. En assurant la plus grande partie du trafic du port de Caen, la Société Navale Caennaise contribue à son développement. Elle lui donne un armateur "attitré", présent pour assurer le trafic du port avec des navires dont la taille répond aux normes du canal. Cette situation contribue aussi à expliquer que durant les années 30 les dirigeants du port font porter leurs efforts plus sur l'aménagement des quais et sur l'outillage que sur celui du canal lui-même. La Société Navale Caennaise est le plus gros contributeur au budget du port pour les aménagements. Cette situation favorable à Caen est aussi l'œuvre de Gaston Lamy qui préside durant cette période à ses destinées. Mais il ne se contente pas de diriger sa société, pendant près de 50 ans. Il est investi dans la vie économique de Caen. Il est nommé trésorier de la Chambre de Commerce après la Grande Guerre en 1920. Ce qui facilite les décisions pour les aménagements du port[149]. Il en devient Premier Vice-Président en 1935. Il succède à Armand Marie qui devient maire de Caen en 1922. À ce titre il prononce un discours devant le Secrétaire d'État aux transports Alphonse Rio venu à Caen à l'occasion des cérémonies du centenaire de la Chambre de Commerce en 1921. Dans ce discours il plaide pour le maintien de la quotité de financement de l'État à 50 % alors qu'il veut abaisser cette quotité à 33 %. C'est au titre de membre du bureau de la Chambre de Commerce de Caen qu'il la représente au sein de l'Union des Chambres de Commerce Maritime et des ports français. Il quitte la vice-présidence de la Chambre de Commerce en janvier 1946. Il est remplacé par son gendre Georges Guillin, qui lui succède au poste de

147 Des Anciens de la Navale Caennaise, *Navale Caennaise…*, *op. cit.*, p. 38.
148 *Bull. mens. CC Caen*, 1935, n° 1, p. 71, 1935, n° 1, p. 71.
149 André GIRAULT, « Le rôle historique joué par le port dans le développement économique de Caen », *Mémoires de l'Académie de Caen*, Caen, 1984, p. 40.

trésorier. Il entre au Conseil Municipal de Caen en 1929. Il est renouvelé dans ses fonctions électives en 1935. Il quitte le Conseil Municipal à la fin de la guerre comme la Vice-Présidence de la Chambre de Commerce.

En dehors de ses mandats au sein de la Chambre de Commerce et au sein du Conseil municipal, Gaston Lamy a exercé de nombreuses responsabilités dans différentes instances, notamment dans le domaine du logement social. Ses nombreuses responsabilités sont dues plus à son charisme qu'à ses responsabilités au sein de la Société Navale Caennaise. Cependant il est incontestable que son histoire personnelle se confond avec celle du port de Caen particulièrement dans l'entre-deux-guerres. Comme l'écrit son gendre Georges Guillin au moment de sa mort : « Le port de Caen avait en lui un véritable animateur et si son développement était le résultat de l'extension des industries locales, il n'est pas douteux qu'il a été largement facilité par l'existence d'une Compagnie d'Armement, à la hauteur des nécessités commerciales »[150].

Nous avons vu plus haut que le trafic du port de Caen connaît un très important développement durant les années 20 puis de nouveau à compter de l'année 1933 pour atteindre un pic à plus de 2 millions de tonnes en 1937. Gaston Lamy fait partie des acteurs du port qui ont contribué à ce développement. Ses responsabilités au sein de la Chambre de Commerce et au sein du Conseil municipal durant cette période sont autant l'expression du poids de l'homme que du poids du port dans la vie locale. Nous avons déjà insisté sur la prise en compte du port par les édiles municipaux. Ce rôle de Gaston Lamy en est une preuve complémentaire pendant l'entre-deux-guerres.

Gaston Lamy disparaît en 1951, à l'âge de 76 ans. Nous avons souhaité évoquer sa personnalité durant la période de l'entre-deux-guerres car c'est à cette époque qu'il exerce ses plus importantes responsabilités. Il contribue à reconstruire la Société Navale Caennaise après la guerre, mais le dirigeant qui l'anime désormais est son gendre, Georges Guillin. Il lui succède à son décès.

[150] Des Anciens de la Navale Caennaise, *Navale Caennaise…*, *op. cit.*, p. 95.

4 – Les autres acteurs de la vie portuaire

Durant la seconde partie du XIX^e^ siècle et jusqu'à la Grande Guerre les principaux acteurs du port de Caen sont les entreprises de fabrication de briquettes. Elles ont été les premières entreprises du port après la mise en service du canal de Caen à la mer. Dans l'entre-deux-guerres elles ne sont plus les seules entreprises importatrices de houille en raison des besoins de la Société Métallurgique de Normandie. Elles importent environ 500 000 tonnes de houille par an, soit le niveau atteint avant la Grande Guerre, lorsque l'usine sidérurgique n'est pas encore en activité. Avant la Grande Guerre ces acteurs sont quatre : les Établissements Allainguillaume, Lamy et Vérel ainsi que la maison Larue. Durant cette période les bulletins de la Chambre de Commerce évoquent toujours les deux premiers qui ont installé des transporteurs aériens pour le déchargement du charbon. Nous en avons parlé plus haut. Les Établissements Allainguillaume et la maison Vérel fusionnent en 1916. Quant à M. Larue, sa maison change de nom et devient, en 1906, la Société charbonnière du Calvados[151] qui devient ensuite la Société Commerciale d'Affrètements et de Commission (SCAC).

En 1920, les négociants et industriels du port exercent leur activité avec 279 « dockers et usiniers dans le port de Caen »[152]. Ils ont formé le « Syndicat des dockers et usiniers du Port de Caen »[153]. Cet effectif ne concerne pas spécifiquement les dockers mais tout le personnel des usiniers du port.

Ce syndicat peut aussi organiser des grèves comme en 1920 où un conflit éclate par solidarité syndicale sans aucune revendication particulière[154]. D'après les archives sur 279 travailleurs des usiniers du port, 58 font la grève. Elle dure 25 jours entre le 1^er^ et le 25 mai 1920. À la fin du conflit, les salaires et les horaires de travail restent inchangés. Un conflit se développe également dans le port de Honfleur. Ces mouvements grévistes des années 20 s'affirment dans une période où d'autres mouvements sociaux existent dans le pays et notamment dans le port du Havre comme l'ont montré John Barzmann et Jean Jacques Becker dans leur ouvrage *Dockers, Métallos, Ménagères.*

---

151 Jocelyn MASSOT, *Le quai aux charbons de Caen…*, *op. cit.*, p. 41.
152 Arch. dép. Calvados, M 9134, Police générale - grèves - 1920.
153 *Ibid.*
154 *Ibid.*

Les archives conservent la trace d'autres conflits touchant les entreprises du port à l'occasion, notamment, de la mise en œuvre des accords de Matignon, après les élections qui amènent au pouvoir le Front Populaire en 1936. Un tableau traitant des « Conflits du travail enregistrés pendant le mois de juin 1936 » cite 60 dockers en grève entre le 8 et le 18 juin. Le conflit se résout grâce à une conciliation de la mairie de Caen[155]. L'objet de la grève concerne des augmentations du salaire horaire.

C'est à cette période que les ouvriers dockers du port créent le Syndicat des Dockers libres du port de Caen. Parallèlement, les patrons des entreprises du port adhèrent au syndicat des employeurs de main d'œuvre du port de Caen. D'après les sources consultées au sujet des conflits, les dockers appartiennent à la Société Commerciale et Maritime Normande et le port compte 150 ouvriers dockers adhérant au Syndicat des dockers du port de Caen[156].

Dans la première partie de notre travail, nous évoquons l'attractivité du port. Nous souhaitons, dans ce paragraphe analyser la situation du port dans ce domaine dans l'entre-deux-guerres. Nous en profiterons également pour faire une présentation du coût de fonctionnement du port pour la Chambre de Commerce, qui en assure la gestion opérationnelle et qui engage donc les crédits pour financer les travaux.

F – Les équilibres financiers du port

Nous avons pu trouver cette information dans quelques bulletins de la Chambre de Commerce ainsi que dans une présentation de l'ingénieur en chef du port datée du 17 juillet 1916. Elle reprend l'intégralité des péages existants ainsi que ceux proposés dans le cadre du financement des travaux envisagés à cette époque. Nous n'avons pas l'ambition de comparer des situations sur toute la période couverte par cette seconde partie, à savoir 1910-1960, cependant l'information que nous avons pu exploiter permet de situer le port et de

[155] Arch. dép. Calvados, M 16075, Grèves.
[156] Arch. dép. Calvados, M. 16076 (suite du carton 16075), cette information sur le nombre de dockers apparaît sur un document déclaratif concernant les communes affectées par les grèves. Il relate une grève des dockers du port de Caen en avril 1938 suite au « licenciement de 2 dockers sans motif de faute professionnelle imputable en fait au contremaître ».

comprendre son organisation financière. Le premier bulletin qui l'évoque est celui des mois d'avril et de mai 1917. On y trouve les comptes du port pour les exercices 1913, 1914 et 1915.

Le budget de fonctionnement du port est bâti à partir de quatre grandes sections. La section I traite les *Travaux de premier établissement*. On y trouve un rappel de la liste des travaux autorisés avec le montant retenu pour la dépense et le montant réalisé l'année précédente. Ces travaux traitent autant du port lui-même que de son outillage. Cette section présente l'avantage, pour les ingénieurs, de suivre d'une année sur l'autre, la réalisation des grands travaux décidés.

La section II concerne les *Péages locaux et services des emprunts.* Cette section répertorie tous les péages mis en place ainsi que les sommes à rembourser sur les emprunts contractés pour le financement des travaux. Ces péages se répartissent en deux catégories. La première catégorie s'intitule T*ravaux du port,* l'objet de ces péages est le remboursement des emprunts contractés pour les payer ainsi que les services installés. Dans le domaine des services, on trouve les *grues*, du parc de la Chambre de Commerce, le *gril de carénage* pour l'entretien des navires, le *remorquage* concédé à la Chambre de Commerce durant la seconde moitié du XIX^{e} siècle, l'*éclairage* installé au début du XX^{e} siècle.

Les taxes et péages relatifs aux travaux d'aménagement sont calculés à partir du tonnage de jauge des navires, du poids des marchandises embarquées ou débarquées ainsi que des passagers embarqués ou débarqués dans le port[157], ceux relatifs au matériel de levage sont établis au "temps passé", ceux touchant l'éclairage, le remorquage et le carénage sont facturés à la prestation. En ce qui concerne le remorquage le coût de la prestation dépend du tonnage du navire remorqué.

La seconde catégorie s'intitule *Services de police, de sauvetage, de propreté, de sécurité* etc.

Tous les péages et taxes sont payés à la douane, sur déclaration de l'agent du navire, qui reverse ensuite à la Chambre de Commerce sa quote-part après déduction d'une commis-

[157] Arch. dép. Calvados, S 13433, Port Caen-Ouistreham : Tableau des péages établi le 17/07/1917 par l'ingénieur en chef dans la cadre des travaux d'élargissement et d'approfondissement du Canal de Caen à la Mer.

sion de 0,25 % des sommes perçues, comme l'indique le tableau financier du port de Caen pour les années 1934 et 1935[158].

En 1913, un navire qui aborde à Caen doit payer un cumul de 1,5 franc par tonne au titre des dépenses concernant les travaux et l'outillage du port auquel s'ajoute une taxe de 6 centimes pour les *Service de police, de sauvetage, de propreté, de sécurité.*

La section III concerne l'exploitation du port. Elle représente une sorte de compte d'exploitation du port dont les recettes proviennent des péages et dont les dépenses sont constituées par les frais d'exploitation du matériel mis à disposition par la Chambre de Commerce, par des prélèvements pour le "service des emprunts" qui ont servi à contribuer au financement des aménagements du port. Cette section abonde également les frais généraux de fonctionnement de la Chambre de Commerce ainsi qu'un fonds de réserve

Enfin la section VI est constituée par le *Fonds de réserve* dont l'objet est de concourir au financement des investissements dans le port, autrement que par l'emprunt.

Les années 1913, 1914 et 1915 présentées dans ce bulletin font ressortir un port de Caen dont l'exploitation est équilibrée avec des péages stables à 1,56 franc par tonne[159]. Ces comptes ne font pas mention de frais de pilotage, alors que des pilotes existent dans le port. Il s'agit d'un service indépendant. Ces tarifs subissent une augmentation dès le troisième trimestre de 1917 qui touche les droits d'usage pour le remorquage. Ils sont multipliés par deux. Cette augmentation porte le montant total des péages à 1,91 franc[160].

En 1918 sont relevés les tarifs d'usage des grues administrées par la Chambre de Commerce ainsi que les tarifs des grues privées, installées sur les quais, qui appartiennent au domaine public. Il n'est pas possible d'en apprécier l'incidence sur les tarifs du port. La délibération ne rappelle pas le tarif autorisé avant la hausse qui est indiquée comme temporaire[161].

Le bulletin du dernier trimestre de l'année 1918 rapporte la décision de créer de nouveaux péages destinés à rembourser les emprunts mis en place pour « les travaux

[158] *Bull. mens. CC Caen*, 1936, n° 2, p. 153.
[159] *Ibid.*, 1917, n° 2, p. 84.
[160] *Ibid.*, 1917, n° 3, p. 109.
[161] *Ibid.*, 1918, n° 3, p. 51.

complémentaires d'élargissement et d'approfondissement du canal de Caen à la mer »[162]. Ces péages sont modulés en fonction de l'origine du navire : un port étranger ou un port français. Ils concernent les marchandises comme les voyageurs[163]. La délibération ne rappelle pas les autres droits payés pour l'accès dans le port, il n'est donc pas possible d'approcher l'impact général sur un navire qui fait escale à Caen. En revanche on constate une hausse significative des péages à la fin de la Première Guerre au travers de plusieurs augmentations décidées chaque trimestre.

Le bulletin du 4e trimestre de 1919 indique une nouvelle augmentation pour le service du remorquage suite au remplacement du remorqueur le *Calvados.* Il utilise plus de marins et leurs salaires sont augmentés, ce qui justifie une nouvelle hausse des péages afférents[164].

Les nombreuses hausses des droits payés à Caen, que nous venons d'évoquer plus haut, inquiètent les caennais, comme en témoigne un article d'un journal local qui affirme que « la majoration considérable des prix des travaux en cours, est une des causes principales de la vie chère dans notre région »[165]. Le journal prétend que le relèvement des péages influe sur les prix des denrées importées au niveau du consommateur au bout de la chaine commerciale. En 1920, la houille représente près de 90 % des entrées dans le port. Elle est la principale énergie pour le chauffage domestique, son importation est taxée à hauteur de 1,30 franc par tonne, ce qui représente « moins de un septième de centime par kilogramme de marchandise »[166]. L'affirmation n'est donc pas totalement avérée.

En 1925 la Chambre de Commerce est contrainte de supprimer le service de remorquage qui lui avait été concédé par l'État en 1888. Le service est trop peu utilisé[167]. Nous rappellerons que les péages relatifs à ce service avaient été augmentés en 1919.

À compter des années 30 les bulletins de la chambre de Commerce consacrent une part importante, du compte rendu sur l'exploitation de l'année précédente, au budget de fonctionnement du port.

---

[162] *Ibid.*, 1918, n° 4, p. 161.
[163] *Ibid.* p.166-167.
[164] *Ibid.*, 1919, n° 4, p. 147.
[165] *Ibid.*, 1920, n° 4, p. 288.
[166] *Ibid.*, p. 289.
[167] *Ibid.*, 1925, n° 3, p. 142-143.

Le bulletin des mois de juin et de juillet 1934 présente les comptes de l'exercice 1932. Si la structuration des comptes n'a pas changé, par rapport à celle de 1913, les taxes et péages ont augmenté et divers services proposés avant la guerre n'existent plus. Juste avant la Grande Guerre, en 1913, le cumul des péages atteint 1,56 franc ; 19 ans après, en 1932, le cumul des péages atteint 4,35 francs. Pour les services, seuls subsistent les *grues, bennes* et *cabestans*, le *gril de carénage*, l'*éclairage du canal et des quais* et les *hangars,* à compter de 1936. Le service de remorquage n'existe plus depuis 1925.

Chaque année les ingénieurs se livrent à une analyse détaillée des résultats de l'exploitation de l'outillage du port qui est directement liée à son trafic. Le plus important poste des recettes est celui des grues. Il en représente plus de 90 %.

Nous avons vu plus haut que le trafic du port repose principalement sur l'importation de la houille et sur l'exportation du minerai de fer. Nous avons cherché à apprécier l'utilisation de l'outillage de la Chambre de Commerce pour les deux produits les plus importants de l'activité portuaire.

Le tableau ci-dessous donne une idée de cette utilisation pour les années 1934 à 1938. Nous n'avons pas pu trouver ce type d'information pour les années 1930 à 1933. Pour ces années le total de la houille manutentionnée est regroupé avec des divers. Ce n'est qu'à partir de l'année 1934 que les bulletins de la Chambre de Commerce identifient la houille à part.

Tableau 18 : Pourcentage d'utilisation de l'outillage de la Chambre de Commerce 1934-1938[168]

	Houille / outillage Ch Co	Minerai / outillage Ch Co
1934	17 %	137 %
1935	16 %	113 %
1936	15 %	112 %
1937	18 %	139 %
1938	16 %	136 %

Le premier enseignement qui ressort de ce tableau est la faible utilisation de l'outillage du port pour les importations de houille. Ce constat confirme une des réalités du port qui est que le trafic de houille est réalisé par et pour les trois importateurs connus du port, (les

[168] *Ibid.*, 1939, n° 2, p. 175.

Établissements Allainguillaume, les Établissements Lamy, la Société charbonnière du Calvados) pour la moitié environ, l'autre moitié est assurée par et pour la Société Métallurgique de Normandie. Ces établissements possèdent leur propre outillage. Nous avons présenté, dans la première partie toutes les installations de grues réalisées par les négociants du port, quant à la Société Métallurgique de Normandie, elle dispose d'un port privé. Le commentaire du *bulletin de la Chambre de Commerce* laisse penser que son outillage assure la manutention de la houille importée par les chemins de fer[169].

Le second enseignement de ce tableau est l'importance du trafic de minerai de fer pour la Chambre de Commerce. Les pourcentages, au-delà de 100 %, signifient que les tonnages indiqués sous la rubrique "minerais" prennent en compte d'autres marchandises que le seul minerai de fer, à savoir les laitiers[170], le minerai de manganèse et même l'acier, comme l'indique l'ingénieur des Ponts et Chaussées dans ses commentaires sur le trafic de l'année 1937. Ce constat n'exclut pas une forte utilisation de l'outillage de la Chambre de Commerce pour la manutention du minerai et de ses dérivés. Cet emploi contribue à expliquer les nombreux investissements décidés par la Chambre de Commerce durant cette décennie pour faciliter ce trafic, voire même expliquer la proposition d'entamer des négociations avec la Société Métallurgique de Normandie pour la mise en œuvre d'une installation dans laquelle la contribution de la Société Métallurgique de Normandie passe par un abandon de son port privé.

Les commentaires des ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées, directeurs de l'outillage, touchant l'exploitation du port font ressortir quelques points plus saillants. Le premier souci des ingénieurs est le trafic lui-même, il constitue la source des revenus. On mesure cette préoccupation au travers des augmentations des péages. Le niveau retenu pour les augmentations doit être suffisant pour assurer le fonctionnement des infrastructures portuaires et pour les améliorer sans risquer de détourner du trafic, en raison de la concurrence des ports entre eux pour le trafic international, et du chemin de fer pour le trafic national de cabotage. En plus, pour le port de Caen, le canal doit être en mesure d'accueillir les navires de plus en plus grands qui fréquentent les mers. Dans ce domaine, l'existence de la Société

[169] *Ibid.* p. 180.
[170] Sous-produit de l'industrie sidérurgique lors de la fabrication de fonte dans les hauts-fourneaux, http://www.actu-environnement.com/ae/dictionnaire_environnement/definiti consultation du 11/12/2015.

Navale Caennaise, l'armateur de Caen, est une force pour le port. Elle dispose d'une flotte adaptée au port et à son trafic. Elle en assure la plus grande partie, nous l'avons indiqué plus haut. L'examen annuel du pavillon des navires qui fréquentent le port de Caen montre une prédominance des français à plus de 80 %. Dans le domaine des péages, les commentaires des ingénieurs font ressortir la retenue pratiquée par la Chambre de Commerce dans l'application des péages et dans leur variation. C'est ce qu'écrit l'ingénieur Hesse dans ses commentaires sur les résultats de l'exercice 1938 pour l'outillage alors que le trafic en diminution pourrait justifier une hausse des péages : « avant de prendre une telle mesure [une hausse des tarifs], certes légitime, mais à laquelle la Chambre de Commerce n'a jamais voulu recourir qu'en cas de nécessité certaine, il est possible d'attendre encore quelques mois afin de vérifier si la tendance se précise, car une reprise notable du trafic des minerais suffirait à elle seule pour rétablir la situation qui ne saurait être gravement compromise par une dépression passagère du trafic »[171]. Une autre donnée peut affecter l'équilibre des comptes du port, et plus particulièrement celui de l'outillage, il s'agit la maitrise des prix de revient des services mis à disposition des navires qui escalent à Caen. Les prix de revient sont constitués par trois postes principaux : la direction de la main d'œuvre, le courant électrique et l'entretien du matériel.

Tableau 19 : Prix de revient de l'outillage à la tonne 1930-1938[172]

Années	Main d'Œuvre	Courant	Entretien	Divers	Total
1930	0,30	0,30	0,16	0,02	0,78
1931	0,33	0,29	0,17	0,02	0,81
1932	0,41	0,23	0,13	0,02	0,79
1933	0,35	0,23	0,06	0,02	0,66
1934	0,29	0,22	0,15	0,02	0,68
1935	0,34	0,17	0,18	0,02	0,71
1936	0,33	0,17	0,16	0,02	0,68
1937	0,28	0,2	0,52	0,02	1,02
1938	0,41	0,23	0,38	0,02	1,04

Ce tableau montre une certaine croissance des prix de revient à compter des années 1937 et 1938. Elle cache un déséquilibre, à la même période les péages sont de 0,80 franc à la

[171] *Bull. mens. CC Caen*, 1939, n° 2, p. 187.
[172] *Ibid.* p. 181.

tonne. Cette situation illustre la retenue de la Chambre de Commerce face à la croissance des péages. Nous l'avons évoquée plus haut.

Enfin nous avons cherché à apprécier les montants moyens payés par une tonne de marchandise traitée dans le port en croisant le trafic total avec le montant net perçu par les autorités portuaires, déduction faite de la commission prélevée par la douane. Nous avons pu reconstituer les années 1934 à 1938. Nous précisons que le montant total perçu prend en compte les péages qui s'appliquent aux navires comme ceux qui s'appliquent aux marchandises.

Tableau 20 : Montant perçu par la Chambre de Commerce pour une tonne de marchandises traitée dans le port de Caen 1934-1938[173]

Années	Tonnage traité	Tot. payé hors D	Prix à la t
1934	1 762 736	1 871 463	1,06
1935	1 673 778	1 849 663	1,11
1936	1 788 108	1 935 520	1,08
1937	2 223 911	2 278 840	1,02
1938	1 728 755	1 818 577	1,05

La rubrique « Tot payé hors D » correspond au total payé déduction faite de la part prélevée par la douane. La principale information qui ressort de ce tableau est que toute tonne de marchandise qui entre dans le port de Caen ou qui en sort paie un peu plus de 1 franc à la Chambre de Commerce qui gère le port et son outillage. En revanche nous n'avons pas souhaité commenter les différences de prix payé d'une année à l'autre, la période d'étude nous paraissant trop courte pour être en mesure d'en tirer une analyse pertinente.

La comparaison des résultats des tableaux 19 et 20 pourrait laisser supposer une forme de précarité de l'exploitation du port de Caen. Cette supposition serait erronée. Ces montants n'ont pour objet que d'approcher le coût moyen d'une tonne de marchandise traitée dans le port. Nous avons vu plus haut qu'une faible partie du tonnage de houille est manutentionné par l'outillage mis à disposition par la Chambre de Commerce. D'une manière générale l'exploitation de l'outillage du port dégage chaque année des soldes créditeurs qui représentent en moyenne près de 30 % de ses recettes.

[173] *Bull. mens. CC Caen*, 1936, n° 2, p. 153, 1937, n° 2, p. 156, 1939, n° 2, p. 192 et 200.

Nous sommes conscients du caractère hasardeux et incomplet de ces éléments chiffrés sur l'exploitation du port de Caen. Ils sont hasardeux car construits à partir de calculs reconstitués à l'aide d'informations diverses trouvées dans les bulletins de la Chambre de Commerce. Ils sont incomplets en raison du côté limité des séries retenues et surtout de l'impossibilité de les comparer aux tarifs appliqués dans les autres ports français qui concurrencent le port de Caen. Dans le domaine de la concurrence exercée par les autres ports, les ingénieurs des Ponts et Chaussées précisent, dans un rapport prospectif qu'ils rédigent en vue de préparer de nouveaux aménagements, que le port de Caen, de par son positionnement géographique, jouit d'une sorte de rente de situation pour les exportations de minerai. Même si les ingénieurs considèrent que le port de Caen est « l'exutoire presque obligé des mines du Calvados »[174], les mines de l'Orne n'expédient pas toujours par le port de Caen, au début des années 30 elles utilisent aussi le port de Granville, enfin le chemin de fer peut aussi acheminer du minerai.

Cette remarque ne prend pas en compte la concurrence qui affecte les importations de houille. Les houillères du Nord de la France ont fait mettre en place des tarifs très préférentiels à compter de 1922 pour le transport par chemin de fer, dans le but de rendre les importations plus coûteuses pour l'utilisateur, notamment de l'Ouest de la France. Cette lutte tarifaire, qui est évoquée de nombreuses fois par la Chambre de Commerce, est d'autant plus mal perçue que les houillères françaises n'ont jamais été en mesure de répondre à tous les besoins des consommateurs français. Cependant elle est de nature à peser sur l'activité d'un port dont plus de 50 % du trafic total est assuré par la houille. L'examen de ces importations annuelles montre une diminution du poids du charbon dans le trafic total du port à compter de l'année 1925 où elles se situent entre 50 et 60 % du trafic contre près de 70 % jusqu'en 1924. Il n'est pas possible d'affirmer que c'est la concurrence des houillères qui provoque ce changement. Il tient aussi au développement des exportations de minerai de fer qui s'imposent dans le trafic du port.

Ces informations chiffrées permettent cependant d'exprimer quelques commentaires généraux sur l'exploitation du port et sur la façon dont la Chambre de Commerce assure son fonctionnement en réalisant les investissements que son développement appelle.

[174] Arch. dép. Calvados, S 13467, Port de Caen-Ouistreham - Travaux relatifs à l'extension du port de Caen dans les années 30, à compter surtout de 1932-1933 - Rapport de l'ingénieur Gibert daté du 02/11/1932, p. 14.

Pour assurer la compétitivité du port, la Chambre de Commerce doit mettre à disposition des armateurs qui escalent dans le port des équipements performants. Cependant elle est soumise aux aléas de son trafic qui dépend aussi de la conjoncture économique nationale et même internationale qu'elle subit. Elle doit penser l'avenir et moduler ses tarifs en fonction des besoins pour assurer ce futur tout en veillant à l'équilibre de son exploitation par des péages qui doivent rester attractifs mais suffisants.

Nous venons d'évoquer ici les péages acquittés par les navires au bénéfice du port. Ces péages viennent s'ajouter à des droits et taxes perçus par les douanes au bénéfice de l'État. Le bulletin du mois de février 1939 récapitule l'ensemble de ces droits. Les droits les plus importants sont les droits à l'importation auxquels s'ajoute la taxe sur le chiffre d'affaires. Les droits de navigation correspondent aux droits de francisation acquittés lors de la mise en circulation d'un navire, à ces droits s'ajoutent des recettes accessoires. Enfin les armateurs paient des droits locaux. En cumulant les droits locaux ainsi que les péages acquittés pour l'utilisation des services mis à disposition par la Chambre de Commerce de Caen, on parvient à évaluer le coût, à la tonne de marchandise traitée, d'une escale à Caen pour un armateur. C'est l'objet du tableau ci-dessous.

Tableau 21 : Droits payés à la tonne dans le port de Caen 1937-1938[175]

Années	Tonnage traité	Recettes outillage	Prix à la t	Péages loca	Prix à la t	Prix tot. à la t
1937	2 223 911	2 278 840	1,02	2 283 198	1,03	2,05
1938	1 728 755	1 818 577	1,05	1 813 505	1,05	2,10

Ce tableau donne une approche du montant payé pour une tonne de marchandise traitée dans le port. Il vient en complément du tableau 20 qui indique le montant perçu par la Chambre de Commerce de Caen au titre de l'utilisation de son outillage. Dans les années qui précèdent la Seconde Guerre mondiale, une tonne traitée à Caen coûte 2,10 francs. Cette évaluation souffre des mêmes interrogations que celle utilisée pour l'analyse des sommes payées au bénéfice de la Chambre de Commerce pour l'utilisation de son outillage. Les calculs ont un caractère hasardeux en raison de la reconstitution qu'ils impliquent. Cependant les résultats obtenus ont un caractère cohérent. En effet dans son rapport daté de novembre 1932 (auquel nous avons déjà fait référence) l'ingénieur Gibert évoque des

[175] *Bull. mens. CC Caen*, 1939, n° 2, p. 200 et 201.

travaux qui feraient élever le « produit moyen des péages à 2 francs, par tonne de marchandises »[176]. On constate qu'en 1939 ce produit moyen est dépassé, ce qui paraît normal et cohérent sept ans plus tard. Dans les travaux proposés dans ce rapport, une partie a été réalisée ou est en cours de réalisation. Enfin la série retenue est limitée, mais l'information utilisée est issue d'un tableau intitulé *Douanes – Principalité de Caen*[177] qui n'apparaît que dans le bulletin de février 1939. Les bulletins qui présentent les résultats annuels des années antérieures ne contiennent pas cette information.

Dans la mesure où la Société Navale Caennaise assure 75 % du trafic du port, elle est aussi la plus importante utilisatrice de ses outillages. Elle est donc la plus importante contributrice au financement des outillages mis à disposition par la Chambre de Commerce. Parallèlement, cette dernière veille à répondre aux besoins des opérateurs du port par une politique d'aménagements et d'outillage judicieusement menée avec du matériel peu coûteux et adapté[178].

C'est également pendant l'entre-deux-guerres que la Chambre de Commerce obtient l'autorisation de créer un hangar pour le stockage des marchandises. Ce hangar est construit au début des années 30 sur les quais du Nouveau Bassin. Il est doté d'un toit mobile qui permet de décharger directement les marchandises des navires[179]. Il s'agit d'une évolution dans le port de Caen, car jusqu'à présent, malgré des demandes de la Chambre de Commerce, les docks avaient été installés par la Municipalité de Caen.

Sous l'impulsion du développement du trafic de minerai de fer, les vingt années de l'entre-deux-guerres sont des années de forte transformation du port. Nous l'évoquons dans les pages qui précèdent. Avant de voir la vie du port durant les années de guerre entre le mois de juin 1940 lorsque son trafic s'arrête jusqu'en 1945 lorsqu'il reprend son autonomie, nous voulons consacrer les pages qui suivent à une photographie du port juste avant la guerre.

---

176 *Ibid.*

177 Ce tableau indique les droits et taxes perçus par les Services des Douanes au cours des années 1937 et 1938, dans les différents ports du Calvados compris dans le ressort de la Chambre de Commerce de Caen.

178 Maurice AUBRY, M. GIBERT, Maxime HESSE, « Le port de Caen », *op. cit.*, p. 69.

179 *Ibid.*, p. 68.

III – LE PORT DE CAEN À LA VEILLE DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Les années de l'entre-deux-guerres sont des années de très fortes transformations du port de Caen. En 1939 son trafic est constitué autour d'un modèle qui repose sur quatre piliers : une activité de traitement de houille importée d'Angleterre pour des fabrications de briquettes et pour desservir les industries locales et régionales ainsi que la clientèle particulière. Ce pilier n'est pas sans risque pour l'avenir. La Chambre de Commerce de Caen le rappelle, en décembre 1938, au Ministre des Travaux Publics, au travers d'un vœu qu'elle lui adresse pour que « soit rétabli un régime d'égalité entre les transports de combustibles au départ des ports et des mines françaises et que soient supprimés les droits de douane et la taxe de licence sur les combustibles »[180]. Un premier tarif avait été mis en place en 1922, un second tarif, encore plus avantageux, est négocié en 1938. Cette question est de nouveau évoquée en 1939 au sein de l'*Union des Chambres de Commerce Maritimes et des Ports Français* à laquelle adhère la Chambre de Commerce de Caen. Elle indique qu'entre 1937 et 1938 le trafic charbonnier des ports français a diminué de 20 %[181], à Caen la baisse est de plus de 27 %.

Le second pilier concerne un important trafic d'exportation de minerai de fer produit par des mines implantées dans le sud du département du Calvados et dans l'Orne et qui est exporté vers l'Angleterre et l'Allemagne via le port de Rotterdam. Ce trafic a pris un essor très important à compter du début des années 20.

Le troisième pilier est constitué par la Société Métallurgique de Normandie, créée, à l'origine, avant la Grande Guerre, par un industriel allemand le baron Thyssen. Cette usine génère environ la moitié du trafic du port. En revanche la Société Métallurgique de Normandie n'a pas vraiment contribué à créer un mouvement d'industrialisation de la Normandie. Quelques entreprises se sont créées dans son sillage : les Chantiers Navals Français en 1917 et une cimenterie, créée en 1933 par les Ciments Français, pour l'utilisation de sous-produits de l'usine sidérurgique, tels que les laitiers.

Les Chantiers Navals Français ont lancé de nombreux navires dans les années 20 mais depuis 1934, ils ont dû se mettre au chômage, faute de commandes. Les achats de navires

[180] *Bull. mens. CC Caen*, 1938, n° 10, p. 903.
[181] *Bull. mens. CC Caen*, 1939, n° 1, p. 63.

de guerre, qui avaient pris le relais des commandes privées au début des années 30, se sont taris.

La création d'une « usine d'engrais et de produits chimiques en 1929 : la Société des Engrais de Normandie »[182] contribue à créer un nouveau trafic avec l'Algérie desservi par la *Société Algérienne de Navigation pour l'Afrique du Nord* de Laurent Schiaffino. Cet armement, algérien, a été fondé par les frères Schiaffino dans la première moitié du XIX^{e} siècle. Il est basé à Alger. Un navire par mois fait la traversée Tunis-Caen où il livre des phosphates, de la pyrite et du vin. Il repart pour l'Algérie avec de l'acier, produit par la Société Métallurgique de Normandie[183]. La Société des Engrais de Normandie est une filiale de la Compagnie des phosphates de Constantine[184], ce qui explique la venue de l'armement Schiaffino à Caen à partir de l'entre-deux-guerres. L'usine fabrique des « superphosphates et des engrais dont un tiers est vendu dans la région »[185]. Elle est venue s'implanter dans la région de Caen pour deux raisons : d'une part le port qui permet les arrivées de matières premières pour fabriquer les engrais, d'autre part la richesse agricole de la plaine de Caen qui assure des débouchés pour les fabrications de l'usine [186].

Le quatrième pilier est la Société Navale Caennaise. Elle assure 75 % du trafic avec des navires bien adaptés au gabarit du canal et « 88 % des charbons importés par le port de Caen »[187]. Cette adaptation a permis à la Chambre de Commerce de consacrer ses ressources dans les années 30 au développement d'un outillage qui répond bien aux besoins du trafic du port, comme l'écrivent les ingénieurs Aubry, Gibert et Hesse : « La caractéristique essentielle qui fait tout l'intérêt du port de Caen consiste dans les prix peu élevés du fret et des manutentions qui y sont pratiquées.[…] Cet outillage est parfaitement adapté à son but et l'extrême rapidité avec laquelle sont effectuées les manutentions permet de réaliser une

---

[182] Gisèle LAUNAY, *Population et main d'œuvre à Mondeville, Colombelle, Giberville*, [S.l.], [s.n.], 1956, p. 5.
[183] Olivier BOUDOT, *Les Schiaffino, une dynastie d'armateurs*, Saint-Malo, France, Pascal Galodé, coll. Les Maritimes, 2008, p. 233.
[184] Les Compagnies régionales réunies de fabriques d'engrais et de produits chimiques. Elles ont trois usines à Mondeville, Issoudun et Voves. Elles sont filiales de la Compagnie des phosphates de Constantine, http://www.scriponet.com/societe.php?idP=2766&idR=140020 consultation du 18/12/ 2015.
[185] Région économique de Basse-Normandie – Études et travaux, années 1961-1962, n° 4, « Monographies d'établissements industriels : Union Française d'Engrais et de Produits Chimiques », *Norois*, « Chronique de Normandie M. Brunet, M. Elhaï, M. Journaux, M. Gay, M. Frémont » Année 1962, n° 1, p. 445.
[186] Gérard RAMONET et Armand FRÉMONT, *L'espace industriel de l'agglomération caennaise : à l'est du canal maritime et de la route de Falaise*, Caen, France, [s.n.], 1975, p. 25.
[187] Archive du musée de Normandie, carton *Divers port de Caen*, titre d'une page spéciale du *Journal de Normandie* daté du 25/01/1939 consacré au port de Caen.

nouvelle et importante économie sur la durée de stationnement des navires, économie dont bénéficie finalement la marchandise elle-même »[188]. Cette citation tirée de la conclusion de l'article consacré au port de Caen dans le numéro « Hors-série » de la revue *Science et Industrie* datée de 1936 situe bien Caen dans le concert des ports français : un port régional avec des infrastructures adaptées à son trafic.

Cette adaptation est certainement facilitée par Gaston Lamy, le dirigeant de la Société Navale Caennaise, qui est également trésorier de la Chambre de Commerce.

Enfin la Société Normande de Navigation, dont le siège est au Havre, assure un transport quotidien de voyageurs et de marchandises entre Le Havre et Caen. Environ 12 000 passagers font la traversée annuellement.

À titre de comparaison, dans le même temps, Marseille, dont le trafic, en 1937, est de 9 778 000 tonnes[189], avec un très important trafic de voyageurs, compte plus de 10 armements en activité juste avant la guerre[190]. Pour Caen, seule la Société Navale Caennaise, est un armateur local.

Également à titre de comparaison, en 1935, le port de Caen représente 3,7 % du trafic des ports maritimes français en tonnes de marchandises et 0,43 % du trafic de voyageurs. À l'intérieur du trafic de marchandises, il représente 4,8 % des marchandises expédiées depuis la France et 3,3 % des importations, en revanche 8,4 % de la houille importée passe par lui[191]. Même si ces évaluations portent sur les chiffres d'une seule année, elles permettent de situer le port de Caen au niveau national. Situé à proximité des ports de Rouen et du Havre qui réalisent en 1938, respectivement, 7 702 000 tonnes et 6 667 000 tonnes de trafic[192], le port de Caen avec ses 1 729 000 tonnes est un port « essentiellement régional »[193] qui expédie aussi les produits agricoles locaux. Son hinterland se limite principalement aux départements du Calvados, de l'Orne et de la Sarthe. L'étroitesse de son hinterland provient d'un réseau de communications, au-delà des départements limitrophes du

[188] Maurice AUBRY, M. GIBERT, Maxime HESSE, « Le port de Caen », *op. cit.*, p. 69.
[189] *Bull. CC Caen*, 1938, n° 2, p. 144.
[190] Paul BOIS, *Armements marseillais*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille 19e-20e siècle, t. 2, 1988, p. 7.
[191] Maurice AUBRY, M. GIBERT, Maxime HESSE, « Le port de Caen », *op. cit.*, p. 17 et *Bull. CC Caen*, 1936, n° 2, p. 156 et 157. Les pourcentages ont été calculés à partir des informations contenues dans les pages des deux sources citées ci-dessus à partir du trafic de l'année 1935.
[192] *Bull. mens. CC Caen*, 1939, n° 2, p. 190.
[193] Maurice AUBRY, M. GIBERT, Maxime HESSE, « Le port de Caen », *op. cit.*, p. 69.

Calvados, limité. Le port ne dispose pas d'artère fluviale susceptible de lui permettre d'élargir cet hinterland, à la différence de Rouen qui peut desservir la Région Parisienne grâce à la Seine.

Le port dispose de 2 514 mètres de quai dont 1 090 sont constitués par les quais du Nouveau Bassin et 160 par le quai de la Société Métallurgique de Normandie dans son port privé. Ces quais sont utilisés pour le commerce du charbon, des minerais, des laitiers et des aciers, du manganèse, des phosphates et du vin. Ces quais assurent 90 % du trafic du port.

Ces 2 514 mètres de quai permettent un trafic qui avoisine les 2 000 000 tonnes durant les années qui précèdent la guerre. La meilleure année est celle de 1937 avec 2 224 000 tonnes. Le port dispose de 31 grues dont 10 sont gérées par la Chambre de Commerce et sont installées exclusivement sur les quais du Nouveau Bassin. Parmi les grues de la Chambre de Commerce on trouve 4 grues de 10 tonnes dont 2 ont une portée utile de 16 mètres et deux une portée utile de 22 mètres. Toutes ces grues permettent le chargement d'un navire de 3 000 tonnes en cinq heures.

Le port est également équipé de 2 grues de 5 tonnes qui servent pour le débarquement de la houille. Elles permettent un rendement de 100 tonnes à l'heure.

Cet équipement public est complété par 21 grues privées, à vapeur ou électriques, allant de 1,5 tonne à 10 tonnes. Elles appartiennent aux usagers du port, à savoir principalement, les négociants en charbon et briquettes.

De nombreuses voies ferrées permettent le transport des marchandises à l'intérieur du port et de l'usine de la Société Métallurgique de Normandie. Elles sont reliées au réseau national et au réseau départemental du Calvados. Une ligne de chemin de fer de trente kilomètres relie la mine de Soumont au port de Caen. Elle alimente à la fois la Société Métallurgique de Normandie, pour ses propres besoins, ainsi que le port pour les exportations de minerai vers l'étranger.

La photo ci-dessous donne une idée de l'ampleur de l'outillage du port en 1936.

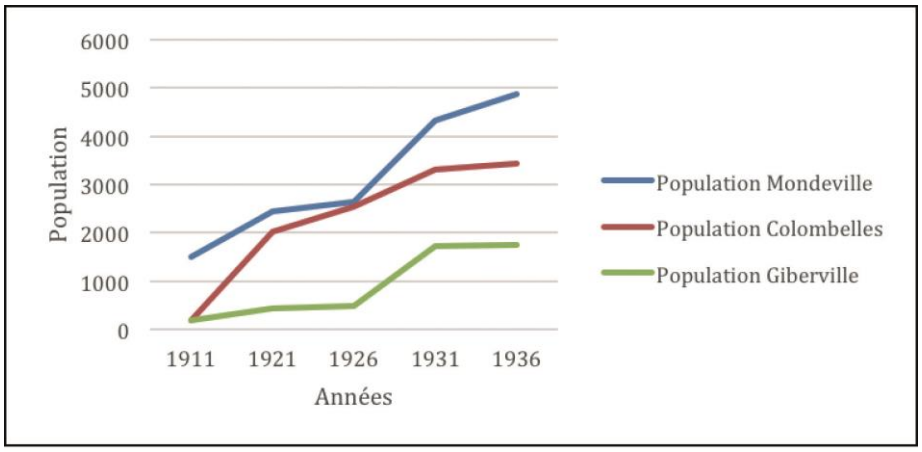
Illustration 46 : L'outillage des quais[194]

Nous avons retenu cette photographie de l'outillage du port pour sa puissance évocatrice. On y voit de nombreuses grues en activité, avec un petit train de transport de marchandises et des tas de houille ou de minerai. Le bâtiment, au fond à gauche de la photo, avec les cheminées, est l'usine de la Société Métallurgique de Normandie.

Le développement de l'exploitation du minerai de fer et la création de la Société Métallurgique de Normandie ont favorisé le port. Le trafic est passé de 890 000 tonnes en 1910 à 1 718 000 de tonnes en 1939 avec un maximum à 2 224 000 tonnes en 1937. En revanche, même si la situation a connu une amélioration, le trafic souffre toujours d'un déséquilibre entre les entrées et les sorties. Dans les années 30 les sorties ne représentent jamais plus que 35 à 40 % du trafic.

L'industrialisation induite par la vie portuaire contribue peu à développer la population caennaise. Les deux graphiques ci-dessous donnent un aperçu de l'évolution de la population des communes concernées directement par la création de la Société Métallurgique de Normandie, comme de celle de Caen.

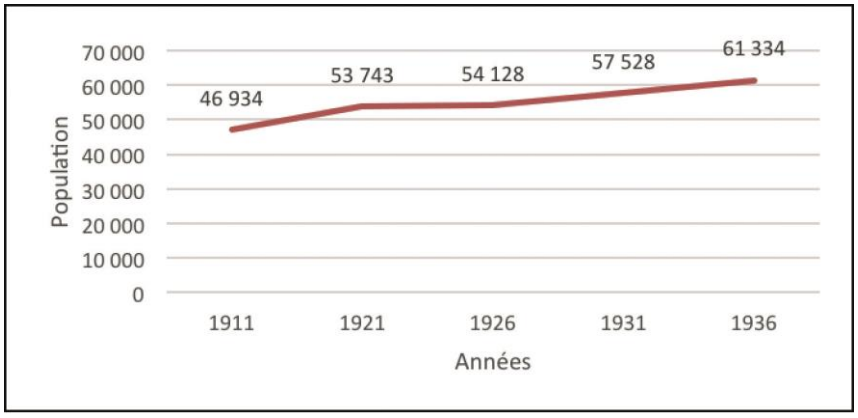
[194] *Ibid.*, p. 68.



Graphique 31 : Courbe de population (Colombelles, Giberville et Mondeville) 1911-1936[195]

Les courbes montrent le très fort décollage des populations des trois communes les plus concernées par l'usine sidérurgique. En 15 ans la population de Mondeville est multipliée par trois (de 1486 en 1911 à 4 878 en 1936). À Colombelles les choses évoluent encore plus, la population passe de 188 habitants en 1911 à 3 455 en 1936. L'usine est implantée sur le territoire de cette commune. Giberville voit sa population décoller entre 1926 et 1931, elle passe de 501 habitants à 1772 en 1936. Des créations de logements ouvriers de la Société Métallurgique de Normandie expliquent ces évolutions. Une partie des ouvriers recrutés viennent de l'étranger, d'Italie notamment. Il faut les loger.

Par comparaison, le graphique ci-dessous indique l'évolution de la population caennaise.



Graphique 32 : Population de Caen 1911-1936[196]

[195] Gisèle LAUNAY, *Population et main d'œuvre à Mondeville, Colombelle, Giberville*, [S.l.], [s.n.], 1956, p. 4.
[196] Des villages de Cassini aux communes d'aujourd'hui [archive] sur le site de l'École des hautes études en sciences sociales consultation du 15/12/2015.

Durant les vingt années de l'entre-deux-guerres, la population de Caen gagne environ 15 000 habitants soit une croissance de 30 %. Jean Quellien l'attribue à « un renforcement de la classe ouvrière »[197], ce qui est cohérent. Comparée aux chiffres des communes de Mondeville, Colombelles et Giberville, cette croissance n'est pas très significative. Dans son mémoire *Population et main d'œuvre à Mondeville, Colombelles et Giberville,* Gisèle Launay évoque la création de cités ouvrières dans les trois communes citées plus haut : « "Le Plateau". On désigne sous ce nom l'endroit occupé par les cités ouvrières de la Société Métallurgiques de Normandie. Ces cités sont bâties sur Mondeville, Giberville et Colombelles »[198]. Dans son article *Caen, la ville d'hier et de demain,* Jacques Loraux écrit à propos du Caen de 1938, « C'était alors une ville en pleine transformation. Agglomération de 60 000 habitants, elle apparaissait comme une ville séculaire que grignotait peu à peu une ville moderne »[199]. Plus loin il précise « Caen se signalait toujours comme une ville du passé qui ne répondait plus aux exigences de la vie moderne »[200]. En 1935 Caen est « une ville universitaire et commerçante »[201]. La croissance de la population provient du « développement du secteur tertiaire »[202]. Dans l'étude qu'il consacre aux évolutions électorales du Calvados entre 1870 et 1939, Jean Quellien écrit à propos du Caen de l'entre-deux-guerres « À l'exception du quartier de Vaucelles, où résident de nombreux ouvriers, la ville de Caen proprement dite demeure une cité plutôt "bourgeoise", vouée à l'administration et au commerce, plus artisanale qu'industrielle. Par contre, à sa périphérie-est, se développe une véritable banlieue ouvrière »[203]. C'est ainsi que Mondeville se transforme et devient « la grande cité industrielle de la Basse-Normandie »[204] à tendance "rouge" pour les élections.

De la même façon, dans les années 20 la population de Blainville atteint près de 3 000 habitants alors que l'usine emploie plus de 1 500 personnes.

---

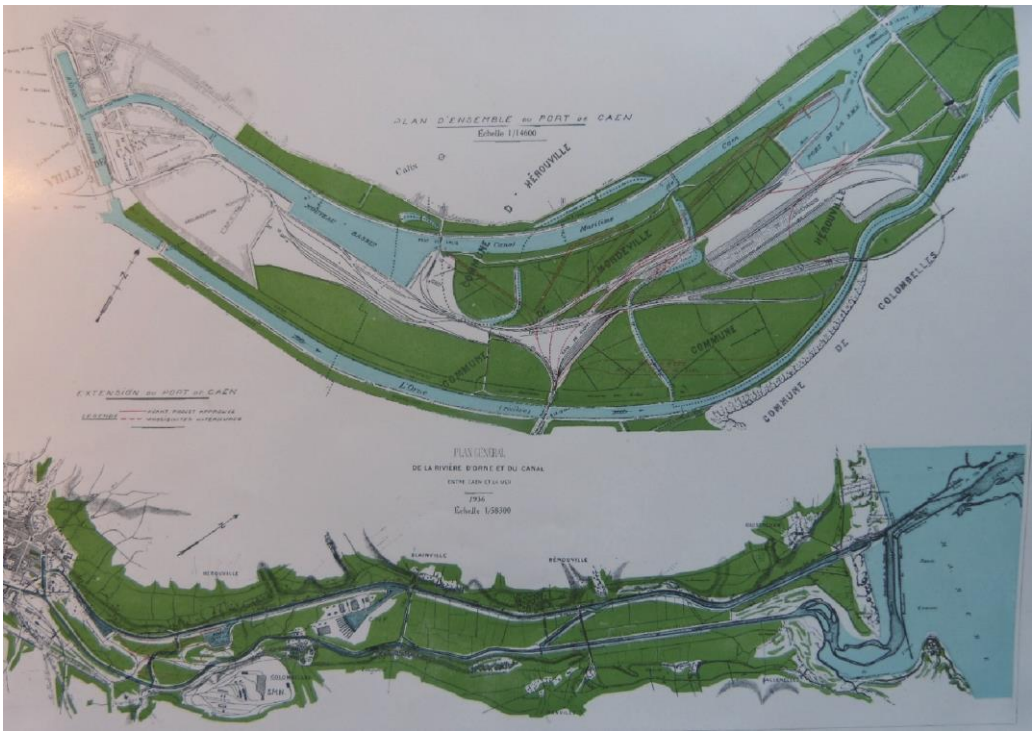
[197] Jean QUELLIEN, *Bleus, Blancs, Rouges, politique et élections dans le Calvados, 1870-1939*, Caen, Annales de Normandie, Cahier des Annales de Normandie, 1986, n° 18, p. 333.
[198] Gisèle LAUNAY, *Population et main d'œuvre…, op. cit.*, p. 15.
[199] Jacques LORAUX, « Caen, la ville d'hier et de demain », *L'information géographique*, 1946, n° 10-5, p. 184.
[200] *Ibid.*, p. 185
[201] Jean MAURIN, *Guillou le Conquérant…*, *op. cit.*, p. 78.
[202] *Ibid.*
[203] Jean QUELLIEN, *Bleus, blancs, rouges…, op. cit.* p. 260.
[204] Marc POTTIER, *Mondeville de 1911 à 1926 ou la naissance d'un nouveau Creusot*, mémoire de maîtrise en Histoire contemporaine sous la direction de Gabriel Désert, Université de Caen, 1986, 2 vol., 345 p. (dactyl.), p. 210.

À la veille de la guerre, l'évolution industrielle du port avec l'affirmation de la Société Métallurgique de Normandie a transformé le port mais pas la ville. Cette stabilité se traduit aussi dans les urnes. Camille Blaisot, député de la première circonscription de Caen, d'abord non inscrit puis de droite, à compter de 1919, est réélu sans interruption à tous les scrutins de l'entre-deux-guerres. Une banlieue a émergé mais Caen reste encore "la notable" effrayée peut être par sa voisine[205]. La ville elle-même « passe aux mains d'une coalition de "modérés" dominée par la droite à partir de 1919 »[206]. Il faut préciser ici que la ville avait toujours voté pour la gauche modérée pendant la *Belle Époque* « lorsque le sens du combat politique tournait autour de l'acceptation ou du refus du combat républicain. Mais, au fur et à mesure que les conceptions économiques et sociales des partis de gauche se sont affirmées, un reflux s'est produit »[207]. Jean Quellien précise plus loin « la proportion d'ouvriers dans la population caennaise a sensiblement diminué entre 1924 et 1936, au profit des communes de la banlieue dont la capacité d'accueil, insuffisante au lendemain de la guerre, s'est sensiblement améliorée depuis »[208].

Ces quelques lignes touchant l'évolution électorale de la ville de Caen permettent de compléter la relation du Caen de l'entre-deux-guerres face à son port et à son développement. La ville reste étrangère à l'évolution qui se dessine à ses portes. Elle reste une ville de notables, peu concernée par son port, par le trafic qu'il génère et par l'activité économique qui se développe autour de lui. Dès lors on peut comprendre que la ville ne se bat pas pour préserver les aménagements portuaires qui se déplacent vers la mer et vers les communes riveraines du canal, situées au-delà de Caen vers la mer comme le montre le plan ci-dessous. Le port de Caen, bien qu'il reste un port de seconde catégorie, non autonome, a dû et su s'adapter à toutes les évolutions de l'entre-deux-guerres. Il est devenu « un espace organisé en vue de la circulation »[209]. Il a su évoluer pour répondre aux nécessités économiques et industrielles. En revanche la ville de Caen n'est toujours pas devenue une ville industrielle et portuaire tournée vers le large. Le plan ci-dessous montre les aménagements portuaires et industriels avec les villes concernées.

---

[205] *Ibid.*
[206] Jean QUELLIEN, *Bleus, Blancs, Rouges…, op. cit.*, p. 332.
[207] *Ibid.*, p. 334.
[208] *Ibid.*, p. 337.
[209] André VIGARIÉ, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, France, Hachette, coll. « Hachette université », 1979, p. 88.



Plan 57 : Le port avec les communes riveraines du canal et plan général de la rivière d'Orne et du Canal 1936[210]

Sur le premier plan, les communes d'Hérouville, de Mondeville et de Colombelles apparaissent au-delà de Caen. Il mentionne une "Agglomération industrielle" sur la rive droite du Nouveau Bassin à hauteur des travaux d'extension des quais réalisés dans les années 1880 sur le territoire de la commune de Caen. L'extension du port vers la mer le long du canal est illustrée par le second plan. L'usine de la Société Métallurgique de Normandie apparaît sur le territoire de la commune de Colombelles et les Chantiers Navals Français sur le territoire de la commune de Blainville, encore plus loin de Caen, vers la mer.

Dans les années de l'entre-deux-guerres l'évolution du port, avec la création de l'usine de la Société Métallurgique de Normandie avec ses cités construites pour loger ses ouvriers, provoque la création d'une banlieue ouvrière vers la mer. Elle a favorisé le développement des communes limitrophes. Une évolution identique a eu lieu à Rouen mais plutôt à la fin du XIX^{e} siècle lorsque l'activité portuaire s'éloigne de Rouen vers la mer et atteint deux communes voisines : Petit-Quevilly sur la rive gauche et Canteleu sur la rive droite. Dès l'année 1883, des membres du Conseil municipal de Rouen s'interrogent sur la légalité d'une extension du port sur plusieurs communes. Le Conseil en vient à envisager « d'annexer une

[210] Maurice AUBRY, M. GIBERT, Maxime HESSE, « Le port de Caen », *op. cit.*, n.p.

partie du territoire des communes limitrophes »[211]. Avant la Seconde Guerre mondiale, alors que le port de Caen voit son activité s'éloigner de son centre historique (en 1936 le bassin sur l'Orne et le bassin Saint-Pierre – situés l'un et l'autre dans la ville – n'assurent plus que 110 000 tonnes, soit 6 % du trafic[212]) cette question n'est pas à l'ordre du jour du Conseil municipal, elle n'est même jamais envisagée au cours des réunions de cette époque. D'après Michel Croguennec la volonté d'extension du domaine portuaire aux dépens de deux communes voisines trouve son origine « dans la crainte de voir lui échapper les retombées économiques prévisibles du développement des activités industrielles et portuaires en aval de son territoire »[213]. À Caen, le développement du port dans les années 20 se fait encore sur le territoire de la commune de Caen. C'est le développement industriel qui se fait sur le territoire de communes limitrophes. Le prolongement des quais du Nouveau Bassin vers le pont de Calix se fait sur le territoire de Caen, nous l'avons vu plus haut. En revanche les développements envisagés dans les années 30, au-delà de Caen, avec l'aménagement d'une installation pour le minerai de fer et la création d'un quai aux aciers dans le port privé de la Société Métallurgique de Normandie, sur le territoire de la commune de Colombelles, ne semblent pas faire réagir le Conseil municipal de Caen. Ce comportement très différent de deux communes face au développement de leur port est intéressant. La ville de Caen ne vit pas son développement au travers de son port. Il est vrai que les travaux engagés avant la guerre pour l'approfondissement du canal ont provoqué des réactions du Conseil municipal de l'époque qui craignait des conséquences pour la ville en raison de son réseau hydraulique. Les craintes se sont avérées justifiées lors des inondations de la fin de l'année 1925.

Toutes ces remarques et interrogations confirment les avis exprimés ci-dessus sur le Caen des années qui précèdent la guerre. Caen n'est pas devenu une ville industrielle et portuaire, elle est toujours une ville universitaire et de négociants. Cependant dans la comparaison avec Rouen nous rappellerons que le trafic du port de Rouen atteint 7 700 000 tonnes en 1938, et que dans ce trafic les importations de la houille représentent 3 500 000 tonnes. À Caen la même année le trafic est de 1 729 000 tonnes (le quart du tonnage traité à Rouen) dont 828 000 tonnes pour la houille.

---

211 Michel CROGUENNEC, *L'aménagement du port de Rouen…*, *op. cit.*, p. 175.
212 Maurice AUBRY, M. GIBERT, Maxime HESSE, « Le port de Caen », *op. cit.*, p. 68.
213 Michel CROGUENNEC, *L'aménagement du port de Roue…, op. cit.*, p. 178.

Dans son article *Caen, la ville d'hier et de demain,* Jacques Loraux écrit à propos de la population ouvrière qui travaille dans les usines implantées au bord du canal au-delà de Caen vers la mer : « Cette population ouvrière vivait dans les cités de Mondeville et de Blainville qui s'étaient développées comme des appendices à la vieille ville dont elles n'avaient pas changé le caractère bourgeois »[214].

Même si Caen ne semble toujours pas s'affirmer comme une ville portuaire, il faut noter que Georges Lamy, le dirigeant de la Société Navale Caennaise est élu conseiller municipal à compter de 1929. C'est une "présence" du port au sein du Conseil municipal. Cependant, comme nous l'avons expliqué plus haut, cette présence est-elle l'expression d'une volonté d'intégrer une personnalité portuaire dans ce Conseil ou plutôt le fruit d'un charisme incontestable de l'homme ?

Ainsi les industries installées aux portes de Caen n'ont pas eu d'effet d'entrainement : la vieille ville n'est pas devenue une ville industrielle. Les Chantiers Navals Français qui se sont installés à la fin de la Grande Guerre à Caen ferment leurs portes en 1934, alors qu'avant la Seconde Guerre mondiale, tous les ports de première catégorie disposent de chantiers navals. La construction navale est un des "marqueurs" de l'industrie portuaire. À Caen, sa résurrection en 1917 est éphémère, elle ne dure qu'une quinzaine d'années. Nous n'avons signalé que l'installation de la Société des Engrais de Normandie en 1929 et la création de la cimenterie en 1933 à Ranville pour utiliser les laitiers, sous-produits de la Société Métallurgique de Normandie. L'effet d'entrainement est limité.

À l'autre bout du canal, à son embouchure dans la mer, Ouistreham se transforme aussi dans ces vingt années de l'entre-deux-guerres. Les activités traditionnelles que nous avions présentées dans la première partie de ce travail continuent de s'y développer : la pêche et l'extraction de sable. Le yachtisme, apparu à la fin du XIX^{e} siècle, y prend de plus en plus de place. La Société des Régates de Ouistreham, fondée par Georges-Auguste Thierry, en 1892 est présidée par son fils Georges-Paul Thierry depuis 1925. Quelques grands yachts fréquentent le port comme le *Pourquoi-pas* du commandant Charcot ou encore la *Simounelle* d'Aristide Briand qui séjourne l'été à Ouistreham. Armand Esders[215] est également membre

[214] Jcques LORAUX, « Caen, la ville d'hier et de demain », *op. cit.*, p. 188.
[215] Armand Esders fait fortune dans la confection et la vente de vêtements. Il finance le premier aérodrome de Deauville inauguré le 28/07/ 1931. Il meurt en 1940 des suites d'une longue maladie.

de la Société des Régates de Ouistreham. Il finance en 1937 la construction « de 100 mètres d'appontements sur la rive droite du canal »[216]. Il commande même la coupe Armand Esders destinée à récompenser le gagnant de la course-croisière Cowes-Ouistreham lancée en 1937 et renouvelée avec succès en 1938 et 1939.

Alors que Caen, malgré la présence à ses portes d'une importante usine sidérurgique et d'un port certes régional, mais néanmoins avec une activité industrielle, reste une ville plutôt tertiaire et à tendance conservatrice, Ouistreham s'engage dans la modernité de son époque. À côté de la pêche et de l'extraction de sable, le yachtisme qui se développe beaucoup dans cette période, avec le lancement du Comité des Régates de Deauville par Louis Bréguet en 1926, ou encore les premières grandes courses gagnées par Virginie Hériot, (médaille d'or olympique de voile en 1928), commence à s'y implanter.

Alors que Caen ne semble pas encore se transformer, Ouistreham, sous l'impulsion d'hommes, également venus de l'extérieur de la région, comme Georges-Paul Thierry ou encore Armand Esders, devient aussi, peu à peu, une station balnéaire. Elle profite des avantages que lui procure l'embouchure du canal vers la haute mer avec son chenal et son écluse, inaugurée en 1903. Ils permettent l'accès de bateaux avec un tirant d'eau de plus de 7 mètres. La photo ci-dessous illustre ce mélange de la modernité et de la tradition dans le port de Ouistreham.

Illustration 47 : Le port de Ouistreham en 1939[217]

[216] « SRCO – 1892-1992 Centenaire », spécial consacré au centenaire du SRCO, 1992, n.p.
[217] *Ouistreham Le Port et le Canal 1939*, disponible sur Delcampe http://www.delcampe.fr/items?language=F&searchString=le+port&cat=0&ca, consultation du 29/12/2015.

Nous avons retenu cette photo car elle permet de montrer les principales dimensions du port de Ouistreham en 1939. Le navire, au premier plan à droite sur la photo, est certainement un bateau de pêche avec ses filets qui sèchent. Le voilier, au premier plan, à gauche, semble plutôt être un yacht avec ses nombreux cordages et son beaupré à l'avant du navire. Le gros vapeur sur le canal, au fond de la photo, sur le côté gauche, illustre l'activité industrielle du canal avec les "cargo-boat" qui rejoignent le port de Caen ou qui en viennent pour gagner la haute mer. Il est vraisemblable que, dans le cas présent, cette photo est prise depuis Ouistreham, après l'écluse vers le canal qui apparaît avec ses berges arborées.

La vie des ports de Caen et de Ouistreham se poursuit entre le 1er janvier et le 17 juin 1940. Celui de Caen participe peut-être à la préparation de la guerre comme le laisse sous-entendre le rapport de la Chambre de Commerce intitulé *L'activité des ports maritimes du ressort de la Chambre de Commerce en 1939-1940-1941* : « 896 000 tonnes ont été importées et exportées […] comprenant une forte proportion de marchandises diverses que l'on n'avait pas l'habitude de voir au port de Caen »[218]. Mais le 17 juin 1940 au soir la Marine de guerre coule, devant les écluses du port, une drague suceuse et un porteur « rendant toute navigation impossible »[219]. Caen est occupée le lendemain. Le trafic du port cesse, ce qui n'exclut pas cependant une poursuite de sa vie durant les années de guerre comme nous allons le voir maintenant.

[218] *Bull. ann. CC Caen*, 1942, p. 122.
[219] Arch. dép. Calvados, 3 W 12, Police – Rapport politique : Rapport de l'ingénieur en chef Coursin daté du 01/11/1940.

Chapitre IV

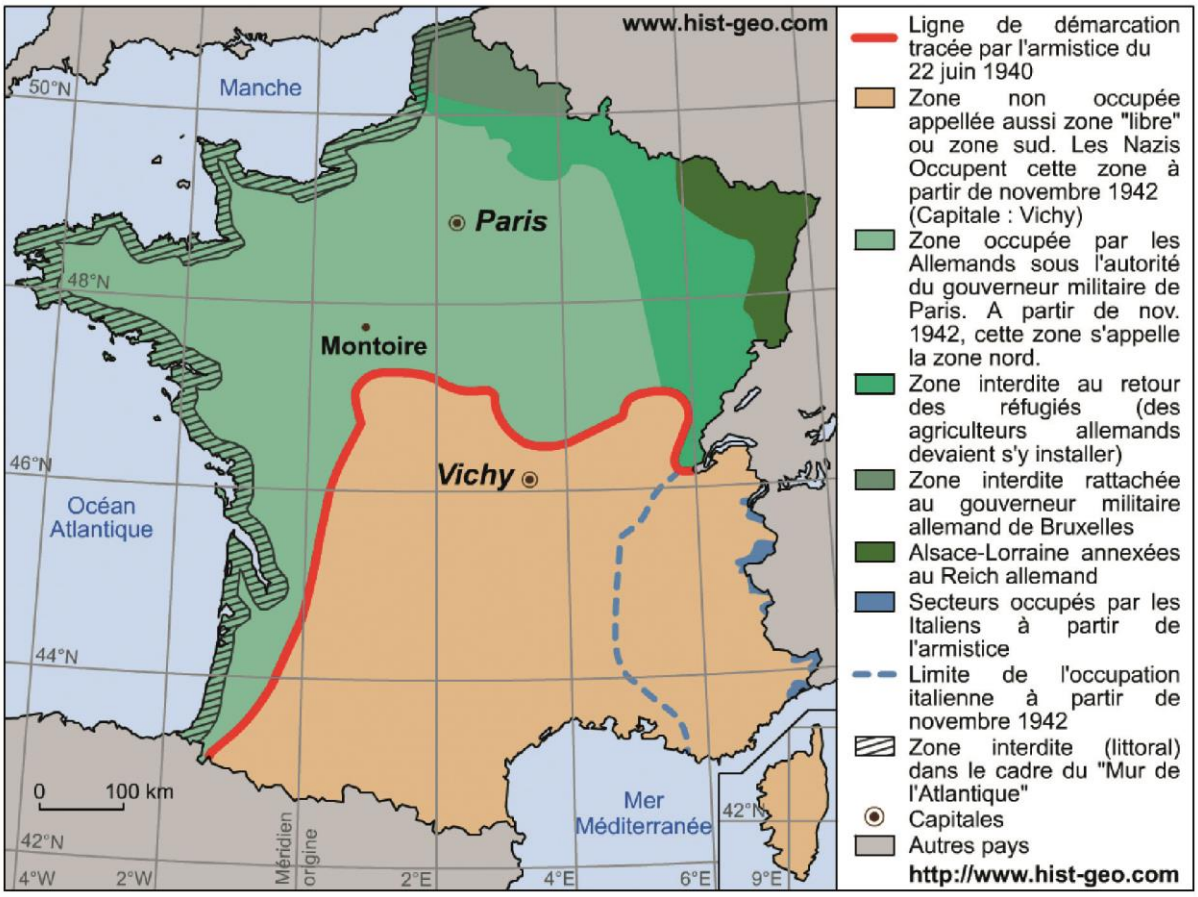
LE PORT ET LA VILLE DE CAEN PENDANT LE SECONDE GUERRE MONDIALE : 1940-1945

Le trafic marchandises du port s'arrête le 17 juin après la marée du soir. Cette suspension intervient après une activité très intense pour le tonnage manutentionné. Il passe de 349 150 tonnes durant les six premiers mois de 1939 à 613 285 tonnes pour la même période en 1940[1]. Cet arrêt n'implique pas nécessairement une suspension totale de la vie du port. Le gouvernement français cherche à poursuivre certains projets engagés avant la guerre. L'occupant allemand utilise aussi le port pour ses besoins propres.

I – LES ANNÉES DE GUERRE DANS LE PORT DE CAEN : 1940-1944

L'article 2 de la convention d'armistice signée le 22 juin 1940 décide un partage de la France avec l'occupation d'une partie de son territoire comme l'indique la carte ci-dessous.

1 *Bull. ann. CC Caen*, 1942, p. 138.



Carte n° 17 : La France après l'armistice de 1940[2]

Caen et son port sont dans la partie occupée de la France avec un statut particulier à compter du 20 octobre 1941, celui de "zone côtière interdite" qui affecte le littoral et qui est administrée par le Militärbefehlshaber in Frankreich[3]. Cette situation particulière oblige les résidents à être munis de laissez-passer délivrés par les Autorités d'occupation. Une ordonnance, émanant de ce commandement, est publiée en décembre 1941, elle a pour objet la grande pêche, la petite pêche ainsi que la police des ports. Elle stipule qu'il appartient aux Commandants de la Marine allemande sur la côte de la Manche et de la France Occidentale, chacun pour sa circonscription, de promulguer « en accord avec le Militärbefehlshaber in Frankreich des règlements des ports pour surveiller l'entrée et la sortie des bateaux et pour

[2] *La France après l'armistice du 22 juin 1940,* disponible sur http://images.google.fr/imgres?imgurl=http://etcomp.pagesperso-orange.fr/, consultation du 01/01/2016.
[3] Commandement militaire allemand en France.

maintenir la sûreté et l'ordre public dans les ports maritimes »[4]. Cette ordonnance fait l'objet d'une transcription pour le port de Caen-Ouistreham en octobre 1942. Malgré différentes recherches, nous n'avons pas pu retrouver le contenu de ce règlement.

Comme l'écrit le préfet du Calvados dans un courrier daté du 8 juillet 1940 : le 17 juin « à la marée du soir les derniers navires sont sortis du port »[5]. L'accès au canal est bloqué par la drague *Ouistreham II* qui a été coulée à l'entrée des écluses du canal. Même si la drague est renflouée à la fin du mois de juillet 1940, « À partir du début de l'occupation, le trafic est tombé à zéro et il ne reprendra sans doute qu'après la fin de cette guerre »[6]. L'arrêt du trafic ne signifie pas l'arrêt de l'activité du port. Début juillet 1940, environ 7 000 tonnes de stocks de houille sont sur les quais. Ils pourront contribuer à approvisionner les foyers domestiques qui achètent et stockent « à cette période de l'année […] en prévision de leurs besoins pour le chauffage d'hiver »[7], même si cette réserve est insuffisante. Enfin le préfet précise : « quant aux hôpitaux, hospices et établissements similaires, ils sont en général pourvus pour un mois environ »[8]. En revanche la suspension du trafic ne signifie pas l'arrêt des travaux portuaires, « les travaux d'extension du port de Caen au bassin d'Hérouville ont été poursuivis en 1939-1940 et 1941 avec des vicissitudes diverses, mais sans subir aucun arrêt complet d'une certaine durée »[9]. Il s'agit de l'installation spécialisée de traitement du minerai entamée avant la guerre. Une réception provisoire partielle est effectuée par la Chambre de Commerce le 29 avril 1941[10]. La situation n'est pas aussi favorable pour la construction d'un quai en palplanches métalliques de 300 mètres de longueur dans l'ancien bassin privé de la Société Métallurgique de Normandie destiné au trafic de l'acier. Les travaux, adjugés le 11 août 1939 à l'entreprise Mercier, subissent de nombreux retards, à compter de juin 1940, en raison « d'une part de l'impossibilité de porter les déblais en mer et, d'autre part, de la pénurie de gas-oil nécessaire pour assurer le refoulement des déblais sur berge »[11].

---

4 VERORDNUNGSBLATT DES MILITÄRBEFEHLSHABERS IN FRANKREICH – Journal Officiel contenant les ordonnances du Militärbefehlshaber en France – BnF, 4-F-443 (*support : livre)*, microfilm M-608.

5 Arch. dép. Calvados, 1 W 3, Occupation : rapport du préfet et du commissariat central, 1940 : courrier du préfet du Calvados au ministre de l'Intérieur.

6 *Bull. ann. CC Caen*, 1942, *op. cit.*, p. 123.

7 Arch. dép. Calvados, 1 W 3, Occupation : rapport du préfet et du commissariat central, 1940 : courrier du préfet du Calvados au ministre de l'Intérieur.

8 *Ibid.*

9 *Bull. ann. CC Caen*, 1942, *op. cit.*, p. 124.

10 *Ibid.*, p. 125

11 *Ibid.*, p. 126

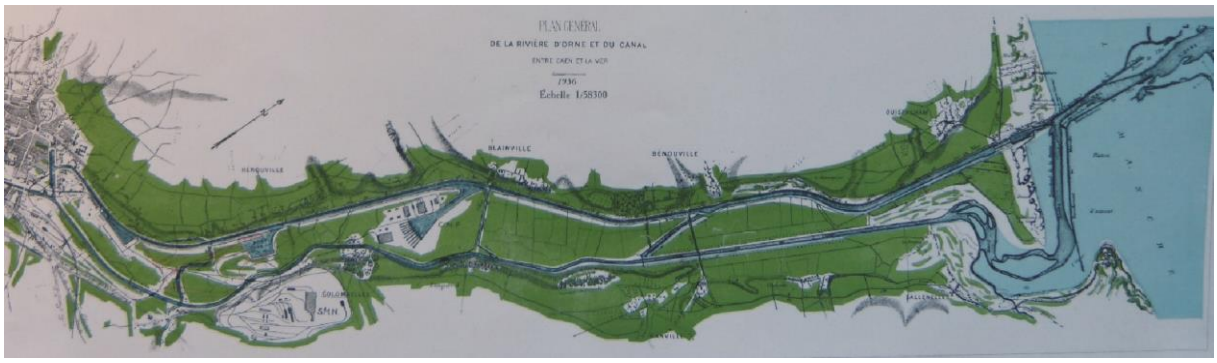
Le gouvernement de Vichy, qui s'installe à la fin du mois de juin 1940, lance, en 1941, « un programme décennal destiné à être incorporé au plan d'équipement national de la France »[12]. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées, en accord avec la Chambre de Commerce, proposent « un ensemble très important de travaux, dont les principaux sont :

- Le remaniement de l'avant-port et des jetées de Ouistreham,
- La construction d'une grande écluse neuve,
- L'approfondissement complet du canal à la cote (- 0,50) avec 30 mètres de largeur au plafond dans les alignements droits et sur largeur dans les courbes,
- L'achèvement de l'équipement du Nouveau Bassin en ce qui concerne notamment l'outillage de la Chambre de Commerce,
- Enfin l'acquisition des terrains compris entre l'Orne et le canal de façon à réserver ces terrains pour les extensions futures du port et pour la création d'une zone industrielle, ce qui éviterait toute spéculation sur les terrains et permettrait le développement rationnel de cette zone admirablement placée pour la création d'industries annexes du port »[13].

Nous avons choisi de présenter ce programme pour plusieurs raisons. On y retrouve une partie des projets envisagés depuis longtemps et toujours retardés en raison de leur coût. C'est le cas notamment de l'approfondissement complet du canal à la cote (- 0,50). Un second point touche le souhait de création d'industries annexes du port. Nous avons noté le manque d'effet d'entrainement du port et de la Société Métallurgique de Normandie pour l'installation de nouvelles industries, ce commentaire montre que les dirigeants de la Chambre de Commerce sont conscients de cette faiblesse. Le projet d'acquisition des terrains est destiné à la création d'une zone industrielle. En réalité depuis le décret du 25 mai 1938, il est possible d'établir des zones industrielles, dites franches. À l'époque, le projet n'avait pas retenu l'attention des dirigeants et acteurs du port. En novembre 1943, une note de la Chambre de Commerce, « sur proposition de la Société Navale Caennaise »[14] reprend le projet. Il est proposé « d'établir une zone industrielle sur toute la bande de

[12] *Ibid.*, p. 128
[13] *Ibid.*
[14] Arch. mus. Norm., carton *Divers port Caen*, note de la Chambre de Commerce *Création de zones franches industrielles au port de Caen*, datée du 6 novembre 1943.

terrain, longue de 8 kilomètres, large de 800 mètres, située entre le canal de Caen à la mer et la rivière l'Orne »[15]. La suite de la note est consacrée à répertorier les industries pour lesquelles « le port de Caen pourrait présenter un grand intérêt »[16] à savoir « céréales et graines oléagineuses, industrie de la minoterie, fabriques d'huile, industrie d'alimentation : distillerie, sucrerie, confiserie, usine de teillage pour le traitement du lin »[17]. Le plan ci-dessous, tiré du plan n° 57**,** permet de situer la bande de terrain proposée.



Plan 58 : La rivière d'Orne et le Canal 1936[18]

Une zone industrielle pourrait être créée sur la zone de huit kilomètres allant de l'entrée du canal, dans le bassin Saint-Pierre, jusqu'à hauteur de Bénouville, après le bassin des Chantiers Navals.

Cette note montre la volonté des dirigeants de la Chambre de Commerce pour tenter d'élargir l'activité portuaire et le rôle moteur joué, dans cette recherche, par la Société Navale Caennaise et son président, Gaston Lamy. La Société Navale Caennaise s'affirme ici comme un des piliers du port. Nous l'avons déjà expliqué plus haut.

Nous avons voulu présenter ces projets afin de montrer que, malgré l'arrêt complet du trafic du port, les travaux d'amélioration, lancés avant la guerre se poursuivent. Par ailleurs le *bulletin de la Chambre de Commerce* qui relate l'activité de l'année 1942 évoque une poursuite de l'activité de l'outillage du port. En effet un « courant de manutentions correspondant à un trafic uniquement ferroviaire »[19] se maintient, à partir des stocks restés sur les

15 *Ibid*.
16 *Ibid*.
17 *Ibid*.
18 Maurice AUBRY, M. GIBERT, Maxime HESSE, « Le port de Caen », *op. cit.*, n.p.
19 *Bull. ann. CC Caen*, 1942, *op. cit.*, p. 130.

quais à la fin du mois de juin 1940 puis ensuite, à partir « des rares marchandises qui y arrivent par camions ou wagons »[20]. Il s'agit toutefois d'une activité très limitée avec « des conditions […] d'utilisation du port […] absolument anormales »[21].

Alors que les Autorités portuaires poursuivent les aménagements engagés avant les hostilités, les Allemands réquisitionnent, dès l'année 1940, du matériel portuaire, comme les palplanches prévues pour la construction du quai aux aciers. Le projet n'est pas trop retardé car l'Armée allemande ouvre un fonds de concours « au titre du transport et du dédouanement des nouvelles palplanches métalliques »[22]. En revanche deux grues électriques de dix tonnes et une de cinq tonnes sont réquisitionnées en 1943 et partent vers l'Allemagne en 1944[23]. Des denrées « particulièrement utiles aux ravitaillement général »[24] stockées sur quelques navires consignés dans le port au début de la guerre sont également réclamées en 1941 par l'Autorité occupante.

La suspension d'activité, qui affecte le port à compter de juin 1940, ne concerne pas tous les ports du Calvados. Les archives conservent des états de *Statistique mensuelle.* Ils rendent compte d'une poursuite d'un trafic limité pour les ports de Honfleur et de Trouville. Pour Honfleur les états évoquent 9 navires pour toute l'année 1942. En 1938 le port de Honfleur avait accueilli 380 navires[25]. Il s'agit d'une activité de pêche. En revanche les états de *Statistique mensuelle*, archivés à compter de l'année 1942, évoquent, un *Trafic spécial* pour le port de Caen. On y trouve les mouvements mensuels des navires ainsi que ceux présents dans le port à la fin du mois. Ces statistiques indiquent chaque mois des mouvements de vedettes, de chaloupes et de quelques chalutiers ainsi que d'un torpilleur. Ces tableaux mentionnent également les *Pourcentages d'encombrement en fin de mois des terre-pleins, hangars, des quais, aires de stockage* pour les *marchandises diverses* et pour les *matières pondéreuses.* Ils évoquent, pour le *Trafic Spécial,* un pourcentage d'encombrement, pour les *marchandises*

[20] *Ibid.* p. 137.
[21] *Ibid.*
[22] *Ibid.* p. 140.
[23] Arch. dép. Calvados, M 14 655, Port de Caen 1940-1957 – Port de Ouistreham 1913-1954 – Port de Dives-sur-Mer 1900-1939 - Courrier du gouvernement français au président de la Chambre de commerce de Caen.
[24] Arch. dép. Calvados, 21 W 6, Ravitaillement – Réquisitions – Production industrielle – Agriculture – Jeunesse – Maison d'arrêt – courrier daté du 20/06/1941.
[25] *Bull. mens. CC Caen*, 1939, n° 2, *op. cit.*, p. 191.

diverses, qui évolue entre 18 et 20 % alors que le pourcentage, pour les *matières pondéreuses,* se situe entre 40 et 50 %. Il est probable que cet encombrement fait référence à l'activité "anormale" du port dont nous parlons plus haut avec des transports terrestres par camion et par rail. C'est cette activité, qui appelle l'utilisation du matériel de levage de la Chambre de Commerce. Elle permet la poursuite des projets, lancés avant la guerre, comme l'installation spécialisée pour le minerai[26]. Les vedettes ainsi que le torpilleur, cités chaque mois, font certainement référence à quelques navires de la Kriegsmarine[27] stationnés à Caen ou à Ouistreham. Ces navires, ainsi que les marchandises, servent au ravitaillement des armées allemandes[28].

Dans les années 30, le développement de l'activité portuaire avait amené la Chambre de Commerce à étudier un projet de construction de Magasins Généraux. En 1936 un hangar est mis en service quai Vendeuvre, suite à de nombreuses demandes de la clientèle portuaire. En 1940 la Municipalité décide de cesser l'exploitation des Magasins généraux à compter du 1er janvier 1943 pour la confier à la Chambre de Commerce dans la cadre d'une extension de sa concession d'outillage public. Cette extension est accordée en février 1942. Après diverses discussions avec les Autorités municipales, il est décidé de construire des Magasins généraux sur un terrain des abattoirs, à proximité de la gare de Caen. Il s'agit d'une décision importante, obtenir la gestion des Magasins généraux était une revendication ancienne de la Chambre de Commerce qui datait des années 1860 après l'ouverture du canal. À l'époque le maire de Caen avait décidé de prendre en charge l'exploitation des Magasins généraux. Cette évolution est certainement favorable pour le port. Désormais la Chambre de Commerce détient une concession pour l'exploitation de tout l'outillage du port, ce qui est plus cohérent. Le changement est difficile à mettre en place, en mai 1942 la Municipalité de Caen adresse au président de la Chambre de Commerce un courrier pour lui demander un report du changement d'exploitant à la fin des hostilités. Finalement le transfert n'a lieu qu'au début des années 50.

La guerre n'est pas synonyme d'arrêt d'activité pour toutes les entreprises du port. Les Chantiers Navals Français, fermés depuis 1936, rouvrent leurs portes avec des ouvriers qui,

---

[26] *Bull. mens. CC Caen*, 1942, *op. cit.*, p. 130.
[27] Marine de guerre allemande pendant la Seconde Guerre mondiale.
[28] Michel Machurey, *La zone portuaire de Caen…*, *op. cit.*, p. 101.

pour beaucoup, proviennent des Chantiers Maritimes de Dunkerque. Ils travaillent pour la marine allemande pour 70 % de l'activité, dont 15 % de constructions neuves, et pour la marine française pour 30 %. D'après le préfet ils sont approvisionnés « régulièrement et sans aucune difficulté »[29].

La situation est moins favorable pour la Société Métallurgique de Normandie. Un seul four Martin fonctionne avec le train de laminoir en raison de la pénurie de charbon, de personnel, à compter de 1942 avec la mise en place du Service du Travail Obligatoire qui entraine la disparition d'ouvriers, et de la réquisition de machines[30]. Cette activité limitée se répercute sur la cimenterie, construite au début des années 30 sur un terrain qui jouxte l'usine sidérurgique.

Avant de conclure ces quelques pages consacrées à la vie au ralenti du port pendant les années d'occupation de Caen, nous voulons évoquer ici le décret-loi du 28 juin 1941. Il a pour but d'améliorer la situation des dockers. Il modifie le statut antérieur qui reposait sur leur embauchage libre. Il décrète la création d'une carte professionnelle, indispensable pour travailler dans les ports. Par ailleurs un bureau paritaire est créé dans chaque port, il est chargé du recensement et de la classification des dockers. Il fixe les priorités et les règles d'embauchage. Cette loi n'est pas appliquée car le trafic du port est nul pendant toute la guerre.

Le dernier *bulletin de la Chambre de Commerce* que nous avons pu consulter pour l'année 1944 est daté de mars. Il indique que les travaux sont très ralentis en raison de la pénurie de main d'œuvre ainsi que des restrictions d'électricité[31].

Les quatre années d'occupation sont contrastées pour le port : le trafic a été totalement stoppé, l'entretien a été réduit au minimum, une partie des grues du parc d'outillage a été réquisitionnée et expédiée en Allemagne. En revanche la Chambre de Commerce et les ingénieurs des Ponts et Chaussées ont poursuivi, au ralenti, les investissements lancés avant la guerre, à savoir l'installation pour le traitement du minerai de fer et la création d'un quai aux aciers. Les décisions du gouvernement de Vichy concernant le statut des dockers ont

[29] Arch. dép. Calvados, 3 W 14, Police – rapports 1940-1941 : rapports du préfet au ministre de l'Intérieur datés des 03/05 et 04/07/1941.
[30] Marie-Jean CHEMINADE, *SMN : pour le souvenir*, *op. cit.*, p. 28.
[31] *Bull. ann. CC Caen*, 1944, p. 49.

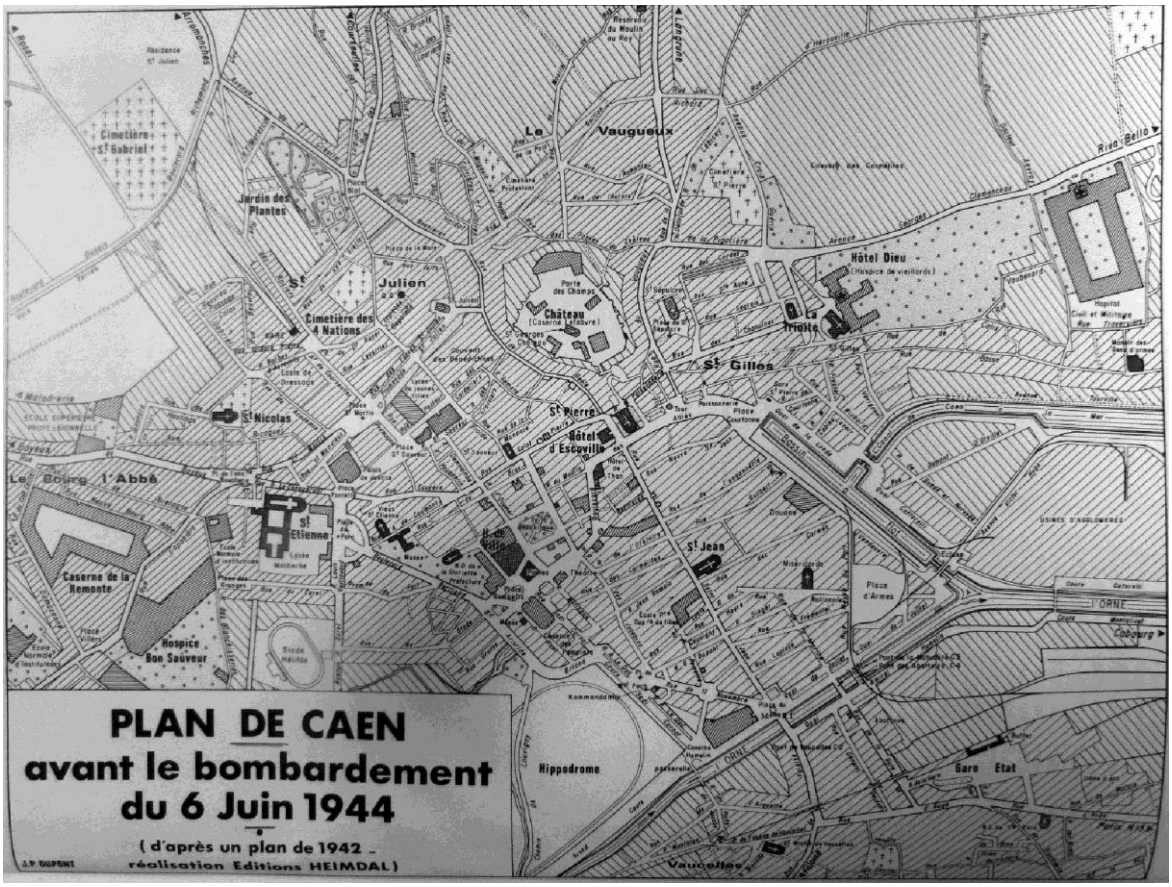
préparé la grande loi de 1947. Le plan décennal de travaux, même s'il n'a pas eu de suite sur le moment, a été repris à la fin de la guerre. Enfin nous avons fait ressortir plus haut les remarques concernant la recherche de nouvelles activités pour développer le trafic portuaire. Elles viennent des dirigeants de la Société Navale Caennaise, ce qui est normal, elle veut poursuivre son développement, cependant la réponse à ces questions engage l'avenir à moyen terme du port. Enfin grâce à la marine allemande, les Chantiers Navals de Blainville ont repris un peu d'activité.

Le port de Caen retrouve une vie après le débarquement du 6 juin 1944 et surtout après la libération de Caen.

II – LA LIBÉRATION DE CAEN ET DE SON PORT

Le matin du 6 juin 1944 les troupes anglaises débarquent dans le secteur de la 5e plage, où se trouve Ouistreham Riva-Bella[32]. Une escadre est chargée de bombarder la côte. Dans la nuit les parachutistes anglais reprennent les ponts de Bénouville et de Ranville sur le canal, en revanche les ponts sur l'Orne de Vaucelles et de Colombelles sont bombardés pour gêner le lancement d'une contre-offensive allemande. Caen devient une zone de combat mais la ville ne tombe pas. C'est la raison pour laquelle les Alliés décident de la bombarder massivement au début du mois de juillet 1944. Pour mieux percevoir l'ampleur des destructions et surtout les quartiers de la ville concernés, on trouvera ci-dessous deux plans, un, daté de 1942, et un, daté de juillet 1944, après les bombardements.

[32] Riva-Bella est le nom de la station balnéaire qui s'est construite juste à côté de Ouistreham au début du XXe siècle.



Plan 59 : Caen (d'après un plan de 1942)[33]

Ce plan rappelle les installations portuaires du centre de Caen : le cours de l'Orne, le bassin Saint-Pierre, les voies de chemin de fer, posées le long des quais de l'Orne et du bassin à flot (le bassin Saint-Pierre), qui traversent la place d'Armes, rejoignent la zone avec les usines d'agglomérés et traversent l'Orne par le pont des Abattoirs pour rejoindre la gare de Caen.

Par comparaison la photo ci-dessous montre le même centre-ville après les bombardements.

33 Jean-Pierre BENAMOU, *Bataille de Caen : 6 juin au 15 aout 1944*, Bayeux, Heimdal, coll. Album mémorial (Éd. française), 1988, p. 9.

Illustration 48 : Vue aérienne de Caen après les bombardements de 1944[34]

Cette photo aérienne prise en août 1944 donne une idée de l'ampleur des destructions au centre de Caen. On voit que le canal et l'Orne sont concernés par la zone de bombardement et de destruction dans la mesure où des bâtiments endommagés apparaissent également au-delà du bassin Saint-Pierre. On aperçoit les ruines de la caserne Hamelin, les ponts détruits de Vaucelles (cf. illustration 49, ci-dessous) et des Abattoirs sur lequel passaient toutes les lignes de chemin de fer qui relient la gare au port. La place d'Armes située sur l'angle entre le quai Vendeuvre sur le bassin Saint-Pierre et le quai de Juillet sur la rive gauche de l'Orne n'est plus qu'un ensemble de cratères de bombes. Les quais du bassin et de l'Orne sont effondrés et démolis en plusieurs endroits. Les engins portuaires installés sur ces quais, comme les voies de chemin de fer, sont endommagés. Le pont de la Fonderie et l'écluse du même nom, qui commande l'entrée des navires venant du canal dans le bassin Saint-Pierre, de même que l'écluse du Rond-Point avec le pont, qui commande l'accès de l'Orne dans le bassin, sont détruits. Le barrage sur l'Orne, mis en service en 1912, est détruit,

[34] *Ibid.*, p. 249.

par les allemands. L'objet de ce barrage était de relever le niveau du plan d'eau du canal pour le maintenir à 7,74 mètres. Cette destruction est pénalisante. Elle limite l'usage du port à des navires de petits tonnages. Enfin la ligne électrique de la rive droite est détruite.

Le cliché ci-dessus avait pour objet de montrer l'étendue des destructions de la ville. La photo ci-dessous, est une sorte de zoom pour le pont de Vaucelles et pour le quartier portuaire sur la rive droite de l'Orne.

Illustration 49 : Le pont de Vaucelles et la rive droite de l'Orne après les bombardements[35]

Comme on peut le voir le pont de Vaucelles n'existe plus. En conséquence, le lien entre la gare de chemin de fer et le port est rompu. Cette photo permet aussi d'illustrer l'écroulement des quais.

Toutes ces destructions sont de nature à perturber l'activité portuaire, cependant nous avons expliqué plus haut que l'ancien port d'échouage sur l'Orne et le bassin Saint-Pierre n'assurent plus qu'une faible partie du trafic. La vie portuaire s'est déportée vers la mer. Les aménagements lancés avant la guerre et qui se sont poursuivis pendant la période des hostilités sont diversement concernés. L'installation spécialisée pour la manutention des minerais a été touchée mais « elle pourra être réparée rapidement »[36], en revanche le futur quai aux

[35] *Ibid.*, p. 328.
[36] *Bull. ann. CC Caen*, 1944, p. 90.

aciers pour les exportations d'acier de la Société Métallurgique de Normandie a été démonté par l'occupant au même titre qu'un certain nombre de grues.

De nombreuses épaves encombrent le canal et les bassins du port, plusieurs ponts sur le canal et sur l'Orne sont endommagés, voire même détruits.

À Ouistreham les écluses ont peu souffert, en revanche « l'appareillage électrique et les machineries hydrauliques doivent être réparées »[37]. Les jetées qui délimitent le chenal d'accès aux écluses ont également été atteintes par des bombes. Elles préservent le chenal des ensablements. En 1946 l'envasement du chenal (à la suite de la destruction d'une partie des jetées) provoque plusieurs échouages[38].

Enfin l'entretien du port, du canal, du chenal d'accès aux écluses de Ouistreham a été quasiment inexistant pendant les quatre années d'occupation.

Comme les quais de l'Orne et du bassin Saint-Pierre ne reçoivent plus qu'une faible partie du trafic portuaire, l'ampleur des destructions n'affecte pas durablement le port qui est remis en état rapidement par les Autorités anglaises qui le réquisitionnent. En septembre 1944 il a déjà retrouvé un trafic moyen journalier de 6 000 tonnes constitué presque entièrement par des marchandises diverses[39]. Durant les quatre derniers mois de l'année 1944, le port reçoit 523 navires pour 239 150 tonnes de marchandises et il expédie 23 900 tonnes de marchandises. La totalité de ce trafic est militaire[40]. Pourtant dans un rapport daté de décembre 1944, le préfet du Calvados indique que les importations de charbon continueront à être assurées. Ce qui laisse supposer que les Autorités anglaises contribuent aussi à rétablir la vie à Caen. Le même rapport précise également que ces Autorités avaient envisagé de remettre le port aux français mais que le manque de main d'œuvre avait retardé cette rétrocession, mais quelques jours plus tard elles embauchent cent manœuvres[41]. En attendant la rétrocession du port aux français un comité Anglo-français de coordination est créé en décembre 1944. Il permet de traiter des sujets urgents tels que les dragages ou encore la

[37] *Ibid.*, p. 91.
[38] Arch. dép. Calvados, S 13470, Port de Caen-Ouistreham – Divers – Lettre de l'ingénieur des Travaux Publics d'État datée du 21/05/1949.
[39] *Bull. ann. CC Caen*, 1944, p. 93
[40] *Bull. ann. CCI Caen*, 1960, p. 4.
[41] Arch. dép. Calvados, 21W42/2, Productions industrielles – Demandes d'emploi – Enquête sur le personnel - Instructions et correspondance – 1945

remise en état des outillages publics et privés[42]. Le port est remis aux Autorités françaises le 12 mars 1945, avant la fin de la guerre. Les Autorités anglaises laissent un port, certes endommagé, mais qui fonctionne. En outre les anglais ont installés 6 grues Stohert et Pitt qui ont été remises à la Direction du port. Cette installation lui permet de disposer de 12 grues : les 6 anglaises évoquées ci-dessus et 6 françaises dont la grue de 25 tonnes, endommagée mais en état de marche[43]. Elles permettent un redémarrage du trafic portuaire. Les grues privées, qui étaient intactes, ont été, pour certaines, découpées par les Anglais, mais, après réparations, elles pourront être remises en service. Pour cette reprise une réfection est très urgente, il s'agit de la remise en service du barrage détruit par les allemands. Elle est attendue et souhaitée par les opérateurs du port et notamment la Société Navale Caennaise comme l'indique son directeur Georges Guillin, le gendre de Gaston Lamy (qui lui succède à la Chambre de Commerce, il en devient le trésorier en 1945), dans un rapport – intitulé *Considérations sur le plan d'urbanisme de la région portuaire de Caen* – qu'il présente à la Chambre de Commerce dès le mois de mars 1945. Avant de faire des propositions il rappelle un préalable, primordial à ses yeux, « Redonner au port, dans le plus court délai, les mêmes possibilités de réception qu'en 1939. Ce résultat sera obtenu en reconstruisant rapidement l'ancien barrage. […] On pourra ainsi recevoir à Caen des bateaux de gros tonnage, le *Senne-ville,* 7 000 tdw[44] a pu en 1939 accéder à Caen avec un chargement de 5 500 tdw »[45].

Après l'ampleur des destructions que nous avons pu voir avec les illustrations 48 et 49, la ville doit être reconstruite. C'est la première mission que se fixe la Délégation spéciale de la Ville de Caen installée le 15 septembre 1944 sous la présidence d'Yves Guillou. Georges Guillin en est le 4e Vice-Président[46].

---

42 *Bull. ann. CC Caen*, 1946, p. 4.
43 *Ibid.*, p. 29.
44 Mesure anglaise qui fait référence au tonnage de jauge nette d'un navire.
45 *Bull. ann. CC Caen*, 1945, p. 53.
46 Arch. dép. Calvados, 615 Edt 633, *Bull. mun. Caen* 1938, 1939, 1940, 1941, 1942, 1943, 1944 : séance du 15/09/1944, p. 211.

Chapitre V

RECONSTRUIRE : 1945-1960

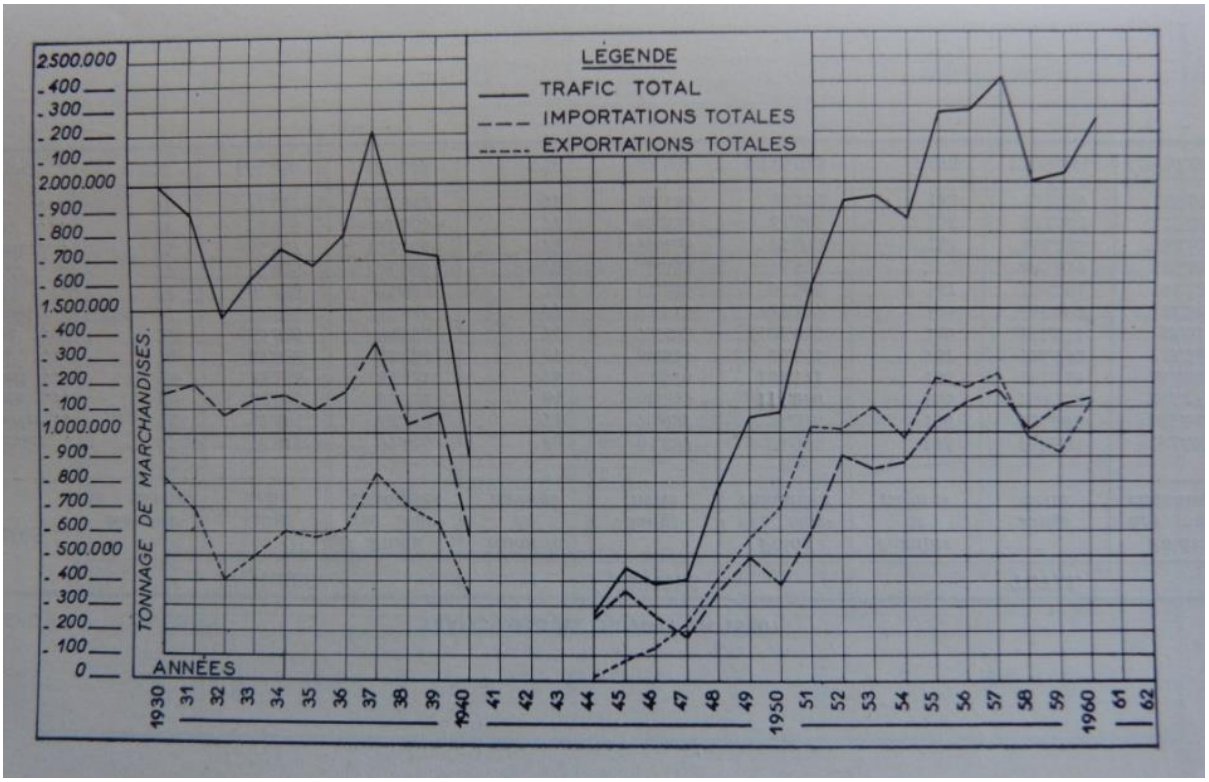
Comme nous l'avons montré, les ingénieurs des Ponts et Chaussées se sont préoccupés, dès la libération de Caen et de son port, de remettre en état rapidement les installations qui pouvaient l'être afin que le port puisse reprendre au plus vite un début d'activité. Si on se réfère au rapport, daté de septembre, que l'ingénieur en chef a adressé au président de la Chambre de Commerce, le trafic du port a pu reprendre avec un trafic moyen journalier, qui peut atteindre 6 000 tonnes, au bénéfice des anglais qui l'ont réquisitionné pour leur propre besoin. Ce qui n'exclut pas des arrivées de houille pour ravitailler et chauffer les populations, comme le rapporte le préfet dans un rapport daté de décembre 1944. La réquisition par les anglais a été bénéfique pour le port : ils ont installé des grues, réparé des quais, réinstallé quelques ponts, renfloué quelques navires[1].

La mission des ingénieurs des Ponts et Chaussées et de la Chambre de Commerce est double : poursuivre la remise en état du port afin de permettre la reprise d'un trafic qui avait dépassé les 2 200 0000 de tonnes en 1937 et penser son insertion dans la reconstruction de la ville. C'est l'objet du rapport présenté par Georges Guillin au cours de la séance du 28 mars 1945, rapport auquel nous avons déjà fait référence. Avant d'évoquer la reconstruction de Caen et de son port, nous rappellerons que lors de la constitution des commissions au cours de la séance d'intronisation de la Délégation Spéciale de la ville de Caen en septembre 1944, les deux membres qui sont désignés pour siéger dans la Commission du port sont Yves Guillou, le président de la Délégation et Georges Guillin, l'un des dirigeants de la Société Navale Caennaise. Cette désignation du président de la délégation doit être

1 *Bull. ann. CC Caen*, 1944, p. 90.

considéré comme un signe de l'intérêt d'Yves Guillou pour le port de Caen. Nous le verrons plus loin.

Cette dernière partie se termine en 1960 quand le port a retrouvé son trafic d'avant la guerre comme le montre le graphique ci-dessous.



Graphique 33 : Le trafic entre 1930 et 1960[2]

Les enseignements de ce graphique sont multiples, on y mesure les difficultés des années 30 avec la forte baisse de l'année 1932, suite à la crise de 29, puis la restauration de l'activité et son arrêt brutal en 1940. Pour le trafic de l'après-guerre, on perçoit la stabilité d'un trafic faible entre 1944 et 1947, il faut reconstruire et réparer ; puis le décollage jusqu'en 1957 où le port dépasse même la meilleure année de l'avant-guerre : 1937. Nous avons décidé de retenir l'année 1960 pour clôturer cette seconde partie car elle marque la fin de la reconstruction. Même après une chute du trafic de 400 000 tonnes en 1958, le port garde une activité supérieure à 2 000 000 de tonnes et il se rétablit en 1959 et en 1960. Il a donc atteint une sorte de maturité de trafic au-delà de 2 000 000 de tonnes. En outre, comme nous le

[2] *Bull. ann. CCI Caen*, 1960, p. 5.

verrons plus loin, la montée en puissance du trafic dans les années 50 provoque des nouvelles réflexions pour améliorer le chenal, l'avant-port à Ouistreham, le canal et le port à Caen. Ces améliorations sont réfléchies et décidées à la fin des années 50. Elles se mettent en œuvre concrètement au début des années 60.

Mais avant de penser un nouvel avenir, il fait reconstruire pour revivre en pansant les plaies.

I – COMMENT RECONSTRUIRE ET REVIVRE ?

Avant d'évoquer la reconstruction de Caen et surtout de son port, nous souhaitons évoquer ici la figure d'Yves Guillou, l'artisan de la reconstruction de Caen après la guerre.

A – Yves Guillou : un maire emblématique

Avant d'apprécier le rôle d'Yves Guillou dans la reconstruction de Caen, la photo ci-dessous permet de faire connaissance avec l'homme.

Illustration 50 : Yves Guillou par le peintre Louis-Édouard Garrido[3]

[3] Portrait de Yves Guillou pendant son mandat de maire de Caen. Collection particulière.

Il se dégage de ce tableau l'autorité et la volonté dont Yves Guillou va faire preuve pendant les années où il prend en main le destin de Caen à partir de 1944.

La Délégation spéciale de la ville de Caen, intronisée le 15 septembre 1944, qu'il préside dès sa création, est remplacée par un Conseil municipal élu les 20 avril et 13 mai 1945. Yves Guillou est maire de Caen le 18 mai. Il le reste jusqu'en 1959. Lorsqu'il prend la direction de la Délégation spéciale, Yves Guillou a déjà une expérience municipale à Caen. Il a été élu entre 1929 et 1935. Il a piloté la rénovation des égouts de la ville en se préoccupant de commencer à mettre en œuvre « un urbanisme respectueux des conditions de vie de la population »[4]. Il s'affirme surtout dans son mandat de maire de Caen. Il est l'un des inspirateurs de la loi sur les dommages de guerre adoptée le 28 octobre 1946. L'article 2 de cette loi entérine le principe du « droit à réparation intégrale » pour « les dommages certains matériels et directs causés aux biens immobiliers ou mobiliers par le fait de guerre dans tous les départements français et dans les territoires d'outre-mer »[5]. Avec l'architecte Marc Brillaud de Laujardière, il réussit à mener à bien la reconstruction de Caen « de façon cohérente, en équipes regroupant ville, organismes de reconstruction, urbanistes et architectes »[6].

Durant ses deux mandats à la tête du Conseil municipal de Caen, Yves Guillou s'affirme comme un maire qui a une vision à long terme pour sa ville. Pour lui le développement économique de Caen passe aussi par son port, comme il l'explique dans un discours prononcé en 1955. Il reprend la notion de port le long des quatorze kilomètres du canal qui avait déjà été évoquée dans l'entre-deux-guerres. Il veut construire une artère de grande largeur avec eau, égout, éclairage et une voie de chemin de fer. La ville de Caen devrait acheter les terrains sur les rives du canal, les remblayer et réaliser une extension territoriale pour attirer des usines à Caen, où la patente est peu élevée. Pour ce faire, il évoque l'absorption d'une partie des communes riveraines du canal, proches de Caen. Le journal le *Bonhomme Libre* écrit à ce sujet en 1952 : « Un gros morceau à avaler : Guillou aurait l'intention d'annexer Hérouville, Blainville et même des portions de Bénouville et de Ranville. Que les écorchés se rassurent. Parce que Guillou a des idées, on aurait tort de lui prêter les intentions d'un ogre. Le projet vise à développer les industries du port et la création de nouvelles entreprises

4 Jean MAURIN, *Guillou le Conquérant…*, *op. cit.*, p. 4.
5 *Ibid.*, p. 155.
6 Marcel CLOT, « Aménagement et urbanisme », *NORMANDIE 44 du débarquement à la libération*, François BÉDARIDA (dir.), Paris, Albin Michel, 1987, p. 252.

entre le canal et l'Orne »[7]. Yves Guillou poursuit : « Les communes traversées devraient être d'accord puisqu'elles vont recevoir sans rien donner. Les services d'aménagement du territoire s'emploient à décongestionner la Région Parisienne et donnent des facilités aux industries pour se déplacer »[8]. Cette idée d'extension territoriale et de développement industriel sur une bande de terrain au bord du canal, avait été développée en novembre 1943, dans une note de la Chambre de Commerce rédigée sous l'impulsion de Gaston Lamy, le dirigeant de la Société Navale Caennaise[9].

Par ailleurs nous avons vu qu'une proposition identique avait été évoquée à Rouen dès la seconde moitié du XIX^{e} siècle, mais sans succès. Yves Guillou n'a pas plus de succès à Caen comme le rapporte le *Bonhomme Libre* cité plus haut : « Le maire d'Hérouville a dit qu'il n'avait pas l'intention de jouer les bourgeois de Calais et d'apporter les clefs de sa commune sur un coussin. Idem pour le maire de Blainville »[10].

Parmi les maires de Caen Yves Guillou fait partie de ceux qui ont souhaité intégrer le port dans le développement économique de la ville.

Comment le port se reconstruit-il ? Quels aménagements sont mis en œuvre pour quel trafic et pour quelle contribution au développement de Caen ?

B – Quel port ? Quels aménagements ? Quels outils économiques pour Caen ?

Nous avons évoqué plus haut la vision de la place du port dans le développement de Caen qu'Yves Guillou développait dans les années 50. Dès la libération, l'architecte urbaniste de la Ville de Caen se pose la question « de l'aménagement du triangle : Vieux-Bassin, Pont de Calix, Pont de Clopée »[11] dans le nouvel urbanisme de Caen en veillant à respecter le principe d'une étroite connexion entre la ville et son port. C'est l'objet du rapport que Georges Guillin présente à la Chambre de Commerce au cours de la séance du 28 mars 1945, rapport auquel nous avons déjà fait référence pour les préalables qu'il exprime.

---

7 *Ibid.*, p. 236.
8 Jean MAURIN, *Guillou le Conquérant…*, *op. cit.*, p. 235.
9 Archives du musée de Caen, carton *Divers port Caen*, note datée du 6 novembre 1943, intitulée *Création de zone franche industrielle au port de Caen.*
10 Jean MAURIN, *Guillou le Conquérant…*, *op. cit.*, p. 236.
11 *Bull. ann. CC Caen*, 1945, p. 53.

1 – Intégrer le port dans la reconstruction de la ville : les propositions de la Chambre de Commerce en 1945

Nous avons choisi de présenter ici les points les plus importants de ce rapport. Il intègre le port dans la problématique globale de la reconstruction de Caen au niveau du nouvel urbanisme de la ville comme de l'architecture de deux places, faisant partie à la fois de la zone portuaire et de la partie de la ville à reconstruire, il s'agit de la place du *Pont de la Fonderie*, elle constitue l'entrée du canal dans le bassin Saint-Pierre, et du carrefour du *Pont de l'Orne,* il relie l'Orne au bassin Saint-Pierre. Enfin il y a le quai Vendeuvre qui jouxte la ville.

Georges Guillin développe plusieurs idées importantes pour le port et son redémarrage. Il insiste sur l'aménagement des accès dans le souci d'une coordination "rail, mer, route" avec des voies de circulation aptes à absorber non seulement le trafic actuel mais aussi des « extensions des activités portuaires »[12]. Dans ce cadre il plaide pour « un développement des relations routières entre le port et l'hinterland de Caen »[13]. Il propose l'utilisation des terrains du Cours Caffarelli pour installer « les commerçants et industriels des Quais Vendeuvre, Juillet et Amiral-Hamelin expropriés des zones réclamées par l'urbanisme pour d'autres usages »[14] et pour créer des voies de chemin de fer destinées au trafic portuaire. Il envisage d'installer l'administration portuaire dans des bâtiments proches de la ville à construire de part et d'autre du canal à hauteur du pont de la Fonderie. Il propose la construction de quelques hangars sur le quai Vendeuvre. Le bassin Saint-Pierre continue à accueillir une partie du trafic du port.

Après avoir cherché à intégrer le port dans la ville, à la fois dans son activité et dans l'usage et l'architecture des bâtiments à reconstruire à proximité du centre de Caen, il propose des pistes pour l'avenir du port.

Face à un positionnement géographique qui limite son développement en raison d'un manque de voies de pénétration fluviale et « d'un hinterland limité aux possibilités ferroviaires et routières »[15] et bordé à l'Est par celui de Rouen et à l'Ouest par celui de Nantes, il trace un avenir tourné vers l'industrie lourde (par la création d'industries nouvelles) et vers l'exportation. Ces industries nouvelles pourraient s'implanter sur des terrains industriels le

[12] *Ibid.*, p. 54.
[13] *Ibid.*
[14] *Ibid.*, p. 55.
[15] *Ibid.*, p. 60.

long du canal, entre ce dernier et l'Orne. Mais est-ce possible compte tenu de l'état d'esprit des caennais et des administrations locales ? On peut en douter si on se réfère au contenu d'un projet de courrier destiné à la presse locale, daté d'octobre 1945, dans lequel l'auteur écrit : « Bien que classé 7e Port de France en 1939 par l'importance de son tonnage, le public ignore encore les possibilités du port de Caen. Très touché par les évènements de Juin-Juillet 1944, notre port offre encore de nombreuses possibilités que les Pouvoirs Publics n'apprécient pas à leur juste valeur, et dont en conséquence ils ne tirent pas tout le parti désirable.

Cet état de chose provient surtout du fait que si Caen peut être classé parmi les grands ports français, par contre sa population et par suite toutes ses Administrations et ses Services Publics qui en sont le reflet, n'ont pas toujours tout l'esprit maritime désirable.

La proximité de la mer, le développement corrélatif des industries d'exportation et d'importation, le trafic des navires, n'ont pas attiré l'attention et l'intérêt de toute une région qui cependant en vit, et nous sommes persuadés que cette ambiance d'indifférence constitue un frein au développement industriel de la Basse Normandie »[16].

Nous avons repris cette longue citation car elle constitue une bonne synthèse de la vision du port de Caen par ses habitants et même par les Administrations qui le dirigent. Elle pose avec une grande acuité la question de la perception du port.

Après la dimension "métallurgie et sidérurgie", Georges Guillin trace un second avenir tourné vers l'agriculture avec le développement d'industries basées sur l'utilisation de sous-produits de l'abattage de la viande, après l'établissement d'un abattoir à dimension régionale, et de graines oléagineuses.

Enfin il suggère la création de zones franches, le long du canal, affectées aux différentes activités proposées ci-dessus.

Pour assumer un tel trafic il n'envisage pas de grands aménagements du canal, il retient la possibilité de vapeurs de 2 à 5 000 tonneaux pour la houille et le minerai et de 3 à 6 000 tonneaux pour le trafic industriel.

[16] Archive du musée de Normandie, carton *Divers port Caen* - Projet de courrier, non signé, destiné à la presse locale daté du 25/10/1945.

Nous avons voulu présenter les principales recommandations de ce rapport pour le souhait d'intégration du port dans la ville qu'il exprime, au niveau urbanistique, comme au niveau architectural et pour la vision à long terme qu'il propose pour l'avenir du port. Il montre, de la part des dirigeants de la Chambre de Commerce, comme de la part du maire de Caen et de l'équipe d'urbanistes qui l'entoure, une prise en compte du port dans le développement de Caen, au moins dans la conception de l'urbanisme du nouveau Caen. Cependant Georges Guillin n'est pas élu lors des élections d'avril 1945. Il ne rassemble que 309 voix sur 15 755 votants[17]. Cette "disparition" marque le départ d'un important représentant du port dans l'équipe qui dirige la ville. Il avait remplacé son beau-père Gaston Lamy qui était resté membre du Conseil municipal de Caen pendant 15 ans, entre 1929 et 1944. Il s'agit d'un signe qui contribue à notre interrogation touchant la prise en compte de la présence du port par les habitants de Caen. Il est vrai que le déplacement des installations portuaires du centre-ville vers des terrains situés entre le canal et l'Orne ainsi que la proposition d'utiliser le canal, sur toute sa longueur, comme un immense port de quatorze kilomètres, sont nécessaires économiquement, mais ne sont pas de nature à contribuer à insérer le port dans la vie des caennais. Les propositions de Georges Guillin répondent plutôt à des considérations urbanistiques et organisationnelles de l'espace portuaire plutôt qu'à un souhait de faire entrer le port et sa vie dans la vision que les caennais ont de leur ville. Par ailleurs la grande idée de l'architecte Brillaud de Laujardière est de créer « la voie triomphale » qui part du pont sur l'Orne et au-delà, de la gare, et aboutit au château des ducs de Normandie et plus haut à l'Université. L'objet de cette « voie triomphale »[18] est de relier les « quartiers de l'activité commerciale et des institutions publiques » au nord de la ville aux quartiers, situés au sud, sur la rive droite de l'Orne « d'où partent les routes vers Rouen, Paris et Le Mans et où est située la gare »[19]. En outre la « voie triomphale », qui aboutit au pied du château, permet de mettre en valeur l'histoire de Caen. Les reconstructions, pour l'activité portuaire, sont destinées à permettre une reprise rapide du trafic dans un souci de développement économique de la ville. Le port est considéré comme un des outils de sa renaissance économique, au même titre que la Société Métallurgique de Normandie, mais il n'est pas un

[17] Arch. dép. Calvados, 615 edt 634, *Bull. mun. Caen*, 1945, 1946, 1947, 1948, séance du 18/05/1945, p. 141-142.
[18] Jean-Jacques BERTAUX et Musée de Normandie Caen, *Renaissance d'une ville*, Caen, Ed. Delpha Musée de Normandie, 1994, p. 31.
[19] *Ibid.*

élément structurant, comme c'est le cas dans d'autres villes portuaires. Il faut préciser que Caen est un port maritime sans littoral, le littoral est à Ouistreham. Avant le percement du canal, Caen n'est qu'un port fluvial sur l'Orne. Avec le percement du canal, l'activité se transforme et son rôle économique s'affirme, mais dans l'inconscient collectif Caen ne devient pas un port de mer.

Dans cet esprit la Chambre de Commerce suggère en 1947 « de placer du côté nord-est du bassin Saint-Pierre, sur chaque rive du Canal, Chambre de Commerce, Douanes, Inscription Maritime, Ponts et Chaussées, Service Maritime, qui tous ont leur activité principale concentrée sur le Port »[20]. Par ailleurs il est décidé d'utiliser les déblais des destructions pour remblayer les terrains humides situés entre l'Orne et le canal. Ce remblai permet la transformation de terrains inutilisables en terrains industriels en vue de l'aménagement d'un grand port qui puisse s'étendre entre Caen et la mer[21].

Nous avons évoqué plus haut les réparations les plus urgentes menées juste après la libération de Caen, à la fin de l'année 1944 et au début de 1945. Il nous faut maintenant aborder la reconstruction dans le temps, de 1945, lorsque les Autorités françaises reprennent possession du port, jusqu'au début des années 60, lorsque qu'elle se termine.

C'est volontairement que nous abordons dans le paragraphe qui suit la reconstruction du port puis ses nouveaux aménagements engagés dans le courant des années 50. Ces travaux nous ont paru s'inscrire dans la logique de la reprise de sa vie, juste après la guerre, que nous venons de traiter. Ces travaux sont également liés à la reprise du trafic et à la remise en route progressive de la Société Métallurgique de Normandie, nous y faisons allusion autant que de besoin, mais nous examinons ces deux sujets un peu plus loin.

2 – Les réparations et les nouveaux aménagements pour restaurer le trafic

Lorsque les Autorités portuaires françaises reprennent en main la gestion du port, les anglais ont paré au plus pressé pour permettre une reprise du trafic, mais beaucoup de travaux sont à mener à bien. La première urgence concerne le barrage sur l'Orne mis en service en 1912. Dès la fin de l'année 1944, l'ingénieur en chef a pris des contacts pour assurer sa remise en état. En mars 1945 les travaux sont engagés mais les matériaux nécessaires ne

[20] Arch. dép. Calvados, 615 Edt 634, *Bull. mun. Caen* 1945, 1946, 1947,1948, séance du 29/05/1947, p. 209.
[21] *Ibid.*, p. 216.

sont pas toujours disponibles. La remise en service est annoncée pour la fin du mois d'octobre 1946[22]. Les autres travaux à réaliser concernent le renflouage des épaves, la « réfection de chaussées et de terre-pleins, [de] grosses réparations aux berges du canal, aux fossés de ligne et [la] reconstruction provisoire de la ligne électrique »[23].

À la fin de l'année 1945, une partie des réfections a déjà été menée à bien. Grâce à l'action de la Société "Les Abeilles" les épaves commencent à être relevées, en priorité dans le Nouveau Bassin, là où se concentre la plus grande partie du trafic. Entre le 15 septembre et le 3 novembre 1945, « onze bateaux de petite importance ont pu être remis à flot »[24]. La ligne électrique à haute tension de la rive droite est rétablie entre Caen et Blainville. Ce rétablissement permet la remise en activité des ponts tournants de Bénouville et de Blainville. Le dragage d'entretien du chenal d'accès à Ouistreham reprend en juillet 1945. Le matériel de manutention, à savoir les grues et les cabestans, est également remis en état au fur et à mesure.

En 1946, deux grues de 10 tonnes, retrouvées en Allemagne, rentrent à Caen et quatre grues achetées aux anglais, sont montées sur le bassin Saint-Pierre[25].

Au cours des réunions à la Chambre de Commerce, Georges Guillin insiste sur la nécessité du dragage pour accueillir des bateaux toujours plus gros. Il évoque la réception de navires américains de 6 000 tonneaux. Lors de l'une de ces réunions, en septembre 1946, l'ingénieur en chef confirme la remise en service du barrage en octobre. Cette réparation est indispensable pour rétablir le plan d'eau du canal.

Enfin dès le mois de mars 1945, la Chambre de Commerce demande la disposition de hangars, appartenant à la Municipalité, pour stocker les marchandises qui commencent à arriver à Caen. À l'exception de la houille dont les conditions d'achat sont différentes, les importations et exportations sont réglementées et monopolisées par l'État. Il les centralise, les soumet aux gouvernements étrangers concernés. Le destinataire des marchandises achetées est un service du Ministère de l'Économie Nationale : le service des Importations et des Exportation « (en abrégé *Impex*) […] L'Impex règle le trafic portuaire, assure la réception des

[22] *Bull. ann. CC Caen*, 1945, p. 99.
[23] *Bull. ann. CC Caen*, 1944, p. 94.
[24] *Bull. ann. CC Caen*, 1945, p. 100.
[25] Arch. dép. Calvados, 21W43/1, Production industrielle - Demandes d'emploi - Enquête sur le personnel, instructions et correspondance – 1945-1946 : point de l'ingénieur en chef, réunion du 24/09/1946.

marchandises et paie les frais de manutention »[26]. En 1945 le port de Caen est « désigné par le contrôle l'*Impex* pour la réception de marchandises et matériaux importés »[27]. Les premiers arrivages concernent du carton bitumé et du coton qu'il faut stocker dans des hangars[28].

Le point commun des décisions et des travaux est qu'il s'agit de réparations pour rétablir les capacités d'accueil et l'activité d'avant la guerre. Ces investissements sont nécessaires mais ils n'engagent pas la poursuite du développement du port et de son activité. En revanche la poursuite de l'installation spécialisée pour le minerai de fer engage l'avenir du port. Elle avait été lancée avant la guerre. Durant la guerre elle s'est poursuivie autant qu'il était possible. Elle est peu endommagée au moment des combats de la libération de Caen. Dans son état des lieux du port, daté de novembre 1945, l'ingénieur en chef Jouveneaux évoque une réparation des estacades en béton armé ainsi que de l'appareillage électrique et mécanique de l'installation[29]. Durant toute l'année 1946, il fait un point d'avancement de la mise en état de marche de cette installation. Elle est opérationnelle au début de l'année 1948[30]. La photo ci-dessous illustre le démarrage de cet outil, très performant à l'époque de sa mise en route. Il doit permettre de charger en 3 ou 4 heures, un cargo qui porte plus de 3 000 tonnes de minerai[31].

[26] Auguste MURAT, Henri TRUCHY, *Précis d'Economie Politique*, Paris, Nouvelles Editions Latines, 1953, p. 227.
[27] Arch. dép. Calvados, 615 Edt 634, *Bull. mun. Caen* 1945-1946-1947-1948, séance du 23/03/1945, p. 46.
[28] *Ibid.*
[29] *Bull. ann. CC Caen*, 1945, p. 97.
[30] *Bull. trim. CC Caen*, 1949, n° 1, p. 67.
[31] Arch. mus. Norm., carton *Divers port Caen* – Note de l'ingénieur Maxime Hesse datée de 1943.

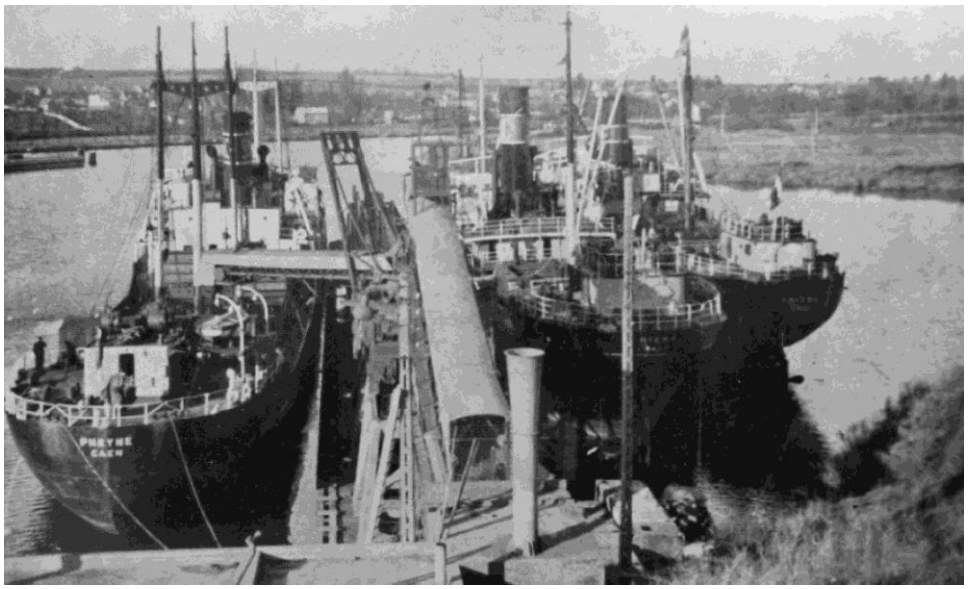


Illustration 51 : L'installation spécialisée pour la manutention des minerais[32]

Les navires se garent le long du tapis roulant sur lequel le minerai circule.

La photo ci-dessous donne une idée d'ensemble de l'organisation de cette installation.

Illustration 52 : Vue d'ensemble du port de la SMN avec l'installation spécialisée pour le minerai[33]

Le môle le plus à droite, sur cette photo, est le môle d'accostage des navires pour le chargement du minerai. Les marques noires derrière, dans les terres, indiquent les silos dans lesquels se déverse le minerai qui arrive par voies ferrées. On les voit au-dessus des orifices des silos.

---

32 *Bull. sem. CC Caen*, 1953, n° 2, n.p.

33 Vue d'ensemble du port de la SMN dans le courant des années 50. Collection particulière.

Le minerai est acheminé des silos vers le môle que nous décrivons plus loin par un tunnel. La photo ci-dessous montre ce qu'il reste de ce tunnel aujourd'hui.

Illustration 53 : Tunnel d'acheminement du minerai[34]

Les deux autres quais (montrés sur l'illustration n° 52) sont le quai aux aciers, pour les exportations, et le quai au charbon pour le fonctionnement de l'usine sidérurgique.

Le minerai est acheminé sur un tapis par le tunnel, (illustration n° 53), depuis un silo de stockage (que nous avons vu plus haut) jusqu'à un môle de chargement à l'aide d'un bras mobile muni d'un nouveau tapis. Au milieu de l'illustration n° 51, on distingue le tapis d'acheminement du minerai puis celui qui sert au chargement. La mise en route de cette installation est bienvenue, les expéditions de minerai reprennent comme l'indique le tableau ci-dessous.

[34] Collection privée de l'auteur, janvier 2016.

Tableau 22 : Expéditions de minerai en tonnes après la guerre 1946-1949[35]

Expéditions de minerai (en tonnes) après la guerre	
1946	119 400
1947	220 200
1948	405 100
1949	557 700

La mise en route de l'installation permet le quasi doublement des expéditions dès l'année 1948, malgré quelques incidents elle traite environ 200 000 tonnes[36]. Dans un rapport daté de 1936 (l'année de décision de la création de cette installation) l'ingénieur Hesse écrit : « Cette installation […] apportera une amélioration considérable à l'exploitation du port. […] Elle permettra de faire face sans difficulté à un accroissement même important tant du trafic minier que de celui des autres marchandises »[37]. L'installation, même avec si un long retard pour la mise en route, répond aux espoirs qu'elle avait suscités au moment de la décision. Comme le montre le tableau ci-dessus la mise en service de ce nouvel outil arrive à point nommé pour accompagner un trafic qui décolle à compter de l'année 1948, celle où il devient opérationnel.

Aujourd'hui encore le port garde quelques traces de cette magnifique installation très en avance sur son époque. En souvenir de l'ingénieur Maxime Hesse[38] qui avait proposé, dès l'année 1936, la création de cette installation, elle porte son nom. La photo ci-dessous montre l'estacade (dans son état actuel) contre laquelle les navires venaient se charger en minerai.

35 *Bull. trim.CC Caen*, 1947, n° 1, p. 49, et 1950, p. 137.
36 *Bull. trim. CC Caen*, 1949, n° 1, p. 67.
37 Arch. mun. Caen, carton n° 3, Port – Canal – Orne – Odons : Rapport de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Hesse, daté de 1936.
38 L'ingénieur Maxime Hesse est resté longtemps ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à Caen. Il est nommé au début des années 30 avec l'ingénieur en chef Aubry. Il est encore là pendant la guerre, au début des années 40.

Illustration 54 : Estacade d'accostage des navires pour le minerai de fer aujourd'hui[39]

En dehors des chantiers de remise en état du barrage, dont nous avons déjà parlé, et de l'achèvement de l'installation destinée au chargement du minerai, l'année 1946 est consacrée à la poursuite du renflouement des épaves et au rétablissement du parc d'appareils de manutention. Ce qui n'exclut pas de préparer l'avenir. L'élaboration d'un plan d'Équipement de la Région est lancée dès le mois de janvier 1946. Il en ressort que le commerce d'exportation serait facilité par

« 1° Achèvement rapide du barrage de l'Orne,

2° Construction du quai aux aciers,

3° Complément d'équipement de l'outillage, et ultérieurement : Nouveau sas à Ouistreham »[40].

Nous avons retenu ce programme de travail car il présente l'intérêt de mêler des réparations, le barrage et le complément d'outillage, de rappeler des projets décidés avant la guerre et de se projeter dans l'avenir avec l'éventualité d'un nouveau sas à Ouistreham. En

[39] Collection privée de l'auteur, janvier 2016.
[40] *Bull. trim. CC Caen* 1946, n° 1, p. 37.

janvier 1946, la Chambre de Commerce pense au développement du port. Elle a conscience que la reconstruction de la ville, voire de la France, d'une part et la reprise de l'exploitation du minerai d'autre part vont provoquer une forte reprise du trafic (nous avons vu plus haut qu'elle intervient à compter de l'année 1948), c'est pourquoi elle décide, à l'unanimité, un vaste programme d'équipement en grues. Ce programme s'articule autour de l'achat de deux grues anglaises de quinze tonnes Wellmann, Smith and Owen, de deux grues Stothert et Pitt, pour le trafic du charbon, de deux grues de trois tonnes et de deux grues-chenilles provenant des « surplus alliés »[41].

Outre ces acquisitions et les travaux à mener la Chambre de Commerce préconise d'acheter des terrains entre l'Orne et le canal de Caen à la mer pour y établir une zone industrielle susceptible d'accueillir de nouvelles industries[42]. Cette proposition avait déjà été préconisée dès l'année 1941.

Le bilan de l'année 1946 est positif pour le retour à une activité plus normale, le barrage est remis en service en octobre et l'ingénieur en chef annonce la fin du renflouement des épaves lors de la réunion du bureau de la Chambre de Commerce du 20 août.

Durant l'année 1947 les travaux de dragage dans le chenal, l'avant-port et le canal se poursuivent. Ils sont indispensables pour redonner au port toutes ses possibilités d'accueil. Le parc d'outillage et de manutention se renforce. Le port retrouve son parc d'avant la guerre qui était constitué d'une trentaine de grues réparties entre celles appartenant à la Chambre de Commerce et celles appartenant à des opérateurs privés. Enfin l'ingénieur en chef écrit dans son rapport annuel sur l'année 1947 : « Au cours de l'année dernière, mes services ont mené à bien un important programme de dragages dans les bassins du port, dans le canal de Caen à la mer et dans l'avant-port (120 000 mètres cubes environ) ce qui a permis au port de retrouver ses possibilités anciennes »[43].

Au début de l'année 1948, le port a pu effacer les principaux stigmates laissés par la guerre. Ce retour aux conditions d'exploitation d'avant la guerre se traduit dans le trafic qui amorce une très forte reprise. La progression par rapport à 1947 est de 93 % alors que le trafic, en 1947, avait été plus faible qu'en 1946.

---

41 *Ibid.*, p. 54.
42 *Bull. trim. CC Caen*, 1946, n° 2, p. 79.
43 *Ibid.*, 1948, n° 1, p. 55.

Seul un investissement, décidé en 1939, n'est pas encore réalisé, il s'agit du quai aux aciers qui devait être construit dans le bassin de la Société Métallurgique de Normandie cédé à l'État en 1940. Le projet est adjugé le 21 décembre 1949. Le quai aux aciers est mis en service en juillet 1951. Cette mise en service arrive à un moment opportun alors que la Société Métallurgique de Normandie voit son activité reprendre. Le premier haut fourneau a été allumé le 11 décembre et la première coulée a eu lieu le 16 décembre 1950[44]. En 1951, elle exporte 187 600 tonnes de fer et de fonte.

C'est en 1955 que le port dépasse pour la seconde fois les 2 millions de tonnes de trafic (la première fois avait eu lieu en 1937). La reconstruction est acquise depuis le début des années 1950.

En 1951, le port de Caen a retrouvé sa place dans le concert des ports français, il occupe le huitième rang avec 1 653 000 tonnes mais loin derrière Sète qui est à 2 800 000 tonnes[45].

Le port retrouve peu à peu son visage d'avant la guerre avec ses quatre piliers. En 1951 la houille représente de nouveau 74 % des entrées et le minerai 74 % des sorties. Le trafic est de nouveau assuré par l'armement local, la Société Navale Caennaise, à hauteur de 70 %. Dans un discours prononcé en 1953 le président de la Chambre de Commerce, Henri Spriet indique : « le port de Caen est fier d'être classé le premier pour l'utilisation du pavillon français magnifiquement représenté par les belles unités de la Société Navale Caennaise »[46]. Seule la Société Métallurgique de Normandie n'a pas retrouvé toute sa place, elle ne représente qu'un tiers du trafic.

Nous avons évoqué plus haut la reprise des dragages, notamment dans le chenal d'accès à l'avant-port d'Ouistreham. Son tirant d'eau est surveillé par des sondages réguliers comme l'atteste un courrier adressé à l'ingénieur des Travaux Publics de l'État de Ouistreham daté d'août 1947. L'ingénieur ordinaire du port y rappelle « que les sondages complets des accès du port de Ouistreham doivent être exécutés en principe tous les mois »[47]. En janvier 1953, les dirigeants de la Société Navale Caennaise alertent les ingénieurs : deux de ses navires ont

[44] *Bull. sem. CC Caen*, 1952, n° 1, p. 80.
[45] Documentation française illustrée, « Les ports maritimes français », *La documentation française illustrée*, n° 70, Octobre 1952, p. 17.
[46] *Bull. sem. CC Caen*, 1953, n° 2, p. 233.
[47] Arch. dép. Calvados, S 13476, Port de Caen-Ouistreham - Dragages dans le bassin Saint-Pierre et le canal.

été immobilisés dans le chenal pendant 36 heures[48]. La jetée Ouest de Ouistreham a été détruite pendant la guerre, il est temps de procéder à sa reconstruction. En réalité l'ingénieur propose un rétablissement de cette jetée dans le cadre d'une amélioration du chenal navigable en modifiant le tracé des cordons d'enrochement édifiés 100 ans auparavant. Le projet des ingénieurs est de construire un chenal d'accès rectiligne, plus profond et élargi dans l'axe de l'avant-port. Il est entériné par le ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme en 1955. Les travaux « sont en voie d'achèvement [en 1959] avec l'exécution des derniers dragages auxquels on procède actuellement pour l'enlèvement des restes de l'ancienne jetée »[49]comme l'écrit l'ingénieur en chef au ministre.

Cette modification du chenal d'accès de l'avant-port de Ouistreham est une étape dans l'évolution des travaux du port dans la période de l'après-guerre. En cherchant à réparer une destruction de la guerre, les ingénieurs ont pu les optimiser et améliorer son accès. Alors que le port a retrouvé son activité normale et que son trafic se développe très vite, la question des conditions d'accès est de nouveau à l'ordre du jour. Le tableau ci-dessous rappelle la progression du trafic entre 1950 et 1955 en pourcentage.

Tableau 23 : Progression du trafic du port de Caen en % 1950-1955[50]

Années	Trafic	% de variation	Nb. de navires	% variation
1950	1 083 894		1 464	
1951	1 634 070	50 %	1 516	4 %
1952	1 937 513	19 %	1 713	13 %
1953	1 952 684	1 %	1 958	14 %
1954	1 856 199	-5 %	1 980	1 %
1955	2 278 390	123 %	2 315	18 %

En cinq années, le port a dépassé la meilleure année du trafic d'avant la guerre, l'année 1937, où le port avait atteint 2 224 000 tonnes. La croissance s'exprime également dans le nombre des navires qui le fréquentent. En cinq ans, on est passé de 1 500 navires à 2 300

[48] *Bull. ann. CC Caen*, 1960, p. 4. et Arch. dép. Calvados, S 13476, Port de Caen-Ouistreham – Dragages dans le bassin Saint-Pierre et le canal – Courrier de la Société Navale Caennaise à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées datée du 12/01/1953.

[49] Arch. dép. Calvados, S 13412, Port de Caen-Ouistreham – Reconstruction de la jetée de l'est et consolidation de l'ouest – projet et exécution des travaux - Courrier de l'ingénieur en chef au ministre daté du 05/03/1959.

[50] *Bull. an. CCI Caen*, 1960, p. 4 pour les statistiques de trafic en tonnes et Arch. dép. Calvados, S 13481, Port de Caen-Ouistreham – Programme général d'exécution et d'aménagement du port, des écluses et de l'avant-port 1956 pour les statistiques en nombre de navires accueillis.

reçus annuellement. On comprend que ses dirigeants pensent à l'avenir. C'est ce qu'exprime le président de la Chambre de Commerce, Henri Spriet, dans le rapport qu'il présente au cours de l'assemblée générale du 28 septembre 1954. Il propose un programme d'action économique qui s'articule autour de deux axes importants :

« 1° La création d'une zone industrielle

2° Le développement du port de Caen »[51]

Ces deux projets concernent le port : la zone industrielle pourrait être créée sur l'ancien territoire des Chantiers Navals Français de Blainville qui ferment leurs portes en 1953, nous en parlerons plus longuement dans un prochain paragraphe. Quant à l'extension du port, Henri Spriet la perçoit dans le cadre d'un « projet de construction d'un troisième haut-fourneau qui doublerait la production d'acier de cette usine [la Société Métallurgique de Normandie] et lui permettrait d'envisager un échange charbon-acier avec l'Amérique »[52]. Pour réaliser ce programme d'investissement, cette dernière aurait besoin de « disposer d'une relation maritime directe avec l'Amérique, ce qui nécessite que le Port de Caen devienne accessible à des bateaux de 8 à 10 000 tonneaux de jauge amenant du charbon des États-Unis et repartant avec des produits métallurgiques »[53]. Depuis la fin de la guerre, les États-Unis s'affirment de plus en plus comme le pays exportateur de houille. Le trafic est assuré par des Liberty Ships dont le port en lourd approche les 10 000 tonneaux.

Les retombées d'un tel investissement seraient favorables, non seulement pour la Société Métallurgique de Normandie, mais aussi pour la ville et sa région avec le développement de la zone industrielle, les créations d'emploi qui appelleraient un accroissement de population, et les conséquences dans le domaine du tourisme « en permettant, notamment, le rétablissement de liaisons avec l'Angleterre »[54]. La zone industrielle Caen-canal est aménagée par la Chambre de Commerce en 1959 « sur les territoires des communes de Blainville et de Bénouville, entre l'Orne et le canal »[55].

---

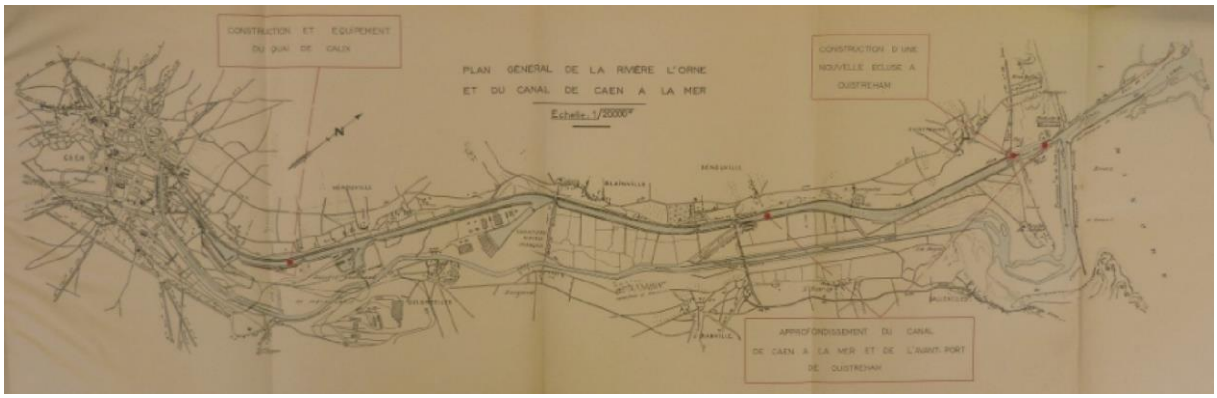
51 *Bull. sem. CC Caen* 1954, n° 2, p. 219.
52 *Ibid.*
53 *Ibid.*, p. 219-220.
54 *Ibid.*, p. 220.
55 François VIGLA, *La zone portuaire de Caen espace industriel 1857-1992*, *op. cit.*, p. 40.

Henri Spriet n'est pas la seule personnalité à exprimer le souhait de voir le port se développer dans ces années. Au cours d'une conférence qu'il donne en 1955 dans le cadre de la Semaine d'Études Normandes Yves Guillou donne sa vision du développement économique de Caen. À ses yeux « l'avenir de Caen repose sur son port et sur son canal. […] Développer le port, utiliser le canal à plein, voilà la condition essentielle du succès. J'ai donné l'exemple puisque j'ai pris l'initiative, […], du remblaiement des abords marécageux du port qui s'imposait avec tant d'urgence, […] l'espace industriel, ainsi créé, a été immédiatement occupé. Mais si la condition que j'ai posée ci-dessus est nécessaire, elle n'est pas suffisante. Il faut alimenter le port, donc accroître la production. Industrie, d'une part ; Agriculture, d'autre part, commerce coiffant l'une et l'autre, voilà la trinité qu'il faut promouvoir »[56]. Pour réaliser ce programme Yves Guillou appelle de ses vœux un approfondissement du canal pour que « l'accès du port de Caen à la mer soit possible pour les cargos courants de 10 000 tonneaux »[57].

Ce programme se transforme en projet construit par les ingénieurs des Ponts et Chaussées. Il est transmis au Secrétaire d'État aux Travaux Publics dans le courant de l'année 1955. Il se partage en trois parties principales. La première partie concerne des travaux de dragage du chenal extérieur, de l'avant-port et du canal en vue d'élargir les plafonds et d'augmenter la cote du plan d'eau du canal fixée à 7,74 mètres. La seconde partie est constituée par la construction d'une nouvelle écluse dans l'avant-port de Ouistreham pour permettre le passage des nouveaux bateaux qui pourront accéder au chenal approfondi et élargi. Enfin l'accroissement du nombre de navires appelle la création d'un nouveau quai au nord du pont de Calix. Il est intéressant de noter que ce programme rappelle le plan décennal d'équipement élaboré par la Chambre de Commerce, à la demande du Gouvernement de Vichy, en juillet 1941[58].

[56] Musée de Normandie, Histoire et Archéologie – Texte d'une conférence *Caen et son avenir*, donnée par Yves Guillou dans le cadre de la Semaine d'Études Normandes, organisée par le Cercle d'Action et d'Études Normandes en juillet 1955, p. 9.
[57] *Ibid.*
[58] Arch. mus. Norm., carton « Divers port Caen», note de la Chambre de Commerce de Caen datée du 31 juillet 1941.

Les plans ci-dessous permettent d'apprécier l'ampleur des travaux projetés.

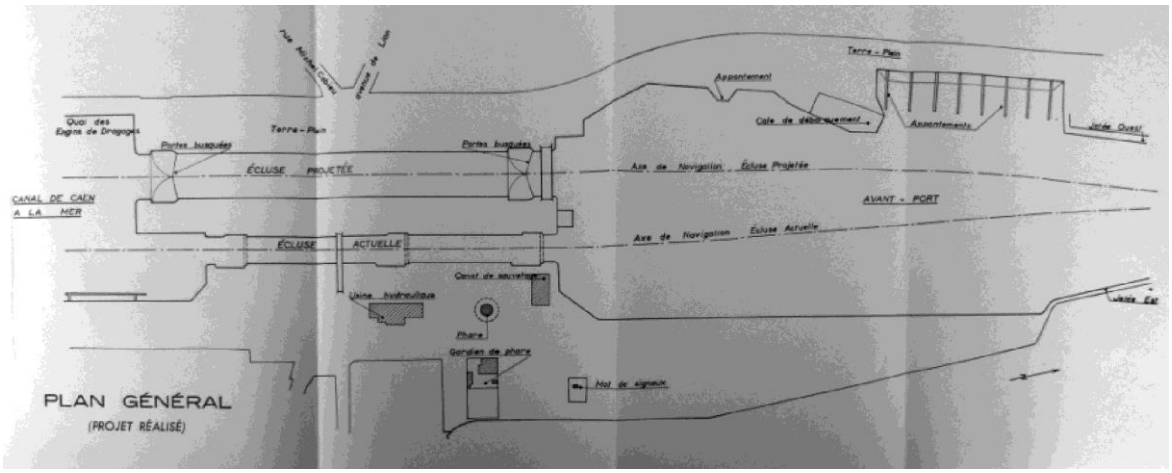


Plan 60 : La rivière d'Orne et le canal de Caen à la mer 1955[59]

Nous avons retenu ce plan car il positionne, par des points rouges, les projets envisagés. Le premier point, à gauche dans le plan, situe la construction du nouveau quai de Calix. Nous le montrons plus clairement sur le plan n° 62, page suivante. Les deux points reliés à un cadre explicatif situé sur le bas du plan indiquent l'approfondissement du canal de Caen à la mer ainsi que de celui de l'avant-port de Ouistreham. Enfin le point relié à un cadre explicatif sur le haut du plan à droite positionne la construction de la nouvelle écluse à Ouistreham.

Dans un souci de meilleure compréhension des travaux envisagés, nous présentons ici un plan qui montre la future écluse à l'entrée du port avec les axes de navigation pour la franchir ainsi que celle ouverte en 1903.

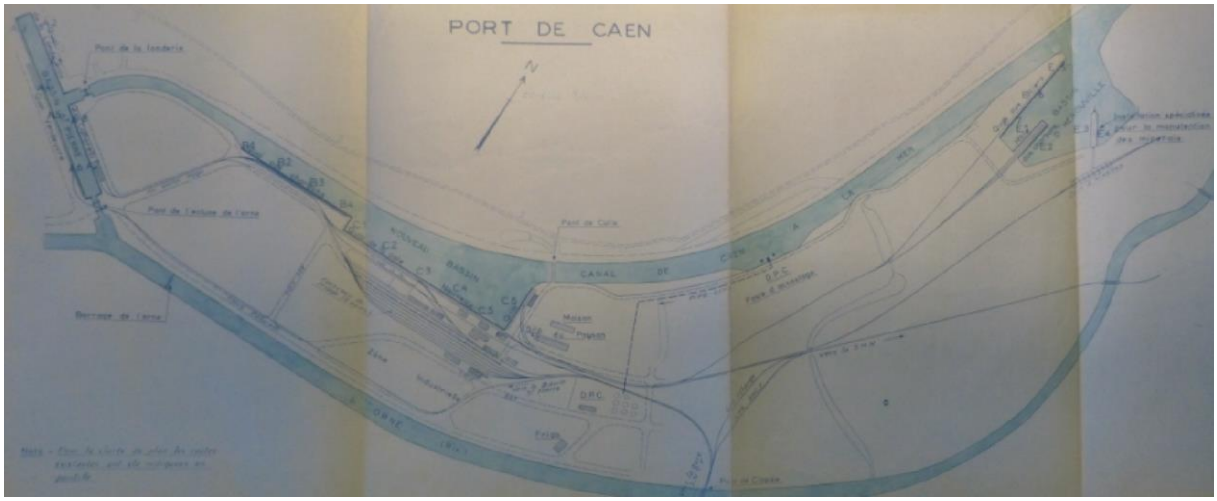
[59] Arch. mun. Caen, carton n° 2, Port – Canal – Orne – Odons, plan au 1/20 000e *Approfondissement du canal de Caen à la mer et de l'avant-port de Ouistreham* – Avant-projet – 25/06/1955 dressé par l'ingénieur des Travaux Publics d'État, contresigné par l'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées et par l'ingénieur en chef Jouveneaux.



Plan 61 : Caractéristiques de la future écluse et plan d'accès du port de Ouistreham 1956[60]

Grâce à ce plan on comprend l'alignement recherché entre le chenal d'accès et l'écluse. Les navires peuvent entrer, quasiment en droite ligne, dans le canal. Le dessin comparatif des deux écluses permet de comprendre la nécessité du changement envisagé. L'écluse mise en service en 1903, paraît bien petite au regard de celle projetée. Le bassin entre les deux portes est plus long et plus large.

À l'autre bout du canal, le plan ci-dessous est une sorte de zoom pour le nouveau quai de Calix.

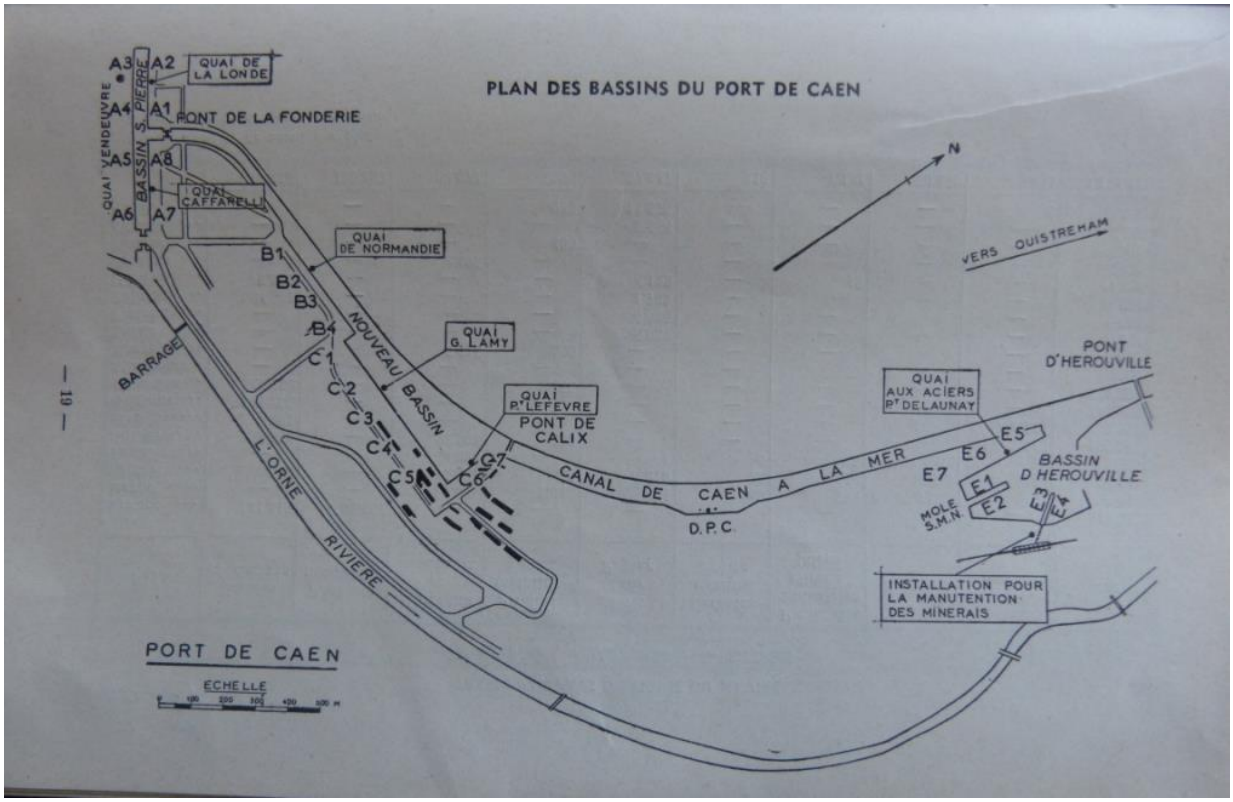


Plan 62 : Les postes à quai du port de Caen 1956[61]

60 *Bull. sem. CC Caen*, 1956, n° 3, [n.p.].

61 Arch. dép. Calvados, S 13481, Port de Caen-Ouistreham – Programme général d'exécution et d'aménagement du port, des écluses et de l'avant-port 1956 – Plan établi le 22/03/1956 par l'ingénieur ordinaire, et contresigné par l'ingénieur en chef.

Nous avons choisi de compléter ce plan par un plan plus schématique des bassins que nous présentons ci-dessous. En outre il facilite les commentaires.



Plan 63 : Les bassins du port de Caen 1957[62]

Ces deux plans indiquent tous les quais ainsi que les bassins. Les premiers quais sont ceux du bassin Saint-Pierre. On a ensuite le quai de Normandie, juste après le bassin Saint-Pierre, puis les quais du Nouveau Bassin, avant le pont de Calix, situé au milieu du plan. Les excroissances dans le cours du canal en aval du Pont de Calix indiquent les futurs quais envisagés. Enfin le dernier bassin est celui d'Hérouvillle, l'ancien port privé de la Société Métallurgique de Normandie avec son quai aux aciers le long du môle construit dans le bassin sous le nom de « Môle SMN » et son installation pour le minerai figurée par une sorte d'avancée dans le bassin, à droite du plan.

La création d'un nouveau quai appelle de nouvelles superstructures portuaires avec des grues pour décharger les marchandises, des hangars pour les stocker et des voies de chemin de fer pour les évacuer vers l'hinterland du port. Dans ce projet les ingénieurs prévoient

62 *Bull. an. CC Caen*, 1957, p. 19.

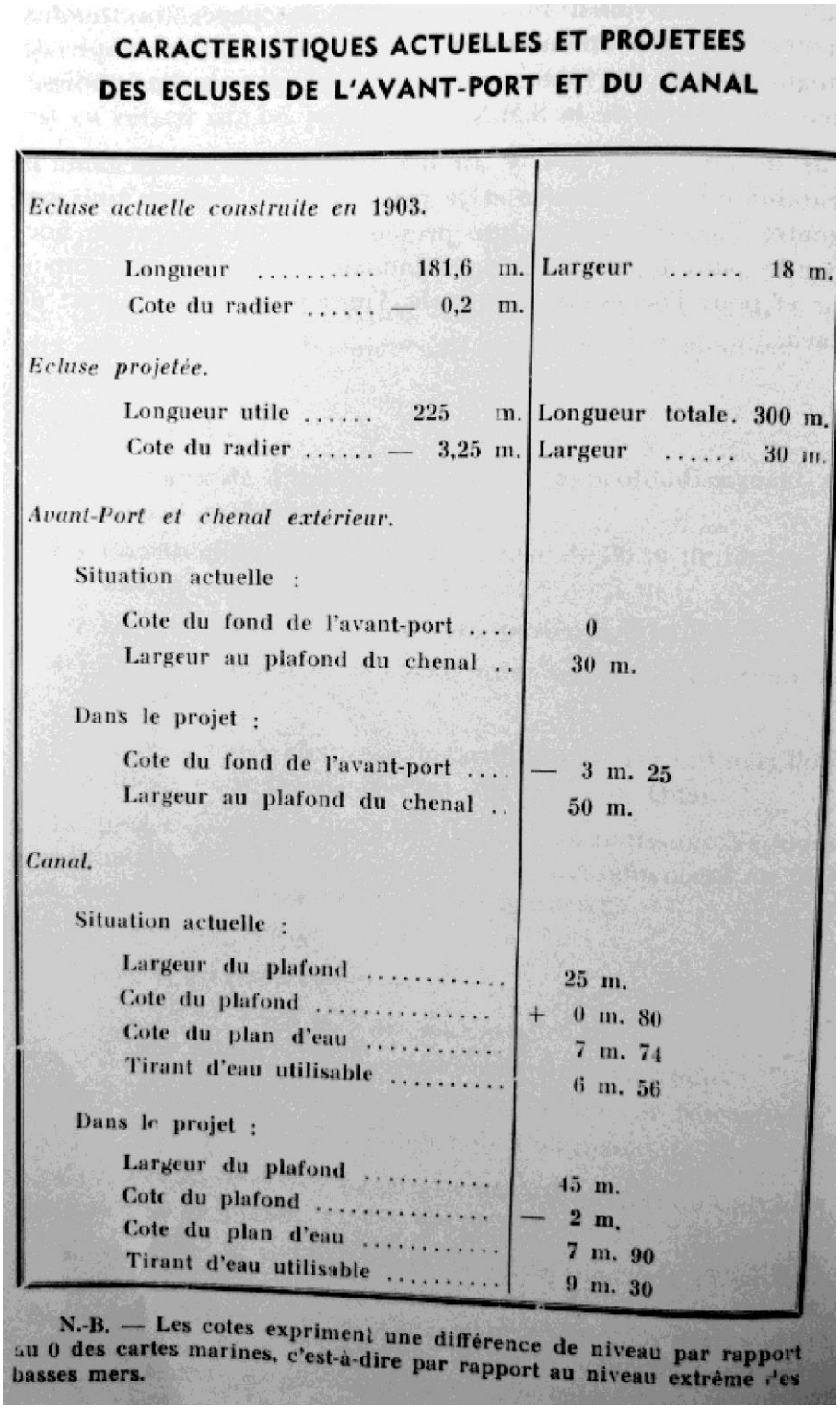
quatre grues de cinq tonnes, un hangar de 120 mètres et trois voies de chemin de fer. Cet aménagement d'un nouveau quai est d'autant plus nécessaire que les ingénieurs proposent d'abandonner les quais du bassin Saint-Pierre pour le trafic du port. Ce bassin ne présente plus beaucoup d'intérêt en raison de son faible tirant d'eau, moins de cinq mètres, et de ses problèmes d'évitement en raison de sa largeur de 50 mètres, très faible pour la taille des navires susceptibles de fréquenter le port[63].

Le coût de l'opération est évalué à deux milliards de francs financés, à hauteur d'un milliard par l'État et pour moitié par les acteurs locaux à part égale, à savoir la Chambre de Commerce, le Conseil général du Calvados, la Municipalité de Caen et la Société Métallurgique de Normandie.

Le tableau ci-dessous donne un bon aperçu synthétique des améliorations espérées.

[63] Arch. dép. Calvados, S 13481, Port de Caen-Ouistreham – Programme général d'exécution et d'aménagement du port, des écluses et de l'avant-port 1956 – Rapport de l'ingénieur ordinaire daté du 22/03/1956.

Tableau 24 : Comparatif caractéristiques actuelles et projetées : écluses, avant-port et canal 1956[64]



CARACTERISTIQUES ACTUELLES ET PROJETEES DES ECLUSES DE L'AVANT-PORT ET DU CANAL

Ecluse actuelle construite en 1903.			
Longueur	181,6 m.	Largeur	18 m.
Cote du radier	— 0,2 m.		
Ecluse projetée.			
Longueur utile	225 m.	Longueur totale.	300 m.
Cote du radier	— 3,25 m.	Largeur	30 m.
Avant-Port et chenal extérieur.			
Situation actuelle :			
Cote du fond de l'avant-port		0	
Largeur au plafond du chenal ..		30 m.	
Dans le projet :			
Cote du fond de l'avant-port		— 3 m. 25	
Largeur au plafond du chenal ..		50 m.	
Canal.			
Situation actuelle :			
Largeur du plafond		25 m.	
Cote du plafond		+ 0 m. 80	
Cote du plan d'eau		7 m. 74	
Tirant d'eau utilisable		6 m. 56	
Dans le projet :			
Largeur du plafond		45 m.	
Cote du plafond		— 2 m.	
Cote du plan d'eau		7 m. 90	
Tirant d'eau utilisable		9 m. 30	

N.-B. — Les cotes expriment une différence de niveau par rapport au 0 des cartes marines, c'est-à-dire par rapport au niveau extrême des basses mers.

64 *Bull. sem. CC Caen*, 1956, n° 2., p. 232.

Les nouvelles cotes proposées répondent aux attentes des acteurs portuaires qui souhaitent pouvoir accueillir des navires de 10 000 tonnes de port en lourd contre un maximum de l'ordre de 6 000 tonnes. La poursuite du développement du port est à ce prix. La logique du développement est toujours la même : d'abord améliorer le tirant d'eau et élargir le plafond pour faciliter le trafic avec des navires toujours plus conséquents et toujours plus nombreux ; ensuite créer des quais bien équipés pour pouvoir élargir le trafic avec des marchandises diverses. Cette seconde exigence ne peut se faire qu'avec des conditions financières d'accueil compétitives. Elles passent par le large financement du projet que nous avons expliqué plus haut.

Le décret « autorisant des travaux d'amélioration et d'extension du port de CAEN-OUISTREHAM (Calvados) »[65] est pris le 26 décembre 1957. Il stipule que la quote-part de la dépense à la charge de l'État « sera imputée sur les crédits annuellement inscrits au budget du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme pour l'équipement des ports maritimes de commerce »[66]. Ce qui signifie qu'aucune ligne spécifique n'est dégagée pour son financement. En conséquence sa mise en œuvre est très longue. Les travaux commencent en 1958 mais ils ne sont pas terminés en 1965. C'est la raison pour laquelle nous présenterons les réalisations, avec les conséquences des décisions prises, dans notre dernière partie qui étudie le port à compter de 1960.

Dans la conférence qu'il tient en 1955, Yves Guillou envisage aussi pour le port, un développement agricole. Depuis la fin de l'année 1949, le port est équipé d'un chai de 10 000 hectolitres pour les importations de vin[67] ainsi que d'un silo, construit par les associations agricoles, « traçant ainsi à l'agriculture de Basse-Normandie un programme d'exportations pour ses produits »[68].

Après les années de reconstruction, le port retrouve très vite, au début des années 50, un trafic important structuré autour de son activité d'avant la guerre avec les importations de houille, les exportations de minerai et des productions de la Société Métallurgique de

[65] Arch. dép. Calvados, S 13481, Port de Caen-Ouistreham – Programme général d'exécution et d'aménagement du port, des écluses et de l'avant-port 1956 – décret du Président du Conseil, Félix Gaillard.
[66] *Ibid.*
[67] René STREIFF, « Le port de Caen et le canal de Caen à la mer », *Études Normandes*, 1er trimestre 1953, n° 6, p. 293 et *Bull. sem. CC Cae*, 1950, n° 1, p. 122.
[68] *Bull. sem. CC Caen*, 1953, n° 2, p. 233 – Discours du président de la Chambre de Commerce Henri Spriet à l'occasion de la visite de Joseph Laniel, président du Conseil, le 26/09/1953.

Normandie. Les travaux engagés répondent ensuite à la logique de l'adaptation au développement des navires, par l'élargissement et l'approfondissement du chenal, de l'avant-port et du canal et au développement des possibilités d'accueil pour traiter un nombre de navires toujours plus important. Cependant les discussions autour de la création de la zone industrielle sous la houlette de Caen avec, en corollaire son extension territoriale, montrent que les dirigeants de la ville, comme de la Chambre de Commerce, cherchent à développer le potentiel industriel de la ville et par là son activité portuaire. Il s'agit d'une nouvelle approche de la raison d'être des travaux et aménagements engagés. C'est ce qu'exprime Yves Guillou au cours de sa conférence tenue en 1955 : « Il ne suffit pas que le port soit accessible aux cargos d'un certain tonnage. Il faut qu'il y ait des marchandises à transporter, dans les deux sens. *Si l'activité industrielle et agricole n'est pas accrue, rien ne sera changé. L'élargissement et l'approfondissement du canal sont un moyen. Ils ne sont pas un but, une fin en soi*[69]*.* La capacité des cargos ne compte pas. Ce qui compte, c'est le volume des marchandises échangées, le trafic réalisé.

Et ainsi, nous arrivons au problème principal : accroître notre production, accroître nos échanges, notre chiffre d'affaires, pour asseoir notre prospérité »[70].

Cet extrait est un peu long, mais il est intéressant à deux titres. En premier lieu il montre un maire préoccupé du port de sa ville et qui a compris tout ce qu'il peut lui apporter. Dans cette perception de Caen, Yves Guillou rejoint François-Gabriel Bertrand, le maire de l'époque de l'ouverture du canal. En second lieu il exprime la préoccupation d'un élargissement du contenu de son trafic. L'objet des aménagements n'est plus tout à fait le même. Jusqu'à la guerre, les rapports des ingénieurs qui présentent les travaux à engager semblent vouloir répondre, en priorité, à la « logique de l'adaptation permanente » (décrite par Bruno Marnot et à laquelle nous avons fait référence de nombreuses fois au début de ce travail*)* et, pour le cas spécifique du port de Caen, aux besoins des importateurs de houille, des mines de fer et de la Société Métallurgique de Normandie. Nous avions développé plus haut le concept d'un port fonctionnant autour de quatre piliers : la houille, le minerai de fer, la Société Métallurgique de Normandie et la Société Navale Caennaise, qui assure près de 80 % du trafic avec

[69] En italique dans le texte de la conférence.

[70] Musée de Normandie, Histoire et Archéologie, Texte d'une conférence *Caen et son avenir*, donnée par Yves Guillou dans le cadre de la Semaine d'Études Normandes, organisée par le Cercle d'Action et d'Études Normandes en juillet 1955, p. 10.

une flotte adaptée au gabarit du chenal d'accès et du canal. Dans cette période des années 50 elle est toujours un pilier important. Elle cherche à poursuivre son développement par la création de nouvelles lignes. C'est dans ce cadre qu'elle en crée vers l'Afrique pour de nouveaux trafics[71]. Dans un rapport daté de la même année, l'ingénieur en chef écrit : « Un quai neuf et des surfaces importantes sont devenus nécessaires, du fait du développement du trafic. Le mouvement des navires et des marchandises diverses augmente sans cesse »[72]. Enfin dans son programme d'extension économique qu'il soumet à la Chambre de Commerce en septembre 1954, le président Henri Spriet clôt son intervention en expliquant que les travaux envisagés pourraient « faire de notre Région un complexe industriel très actif »[73].

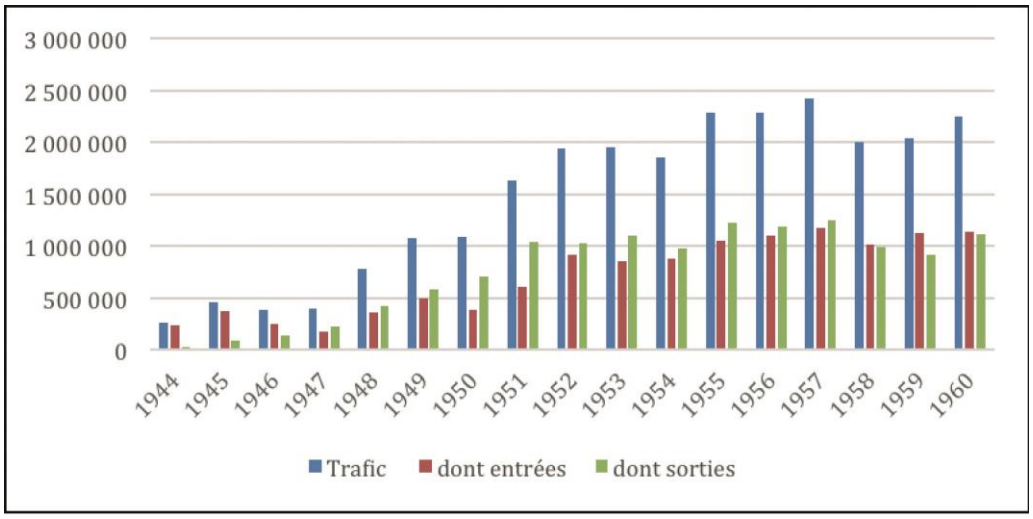
Entre 1944 et 1960 le trafic du port de Caen explose et se transforme. Nous y avons fait référence, autant que de besoin, pour expliquer les réparations et les aménagements décidés dans la seconde partie des années 50. Nous voulons ici en faire une présentation plus complète et plus exhaustive.

C – Le trafic du port entre 1945 et 1960

Dans les années de l'entre-deux guerres nous avions souligné le rééquilibrage du trafic entre les entrées et les sorties ainsi que le lien, quasi direct, entre le total des entrées et les importations de houille et entre le total des sorties et les exportations de minerai de fer. La structure du trafic de l'après-guerre est-elle identique ?

Le graphique ci-dessous présente le trafic avec le poids des entrées et des sorties.

[71] Arch. dép. Calvados, S 13481, Port de Caen-Ouistreham – Programme général d'exécution et d'aménagement du port, des écluses et de l'avant-port 1956 : Rapport de l'ingénieur ordinaire daté du 22/03/1956.
[72] *Ibid.*, Avis de l'ingénieur en chef Jouveneaux, daté du 29/03/1956, suite à un rapport de l'ingénieur Cancelloni, daté du 22/03/1956, intitulé : « Programme général d'extension et d'aménagement du port, des écluses et de l'avant-port », (réponse à la note de M. le Directeur des Ports Maritimes du 08/03/1956).
[73] *Bull. sem. CC Caen*, 1954, n° 2, p. 221.



Graphique 34 : Trafic général avec entrées et sorties 1944-1960[74]

Ce tableau permet plusieurs enseignements sur le trafic du port de l'après-guerre.

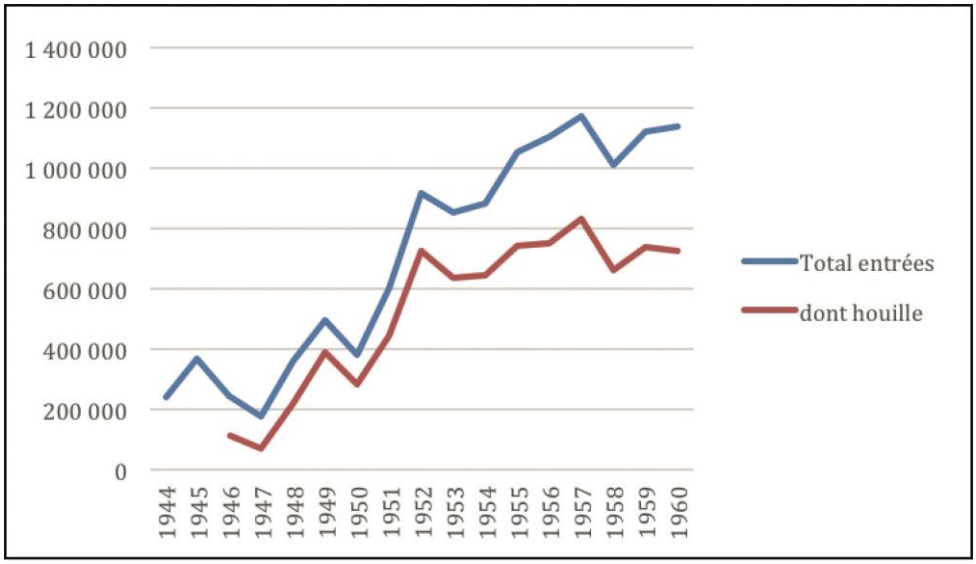
Après les années qui suivent directement la fin de la guerre, l'année 1948 marque le début de la reprise du trafic, avec une croissance de 93 %, par rapport à 1947. Ensuite, à part la stabilisation des années 1953 et 1954 – due à une baisse des exportations de minerai de fer de 143 000 tonnes –, le trafic progresse sans interruption pendant 9 ans, jusqu'en 1957 où il atteint le sommet de 2 418 000 tonnes. Le meilleur résultat, avant la guerre, avait été celui de 1937, la seule année où le port avait dépassé les 2 millions de tonnes (nous l'avons rappelé plus haut).

Ce tableau fournit un autre enseignement qui marque une différence par rapport à l'activité d'avant la guerre : à compter de l'année 1947 et jusqu'en 1957 les sorties l'emportent sur les entrées. Il s'agit d'un changement important. Les navires qui livrent à Caen sont assurés de trouver sur place un fret pour le retour, auparavant de nombreux retours se faisaient sur lest. Le port de Caen est devenu « le premier pour l'équilibre des échanges »[75]. Cette situation particulière provient surtout du poids des exportations de minerai de fer. Ce constat, favorable pour le port sur le moment, est porteur d'interrogations pour l'avenir, dans le cas où les exportations viendraient à fléchir. C'est effectivement ce qui commence à

[74] *Bull. an. CCI Caen*, 1960, p. 4.
[75] *Bull. sem. CC Caen*, 1953, n° 2, p. 233 : extrait du discours de réception d'Henri Spriet, président de la Chambre de Commerce à l'occasion de la visite de Joseph Laniel, président du Conseil, le 26/09/1953.

se produire, le minerai normand, moins riche en fer que certains minerais africains, perd des parts de marché en Angleterre, en Hollande et en Allemagne fédérale[76].

Les graphiques ci-dessous illustrent le lien, qui se maintient, entre la houille et les entrées et entre le minerai et les sorties.



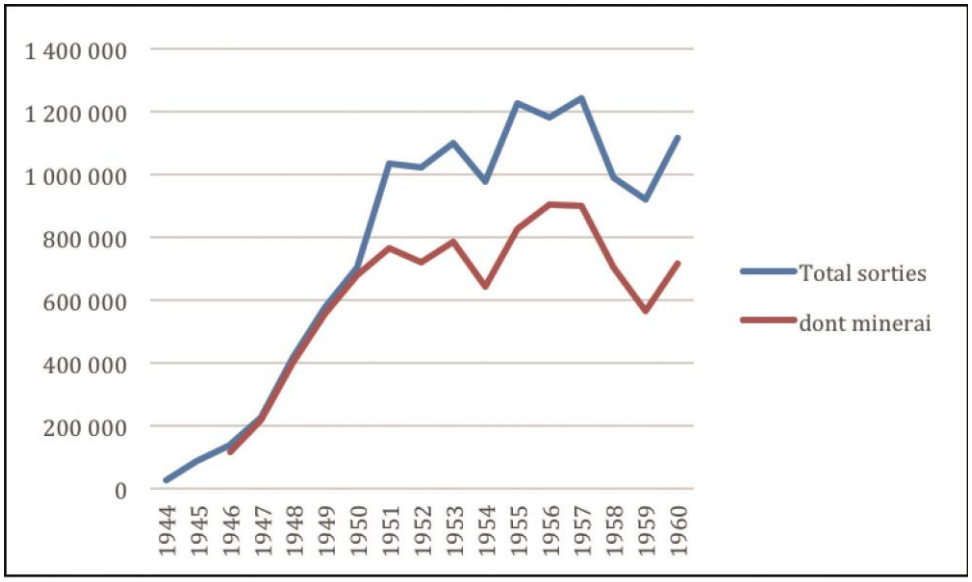
Graphique 35 : Comparatif entrées et importations de houille 1944-1960[77]

Ce graphique illustre toujours la prééminence des importations de houille dans le port de Caen. Cependant une évolution se dessine à compter des années 1952-1953 où un décrochage apparaît. Le président de la Chambre de Commerce Henri Spriet explique ce décrochage, dans un discours prononcé en 1953, par un appel à utiliser le charbon des houillères françaises, grâce à une taxation des importations, et par la concurrence du fuel : en 1946 le port importe 37 000 tonnes d'hydrocarbures, en 1953, il en importe 131 000 tonnes, et en 1960 : 238 000 tonnes. Les importations de bois et de phosphates restent significatives, – en valeur absolue (environ 30 000 tonnes pour le bois et 35 000 tonnes pour les phosphates) – mais elles ne représentent, chacune, que 3 %, environ, de l'activité portuaire. Enfin l'Angleterre n'est plus le seul pays exportateur de houille, l'Allemagne et les États-Unis prennent de plus en plus de place : en 1952, l'Allemagne fournit 45 %, les États-Unis, 26 % et la Grande

[76] Marie-Claude DIONNET, « Les étapes de l'évolution du port de Caen », *Norois*, décembre 1963, n° 40, p. 460.
[77] *Bull. CC Caen*, pour les entrées, 1960, p. 4, pour la houille : trafic 1946, 1947, n° 1, p. 47, trafic 1947, 1948, n° 1, p. 58-59, trafic 1948 à 1951, 1952, n° 1, p. 97, trafic 1952, 1953, n° 1, p. 140, trafic 1953, 1954, n° 1, p. 143, trafic 1954, 1955, n° 1, p. 138, trafic 1955, 1956, n° 1, p. 144, trafic 1956, 1956, n° 2, annexe statistiques 1956, tableau n° 3, à compter de 1957, la Chambre de Commerce édite un seul bulletin annuel qui donne le trafic de l'année portée sur le bulletin, 1957, 1958, 1959 et 1960, p. 8.

Bretagne, 18 %. En 1960, la dernière année de notre période, l'Allemagne a livré 47 %, les États-Unis 42 % et la Grande Bretagne : 0,4 %. La Grande Bretagne est devenue elle-même importatrice de houille.

Le graphique ci-dessous donne un aperçu de la situation des sorties par le port.



Graphique 36 : Comparatif sorties et exportations de minerai de fer 1944-1960[78]

Jusqu'en 1950 les sorties se confondent presque totalement avec les expéditions de minerai de fer. En revanche, à compter de l'année 1951, elles ne représentent plus que 74 % pour descendre à 64 % en 1960. Ces exportations partent désormais vers la Grande Bretagne qui s'affirme comme le premier client du minerai de fer normand devant l'Allemagne. Enfin la rupture de l'année 1951 tient à la reprise de l'activité de la Société Métallurgique de Normandie qui reprend ses productions. Elle utilise, sur place, une partie de la production de minerai bas-normand. Les ventes de fer et de fonte réapparaissent, elles constituent environ 20 % des sorties du port. En 1960, à la fin de notre période, la Société Métallurgique de Normandie exporte 236 000 tonnes d'aciers, de fonte et de billettes et elle importe

[78] *Bull. CC Caen*, pour les sorties 1960, p. 4, pour le minerai, trafic 1946, 1947, n° 1, p. 49, trafic 1947, 1948, n° 1, p. 58-59, trafic 1948 à 1951, 1952, n° 1, p. 97, trafic 1952, 1953, n° 3, p. 141, trafic 1953, 1954, n° 1, p. 144, trafic 1954, 1955, n° 1, p.139, trafic 1955, 1956, n° 1, p. 145, trafic 1956, 1956, n° 2, annexe statistiques 1956, tableau n°4, à compter de 1957, la Chambre de Commerce édite un seul bulletin annuel qui donne le trafic de l'année portée sur le bulletin, 1957, 1958, 1959 et 1960, p. 10.

607 000 tonnes de fines à coke. Elle génère un trafic global de 843 000 tonnes[79], soit 37 % du trafic de l'année.

La reprise des expéditions de la Société Métallurgique de Normandie n'est pas la seule explication de la forte croissance du trafic en 1951. Il s'agit d'un phénomène national, le trafic cumulé des 133 ports français se développe de 25 %. La performance de Caen (+ 50,5 %) mérite néanmoins d'être saluée, les deux plus grands ports normands : Le Havre et Rouen ne progressent respectivement que de 32 % et de 15 %. Sète, qui est placé juste avant Caen, ne croît que de 13 %[80].

Enfin nous avons évoqué plus haut l'activité agricole du port de Caen. Quelle place prend-elle dans le trafic ? Le tableau ci-dessous permet d'apprécier le poids relatif des produits agricoles dans les sorties.

Tableau 25 : Sorties du port de Caen - part des produits agricoles 1944-1960[81]

Années	% prod. agricoles	Années	% prod. agricoles
1944		1953	1,0 %
1945		1954	5,3 %
1946	0,6 %	1955	9,3 %
1947	non identifié	1956	4,4 %
1948	0,9 %	1957	10,1 %
1949	1,9 %	1958	3,6 %
1950	non identifié	1959	4,1 %
1951	0,4 %	1960	4,1 %
1952	1,0 %		

Après la guerre, les envois de produits agricoles se limitent à du cidre et à du marc de pommes. Ce n'est qu'à partir de l'année 1954 que ces envois commencent à prendre une place dans le commerce portuaire de Caen. Le principal produit vendu est du blé avec un peu de farine. Ce commerce est certainement en relation avec le silo mentionné par le président Henri Spriet en septembre 1954.

79 *Bull. ann. CC Caen* 1960, p. 8 et 10.
80 *Bull. sem. CC Caen*, 1952, n° 1, p. 132.
81 *Bull. CC Caen*, trafic 1946, 1947, n° 1, p. 49, trafic 1947, 1948, n° 1, p. 58-59, trafic 1948, 1949, n° 1, p. 69, trafic 1949, 1950, n° 1, p. 143, trafic 1950, manquant, trafic 1951, 1952, n° 1, p. 103, trafic 1952, 1953, n° 1, p. 141, trafic 1953, 1954, n° 1, p. 144, trafic 1954, 1955, n° 1, p. 139, trafic 1955, 1956, n° 1, p. 145, trafic 1956, 1956, n° 2, annexe statistiques 1956, tableau n° 4, à compter de 1957, la Chambre de Commerce édite un seul bulletin annuel qui donne le trafic de l'année portée sur le bulletin, 1957, 1958, 1959 et 1960, p. 10.

D'une manière plus générale, les années 1950 sont des années de reprise des deux trafics traditionnels du port, à savoir la houille et le minerai, mais une réelle volonté de diversification de l'activité s'affirme dans le domaine des entrées comme dans celui des sorties. Les commentaires et discours de cette époque sont différents de ceux des années de l'entre-deux-guerres durant lesquelles le port semble se construire exclusivement autour de la houille et du minerai. Les démarches menées par les dirigeants du port pour développer une zone commerciale susceptible d'attirer de nouvelles industries ont aussi pour objectif de renforcer et de diversifier le trafic du port. La Chambre de Commerce ne dit pas autre chose lorsqu'elle écrit dans une étude consacrée au trafic de l'année 1953 : « Pour essayer de maintenir les activités portuaires et attirer de nouvelles industries, la Chambre de Commerce multiplie les démarches pour atténuer les crises qui, malheureusement, se précisent. Pour favoriser cette politique, il faut que les nouveaux venus trouvent des terrains à des prix abordables, des conditions de vie aussi bon marché que possible et enfin des logements pour le personnel »[82].

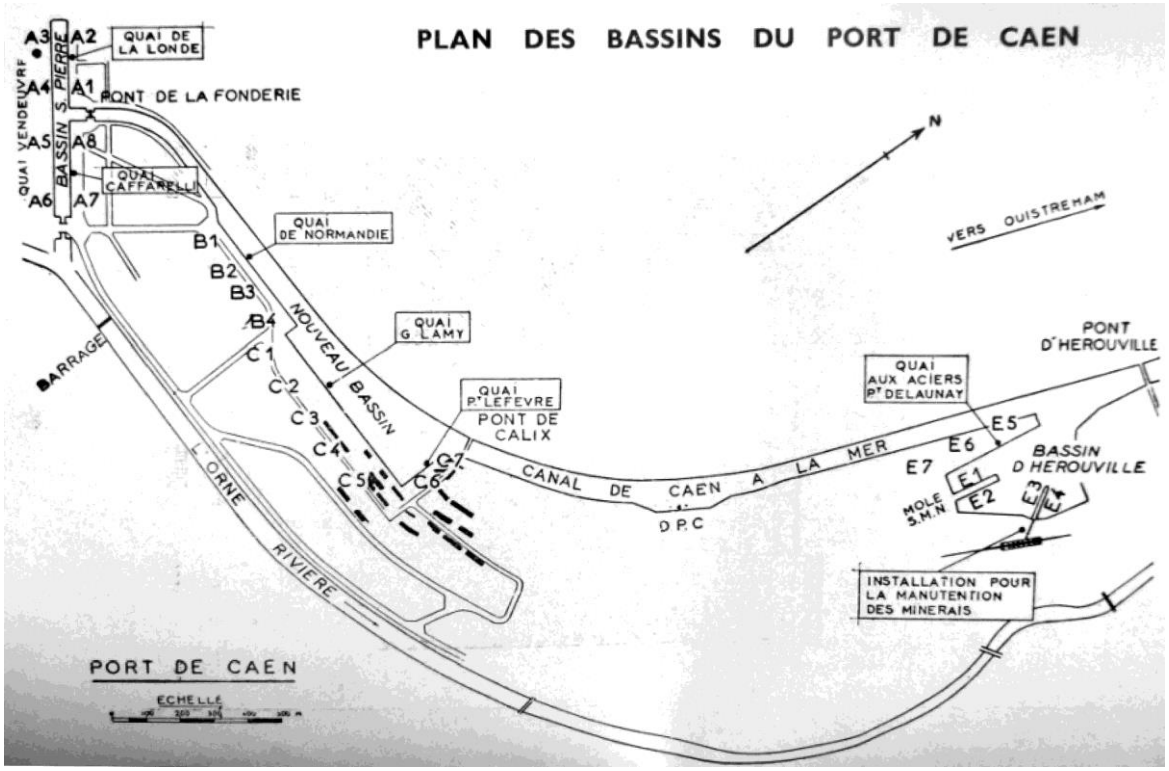
Dans le domaine des conditions d'accueil et de séjour des navires, le port de Caen est considéré comme un port compétitif pour l'outillage et les services mis à disposition. C'est ce qu'affirment régulièrement les ingénieurs des Ponts et Chaussées lorsqu'ils rendent compte de l'activité portuaire de l'année précédente au cours des réunions du bureau de la Chambre de Commerce au début d'une nouvelle année. Dans son rapport d'activité pour l'année 1953, l'ingénieur en chef écrit : « Caen reste donc toujours le port équilibré où les trafics sont exécutés dans une très grande proportion par le pavillon français, et les usagers, par une prospection sans cesse renouvelée, amènent des clients nouveaux en marchandises diverses, *grâce aux bas prix qui sont pratiqués*[83] »[84]. Dans ce domaine nous voulons ici préciser qu'à défaut de disposer de sources comparatives nous sommes contraints de retenir les affirmations des Autorités portuaires caennaises sans disposer d'outil de contrôle et de comparaison. Tous les commentaires laissent percevoir une politique de développement de l'outillage habile, permettant au port de disposer d'outils de manutention adaptés pour maintenir son attractivité. Nous retenons ces commentaires avec les réserves d'usage eu

[82] *Bull. sem. CC Caen*, 1954, n° 1, p. 106.
[83] Mis en italique dans le bulletin semestriel de la Chambre de Commerce.
[84] *Bull. sem. CC Caen*, 1954, n° 1, p. 105.

égard à l'impossibilité de disposer d'un outil comparatif par rapport aux autres ports de taille et d'importance comparables.

Dans l'entre-deux-guerres, nous avions fait ressortir une spécialisation des quais du port. Cette spécialisation se poursuit après la guerre. Le plan et le tableau ci-dessous, datés de 1960, permettent de connaître l'affectation des différents quais ainsi que leur place dans le trafic global.

Nous présentons ci-dessous tous les quais des bassins du port de Caen. Les données statistiques du tableau page suivante ventile le trafic sur chacun des quais répertoriés.



Plan 64 : Les bassins du port de Caen 1960[85]

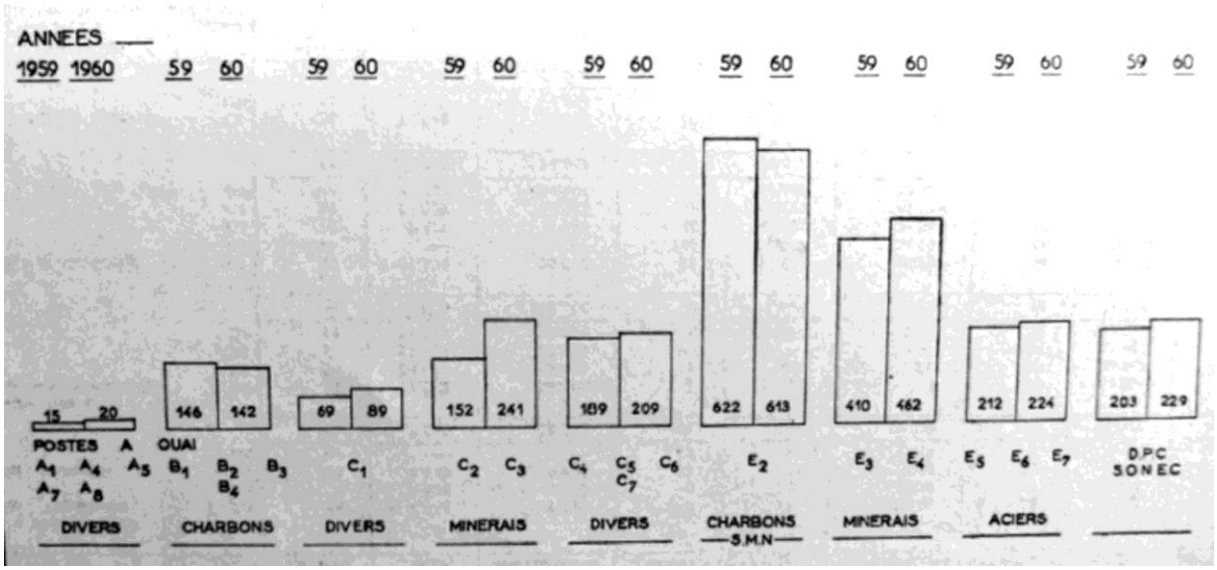
Les quais marqués en A sont les quais du bassin Saint-Pierre, le seul bassin portuaire encore en activité dans la ville. Les quais en B marquent les agrandissements réalisés durant la seconde moitié du XIX^e^ siècle. Les quais identifiés par la lettre C correspondent aux travaux réalisés durant l'entre-deux-guerres. Le quai indiqué avec les lettres DPC fait partie des

85 *Bull. an. CCI Caen*, 1960, n.p.

aménagements décidés dans le milieu des années 50 (nous en avons parlé plus haut), ils correspondent à Dépôts Pétroliers Côtiers (DPC). Enfin les quais identifiés en E sont dans l'ancien port privé de la Société Métallurgique de Normandie, ils sont destinés à son trafic, E_1 et E_2 indiquent l'emplacement du môle SMN pour les arrivées de houille, E_3 et E_4 indiquent l'installation pour le minerai, dont nous avons déjà parlé. Enfin les expéditions d'acier se font en E_5, E_6 et E_7, par un quai spécialisé.

Nous avons déjà utilisé ce type de plan, mais pas encore pour apprécier le trafic traité par chacun des quais du port. C'est ce que nous étudions à l'aide du tableau ci-dessous.

Tableau 26 : Tonnage des marchandises manutentionnées par place à quai (en milliers de tonnes) 1960[86]



Le premier enseignement de ce tableau est la faiblesse du trafic dans le bassin Saint-Pierre : 15 000 tonnes en 1959 et 20 000 tonnes en 1960, respectivement 0,7 % et 0,9 %. Il est réservé à un trafic de marchandises diverses, transportées par des navires avec un très faible tirant d'eau. Son trafic est tellement faible, qu'il est envisagé, en 1952, de le couvrir partiellement pour gagner de la place en centre-ville et construire dessus une nouvelle poissonnerie. La Chambre de Commerce n'y est pas très favorable et elle propose des alternatives.

86 *Ibid.*, p. 27.

Les quais identifiés en B sont destinés au trafic de houille des négociants du port. Leurs usines sont installées sur des terrains situés sur la rive droite du canal, derrière le bassin Saint-Pierre. Ce quai est le quai aux charbons, il absorbe moins de 150 tonnes de trafic, entre 6 et 7 % de l'activité portuaire. Les quais identifiés en C_1 et C_4 à C_7 sont affectés aux marchandises diverses, soit près de 300 000 tonnes pour environ 13 % de cette activité. Dans ce mouvement se retrouvent, notamment, les exportations de produits agricoles. Les quais qui gèrent la majeure partie du trafic sont ceux du bassin d'Hérouville, identifiés par E. Il s'agit des quais réservés à l'importation de la houille destinée à l'activité industrielle de la Société Métallurgique de Normandie et aux exportations de sa production d'acier. Ce trafic représente entre 35 et 40 % de l'activité portuaire. C'est une évolution favorable, elle montre une diminution de la dépendance du port à l'activité de la Société Métallurgique de Normandie, avant la guerre elle générait la moitié de la vie portuaire. Les quais identifiés en C_1 et C_2 ainsi qu'en E_3 et E_4 sont affectés aux expéditions de minerai de fer. Les lettres E_3 et E_4 identifient l'installation pour la manutention du minerai de fer dans le bassin d'Hérouville. Les emplacements DPC et SONEC[87] correspondent aux importations d'hydrocarbures.

Nous n'avons pas cherché à apprécier l'activité des mètres de quai en ramenant le trafic à la longueur du quai utile pour l'assurer. Les tableaux utilisés pour les analyses proposées ci-dessus n'indiquent pas la longueur exacte des quais affectés à chaque trafic. La nature du trafic peut entrainer des différences dans la durée du traitement d'une cargaison. Enfin il est très probable que l'installation destinée à traiter le minerai est la plus efficace, elle a été installée pour cette raison. Elle peut traiter environ 1 000 tonnes de minerai à l'heure, comme nous l'avons indiqué plus haut.

En 1960, 1 873 navires ont assuré les 2 231 000 tonnes de marchandises qui ont constitué le trafic du port. Pour assurer ce tonnage, 937 navires sont entrés dans le port en apportant des marchandises et en ont emporté d'autres. Parmi ces navires, 583 étaient français. Le pavillon national assure près des deux tiers de l'activité du port de Caen. Cette prépondérance du pavillon français est due à la présence de la Société Navale Caennaise, elle est un

[87] DPC et la SONEC, sont les deux principaux importateurs d'hydrocarbure du port de Caen, DPC signifie « Dépôts pétroliers côtiers » et SONEC signifie « Société Normande d'entrepôts de Carburants ». Nous verrons dans la troisième partie les emplacements de leurs installations le long du canal.

des acteurs de la vie portuaire. Au même titre que les installations portuaires, les acteurs ont souffert de la guerre. Le moment est venu d'apprécier leur participation au renouveau.

D – Le rôle des principaux acteurs portuaires dans le renouveau

Lorsque le port commence à retrouver une activité après la libération de Caen, l'usine de l'un de ses principaux intervenants, la Société Métallurgique de Normandie, a été très endommagée. Elle était un des piliers de la vie portuaire, assurant la moitié de son trafic par ses achats et ses exportations. Les Chantiers Navals français, qui avaient fermé leurs portes en 1934, ont redémarré, pendant la guerre, suite à des commandes allemandes. L'armateur qui transporte la plus grande partie du trafic, la Société Navale Caennaise, a perdu 70 % de ses navires[88]. Enfin le régime de Vichy a tenté de réformer le statut des dockers en 1941. Nos recherches ne nous ont pas permis d'apprécier la prise en compte de la nouvelle législation dans le port de Caen. Chacun de ces acteurs doit désormais se reconstruire pour reprendre sa place au sein de l'économie locale en renouveau. C'est ce que nous allons apprécier maintenant. Parmi les sources sollicitées pour la construction de ce chapitre, on retrouve prioritairement, les bulletins de la Chambre de Commerce de Caen. La pertinence des commentaires des ingénieurs en chef ainsi que les comptes rendus d'activité des principaux intervenants du port, évoqués plus haut, nous ont incités à utiliser cette source. Afin d'éviter des conclusions hâtives, nous avons veillé à croiser, dans la mesure du possible, les informations retenues ou sinon, en cas de doute, à apprécier le contenu des commentaires et leur raison d'être.

1 – La Société Métallurgique de Normandie

Lorsque les alliés pénètrent dans Caen en juillet 1944, l'usine de la Société Métallurgique de Normandie a subi d'importantes destructions. Les Allemands ont dynamité les cheminées de l'usine et de nombreuses installations[89]. Ce qui n'a pas été détruit par les Allemands, l'a

[88] La rédaction du *Chasse-Marée*, « Le port de Caen et ses navires – Histoire de la "Navale Caennaise" », *op. cit.*, p. 29.
[89] Marie-Jean CHEMINADE, *SMN : pour le souvenir*, *op. cit.*, p. 28.

été par les bombardements alliés lors de la reconquête de Caen. En outre la mine de Soumont, qui approvisionne l'usine en minerai, a été pillée et détruite par les soldats SS[90].

Le délégué départemental du ministère de la Production Industrielle indique, dans une note adressée à son ministère de tutelle, « que l'usine est "*la plus sinistrée de France, vraisemblablement" ;* elle est "*complètement détruite*" et "*les dégâts sont évalués à deux millions* [sic] *de francs.* […] *Il faut prévoir* [pour la branche sidérurgique] *trois années avant que l'usine puisse repartir" »*[91]*.* Cependant aucune des raisons qui ont prévalu au moment de la construction n'ont disparu. L'emplacement, dans la banlieue de Caen, est toujours le meilleur pour le traitement des minerais. Elle doit être rebâtie, elle est la seule « située sur le gisement normand »[92]. Les autorisations administratives de reconstruction sont données dès le mois de juillet 1945. Le chemin de fer minier est remis en service en avril 1945. Après les premiers travaux de remise en route, un vaste plan est préparé, il veut reconstruire et moderniser. Il est prévu « de nombreux perfectionnements techniques, tendant à améliorer la régularité de marche, à réduire la consommation de combustible et l'effectif de main d'œuvre, en un mot à diminuer le prix de revient »[93]. Les dirigeants de la Société Métallurgique de Normandie sont pleinement engagés dans cette reconstruction. Ils ont conscience « que l'activité de l'usine, non seulement constitue un des éléments essentiels de la prospérité économique et sociale de la région, mais représente aussi un élément important dans l'une des six activités internationales de base du plan "Monnet" »[94].

Nous avons souhaité retenir ces deux citations car elles présentent l'intérêt de montrer qu'après la guerre, l'usine sidérurgique implantée dans le port de Caen a gardé toute son importance pour l'avenir du port et de la région. Mais surtout elle jouit d'une reconnaissance nationale dans le cadre du plan « Monnet ». Nous préciserons toutefois que dans son ouvrage *Le plan Monnet. Genèse et élaboration (1941-1947)* Philippe Mioche trace un bilan mitigé de l'action de la *Commission de Modernisation de la sidérurgie*. Il insiste sur le fait que la dispersion des productions a été maintenue. À l'époque la sidérurgie française est

90 *Ibid.*, p. 29.
91 Martine LE ROC'H MORGÈRE, « La reconstruction de la Société Métallurgique de Normandie » *De la fin des camps à la reconstruction : les normands 1945-1947 : colloque international*, Louis Le Roc'h Morgère, (éditeur scientifique), Caen, Conseil général du Calvados, 2001, p. 308. Les extraits reproduits en italique sont tirés du rapport du délégué à la production industrielle daté du 05/01/1945.
92 *Bull. trim. CC Caen* 1947, n° 1, p. 69.
93 *Ibid.*, p. 70.
94 *Ibid.*, p. 73.

constituée de « 177 usines regroupées dans 27 sociétés »[95]. En 1946 lorsque le plan Monnet est élaboré, l'usine de Mondeville a gardé toute sa raison d'être, nous l'avons rappelé plus haut. Elle dispose d'un gisement de minerai de fer dont les réserves sont encore abondantes et d'un port dont les possibilités de développement sont certaines. Enfin Philippe Mioche précise : « D'une réorganisation ou d'une "rationalisation" du secteur dépend l'augmentation de la productivité et la baisse des prix de revient »[96]. C'est l'objet des perfectionnements prévus dans le cadre de la restauration de l'usine.

Le 11 décembre 1950, le premier haut-fourneau est remis en route, en présence du Ministre du Commerce et de l'Industrie : Jean-Marie Louvel[97]. Dès l'année 1951 l'usine produit 200 000 tonnes de fonte dont 100 000 tonnes sont expédiées vers l'Angleterre, auxquelles il faut ajouter 100 000 tonnes de fer marchand et 40 000 tonnes de billettes[98] (demi-produit de la sidérurgie qui se présente comme un produit long de faible section). Les expéditions de fer et de fonte par le port de Caen atteignent 190 900 tonnes en 1951. Elles représentent d'emblée 19 % des sorties du port. Cette année là le trafic total du port augmente de 50 %. La reprise des productions de la Société Métallurgique de Normandie a un effet immédiat sur l'activité portuaire.

La photo ci-dessous donne une idée de cette renaissance de l'usine de la Société Métallurgique de Normandie.

[95] Philippe MIOCHE, *Le Plan Monnet : genèse et élaboration, 1941-1947*, Publications de la Sorbonne, 1987, p. 249.
[96] *Ibid.*
[97] Homme politique français né à La Ferté-Macé dans l'Orne. Il succède à Yves Guillou à la mairie de Caen en 1959. Il disparaît en 1970 après 20 années à la tête de la ville de Caen.
[98] *Bull. sem. CC Caen*, 1952, n° 1, p. 80.

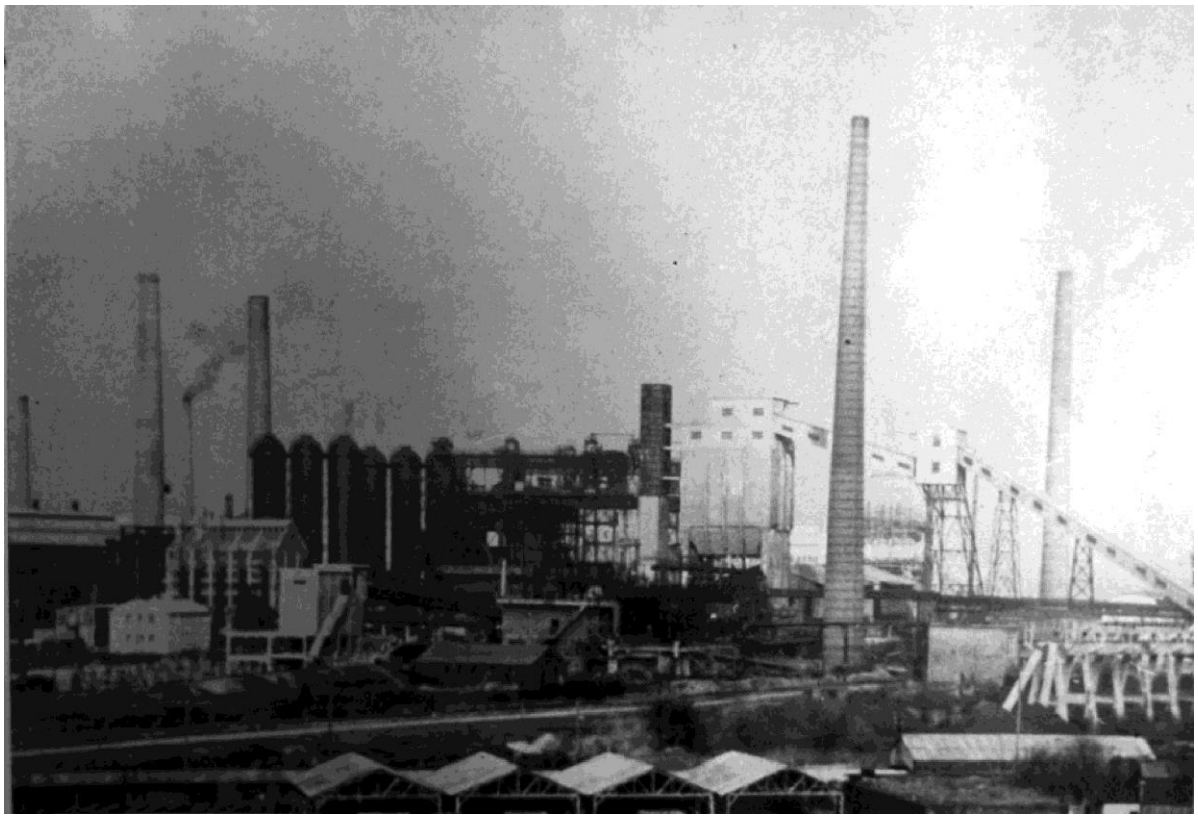


Illustration 55 : La reconstruction de la Société Métallurgique de Normandie[99]

L'intérêt de cette photo est d'illustrer la reprise de la vie de la Société Métallurgique de Normandie. Il s'en dégage une impression d'ordre et de puissance. Les fumées qui sortent d'une grande cheminée sont une sorte de symbole de cette "résurrection".

L'usine de 1952 a retrouvé ses capacités de production d'avant la guerre tout « en profitant des progrès permis par la technique »[100]. À la fin de l'année, elle a produit 324 590 tonnes de fonte. Le record de production de l'année 1931 est dépassé de 2 000 tonnes[101]. La même année, « le quai aux aciers, mis à disposition de la Société [en 1951] a permis de charger, dans des conditions satisfaisantes, 207 000 tonnes, de produits divers »[102]. Parallèlement le môle à charbon a reçu 600 000 tonnes de houille déchargées « à une allure qui a dépassé parfois 4 000 tonnes par jour »[103].

99 *Bull. sem. CC Caen*, 1950, n° 2, n.p.
100 Marie-Jean CHEMINADE, *SMN pour le souvenir*, *op. cit.*, p. 36.
101 *Bull. sem. CC Caen*, 1953, n° 1, p. 117.
102 *Ibid.*
103 *Ibid.*, p. 118.

Durant les années qui suivent, jusqu'en 1960, la Société Métallurgique de Normandie poursuit son développement. Elle est entrée dans une période faste. Entre 1955 et 1975 le chiffre d'affaires progresse d'une façon quasi continuelle, à part quelques accrocs momentanés. Cette progression se traduit dans les résultats qui sont bénéficiaires tous les ans entre 1951 et 1973[104].

En 1960 elle est toujours un pilier de l'activité portuaire cependant les efforts de diversification pour un commerce de produits divers ont porté leur fruit. Le cumul de ses importations de houille et de ses exportations ne représente que 837 000 tonnes soit 37 % de tout le trafic, contre environ 50 % avant la guerre.

Juste après la Grande Guerre, les dirigeants de la Chambre de Commerce avaient salué la création des Chantiers Navals Français à Blainville. Le port de Caen renouait avec une tradition de construction navale. Mais en 1934 les chantiers avaient fermé leurs portes. Durant la guerre, les commandes de la Kriegsmarine avait permis aux chantiers de retrouver une activité. Cette reprise a-t-elle pu s'inscrire dans la durée ?

2 – Les Chantiers Navals Français : vers une fermeture définitive

Comme toutes les entreprises installées sur le bord du canal, les Chantiers Navals Français ont subi des dommages qu'il faut réparer après les hostilités. Cependant la reprise de l'activité des chantiers se passe bien : en 1946, ils comptent 600 ouvriers, qui travaillent à la construction de 5 pétroliers caboteurs de 600 tonnes à flot et de 4 pétroliers, 2 chalutiers et 2 charbonniers sur cale, sans compter les navires en réparation[105]. Les besoins de reconstruction de la marine marchande sont importants. Parallèlement la direction des Chantiers travaille à la restauration des installations endommagées.

Le compte rendu d'activité pour l'année 1947, fait état d'une « activité satisfaisante en dépit des difficultés d'approvisionnement »[106]. Les constructions neuves en chantier sont nombreuses : environ 15 unités, auxquelles s'ajoutent la finition de 6 navires citernes, destinés à la Marine Nationale, mais suspendue, fin 1946, faute de crédit. L'activité de réparation

[104] Pascal GALLIEN, *La Société Métallurgique de Normandie…*, *op. cit.*, p. 25.
[105] *Bull. trim. CC Caen*, 1946, n° 2, p. 144.
[106] *Ibid.*, 1948, n° 1, p. 35.

est satisfaisante. Cependant dès cette période le rapporteur souligne « qu'il serait imprudent d'escompter un développement important pour l'avenir immédiat »[107]. La reconstruction de la flotte de la marine marchande est en cours par des commandes faites auprès de chantiers français comme de chantiers à l'étranger. Par ailleurs le risque de retard dans les approvisionnements est toujours présent. C'est la raison pour laquelle « le problème des mises sur cale ultérieures est […] posé dès maintenant »[108].

Le rapport pour l'année 1948 indique que les travaux de reconstitution des installations sinistrées « seront pratiquement terminés en 1949 »[109]. Le plan de charge général de l'entreprise reste satisfaisant avec cependant quelques interrogations dans le domaine des réparations. Le port de Caen n'est pas équipé d'une installation de mise à sec des navires. L'amélioration des délais d'approvisionnement en matières métalliques favorise les constructions neuves.

L'activité de l'année 1949 se poursuit normalement, cependant l'avenir est toujours subordonné « d'une part aux crédits budgétaires affectés à l'achèvement du programme de reconstruction, et d'autre part, à la mise en vigueur d'un régime de protection de la construction navale française fac à la concurrence internationale »[110].

L'activité de l'année 1951 est particulièrement intéressante : deux cargos de 6 000 tonneaux sont livrés à l'armement Schiaffino et un troisième est livré en février 1952. Cependant les chantiers sont pénalisés par un allongement des délais d'approvisionnement qui provoque des licenciements de personnel en 1951 et en 1952. Enfin d'importantes hausses de prix, jointes à des retards de paiement de l'Administration publique, mettent en difficulté la trésorerie de l'entreprise.

Après ces nombreuses alertes pour l'avenir des Chantiers Navals de Caen, le rapport d'activité pour l'année 1952 fait état d'un faible renouvellement du carnet de commandes : seulement deux cargos charbonniers destinés au Brésil. Il en résulte des difficultés d'emploi qui s'accentuent. Dans l'ensemble les commandes de constructions neuves se raréfient[111]. En 1954, la flotte marchande française s'élève à 3 841 000 tonneaux. La reconstruction est

[107] *Ibid.*, p. 37.
[108] *Ibid.*
[109] *Ibid.*, 1949, n° 1, p. 88.
[110] *Bull. sem. CC Caen*, 1950, n° 1, p. 116.
[111] *Ibid.*, 1953, n° 1, p. 118.

terminée. D'ailleurs l'activité des chantiers français de l'époque dépend aussi beaucoup des commandes de l'étranger[112].

La fermeture des Chantiers intervient durant le premier semestre de l'année 1953. Le Conseil municipal s'en émeut. Jean-Marie Louvel indique qu'une usine d'obus est prévue pour Caen, en remplacement des Chantiers navals[113]. Comme ils sont une filiale des Chantiers de France, implantés à Dunkerque, leur activité est transférée dans ce port[114].

Le terrain rendu disponible n'est repris qu'en 1956 par la Saviem (Société anonyme de véhicules industriels et d'équipements mécaniques), une filiale de la Régie Renault qui construit des camions. Si cette reprise est favorable pour l'emploi local. La nouvelle usine n'apporte aucun trafic pour le port. Le port de Caen a définitivement perdu son chantier de construction navale.

La reprise de l'activité des Chantiers Navals Français, après la guerre, a été très éphémère. Ces derniers ont pu profiter du programme de reconstruction mis en œuvre après les nombreuses destructions intervenues durant le conflit. À la fin des hostilités, la flotte marchande française est réduite à 800 000 tonneaux alors qu'elle était de 2 800 000 en 1939[115]. La fin du programme de reconstruction et la montée en puissance de la concurrence étrangère les ont contraints à cette fermeture définitive. Cette disparition marque un premier tournant dans l'histoire du port de Caen : la construction navale, qui y avait existé depuis plusieurs siècles, y disparaît, tout au moins pour les navires de commerce ou pour les navires de guerre. En 1920 lors du lancement d'un premier cargo par les Chantiers Navals Français, le président de la Chambre de Commerce, Hippolyte Lefèvre, avait salué avec enthousiasme cette résurrection d'un chantier naval à Caen, la reprise d'une tradition qui avait existé à Caen jusqu'au milieu du XIX^{e} siècle.

Les Chantiers Navals de Blainville ont lancé 100 navires, 62 entre octobre 1917 et octobre 1935 (date de leur première fermeture), un seul entre 1941 et 1944, pour la Kriegsmarine, et 37 entre 1945 et 1954. Ils ont lancé des cargos charbonniers de différents tonnages et pour différents armements, des pétroliers, des tankers (commandés à l'origine par la Kriegsma-

[112] René MUSSET, « Les constructions navales en France », *Les Annales de géographie*, 1955, n° 344, p. 317.
[113] Arch. dép. Calvados, 615 Edt 635, *Bulletin Municipal de la ville de Caen*, 1949, 1950, 1951, 1952, 1953, séance du 05/06/1953, p. 252.
[114] François VIGLA, *La zone portuaire de Caen espace industriel 1857-1992*, *op. cit.*, p. 39.
[115] René MUSSET, « Les constructions navales… », *op. cit.*, p. 316.

rine). Après la guerre ils lancent plutôt des chalutiers et des navires de guerre, à savoir des torpilleurs, des contre-torpilleurs, une canonnière fluviale et des sous-marins[116]. Parmi ces bateaux, quelques-uns furent livrés à la Société Navale Caennaise. Au cours du conflit, elle a perdu 70 % de ses unités, 80 % de son tonnage.

3 – La Société Navale Caennaise : reconstituer la flotte et reprendre sa place dans le trafic du port

À la fin du conflit, la Société Navale Caennaise ne dispose plus que de cinq navires, en mauvais état. Gaston Lamy, son dirigeant historique, doit reconstruire l'entreprise. Il est secondé par Georges Guillin, son gendre, dont nous avons déjà parlé.

En même temps qu'elle fait réparer ses navires endommagés, la Société Navale Caennaise se voit attribuer, au titre des dommages de guerre, « sept bâtiments neufs de 5 000 à 7 000 tonneaux »[117]. La compagnie obtient également la gérance, de la part de l'État français, de « Liberty-ships ».

En 1947, elle commence à mettre en place des lignes régulières, notamment vers les pays d'Afrique. Ses navires assurent le transport du vin venant d'Algérie avec un trafic régulier. Elle retrouve également le trafic des bois scandinaves.

Alors que les dirigeants de la Société Navale Caennaise doivent reconstituer leur flotte, ils sont contraints d'envisager d'autres formes d'exploitation. Avant la guerre, l'armateur s'est spécialisé dans le transport de pondéreux pour répondre aux besoins des acteurs portuaires, notamment la Société Métallurgique de Normandie. Il lui livre la houille dont elle a besoin, et il transporte les produits qu'elle exporte. Par ailleurs il assure les expéditions du minerai de fer vendu à l'Allemagne et à l'Angleterre.

Après les hostilités, la Société Métallurgique de Normandie ne reprend ses productions qu'à compter de décembre 1950, ce qui oblige la Société Navale Caennaise à trouver d'autres débouchés, voire d'autres façons de travailler. Elle veut élargir son cadre régional, tout en continuant à assurer ses métiers de base. Elle cherche même à inciter d'autres armements à faire escale à Caen afin de favoriser l'activité économique de l'hinterland du port.

---

[116] Patrick DAVID, *Un port dans la plaine : de Caen à Ouistreham*, Amfreville, France, les Éd. du Bout du monde, 2011, p. 154 et suivantes.
[117] La rédaction du *Chasse-Marée*, « Le port de Caen et ses navires – Histoire de la "Navale Caennaise" », *op. cit.*, p. 29.

C'est ainsi que la compagnie Worms contribue au transport du minerai et que la Société Navale de l'Ouest fait escale à Caen et permet un trafic avec les ports de la côte d'Afrique[118]. L'élargissement des activités de la Société Navale Caennaise se traduit par l'acquisition de nouveaux navires spécialisés dans l'acheminement des marchandises diverses appelés les « polythermes ». Ces navires, munis de cales climatisées, que la Société Navale Caennaise, commence à acquérir dans les années 50 présentent la caractéristique d'être capables de transporter des marchandises nécessitant une température spécifique qui peut aller de - 18° à + 20°. L'exploitation de ce nouveau type de bateau est l'expression de sa volonté de compléter son activité traditionnelle d'importation de houille et d'exportation de minerai. Ce nouveau rôle se traduit par le développement d'un trafic de bois coloniaux à destination des Établissements Leroy de Lisieux. Des lignes régulières se créent vers les côtes d'Afrique du Nord. Cet élargissement de l'activité de la Société Navale Caennaise ouvre de nouvelles perspectives commerciales pour les négociants locaux. Enfin la SNCF contribue à ce développement en assurant la réexpédition des marchandises déchargées dans le port.

En 1952 la Société Navale Caennaise envisage de reconstruire un trafic régulier de voyageurs entre Caen et Southampton en collaboration avec la British Railway. Des représentants de la compagnie viennent visiter le port de Ouistreham, mais les techniciens de ne donnent pas suite, craignant des difficultés au passage de l'écluse de Ouistreham en cas de mauvais temps.

La reconstitution progressive de sa flotte passe aussi par l'acquisition de navires toujours plus gros qui assurent un commerce de tramping sur l'Atlantique, s'ils ne peuvent faire escale à Caen, en raison des limites imposées par le gabarit du chenal et du canal.

Au début de l'année 1956, la reconstitution de la flotte ainsi que l'évolution de son exploitation se traduisent dans les chiffres. Avant la guerre, la Société Navale Caennaise possédait une flotte de 17 bateaux. En 1945 cette flotte avait été réduite à 5 unités en mauvais état. Dix ans après elle compte 27 navires auxquels s'ajoutent dix unités en construction ainsi que des participations dans des navires spécialisés comme les polythermes, dont nous avons parlé plus haut. Sa nouvelle politique de création de lignes régulières entre Caen et les pays d'Afrique pour un trafic de marchandises diverses se concrétise par :

[118] *Bull. sem. CC Caen*, 1950, n° 1, p. 123.

« - 3 escales par mois sur les ports d'Algérie,

- 2 escales par mois sur les ports de Tunisie,
- 1 escale tous les 50 jours sur l'Afrique Équatoriale Française plus des voyages à la demande sur Abidjan en période d'été,
- 4 escales directes par mois sur les ports marocains,
- 4 escales supplémentaires avec trafic d'agrumes sur Dieppe »[119].

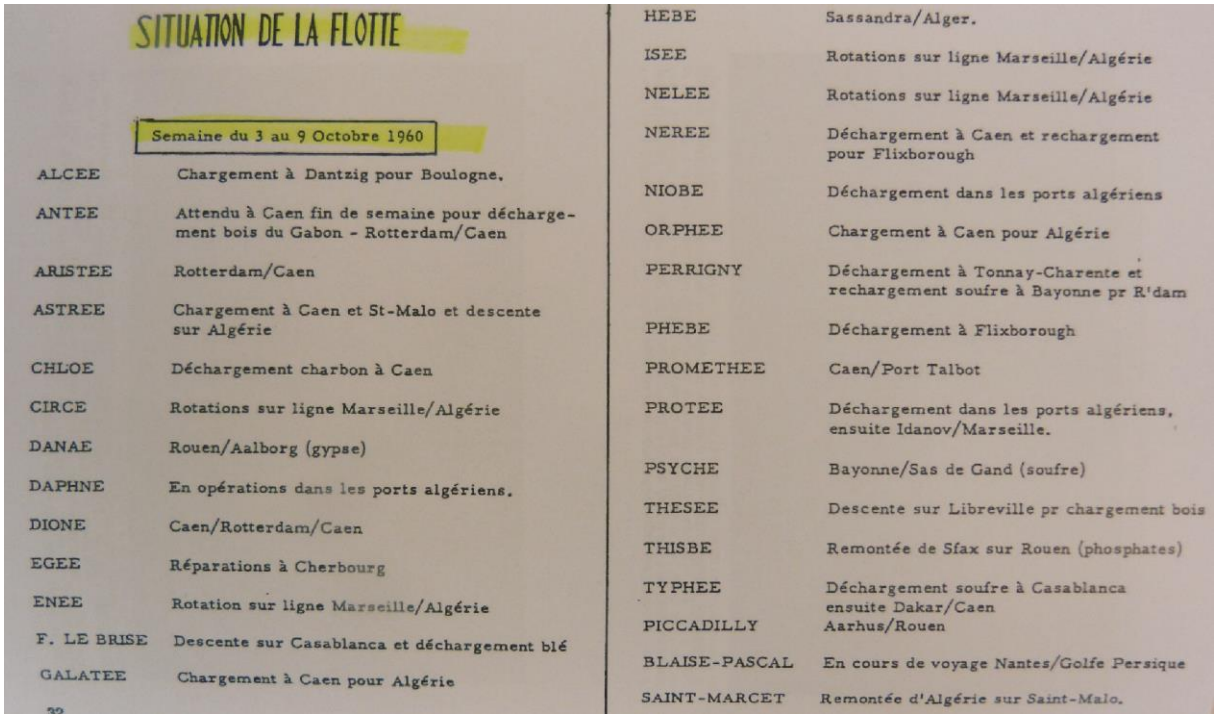
Elle a même créé des lignes régulières entre Marseille et l'Afrique du Nord et entre Gennevilliers (le port de la Région Parisienne) et la Grande Bretagne, l'Allemagne et la Scandinavie.

Enfin Georges Guillin crée en 1951 la Société frigorifique de Normandie (SOFRINO). Elle construit et exploite un entrepôt frigorifique dans la zone portuaire, pour le stockage de produits alimentaires bas-normands en attente d'exportation et pour l'entreposage de viandes, de poissons et de fruits et légumes en provenance d'Afrique du Nord.

Pour donner une idée de la Société Navale Caennaise en 1960, quinze ans après la fin de la guerre, nous reproduisons ci-dessous, un état intitulé *Situation de la flotte* pour la semaine du 3 au 9 octobre 1960.

[119] *Bull. sem. CC Caen*, 1956, n° 1, p. 119.

Tableau 27 : Situation de la flotte de la Société Navale Caennaise 1960[120]



SITUATION DE LA FLOTTE

Semaine du 3 au 9 Octobre 1960

ALCEE	Chargement à Dantzig pour Boulogne.
ANTEE	Attendu à Caen fin de semaine pour déchargement bois du Gabon - Rotterdam/Caen
ARISTEE	Rotterdam/Caen
ASTREE	Chargement à Caen et St-Malo et descente sur Algérie
CHLOE	Déchargement charbon à Caen
CIRCE	Rotations sur ligne Marseille/Algérie
DANAE	Rouen/Aalborg (gypse)
DAPHNE	En opérations dans les ports algériens.
DIONE	Caen/Rotterdam/Caen
EGEE	Réparations à Cherbourg
ENEE	Rotation sur ligne Marseille/Algérie
F. LE BRISE	Descente sur Casablanca et déchargement blé
GALATEE	Chargement à Caen pour Algérie
HEBE	Sassandra/Alger.
ISEE	Rotations sur ligne Marseille/Algérie
NELEE	Rotations sur ligne Marseille/Algérie
NEREE	Déchargement à Caen et rechargement pour Flixborough
NIOBE	Déchargement dans les ports algériens
ORPHEE	Chargement à Caen pour Algérie
PERRIGNY	Déchargement à Tonnay-Charente et rechargement soufre à Bayonne pr R'dam
PHEBE	Déchargement à Flixborough
PROMETHEE	Caen/Port Talbot
PROTEE	Déchargement dans les ports algériens, ensuite Idanov/Marseille.
PSYCHE	Bayonne/Sas de Gand (soufre)
THESEE	Descente sur Libreville pr chargement bois
THISBE	Remontée de Sfax sur Rouen (phosphates)
TYPHEE	Déchargement soufre à Casablanca ensuite Dakar/Caen
PICCADILLY	Aarhus/Rouen
BLAISE-PASCAL	En cours de voyage Nantes/Golfe Persique
SAINT-MARCET	Remontée d'Algérie sur Saint-Malo.

On mesure l'évolution de l'armement caennais qui assurait, dans l'entre-deux-guerres, la plus grande partie du trafic de pondéreux du port. On retrouve le transport de charbon pour les négociants ainsi que pour la Société Métallurgique de Normandie, les lignes régulières vers l'Afrique du Nord depuis Caen, comme depuis Marseille, l'activité agricole avec le transport de blé, les importations de bois exotique et les entrées de phosphates et de souffre pour l'usine d'engrais, implantée au début des années 30.

L'armateur local caennais est devenu une puissante entreprise, à dimension nationale, voire internationale, qui gère trente navires.

La gravure ci-dessous du *HÉBÉ 5,* lancé en 1960, montre les navires qu'elle exploite à cette époque.

[120] Des Anciens de la Navale Caennaise, *Navale Caennaise…*, *op. cit.*, p. 92.

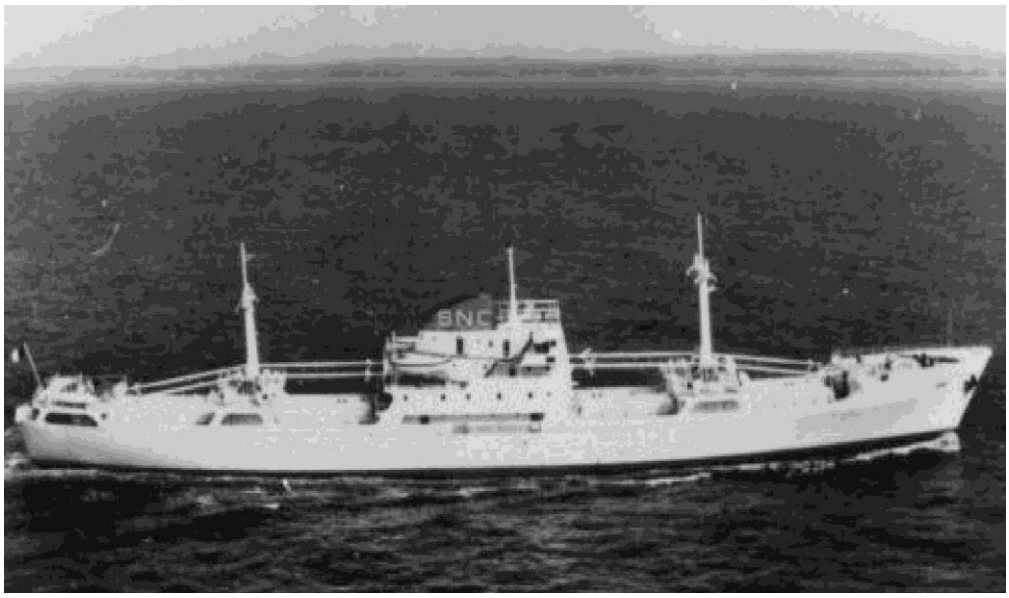


Illustration 56 : *HÉBÉ 5* de la Société Navale Caennaise lancé en 1960[121]

La présentation de cette photo constitue un complément à l'état de la flotte, en octobre 1960, montré plus haut. Le navire reste adapté au canal avec ses 4 564 tonneaux de port en lourd et son tirant d'eau de 7,42 mètres.

En ce début des années 60, la Société Navale Caennaise est toujours un des piliers du port. Grâce à son dynamisme et aux nouvelles voies qu'elle a su explorer pour son propre développement, elle a contribué à élargir le trafic du port vers une activité de "marchandises diverses", peu développée avant la guerre. Elle a permis au port de faire diminuer sa dépendance aux entrées de charbon, aux sorties de minerai de fer et aux exportations des aciers fabriqués par la Société Métallurgique de Normandie.

Un des symboles de la réussite de la Société Navale Caennaise dans les années 50 est son installation dans un nouveau siège en 1957. À l'époque l'architecture du bâtiment attire l'attention comme le montre la photographie ci-dessous.

[121] Photo du navire bananier polytherme avec cuverie à vin *HÉBÉ 5* lancé le 18/09/1960. Il mesurait 118,2 mètres de long, 17 mètres de large, disponible sur http://navale.pagesperso-orange.fr/hebe5.htm, site de la Société Navale Caennaise, rubrique Les navires, consultation du 25/01/2016.

Illustration 57 : L'ancien siège de la Société Navale Caennaise[122]

L'originalité de l'édifice réside dans cette forme en proue de bateau avec le petit bâtiment au-dessus qui peut laisser imaginer un château de navire et les garde-corps qui font penser à un bastingage.

Le trafic du port est animé par les entreprises que nous venons de présenter. Ces grands acteurs ne sont pas les seules entreprises du port. Les négociants, à l'origine de la création de la Société Navale Caennaise, à savoir les Établissements Lamy, Allainguillaume et Vérel qui exploitent les fabriques de briquettes, pour la consommation de charbon industriel comme de charbon domestique, destiné à l'hinterland du port, reconstruisent leurs usines. Ils recommencent à approvisionner leurs clients industriels ou domestiques. Ils sont les utilisateurs du quai aux charbons.

[122] Le bâtiment du siège de la Société Navale Caennaise inauguré en 1957. Collection privée de l'auteur, janvier 2016.

4 – Les autres acteurs industriels du port

Dans les années qui suivent la guerre, l'activité de ces importateurs dépend de l'Association technique de l'importation charbonnière (ATIC). Cette association a pour mission de « représenter les importateurs de charbon auprès des administrations et des organismes professionnels […] pour les programmes d'importation de combustibles minéraux solides et d'agglomérés ainsi que pour les programmes de transports »[123]. Dans ce cadre elle veille à la répartition, entre les ports, des tonnages de charbon importés. D'après la Chambre de Commerce, les ports secondaires ont du mal, à la fin des années 40, à se voir affecter le tonnage qui leur revient. Les plus grands ports sont avantagés. C'est ce qui explique que Caen reçoive de la houille en provenance de Rouen. Cette situation n'est pas sans risque pour le port. Les industries charbonnières font partie de son activité historique depuis la révolution industrielle au XIX^{e} siècle. L'importation de la houille est un des piliers du trafic portuaire. En outre le port subit toujours la concurrence des Charbonnages de France qui cherchent à imposer des taxes à l'importation pour limiter la concurrence des charbons étrangers qui arrivent dans les ports de la Manche, alors que leur production ne permet pas de faire face à tous les besoins nationaux. Les choses évoluent au début des années 50 avec la création d'une Commission nationale composée des Charbonnages de France et de représentants du négoce charbonnier. Elle « se réunit tous les mois pour fixer d'un commun accord les besoins de chaque région »[124]. La création de cette commission permet une répartition équitable des besoins de chacun qui prend en compte les intérêts des industries et des particuliers. Le port continue à alimenter les industriels qui fabriquent des agglomérés. Après la guerre les trois entreprises qui existaient avant le conflit recommencent leurs activités. Elles sont toutes les trois installées sur les quais du Nouveau Bassin. En 1947 les Établissements Allainguillaume fusionnent avec Patin qui exerce le même métier dans les ports de Honfleur et de Trouville. Les trois industriels concentrent leurs activités sur le quai de Normandie, le quai du Nouveau Bassin. En 1960 ces industriels ont encore importé 111 500 tonnes de houille en provenance de nombreux pays pour alimenter leurs usines. Dans ce trafic traditionnel du port, la Grande Bretagne n'a représenté que 3 300 tonnes. Les

[123] Statuts de l'Association technique de l'importation charbonnière (ATIC) déposés le 07/11/1944, disponible sur http://www.economie.gouv.fr/caef/association-technique-limportation-charbonniere-atic, rubrique Archives, organismes sous tutelle, consultation du 25/07/2016.
[124] *Bull. sem. CC Caen*, 1952, n° 1, p. 85.

principaux fournisseurs sont devenus l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques et les États-Unis. Nous rappellerons qu'en 1910, alors que l'usine sidérurgique de Caen n'existe pas encore, le port de Caen importe près de 500 000 tonnes de houille en provenance de Grande Bretagne.

En outre cette activité génère en 1957 la première protestation attestée contre ce trafic en raison des nuisances générées par les odeurs et poussières de charbon qui s'infiltrent « à l'intérieur des maisons, fenêtres fermées »[125]. Ces protestations s'étalent sur toute la seconde moitié du XX^{e} siècle, c'est pourquoi nous avons fait le choix de n'en parler qu'une seule fois à la fin de notre travail dans le chapitre que nous consacrerons à l'arrêt total de ce commerce.

Ce changement de pays fournisseur de la houille importée à Caen, est un second marqueur de l'évolution du port, après l'arrêt des Chantiers Navals Français en 1953. Une activité traditionnelle du port est en voie de diminution très significative. En 50 ans ce trafic a été divisé par cinq. Certes au niveau global les importations de fines de coke – 607 000 tonnes en 1960 – compensent la baisse du trafic de houille travaillée dans les usines d'agglomérés et vendus dans l'hinterland du port. Les années 50, même si elles permettent au port de Caen d'atteindre un niveau de trafic qu'il n'a jamais connu avant la guerre – 2 260 000 tonnes en 1960, sont aussi porteuses de changements pour l'avenir, cependant ils sont peu perceptibles.

Nous venons d'évoquer la reconstruction puis l'activité des entreprises qui animent l'activité portuaire durant les quinze années qui suivent la guerre. Nous voulons maintenant aborder le monde des dockers. Ils permettent la vie au quotidien du port, le chargement et le déchargement des 1 000 navires qui le fréquentent chaque année. Leur activité n'a rien à voir avec les entreprises que nous venons d'évoquer, mais ils en sont des acteurs, à part entière.

[125] Jocelyn MASSOT, *Le quai aux charbons de Caen…*, *op. cit.* p. 90.

5 – Les dockers

Nous avons vu plus haut que le régime de Vichy avait tenté en 1941 de mettre en place un nouveau statut pour les dockers. Son objectif était d'améliorer « la situation matérielle et morale des dockers »[126]. Cette loi avait institué la création d'un bureau paritaire et proposé des règles pour leur embauchage. Elle n'avait pas été mise en œuvre à Caen, le trafic était nul comme nous l'avons indiqué plus haut.

C'est le 31 mai 1946 que le Syndicat des dockers demande la création d'un Bureau Central de la Main-d'Œuvre – BCMO – sur le port de Caen, en application de la loi du 28 juin 1941. Arguant du faible nombre de dockers sur le port[127], la Chambre de Commerce émet un avis défavorable. Elle craint les coûts de fonctionnement d'un tel organisme qu'elle serait amené à supporter en partie[128]. Suite à l'insistance du Ministre des Travaux Publics, elle accepte de donner un avis favorable « sous réserve que les frais de fonctionnement soient réduits au minimum et sous réserve de l'avis des manutentionnaires »[129]. Le Bureau Central de la Main d'Œuvre du port de Caen est créé par décret le 6 novembre 1946. Il est placé sous la direction du directeur du port, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du Calvados. Ses frais de fonctionnement doivent être supportés, pour moitié, par l'Association des Employeurs de main d'œuvre du port et par la Chambre de Commerce. Le Ministre des Travaux Publics désigne deux représentants des Entreprises et deux représentants ouvriers pour en faire partie. Durant le premier trimestre de l'année 1947, l'Association des Employeurs de main d'œuvre sollicite la Chambre de Commerce pour le montant de sa participation au budget du bureau central. Elle s'élève à 222 485 francs. L'assemblée de la Chambre de Commerce émet un nouvel avis défavorable à l'adoption d'un tel budget. À ses yeux, ce bureau central « ne répond à aucune utilité »[130] en raison du nombre restreint des dockers et de la faiblesse du trafic qui ne justifient pas la création de cet organisme. La Chambre de Commerce est

[126] Marcel-Adolphe HÉRUBEL, *Les ports maritimes*, Paris, Presses universitaires de France, Que sais-je ?, 1943, p. 109.
[127] Dans une lettre qu'il adresse à M. Fisher, directeur des Ports Maritimes et Navigables, au directeur de la marine marchande et au directeur de l'ATIC (Association Technique de l'Importation Charbonnière), le président de la Chambre de Commerce Henri Spriet écrit : « L'effectif dockers qui était de 400 sous la gestion Britannique est tombé à 45, lorsqu'il a été remis aux Autorités Françaises. Cette situation est en voie d'amélioration, depuis le prêt par les services de la Reconstruction d'un contingent de prisonniers de guerre (50), contingent que nous voudrions voir porter à 100 et même 150 ». Arch. mus. Norm., carton « Divers port Caen », courrier daté du 25/04/1945.
[128] *Bull. trim. CC Caen*, 1946, n° 2, p. 141.
[129] *Bull. trim. CC Caen*, 1946, n° 3, p. 185.
[130] *Bull. trim. CC Caen*, 1947, n° 2, p. 172.

contrainte, par le ministre des Travaux Publics et des Transports, à participer aux frais de fonctionnement du Bureau Central de la Main d'Œuvre du port de Caen. Une nouvelle loi datée du 6 septembre 1947 traite de « l'organisation du travail dans la manutention portuaire »[131]. Elle complète la loi de 1941. Elle structure l'organisation portuaire en définissant deux sortes de dockers : les dockers dotée d'une carte professionnelle de garantie dite "carte G", destinée à « les protéger contre le risque de chômage »[132] et les dockers dits de complément qui ne disposent pas de la carte professionnelle de garantie. Il s'agit des dockers occasionnels. Pour disposer de la carte professionnelle, le docker doit « avoir travaillé au moins cent jours sur le port dans les douze derniers mois »[133]. L'effectif maximum des dockers professionnels est fixé par un arrêté ministériel, leur « taux d'inemploi […] peut atteindre 25 % »[134] ce qui sous-entend « un sureffectif […] pour faire face aux pointes de trafic »[135]. Une caisse nationale, alimentée par leur salaire, est créée. Elle prend en charge les frais de fonctionnement du Bureau Central de la Main d'Œuvre. Les dockers munis de la carte professionnelle jouissent d'une priorité d'embauche et doivent s'y présenter deux fois par jour, le matin et en début d'après-midi. À Caen, il est décidé que les dockers munis de la carte professionnelle seront au maximum 25. En 1953 le bureau central gère 13 dockers munis de la carte G et 63 dockers occasionnels qui ont constitué des équipes fixes des divers employeurs du port. Ces équipes fixes permettent « de disposer d'ouvriers dockers qualifiés »[136].

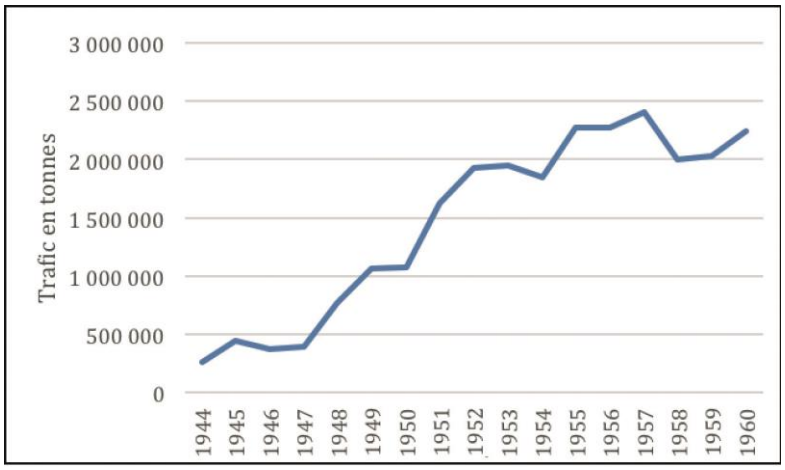
L'originalité de la loi de 1947 sur le statut des dockers se trouve dans la création d'un statut pour l'intermittence qui est le propre du métier de docker qui dépend des arrivées et des départs de navires. La Caisse Nationale de Garantie des Ouvriers Dockers – CAINAGOD – alimentée par une cotisation patronale de 15 % sur les salaires, indemnise les dockers les jours chômés, lorsqu'il n'y a pas de navire à décharger ou à charger. Pour obtenir la carte G, il faut être adhérent au syndicat des dockers. Caen n'échappe pas à la règle : c'est le syndicat

[131] Michel PIGENET, Le statut des dockers de 1947 : Luttes sociales et compromis législatif. Contribution au colloque : « Construction d'une histoire du droit du travail », Aix-en-Provence, 20-21 septembre 2000, *Cahiers de l'Institut Régional du Travail*, 2000, p. 1, disponible sur https://hal.archives-ouvertes.fr/halshs-00776481/document, consultation du 26/01/ 2016.
[132] *Bull. trim. CC Caen*, 1947, n° 3, p. 283.
[133] Olivier BOUDOT, *Les Schiaffino…*, *op. cit.*, p. 327.
[134] Laurent BORDEREAUX, « La réforme du statut des dockers : de l'alignement du régime spécifique du travail portuaire sur le droit commun. », *Revue juridique de l'Ouest*, 1994, n° 2, p. 162.
[135] *Ibid.*
[136] *Bull. sem. CC Caen*, 1953, n° 2, p. 243.

des dockers qui demande et obtient la création du Bureau Central de la Main d'Œuvre, c'est le secrétaire du syndicat des Ports et Docks qui gère l'embauche.

En 1955 le port de Caen est toujours au 8e rang des ports français avec un trafic de 2 278 000 tonnes. Cependant son trafic n'a rien à voir avec celui des grands ports. Marseille gère un trafic de 19 355 000 tonnes, Le Havre qui arrive en seconde position gère 13 410 000 tonnes[137]. Dans ces deux ports, les dockers se comptent par milliers, pourtant le port de Caen est confronté aux mêmes exigences que les grands ports. Nous avons vu plus haut l'obligation qui lui est faite de créer un Bureau Central de la Main d'Œuvre de la même manière que dans les autres ports. Suite à des ordres reçus de leur Fédération[138], les dockers du port décident même, « pour faire aboutir l'approbation de leur statut »[139] de stopper le travail le en novembre 1947. La grève dure plus d'une semaine.

La création du Bureau Central de la Main d'Œuvre institue un changement dans l'organisation des travailleurs de la manutention portuaire. En donnant un statut à l'intermittence du métier de docker elle facilite le développement de l'activité portuaire et la reprise du trafic maritime dans les années de l'après-guerre, lorsque la France se reconstruit. Dans ce domaine le port de Caen n'échappe pas à cette reprise : à partir de l'année 1948 le trafic s'accroît très fortement comme le rappelle le graphique ci-dessous.



Graphique 37 : Croissance du trafic du port 1944-1960[140]

[137] *Bull. sem. CC Caen*, 1956, n° 1, p. 150.
[138] Il s'agit de la Fédération des ports et docks, tenue par la CGT. Elle contribue largement à la rédaction de la loi du 6 septembre 1947.
[139] *Bull. trim. CC Caen*, 1947, n° 3, p. 347.
[140] *Bull. ann. CCI Caen*, 1960, p. 4.

À Caen la mise en œuvre du nouveau statut des dockers a suscité une certaine méfiance, voire un refus. La Chambre de Commerce a tenté d'éviter la création d'un Bureau Central de la Main d'Œuvre. Elle craignait une obligation de contribuer partiellement à son financement « sans qu'elle ait droit de regard sur le fonctionnement de ce bureau »[141]. Pourtant cette loi a permis d'introduire une souplesse dans l'organisation de la manutention, souplesse certainement très utile dans un port de taille moyenne qui cherche à développer un trafic de "marchandises diverses" comme nous l'avons vu plus haut. En effet l'organisation d'un statut de l'intermittence facilite l'absorption d'un trafic irrégulier d'un mois sur l'autre, comme le montre le tableau ci-dessous.

Tableau 28 : Entrées mensuelles des navires 1947[142]

Mois	Navires reçus	Mois	Navires reçus
janvier	22	juillet	22
février	30	août	27
mars	23	septembre	41
avril	19	octobre	29
mai	23	novembre	23
juin	29	décembre	15

Ce tableau illustre la non linéarité d'un trafic dont le nombre de navires reçus chaque mois oscille entre 15, le minimum en décembre, et 41 le maximum en septembre.

Nous avons souhaité compléter cette analyse par une présentation du trafic mensuel en tonnes de marchandises traitées. Nous sommes conscients que la charge de travail n'est pas la même pour traiter de la houille, du minerai, des billes de bois ou des marchandises diverses. Cependant elle permet de compléter notre connaissance de la structuration du trafic sur une année. Par ailleurs une analyse portant sur l'année 1948 aurait été plus pertinente, le bulletin du premier trimestre de l'année 1949, qui rapporte l'activité de l'année 1948, ne contient pas de tableau montrant l'activité mensuelle du port.

[141] *Bull. trim. CC Caen*, 1946, n° 2, p. 141.
[142] *Bull. trim. CC Caen*, 1948, n° 1, p. 57.

Tableau 29 : Trafic mensuel année 1947
(entrées et sorties de marchandises, en tonnes)[143]

Mois	Entrées	Sorties	Total	Mois	Entrées	Sorties	Total
janvier	11 981	14 650	26 631	juillet	8956	19 623	28 579
février	10 097	31 513	41 610	août	19 268	14 281	33 549
mars	15 948	22 594	38 542	septembre	24 920	18 880	43 800
avril	7 811	20 545	28 356	octobre	18 498	18 144	36 642
mai	11 550	16 999	28 549	novembre	18 332	16 994	35 326
juin	19 938	18 495	38 433	décembre	8 798	12 030	20 828

La même variation de l'activité portuaire ressort de ce tableau, entre les 43 800 tonnes à traiter en septembre et les 20 830 tonnes pour le mois de décembre. Un statut des dockers permettant de pallier l'intermittence de l'activité portuaire s'adapte certainement mieux à l'activité d'un port comme celui de Caen dont le trafic peut aller du simple au double, comme entre septembre et décembre.

Nous l'avons écrit plus haut, le port de Caen, par une gestion habile de ses outils de manutention, est considéré comme un port financièrement attractif. C'est ce qu'indiquent les ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées qui le dirigent dans leur rapport annuel présenté à l'assemblée de la Chambre de Commerce et rapporté dans les bulletins que nous avons dépouillés. Un statut plus adapté de l'intermittence de l'activité portuaire, a dû contribuer à cette attractivité du port de Caen. Durant les quinze années de l'après-guerre, les outils de manutention évoluent fortement, qu'en est-il du coût des services mis à la disposition des navires par les autorités du port ?

E – Le coût d'une escale à Caen

Même si nous ne disposons que de peu d'éléments susceptibles d'apprécier et surtout de comparer le coût des services fournis par le port de Caen par rapport aux autres ports, apprécier ces coûts nous paraît une nécessité, d'autant qu'une partie des péages et taxes contribue au financement des travaux et aménagements décidés. En outre nous rappellerons que la Société Navale Caennaise réalise plus de la moitié du trafic du port. En conséquence elle assure le paiement d'une partie non négligeable des péages et taxes mis en

[143] *Ibid.*, p. 58-59.

place. Enfin depuis le début des années 20 Gaston Lamy, le dirigeant de la Société Navale Caennaise, est trésorier de la Chambre de Commerce, et lorsqu'il quitte ses fonctions au sein de cet organisme il est remplacé par son gendre, Georges Guillin, qui lui succède également à la tête de la Société Navale Caennaise. L'un et l'autre ont dû veiller à disposer d'un outil efficace, mais pas trop coûteux, pour leur activité économique.

À l'intérieur du budget de fonctionnement du port l'un des postes importants est celui de l'outillage et des services mis à la disposition de ses acteurs. Durant le premier trimestre de l'année 1946, un arrêté en fixe les tarifs maximaux. Ils concernent les grues électriques, les hangars et silos, l'éclairage et le grill de carénage. Cette nouvelle grille tarifaire est marquée par une volonté d'adaptation, plus fine, à l'usage des outils. Pour les grues elle différencie les tarifs entre les jours ouvrables et les jours non ouvrables et à l'intérieur, elle arrête un tarif à l'heure et un tarif pour une période de quatre heures consécutives. Enfin les usagers des grues doivent désormais rembourser à la Chambre de Commerce les primes de tonnage versées aux mécaniciens du port. La grille tarifaire est conçue pour favoriser un usage du matériel sur une période de quatre heures consécutives : alors que le coût horaire d'une grue mobile de 10 tonnes est fixé à 400 francs, il se limite à 1 200 francs en cas d'usage sur quatre heures consécutives.

L'usage des hangars et silos répond à la même logique, le tarif évolue à la baisse en fonction de la surface utilisée et de la durée d'entreposage des marchandises.

Le droit d'usage de l'éclairage du canal pour les navires qui circulent la nuit, est, comparativement, inversement proportionnel à la jauge du navire : un navire de 0 à 300 tonneaux de jauge brute, paie 140 francs pour l'éclairage d'une section du canal, alors qu'un navire au-delà de 1 500 tonneaux de jauge brute ne paie que 340 francs pour le même usage. Enfin l'usage du grill de carénage répond à la même logique.

Parmi les personnalités chargées de l'application du nouveau tarif, est cité le Maire de Caen. Nous relevons ce point car il est l'expression d'une forme de dépendance du port face à son autorité.

Un nouvel arrêté tarifaire est pris décembre 1946. Il est bâti sur le même modèle, en revanche il entérine des hausses pour les tarifs maximaux de 50 %.

Nous n'avons pas été en mesure de reconstituer un tableau de l'exploitation annuelle de l'outillage et des services ; en revanche les bulletins reprennent régulièrement le compte rendu des assemblées générales qui se tiennent environ 8 à 9 mois par an à la Chambre de Commerce. Au cours de ces réunions, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, directeur du port, présente un rapport sur l'activité portuaire du mois précédent. Ce rapport comporte un volet financier qui traite de l'exploitation de l'outillage. À l'aide de cet outil nous présentons ci-dessous la structure de l'exploitation de l'outillage. Les recettes sont issues de l'usage des grues, des cabestans, de l'installation spécialisée pour le minerai, du trieur à pommes de terre, de la location des silos et des différents hangars, de l'entreposage des marchandises dans l'entrepôt sous douane, de la fourniture d'eau. La tarification de l'utilisation des grues représente 46 % des recettes, la location des silos, des hangars et de l'entrepôt réel pour le stockage et l'entreposage des marchandises : 35 %, l'usage de l'installation spécialisée pour le minerai : 18 %. Le plus gros poste de dépenses est constitué par le fonctionnement des appareils de levage : 70 %. L'installation spécialisée pour le minerai n'en représente que 23 % et l'entrepôt, 1 %. Au travers de cette présentation de la structure des recettes et des dépenses on comprend l'importance du parc de manutention. Il représente environ la moitié des recettes du port. Il est nécessaire qu'il réponde aux besoins des entreprises et des négociants qui exercent leur activité dans le port. Dans les dépenses le poste le plus significatif est celui de la main d'œuvre : 70 % du total des charges[144]. D'une manière générale, l'inflation cumulée des années 50 est de l'ordre de 60 %[145], les dirigeants du port sont donc contraints de revoir régulièrement les tarifs d'usage du parc de matériel pour faire face à la croissance des charges salariales.

Dans une présentation de la manutention dans le port de Caen, l'ingénieur-conducteur Toreton affirme en conclusion : « Le port de Caen équipé avec des engins appropriés est capable d'assurer dans de bonnes conditions les manutentions ci-après :

Marchandises en vrac : houilles, minerais, pondéreux.

[144] Pour constituer cette structure du compte d'exploitation de l'outillage nous avons utilisé la présentation des comptes faite par le directeur du port en septembre 1958. Nous avons retenu septembre car il s'agit d'un mois de forte activité. On trouve les éléments nécessaires à nos calculs dans le *Bull. ann. CC Caen*, 1958, p. 157 et 158.
[145] Tableau de l'inflation en France avec inflateur cumulé depuis 1901, consultable sur http://france-inflation.com/inflation-depuis-1901.php, consultation du 28/01/2016.

Marchandises diverses : sacs, caissages, produits métallurgiques, automobiles, camions et autocars, bois exotiques, céréales en vrac, agrumes, etc.

En outre les équipes fixes des divers employeurs permettent de disposer d'ouvriers dockers qualifiés »[146].

D'après le président Henri Spriet, cet équipement adapté, est « le mieux équilibré au point de vue financier, le meilleur marché au point de vue manutention »[147]. À défaut de disposer d'une étude comparative portant sur plusieurs ports, nous ne pouvons que donner acte au président Henri Spriet de son affirmation, tout en reconnaissant qu'il peut être considéré comme "juge et partie".

En 1954, la Chambre de Commerce fait état d'une refonte des péages perçus au port de Caen. Ce nouveau tarif retient trois types de péages. Le premier affecte les navires entrant dans le port. Il est établi par tonneau de jauge légale. Il varie selon que le navire effectue une navigation entre ports français ou entre ports français et étrangers. Le second affecte les marchandises débarquées, embarquées ou encore transbordées dans le port. Il est payable par les destinataires, les expéditeurs ou les transitaires. La tarification par tonne ou fraction de tonne est établie en fonction des articles transportés répartis en trois catégories. Quelques marchandises sont taxées à l'unité, il s'agit des voitures automobiles, des animaux, des bicyclettes et des motocyclettes. Le troisième péage concerne les voyageurs. Certains navires, certaines marchandises et certains voyageurs sont exemptés.

D'autres bulletins font état de hausse des tarifs et péages appliqués régulièrement dans le port sans permettre un suivi réel de l'évolution de ces tarifs. Au cours des réunions qui se tiennent plusieurs fois par an, l'ingénieur en chef, directeur du port, fait un point sur les questions portuaires. L'exploitation annuelle et totale du port fait rarement l'objet d'une présentation détaillée. Le bulletin de l'année 1958 présente un compte d'exploitation simplifié en préparation d'une nouvelle hausse des taxes et péages. Nous l'avons retenu pour présenter cette exploitation. Sur une base tarifaire issue des années précédentes, le cumul

[146] *Bull. sem. CC Caen*, 1953, n° 2, p. 243.
[147] *Ibid.*, p. 233 : Extrait du discours de Henri Spriet, président de la Chambre de Commerce, à l'occasion de la venue à Caen de Joseph Laniel, président du Conseil, le 26/09/1953.

mensuel des recettes est de l'ordre de 6 millions de francs, soit 72 millions sur une année. Elles sont issues de l'application des tarifs présentés ci-dessus en fonction des navires qui font escale et des marchandises traitées. En regard les dépenses se répartissent de la façon suivante :

« Annuités d'emprunts	22 000 000
Dragages	17 000 000
Versement pour les travaux (1re et 2e partie)	25 000 000
Provision pour hausse des prix depuis le 1er janvier 1957 (20 % sur 25 000 000)	5 000 000
Versement à la section de l'outillage	4 850 000
Frais de perception des péages et frais divers	1 150 000
	75 000 000
À ces dépenses il faut ajouter l'annuité correspondant à l'emprunt de	60 000 000
	6 000 000
	81 000 000

La différence entre 72 000 000 et 81 000 000 représente donc bien une augmentation des péages de 15 % »[148].

Derrière cette présentation, faite en octobre 1958, l'ingénieur en chef détaille les hausses des tarifs en fonction de la grille présentée plus haut, avec les taxes sur les navires, sur les marchandises et sur les voyageurs. Elle est transformée en délibération à la fin de la présentation. Elle doit faire l'objet d'un accord de la part du ministre des Travaux Publics. Il doit valider l'emprunt de 60 000 000 de francs, destiné à financer les travaux, et la hausse concomitante des taxes et péages. Le ministre autorise la hausse proposée en janvier 1959. Elle a dû s'appliquer en février ou en mars 1959. Elle ne semble pas avoir pénalisé le trafic puisque cette année-là il progresse de 2 %.

D'après Marie Claude Dionnet, l'affirmation du président Henri Spriet est exacte. Au début des années 60, « la taxe de marchandise est de 0,27 franc la tonne pour les produits métallurgiques, les minerais, les charbons, et les hydrocarbures alors qu'elle varie de 0,39 à 0,62 à Rouen. Les taxes sur la jauge des navires sont également inférieures surtout pour les

[148] *Bull. ann. CC Caen*, 1958, p. 161.

navires de cabotage national »[149]. Caen peut réellement s'affirmer comme un port pas cher, les marchandises y sont taxées près de deux fois moins qu'ailleurs.

Nous avons voulu faire ressortir la structure et l'organisation financière du port dans un souci de présentation du fonctionnement portuaire et de perception de l'influence des décisions concernant les travaux sur la taxation des navires et des marchandises. Au travers de la structure budgétaire décrite par le directeur du port pour obtenir un financement et être en mesure de le rembourser au travers des taxes et péages, on mesure l'importance de la quotité financée par le budget de la Chambre de Commerce. Ainsi toute contribution de la Ville de Caen et du Conseil général ainsi que toute variation de la quote-part financée par l'État a un effet direct sur les taxes et péages, acquittés dans le port, et donc sur son attractivité financière. En conséquence la Chambre de Commerce, si elle veut assurer son avenir doit évoluer entre plusieurs contraintes. La première est qu'elle doit répondre aux attentes de la Société Métallurgique de Normandie, elle est son premier client. En outre ses activités appellent un chenal, une écluse à Ouistreham et un canal capables d'accueillir des navires toujours plus conséquents. C'est ce que nous avons vu plus haut avec le développement des arrivées de houille, en provenance des États-Unis, avec des navires de 10 000 tonneaux de jauge. Cependant la diminution des trafics de base du port appelle le développement d'un commerce de "marchandises diverses" recherché par les dirigeants du port avec un certain succès, nous l'avons vu dans l'étude de l'évolution du trafic. Cependant la montée en puissance des taxes et péages peut être de nature à ralentir ou, au moins, à défavoriser le développement du trafic. Les dirigeants du port, pour décider des aménagements à réaliser, doivent en permanence mesurer les décisions à prendre à l'aune d'intérêts qui peuvent être divergents. Ils doivent toujours répondre à la question : jusqu'où aller sans risquer de casser la dynamique engagée ? ou encore jusqu'où l'investissement décidé reste t-il rentable ? La croissance très forte du trafic dans les années 50 montre que le modèle économique retenu est toujours bon. Elle tend donc à valider les décisions prises.

La reconstruction, après les destructions de la guerre, commence à provoquer des évolutions dans le positionnement du port dans Caen. Dans un souci d'efficacité, les décisions des urbanistes ont eu tendance à repousser l'activité portuaire vers la mer. C'est la thèse

[149] Marie-Claude DIONNET, « Les étapes de l'évolution du port de Caen », *op. cit.*, p. 461.

défendue par Yves Guillou dans la conférence qu'il tient en 1955 et à laquelle nous avons fait référence plus haut. Dans ce contexte comment Caen et son port évolue-t-il durant les quinze années de l'après-guerre que nous étudions ici ?

II – QUELLE PLACE POUR LE PORT DANS LE CAEN DE L'APRÈS-GUERRE ?

Avant la guerre, une partie de la vie portuaire continue à s'exercer au cœur de Caen. Les voies de chemin de fer qui assurent le transport des marchandises traversent la place d'Armes, dans le centre de la ville, pour rejoindre la gare. Le trafic de voyageurs avec le bateau du Havre est encore assuré sur les quais de l'Orne, dans l'ancien port d'échouage. Les quais du bassin Saint-Pierre servent à l'activité portuaire et au négoce. Ils sont desservis par des voies de chemin de fer, comme les quais de l'Orne. Avec les destructions et le plan d'urbanisme qui se met en place, les choses changent.

Nous avons expliqué plus haut les principes qui guident les urbanistes au moment de la reconstruction de Caen. Les projets proposent de garder en ville l'administration du port mais de déplacer le trafic sur les quais le long du canal. Au cours de la séance du 17 juin 1947, l'assemblée de la Chambre de Commerce émet un avis sur le plan d'urbanisme proposé pour la ville de Caen. Elle exprime quelques observations que nous rapportons ci-dessous :

« Que le bassin Saint-Pierre reste utilisé pour le trafic de cabotage ;

Que pour permettre ce trafic, on autorise les usagers du port, à construire sur les quais aux endroits non grevés par une servitude de "non aedificandi", des hangars qui devraient seulement être soumis à certaines servitudes d'alignement et d'architecture.

Que les terrains situés sur la rive droite du canal, entre le pont de Calix et le bassin d'Hérouville, soient réservés, afin de ne pas compromettre le développement ultérieur du port »[150].

Cet avis ne peut que susciter quelques interrogations face à l'avenir du port dans la ville. Il laisse penser que les urbanistes qui reconstruisent Caen, verraient bien le départ du trafic portuaire encore exercé sur les quais du bassin Saint-Pierre. La seconde recommandation

[150] *Bull. trim. CC Caen*, 1947, n° 2, p. 229.

relative aux terrains situés entre le pont de Calix et le bassin d'Hérouville cherche à préserver l'avenir pour permettre un développement du port le long du canal, de plus en plus loin, vers la mer.

Au début des années 50 le quai Vendeuvre est de nouveau relié à la voie ferrée, ce qui montre que l'activité commerciale et portuaire s'y maintient. En 1952 le délégué départemental du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme informe la Chambre de Commerce qu'elle a l'autorisation de réparer le hangar qu'elle détient quai Vendeuvre. Pourtant dans le même temps le maire de Caen évoque l'opportunité de couvrir une partie du bassin Saint-Pierre. Nous en avons parlé plus haut. Même si l'idée n'est pas retenue sur le moment, elle ressort régulièrement. En octobre 1954, le journal *Paris-Normandie* publie un article intitulé *Comblera-t-on, comblera-t-on pas ?* avec une photo que nous reproduisons ci-dessous.

Illustration 58 : Le bassin Saint-Pierre en 1954[151]

[151] Archive de la ville de Caen, carton n° 3, Port – canal – Orne – Odons – Article du journal *Paris-Normandie*, le 14/10/1954.

Cette photo de la partie haute du bassin Saint-Pierre, vers les Odons est habile. Elle montre un bassin vide de navires dans lequel seuls se reflètent les immeubles qui le bordent. Le journaliste s'interroge sur la vie perdue de cette partie du port et sur l'opportunité de donner une autre destination au bassin en soulignant néanmoins sa beauté.

Durant toute la décennie des années 50, le trafic portuaire dans le bassin Saint Pierre se maintient, bien qu'il soit très faible. La Chambre de Commerce n'est pas favorable à la fermeture au commerce de ce bassin qui assure le trafic de cabotage avec des navires d'un faible tirant d'eau pour des marchandises diverses. En 1960, 39 navires sont entrés dans le bassin pour un tonnage de jauge cumulé de 10 255 tonneaux et 11 navires en sont sortis pour un tonnage de jauge cumulé de 1 732 tonneaux. Ce qui donne une idée de la faible importance des navires qui font encore escale dans ce bassin. Globalement les 50 navires qui y ont fait du commerce, ont transporté 20 500 tonnes de marchandises, soit une moyenne de 410 tonnes, par navire. Durant la même année, le bassin d'Hérouville qui gère le trafic du minerai, de l'acier et de la houille importée par la Société Métallurgique de Normandie, a traité 1 300 000 tonnes avec 500 bateaux soit une moyenne par bateau de 2 600 tonnes[152].

Durant les quinze années qui suivent la fin de la guerre, le port de Caen rentre dans une forme de paradoxe. D'un côté ses emprises physiques dans la ville s'amenuisent : l'activité dans l'ancien port d'échouage sur les quais de l'Orne a disparu et les emprises du bassin Saint-Pierre sont contestées. En tout état de cause sa place dans le trafic est devenue marginale avec moins de 1 % en 1960. Des projets émergent tendant à le couvrir et l'article du journal, cité plus haut, se place sur le terrain de la beauté et non sur celui de l'économie pour montrer son intérêt. Il explique d'ailleurs que les urbanistes ne souhaitent pas sa couverture.

Dans le même temps le maire de Caen, au travers de la conférence qu'il donne en 1955, et les responsables de la Chambre de Commerce, affirment que le développement de Caen et de sa région, passe par le développement d'un "port-canal" de quatorze kilomètres. C'est l'objet des démarches qu'ils mènent pour obtenir la création d'une zone industrielle portuaire. On entre dans une sorte de paradoxe, le port disparaît du centre-ville par nécessité, mais il est considéré comme un des outils du développement économique de la

[152] *Bull. ann. CCI Caen*, 1960, Port Caen – Statistiques de 1960, p. 28.

ville : « Mon opinion, depuis toujours, est nettement arrêtée, et je l'ai exprimée, sans arrêt, depuis la libération : l'avenir de Caen repose sur son port et sur son canal »[153].

Concrètement comment la ville de Caen peut-elle se sentir "portuaire" quand les emprises s'éloignent inexorablement du centre pour d'évidentes raisons de développement de la surface de ces emprises ? Par ailleurs nous avons souligné plus haut, la situation de la ville loin du littoral. Après la guerre, les villes portuaires, qui ont été affectées par le même phénomène d'éloignement du trafic portuaire, ont pu rechercher une nouvelle valorisation d'un littoral en lien avec un nouvel urbanisme. À Caen, la municipalité commence à envisager, au contraire, une disparition du seul bassin où la vie portuaire existe encore, le bassin Saint-Pierre, par un projet de couverture destiné à gagner de la surface utile.

Par ailleurs les efforts déployés durant les quinze années de l'après-guerre ont eu pour objet de développer l'activité portuaire au nom du développement économique et loin de la ville.

Enfin l'un des marqueurs du "Caen-port", les Chantiers Navals Français, disparaît en 1953. L'emprise industrielle n'est reprise qu'en 1956 par la Saviem, qui construit des camions et qui n'utilise que faiblement les possibilités offertes par le port. Cette fermeture des Chantiers Navals a une autre signification, elle est l'expression d'un échec plus patent. Cette implantation, liée à celle de la Société Métallurgique de Normandie, aurait pu être le début d'une industrialisation de Caen recherchée depuis longtemps. Mais ces deux entreprises sont restées des exemples isolés sans aucun effet d'entrainement pour l'avenir. Elles n'ont pas été à l'origine d'une « dynamique d'ensemble à l'échelle de l'agglomération de Caen »[154] avec comme point central le port et son activité. Dès lors on comprend le remplacement des Chantiers Navals par une usine de fabrication de camions.

[153] Musée de Normandie, Histoire et Archéologie, Texte d'une conférence *Caen et son avenir*, donnée par Yves Guillou dans le cadre de la Semaine d'Études Normandes, organisée par le Cercle d'Action et d'Études Normandes en juillet 1955, p. 9.

[154] Benoît RAOULX, « Cherbourg et Caen : deux modèles de relation entre la ville et le port », *Norois*, 1996, n° 169, La Basse-Normandie, p. 95.

CONCLUSION DE LA SECONDE PARTIE

Nous venons de parcourir cinquante années de la vie du port de Caen. Durant cette seconde période le port s'est transformé. Le trafic en tonnage traité, l'un des outils d'évaluation de l'activité portuaire, est passé de 900 000 tonnes en 1910 à 2 252 000 tonnes en 1960. Une progression, intéressante, de 250 %, mais qui n'a rien à voir avec la progression du port du Havre dont le tonnage traité passe de 3 926 000 en 1910 à 15 195 000 tonnes en 1960, une croissance de près de 400 %. En revanche à Rouen elle n'est que de 204 % avec un tonnage traité en 1910 de 3 097 000 tonnes et de 6 314 000 tonnes en 1960[1].

La physionomie du port a été transformée, grâce au minerai de fer normand qui représente en 1910, 306 000 tonnes et en 1960, 718 500 tonnes. Surtout il a été à l'origine de l'implantation de la Société Métallurgique de Normandie, symbole d'une industrialisation que Caen recherchait depuis le milieu du XIX^{e} siècle.

Après les avatars de la création, à la veille de la Première Guerre mondiale, de cette entreprise métallurgique, en raison de ses origines allemandes, le port rentre, durant les vingt années de l'entre-deux-guerres, dans une logique économique basée sur quatre piliers que nous rappelons ci-dessous.

Les importations de houille, pour les particuliers comme pour les industries régionales, situés dans l'hinterland du port, constitué par une dizaine de départements de l'ouest de la France, et pour les besoins énergétiques de la Société Métallurgique de Normandie. Ce premier pilier connaît des évolutions pour la partie concernant le trafic à destination des particuliers et des entreprises de l'hinterland du port. En 1910 le tonnage de la houille importée pour ce marché est de 487 000 tonnes ; en 1960, cette importation ne représente plus que 118 000 tonnes. Un trafic divisé par quatre. Ce changement est masqué par les importations de coke destinées au fonctionnement des hauts-fourneaux de la Société Métallurgique de Normandie. En 1960, 607 000 tonnes ont été importées pour ce type de

[1] Gabriel DÉSERT, Bernard GARNIER, Maguy DESGARDIN, *Atlas historique et statistique…, op. cit.* p. 175-176.

besoin qui n'existe pas en 1910. Une situation peut être inquiétante, elle lie cette activité à la vie de la Société Métallurgique de Normandie.

Les exportations de minerai, extrait des mines de fer situées au sud du Calvados et dans l'Orne et destinées prioritairement à l'Allemagne, en 1960 elles représentent 64 % des sorties du port et 32 % du trafic total.

La Société Métallurgique de Normandie, à elle seule, elle assure la moitié de la vie portuaire par ses importations de charbon et par l'exportation de ses productions.

Enfin la Société Navale Caennaise, l'armateur local, créée par les négociants en charbon, elle est spécialisée dans le transport de pondéreux avec des navires adaptés. Après la guerre elle cherche à diversifier ses activités.

Dans ce cadre les aménagements réalisés répondent aux attentes des acteurs qui œuvrent derrière ces piliers de la vie économique du port. Ces activités ont provoqué, comme dans tous les autres ports, un début d'éloignement des emprises portuaires de la ville, cependant la grande inondation de la fin de l'année 1925 rappelle les liens entre le développement du port et le réseau hydrographique de la ville. Le port de Caen est rentré dans la même logique que tous les ports à l'époque : il a dû non seulement « permettre l'accueil de navires au tirant d'eau plus grand, [mais aussi développer l'outillage] par la construction de hangars et d'entrepôts, l'installation de grues pour accélérer les opérations de manutention des marchandises, l'éclairage des terre-pleins pour le travail de nuit ou la pose de voies ferrées sur les quais pour l'évacuation du fret par le rail »[2]

La Seconde Guerre mondiale vient mettre fin au développement du port. Il stoppe toute activité pendant quatre ans.

La libération de Caen en 1944, qui s'accompagne cependant de destructions, permet un redémarrage de l'activité portuaire. La reconstruction de Caen, comme du port, tend à repousser le cœur de sa vie vers la mer dans le cadre du concept d'un port de quatorze kilomètres le long du canal. Cependant l'antique bassin Saint-Pierre reste une enclave portuaire, même si des projets émergent pour abandonner cette emprise et même la faire disparaître. À part, un début d'élargissement du trafic vers les marchandises diverses, les quatre piliers

[2] Michel CROGUENNEC, « Les appareils de radoub dans les ports hauts-normands… », *op. cit.*, p. 143.

de la vie portuaire d'avant la guerre gardent leur place. Les travaux et aménagements proposés et engagés répondent toujours à la même logique, dans le but de répondre aux besoins des principaux acteurs, avec cependant la préoccupation de trouver des trafics alternatifs.

Il est vrai que des interrogations surgissent quant à la pérennité du trafic de minerai de fer. Dans un rapport daté de 1959, l'ingénieur des mines M. Cocude indique, au sujet du marché du minerai de fer : « le développement du bassin bas-normand est tributaire de l'évolution du marché. Or ce marché est extrêmement fluctuant. D'autre part, les minerais bas-normands sont, sur les marchés d'exportation, vivement concurrencés par les minerais riches, non siliceux, européens, américains et, bientôt africains. Ainsi, conclut le rapporteur, les perspectives à l'exportation et même, à plus long terme, l'avenir du bassin, paraissent-ils liés aux solutions qui seront trouvées pour l'enrichissement du minerai siliceux bas-normand »[3]. Au cours de la discussion qui s'ensuit, le directeur d'une des mines de minerai de fer affirme « on peut espérer qu'un procédé d'enrichissement sera trouvé qui permettra au minerai bas-normand de conserver et même de développer ses débouchés à l'exportation »[4]. Des interrogations identiques concernent le marché de l'acier, particulièrement favorable en 1959, mais le directeur administratif de la Société Métallurgique de Normandie précise, toujours à l'occasion de la présentation du rapport de M. Cocude : « cette situation peut évoluer d'autant plus que de nombreux pays importateurs d'acier sont désireux, quelquefois pour de simples questions de prestige, de posséder leur propre industrie sidérurgique »[5]. Des interrogations commencent donc à se faire jour sur l'avenir du modèle économique bâti, tout au moins pour la partie qui touche le minerai et l'acier produit à partir de ce dernier. Nous rappellerons que le minerai et l'acier affectent deux des piliers du port : d'une part les exportations, d'autre part l'activité de l'usine sidérurgique. L'importation de houille, le troisième pilier, peut aussi susciter des interrogations en raison de sa dépendance face à l'activité de la Société Métallurgique de Normandie.

Enfin la Société Navale Caennaise a été créée à l'origine pour le trafic de pondéreux du port. Elle en assure 70 et 75 %. Même si elle entame, après la guerre, une vigoureuse politique d'élargissement de son activité, elle est très fortement liée à la vie portuaire.

---

3 *Bull. an. CC Caen*, 1959, p. 167.
4 *Ibid.*
5 *Ibid.*, p. 168.

Enfin le déplacement des emprises vers la mer contribue à éloigner Caen de son port. Par ailleurs le plus vieux marqueur portuaire, la construction navale a disparu, elle a été remplacée par une industrie automobile qui n'a aucun lien avec l'activité portuaire.

Peut-on conclure cette partie en affirmant que le modèle économique sur lequel fonctionne le port commence à générer quelques interrogations, voire des inquiétudes pour l'avenir avec sa forte dépendance à a Société Métallurgique de Normandie ? Des efforts ont été engagés par la Société Navale Caennaise pour développer un trafic de "marchandises diverses" avec la création de quelques lignes régulières. Parallèlement les ingénieurs des Ponts et Chaussées et la Chambre de Commerce ont su prévoir la création de nouveaux quais indispensables pour élargir le panel des trafics du port. Tous ces efforts sont-ils de nature à préparer un avenir qui commence à devenir incertain ?

Troisième partie

La croisée des chemins : s’adapter ou perdre sa place 1960-2010

Dans la conclusion de notre seconde partie nous insistons sur les premières inquiétudes suscitées par l'activité de la Société Métallurgique de Normandie et par le développement d'une concurrence du minerai de fer normand qui touche ses exportations vers l'étranger. En 1957 elles sont de 1 461 000 tonnes, en 1962 elles ne sont plus que de 1 058 000 tonnes[1]. Les minerais du Labrador sont plus riches en fer et leur extraction est moins onéreuse. Nous avons également fait ressortir la clairvoyance des dirigeants de la Société Navale Caennaise ainsi que les efforts qu'ils déploient pour élargir la gamme du trafic vers les "marchandises diverses".

À la fin des années 50, de grands aménagements sont décidés pour répondre aux besoins d'accueil de navires toujours plus gros, particulièrement pour les importations de houille qui viennent d'Amérique. Le port de Caen est toujours dans la « logique de l'adaptation permanente » que Bruno Marnot décrit dès le XIX[e] siècle. Ces travaux, décidés en 1955 pour certains, dans une période où le trafic portuaire est en pleine ascension, n'aboutissent que durant les années 60, nous le verrons dans le corps de cette troisième partie. Leur mise en œuvre est longue. Le cliché ci-dessous illustre l'ampleur de ces travaux.

Les grands travaux du port de Caen

Nous avons parlé des grands travaux du port de Caen, un vaste chantier sur lequel se succèdent les opérations spectaculaires. Nous avons également montré des photos. Voici maintenant une vue d'ensemble du chantier. Au premier plan, l'écluse utilisée actuellement apparaît de dimensions réduites à côté du nouvel ouvrage.

Illustration 59 : *Ouest-France* 1959 : Les grands travaux du port de Caen[2]

1 Paul BRUNET, « Déclin des mines de fer normandes », *Norois*, 1963, n° 40, p. 463.
2 Archive de la ville de Caen, carton n° 3, Port – Canal – Orne – Odons : *Ouest-France* daté du 18/10/1959.

Le commentaire du journaliste au bas de la photo est éloquent, nous le reproduisons ci-après : « Nous avons parlé des grands travaux du port de Caen, un vaste chantier sur lequel se succèdent les opérations spectaculaires. Nous avons également montré des photos. Voici maintenant une vue d'ensemble du chantier. Au premier plan, l'écluse utilisée actuellement apparaît de dimensions réduites à côté du nouvel ouvrage ». La première écluse date de 1903.

Nous avons rappelé les interrogations face aux piliers de l'activité portuaire. En outre les acteurs du port souhaitent pouvoir accueillir, pour des raisons évidentes de coût du fret, des navires de plus en plus grands, c'est la raison pour laquelle de grands aménagements ont été décidés. Les retards pris dans la réalisation de ces travaux ne vont-ils pas, un jour, provoquer des réactions de la part des financeurs ? Jusqu'à quand le chenal, l'écluse et le canal pourront-ils continuer à s'adapter ?

Enfin le contexte économique du début des années 60 est à l'aménagement du territoire. Le célèbre ouvrage de Jean-François Gravier, *Paris et le désert français,* paru en 1947, est réédité en 1958. Il est couronné par le Grand Prix d'histoire de l'Académie française le 17 décembre 1959. Il inspire « au général de Gaulle l'aménagement du territoire à la française »[3]. Il devient la « bible de la décentralisation »[4]. Cette décentralisation peut constituer une opportunité pour la région Basse-Normandie « pas très éloignée de Paris, […] bien desservie et réputée de séjour agréable »[5].

Dans ce contexte, la nouvelle période qui s'ouvre pour le port peut être porteuse d'espoirs, à condition toutefois que les nouvelles industries susceptibles de venir s'implanter à Caen utilisent son port, ce qui n'est pas le cas avec la Saviem, venue s'installer sur le site abandonné par les Chantiers Navals Français. Elle peut aussi être pleine de risques si le minerai de fer continue à perdre des parts de marché ; dans ce cas c'est plus de la moitié du modèle économique du port qui chancelle.

---

3 Jean-Louis ANDRÉANI, « Paris et le désert français », *Le Monde*, 15 juillet 2008, disponible sur http://www.lemonde.fr/idees/article/2008/07/15/paris-et-le-desert-francais-par-jean-louis-andreani_1073531_3232.html consultation du 02/02/2016.

4 *Ibid*.

5 Jean-François GRAVIER, *Paris et le désert français*, Paris, Le Portulan, coll. L'Homme et la cité, 1947, p. 390.

En 1850, puis en 1910, les dirigeants du port pouvaient envisager un avenir favorable avec les évolutions qui se dessinaient au début de chacune de ces périodes. En 1850 le canal était en cours de creusement, en 1910 il y avait la perspective d'un vaste investissement industriel susceptible de valoriser le minerai de fer, dont l'exploitation se développait. En 1960, la situation n'est plus la même : le modèle économique du port commence à susciter des interrogations. Les évolutions du trafic en 1958 en sont la traduction : après près de dix années de hausse, il diminue de 17 %, les entrées recommencent à dépasser les sorties qui chutent de 20 %. Une nouvelle tendance se dessine.

Nous avons décidé de clore notre travail en 2010, juste après l'arrêt de l'activité du quai aux charbons. C'est le dernier pan d'une histoire, commencée dans les années 1850, qui disparaît. Dans la nouvelle période qui s'ouvre le port de Caen doit s'adapter et relever des défis. Nous allons voir comment il a su y faire face.

Chapitre I

LA DÉCENTRALISATION DES ANNÉES 60 : UNE OCCASION RATÉE OU UN POINT DE RUPTURE

Nous avons rappelé dans notre ouverture de cette partie la nouvelle politique d'aménagement du territoire lancée par le général de Gaulle. Cette nouvelle politique s'inscrit dans un contexte de réussite économique. Dès le milieu des années 50 la société française s'oriente vers le consumérisme : « Il est vrai que le Produit National Brut par habitant, l'épargne des ménages et les achats de biens de consommation augmentent »[1].

I – UN CONTEXTE DE RÉUSSITE ÉCONOMIQUE ET UNE VOLONTÉ D'AMÉNAGER LE TERRITOIRE

La décennie des années 60 est celle de la croissance et de la poursuite du développement de la consommation de masse, dans un contexte de décentralisation industrielle, pour répondre à cette volonté d'aménagement du territoire.

A – Un environnement politique et économique qui influe directement sur la vie de Caen et de son port

Les résultats de la politique économique du gouvernement sont brillants. Entre 1960 et 1974 le taux moyen de croissance annuelle est de 5,6 %[2]. Le budget de la France est équi-

[1] Dominique LEJEUNE, *La France des Trente Glorieuses*, Paris, A. Colin, coll. Cursus, 2015, p. 107.

[2] Jacques BOURNAY, Pierre-Alain PIONNIER, *L'économie française : rupture et continuités de 1959 à 2006*, consultable sur http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=0&ref_id=ip1136, consultation du 03/02/2016.

libré, le chômage est faible, le plus faible « de tous les autres pays développés »[3]. Le développement est guidé par la planification lancée par le plan Monnet en 1946. En 1959 le général de Gaulle a lancé le troisième plan. Il veut poursuivre la croissance dans le cadre du Traité de Rome, signé en 1958, qui crée le Marché Commun. C'est l'aboutissement d'une politique d'intégration engagée au début des années 50 avec l'établissement d'une communauté économique en 1951, suivi du "pool" Charbon-Acier qui commence à fonctionner en février et mai 1953[4]. La mise en œuvre de la Communauté Économique du Charbon et de l'Acier – CECA – affecte les importations de houille. Elles subissent de très fortes variations, au niveau national, entre 1947 et 1959. La houille est le second courant commercial du port de Caen. Il subit les mêmes variations qu'au niveau national. En 1952 le port importe 740 000 tonnes de houille et de brai, en 1953 l'importation chute à 650 000 tonnes, elle atteint un sommet en 1957 à 834 000 tonnes pour redescendre à 663 000 l'année suivante et remonter à 725 000 tonnes en 1960. Cette situation affecte tout le fonctionnement du port. Il doit rechercher des amortisseurs dans d'autres volumes de pondéreux et de vracs. D'après André Vigarié l'importation de houille ne devient rentable « qu'au milieu d'un équipement minéralier polyvalent, lequel n'est pratiquement réuni que pour faire face aux besoins d'un arrière-pays riche d'industries sidérurgiques et chimiques lourdes »[5]. Est-ce le cas à Caen ? Avant de répondre à cette question, nous rappellerons qu'entre 1959 et 1968, la part de la houille dans la consommation totale d'énergie en France, est passée de 68 % à 40 %. En 1968 les centrales thermiques contribuent à hauteur de plus de 60 % à la production nationale d'électricité, dans les années 70-80 le relais est pris par le nucléaire[6].

Durant cette période, les motifs d'inquiétude commencent à émerger, dès le courant des années 50, après la Reconstruction. Des capacités excédentaires apparaissent « dans les secteurs du charbon, de la sidérurgie, des chantiers navals et du bois »[7]. Or le charbon et la sidérurgie constituent deux piliers de l'activité portuaire de Caen, sans omettre le bois, dont le poids dans le trafic est faible, mais historique puisqu'il existait déjà en 1850 avant

---

3 *Ibid.*, p. 71.
4 André VIGARIÉ, *Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin…, op. cit.,* p. 600.
5 *Ibid.*, p. 601.
6 Paul NOVEL, *Le Charbon et l'énergie en France*, Paris, Berger-Levrault, coll. « L'Administration nouvelle » 1970, p. 12.
7 Dominique BARJOT (dir.), *Industrialisation et sociétés en Europe occidentale*, Paris, CNED SEDES, 1997, p. 316.

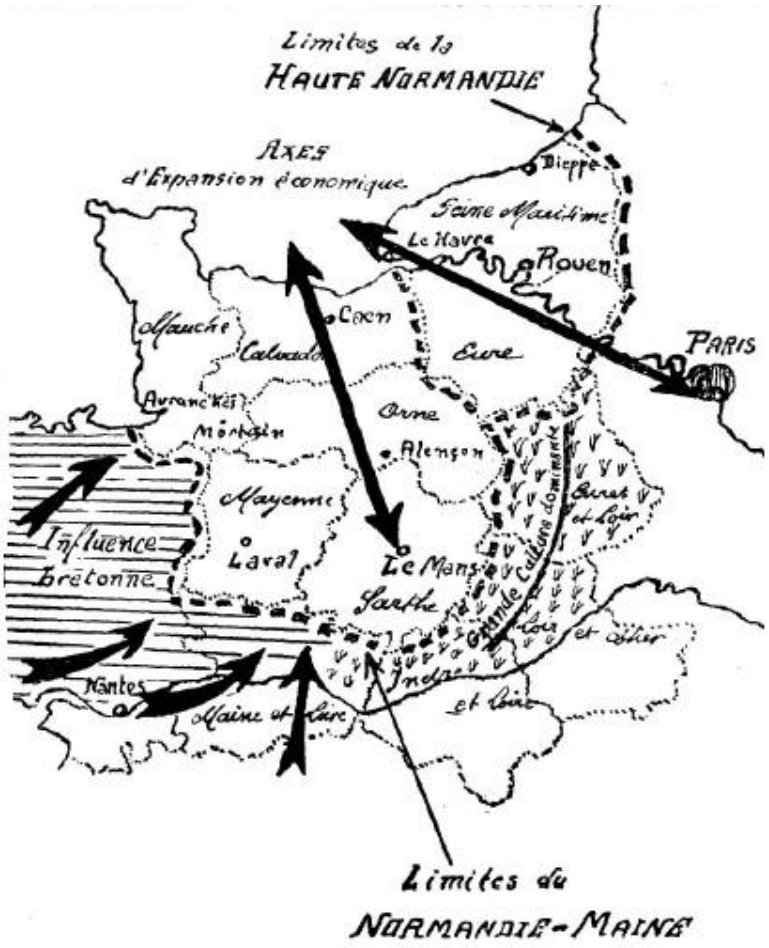
l'ouverture du canal. Quant aux chantiers navals de Caen, ils ont déjà été victimes de ces capacités excédentaires dont parle Dominique Barjot. En outre la croissance est aussi le fruit de « l'épanouissement d'un marché de masse de biens de consommation et de biens d'équipement standardisés »[8]. Or la vie économique du port n'est pas assise sur des industries productrices de biens de consommation et de biens d'équipement standardisés. Même si Citroën s'implante en 1963 et Moulinex en 1964[9], ces deux entreprises n'ont pas de relation avec le port.

Dans un article paru en 1956 dans la *Revue Économique,* Albert Pasquier imagine un développement économique pour Caen « autour d'un axe d'industrialisation et de circulation commerciale Caen-Le Mans »[10] qui permettrait à la Sarthe et à la Mayenne de s'ajouter à la Basse-Normandie. Il illustre ce propos par la carte ci-dessous.

[8] *Ibid*. p. 320

[9] Alain LEMÉNOREL, « De l'enracinement des Italiens en Normandie, de la fin du XIX[e] siècle à nos jours », *op. cit*., p. 51.

[10] Albert PASQUIER, « La Normandie. Données et problèmes de son expansion économique », *Revue Économique*, Novembre 1956, n° 6, p. 939.



Carte n° 18 : Les zones d'influence de la Haute et de la Basse-Normandie 1956[11]

D'après cette carte la zone d'influence de Caen et de son port est "bloquée" entre celle de Rouen et du Havre, à l'est et celle de Nantes et de la Bretagne, au sud-ouest. L'extension de la zone du port a toujours été limitée par l'inexistence d'une voie de pénétration fluviale vers la Mayenne et la Sarthe.

Par ailleurs le marché des pays fournisseurs de houille s'élargit. À compter du milieu des années 50, les États-Unis s'affirment comme le premier fournisseur de houille à Caen. Cette nouvelle source d'approvisionnement appelle des navires de plus en plus grands qui exigent de grandes profondeurs d'accès[12]. C''est une des raisons des grands travaux d'aménagement lancés, pour le port de Caen, à la même période.

11 *Ibid.*, p. 941
12 André VIGARIÉ, *Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin…*, *op. cit.*, p. 601.

La création du Marché Commun provoque aussi une harmonisation des tarifs de transport des marchandises diverses au sein des six pays adhérents. Par ailleurs, d'après André Vigarié, en 1954 « le rail assurait 70 à 72 %[13] des expéditions de charbons et de fers et aciers dans le cadre de la CECA »[14]. Dans ce cadre, le port de Caen, dont le trafic repose prioritairement sur la houille et ses dérivés, ainsi que sur le minerai de fer et l'acier, ne peut pas ne pas être concerné par cette évolution de son environnement national comme international.

Durant cette période, les grandes villes littorales du Bénélux développent un intérêt vers les grands itinéraires routiers internationaux, rien de comparable n'est fait en France « au profit des ports de la Manche et du Pas-de-Calais »[15]. D'après Max André Brier, Caen est mal reliée à sa zone d'influence. La ville joue plutôt un rôle marginal dans les domaines de la circulation routière comme ferroviaire[16]. Ce qui n'est pas de nature à favoriser l'extension de l'hinterland du port.

Enfin Caen est devenu avec le temps un port pétrolier. En 1952, les hydrocarbures représentent 106 400 tonnes, 12 % des entrées du port, en 1960, ils atteignent 238 300 tonnes, 21 % des entrées. Dans la même période la fonction pétrolière des ports rhénans s'affirme au détriment des ports de la Manche et du Pas-de-Calais. Ils ne peuvent plus se mesurer avec leurs rivaux du Bénélux. Même si cette rivalité affecte plutôt le port du Havre, Caen est aussi concerné. La conclusion d'André Vigarié est sans appel : « éloignés de l'axe mésogéen des industries lourdes intégrées comme le sont les cités de la Basse-Seine, refoulés comme l'est Dunkerque, par les influences conquérantes d'Anvers et de Rotterdam, les ports français connaissent la contraction de leurs zones de rayonnement, l'exploitation par d'autres de leurs anciennes marges d'arrière-pays, le repli sur leur *basic-hinterland* traditionnel ; ils s'orientent ainsi, par étapes, quoique rapidement vers des fonctions purement régionales […] ils sont dans l'état actuel de la conjoncture, contraints de laisser à d'autres les fonctions plus larges, nationales ou internationales, que dans le passé, dans des domaines divers, ils ont effectivement exercées »[17].

---

13 Chiffres officiellement avancés lors de la séance du Conseil de la République, tenue à Paris, le 30/03/1954.
14 André VIGARIÉ, *Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin…*, *op. cit.*, p. 611.
15 *Ibid.*, p. 616.
16 Max-André BRIER, *La zone d'influence de Caen.*, [s.l], [s.n], 1958, p. 12 et 14.
17 André VIGARIÉ, *Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin…*, *op. cit.*, p. 637.

C'est volontairement que nous avons voulu reprendre cette conclusion, qui peut paraître un peu longue. Elle facilite la compréhension du nouvel environnement économique du port de Caen. Il est engagé dans la compétition nationale, voire internationale, avec le poids dans ses importations et ses exportations, de la houille, du minerai de fer, de l'acier, des hydrocarbures, tous impactés par les transformations décrites plus haut. Enfin, même si la Société Métallurgique de Normandie n'a rien à voir, en matière de taille, avec les grands complexes d'industrie lourde évoqués par André Vigarié, elle est aussi concernée par les changements qu'il commente, et elle représente, près de 50 % du trafic du port.

Parallèlement, la décentralisation, qui se met en place, a pour but d'aménager le territoire pour lutter contre le "désert français" face à Paris. En 1960 est créé le Comité interministériel d'aménagement du territoire : CIAT : « il a pour mission de définir la politique du gouvernement en matière d'aménagement du territoire, […]. Cette institution a été créée en réponse à un constat alarmant et à la nécessité d'actions cohérentes et coordonnées en matière d'aménagement du territoire »[18]. Pour faciliter cette politique d'aménagement du territoire dans le cadre du système de planification évoqué plus haut le gouvernement crée en 1960, 21 circonscriptions d'action régionale. Elles sont dotées en 1964 d'une administration régionale avec un préfet de Région. Caen est capitale régionale de la région Basse-Normandie. Une réforme, menée en 1963 dans le cadre du IV^{e} plan, décide que « Le Commissariat général du plan est chargé de concevoir la politique d'aménagement du territoire et d'en intégrer les objectifs dans le plan de développement économique et social. Il est assisté dans cette tâche par une commission nationale d'aménagement du territoire »[19]. C'est dans le cadre de cette réforme qu'est créée la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale – DATAR. Elle est placée sous la responsabilité du délégué à l'aménagement du territoire. À l'origine son rôle est « à partir des objectifs généraux définis

[18] CIAT, *Bienvenue sur le CIAT*, *Note de présentation du CIAT*, [en ligne], disponible sur http://ciat.gouv.ht/, consultation du 03/02/2016.

[19] Jean-Luc BODIGUEL, « La DATAR : quarante ans d'histoire. », *Revue française d'administration publique* 3/2006, n^{o} 119, p. 402, disponible sur http://www.cairn.info/revue-francaise-d-administration-publique-2006-3, consultation du 03/02/2016.

par le plan, de préparer et de coordonner les éléments nécessaires aux décisions gouvernementales en matière d'aménagement du territoire et d'action régionale »[20].

Le gouvernement souhaite favoriser une décentralisation industrielle. Caen, situé à proximité de Paris, peut bénéficier de cette décentralisation malgré les handicaps que nous avons notés plus haut quant à la zone d'influence du port et de la ville et quant à sa place dans le réseau des transports régionaux. Avec les difficultés potentielles qui apparaissent, ces peuvent représenter une opportunité pour accentuer la politique, engagée par la Société Navale Caennaise, de développement d'un trafic de "marchandises diverses", important pour contribuer à équilibrer le trafic et pour la rentabilité des équipements portuaires de manutention.

Cette décentralisation concerne également les ports avec la loi de 1965. Désormais la France compte six ports autonomes dont le Havre, à proximité de Caen. La préoccupation des dirigeants de la Chambre de Commerce est de maintenir la quotité de contribution au financement (de l'État) des travaux d'infrastructure portuaire qui est à 50 %. Une évolution, à la baisse, dans ce domaine, aurait nécessairement des conséquences sur les aménagements et/ou sur le trafic avec une possible augmentation des taxes portuaires, jusqu'à présent compétitives, comme nous l'avons vu plus haut. Cette modification de l'organisation administrative des ports s'accompagne d'une réforme financière qui veut modifier l'ossature des taxes prélevées sur les navires et leur cargaison. Il est envisagé « la suppression de tous les droits et taxes portuaires actuels et leur remplacement par quatre droits :

1° Un droit de francisation sur les navires de commerce, de pêche et de plaisance,

2° Un droit de port sur la jauge brute du navire, perçu au profit du port, suivant un barème national à cinq options,

3° Une taxe « ad valorem » sur le trafic de marchandises, perçu suivant un barème national ; son profit serait versé au Trésor sauf dans les ports autonomes où il bénéficierait à la collectivité qui gère le port,

4° Une redevance d'équipement des ports de pêche, perçue au taux de 2 % de la valeur du poisson débarqué »[21].

[20] *Ibid.*, p. 405

Ce projet, qui vient compléter la proposition de création de grands ports autonomes, inquiète les dirigeants du port. Le nouveau système de tarification modifierait la structure des taxes payées et pourrait provoquer un abaissement potentiel des ressources, Cette proposition obligerait le port à appliquer un tarif plus élevé, ce qui serait de nature à le rendre beaucoup moins attractif financièrement, alors que depuis de nombreuses années, les dirigeants du port se sont attachés à pratiquer une politique de tarification modérée.

En outre ces derniers craignent une raréfaction des crédits de financement qui seraient accordés ou une modification de la quotité accordée à un port d'intérêt national (tel que celui de Caen) au profit des ports autonomes. Comme nous l'avons rappelé plus haut, la quotité appliquée au port de Caen est restée de 50 %.

Dans une période d'aménagements intenses destinés à permettre d'accroître sensiblement le tirant d'eau des navires qui le fréquentent, comme nous allons le voir plus loin, toute modification des équilibres financiers pourrait provoquer un abandon des projets ou une augmentation des taxes de nature à provoquer l'effet inverse de celui recherché, à savoir une diminution du trafic en raison d'un coût de séjour trop élevé.

C'est volontairement que nous avons souhaité présenter d'une façon plus détaillée le nouvel environnement du port de Caen dans les années 60. Il s'imbrique dans une situation locale qui commence à susciter des questions en matière d'évolution d'un trafic constitué en grande partie par des produits dont la consommation commence à diminuer, comme la houille, ou qui commencent à être concurrencés, comme le minerai de fer et l'acier. Dans ce contexte la nouvelle donne de l'aménagement du territoire avec des possibilités de décentralisation d'entreprises peut constituer une ouverture pour d'autres trafics, comme cherche à le faire la Société Navale Caennaise. Cependant, l'arrivée de la Saviem en 1956, sur le terrain des anciens Chantiers Navals Français, un fleuron de l'activité portuaire, n'a pas constitué un bon signal pour le trafic du port, nous l'avons souligné plus haut.

[21] *Bull. ann. CCI Caen*, 1964, p. 96-97.

B – La décentralisation à Caen

En 1964, dans le cadre des *Études préalables à l'établissement du Programme de Modernisation et d'Equipement de l'agglomération de CAEN – objectifs de développement (démographie – emploi)* lancées par le Commissariat Général du Plan, les rédacteurs écrivent « De 1960 à 1964 une cinquantaine d'établissements industriels ont manifesté le désir de bénéficier de l'aide de l'État pour effectuer une création, une extension ou un transfert dans l'agglomération caennaise. Il s'agit dans la majorité des cas d'entreprises de main-d'œuvre masculine spécialisée. Or dans ce domaine, la pénurie est permanente, à Caen comme ailleurs. Seules ont finalement donné suite à des projets d'envergure les entreprises susceptibles de former elles-mêmes une partie de leur personnel masculin qualifié spécialisé (CITROEN, Saviem) ou n'utilisant qu'une main-d'œuvre féminine à formation rapide (MOULINEX, JAEGER, Sté NORMANDE de FABRICATIONS ÉLECTRONIQUES). Les perspectives ainsi dégagées restent néanmoins tout à fait satisfaisantes tant par le volume des emplois offerts que par la répartition de ceux-ci entre emplois masculins et emplois féminins »[22].

Un peu plus loin dans le rapport, les auteurs vantent les atouts de Caen, on y retrouve :

- « une université dynamique,
- la proximité de la capitale (220 km) et l'assurance d'une liaison rapide par la future autoroute de Normandie,
- un cadre de vie moderne et agréable, à l'écart d'une industrie historiquement tenue à distance,
- l'existence d'un port bientôt accessible aux navires de 15 000 tonnes et la mise hors d'eau de vastes terrains industriels portuaires entre le canal et l'Orne ;
- l'environnement d'un pays agricole "riche",
- la possibilité de disposer d'importants excédents de main-d'œuvre dégagés par une forte natalité et par l'exode rural »[23].

[22] Arch. dép. Calvados, M 16204/ 16205, Études diverses - *Études préalables à l'établissement du Programme de Modernisation et d'Équipement de l'agglomération de CAEN – objectifs de développement (démographie – emploi)*, p. 21
[23] *Ibid.*, p. 37.

Le commentaire en dessous est tout aussi intéressant : « … Caen peut voir son avenir au-delà de 1970 sous un jour prometteur. Elle peut accueillir à la fois des retraités et des industries lourdes. …. »[24].

Nous avons voulu reproduire plusieurs parties de ce rapport, car il fait ressortir un point significatif qui est le quasi "oubli" du port et de la dynamique de son trafic pourtant soumis à des évolutions inquiétantes.

Dans la liste d'entreprises citées dans la page précédente, aucune n'a de lien avec le port. Dans l'argumentaire le port est cité, comme un atout parmi d'autres, sans chercher à favoriser un développement de son trafic. Même l'entreprise sidérurgique qui constitue quasiment la base de son activité, si on y ajoute le trafic de minerai de fer, est présentée plutôt négativement en précisant qu'elle est "historiquement tenue à l'écart". Certes Caen peut accueillir des industries lourdes, mais au même titre que des retraités.

Dans le cadre de notre travail et de notre interrogation sur la prise en compte du port par les caennais et même par les Autorités administratives, ces pages sont très instructives. Elles font ressortir une ville, certes dotée d'un port et à proximité de la mer, mais pas une ville portuaire et maritime. Il est même précisé que la mer n'est qu'à quinze kilomètres. La partie industrielle est "tenue à l'écart". En revanche l'antique ville de "Sapience" issue des siècles antérieurs est toujours présente : "L'Université dynamique" est l'atout cité en premier. Enfin les auteurs n'ont pas cherché à suggérer des industries susceptibles d'apporter un complément d'activité pour le port en réaction aux interrogations que nous avons longuement expliquées plus haut. Le port n'est pas au centre du développement de la ville.

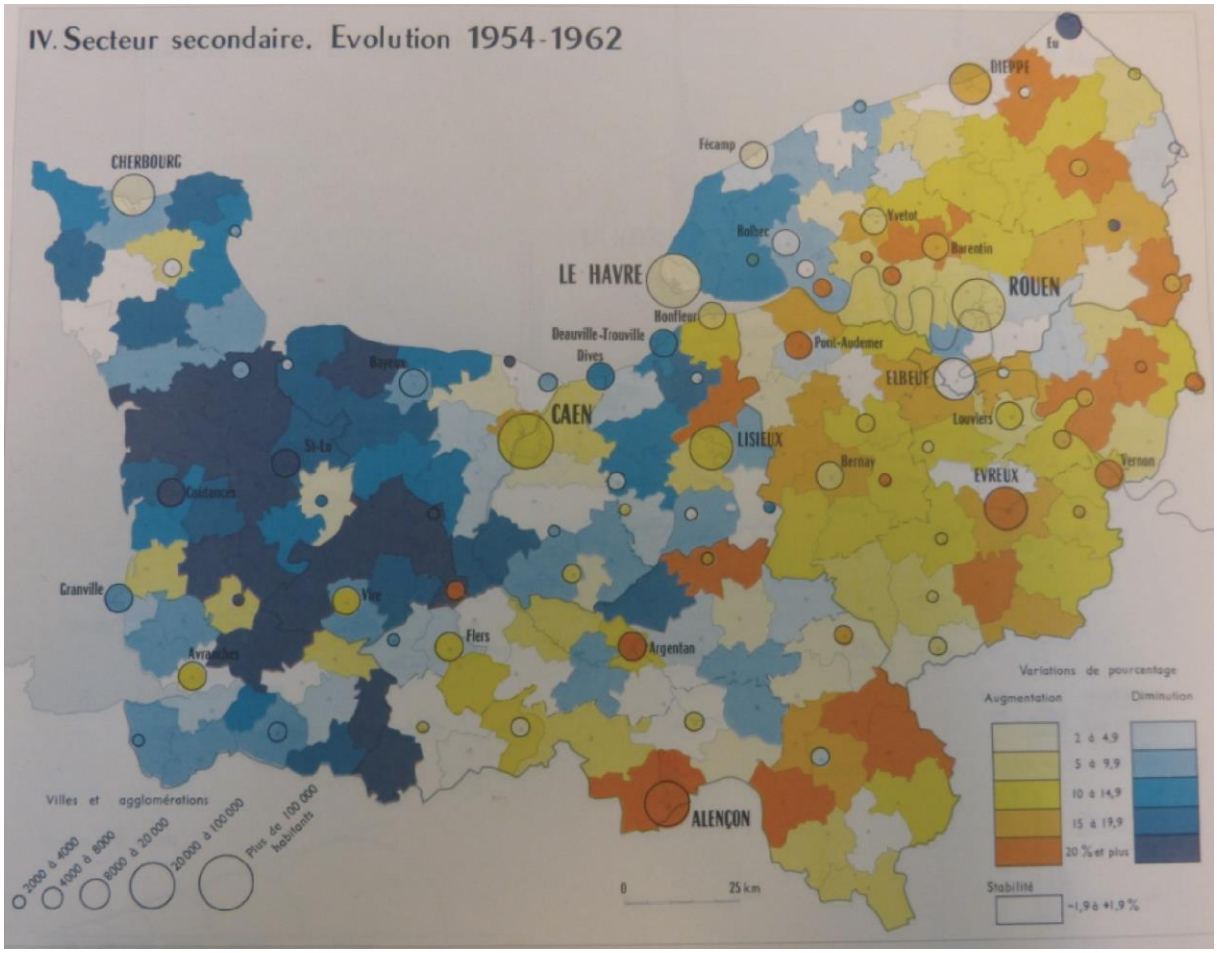
On peut se demander si les responsables du port ont été partie prenante dans la rédaction de ce rapport.

Certes les arguments ont attiré des investisseurs : 114 sociétés se sont installées en Basse-Normandie entre 1960 et 1967. Le Calvados est le département qui profite le plus des implantations nouvelles. 15 000 emplois industriels nouveaux sont créés en Basse-Norman-

[24] *Ibid.* .

die, ce qui permet de faire passer la part des actifs bas-normands dans l'industrie de 24,1 % en 1954 à 34 % en 1975[25]. Mais ces nouveaux entrepreneurs n'utilisent pas le port.

Les deux cartes ci-dessous illustrent l'évolution de Caen au travers de sa population active.

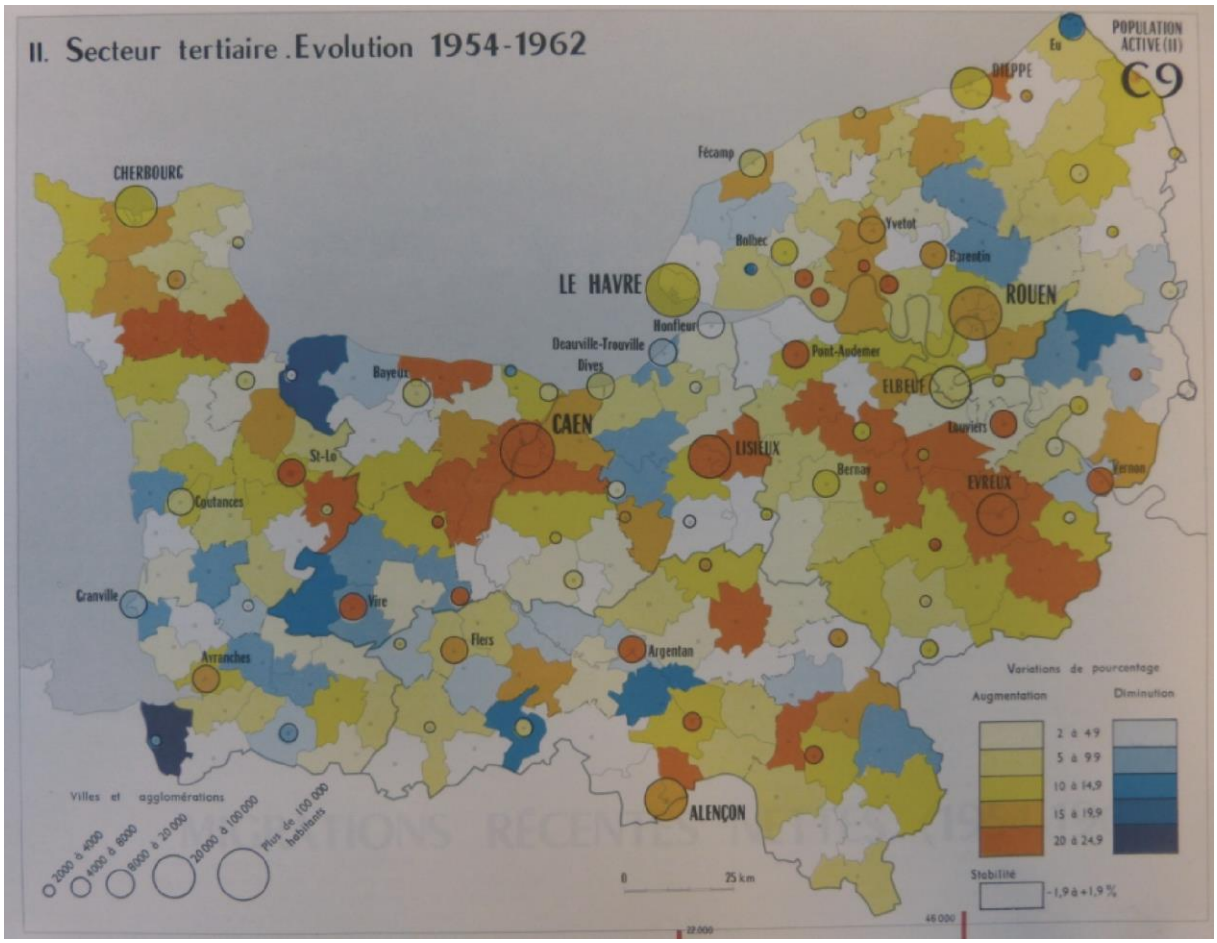


Carte 19 : Évolution de la population active dans le secteur secondaire 1962[26]

D'après cette carte, pendant la période 1954-1962, la population active de Caen qui travaille dans le secteur secondaire, à savoir le monde industriel, augmente de 10 à 15 %.

Qu'en est-il pour la population qui travaille dans le secteur tertiaire des services ?

[25] Alain LEMÉNOREL, « De l'enracinement des Italiens en Normandie… », *op. cit.*, p. 51.
[26] Association pour l'atlas de Normandie, *Atlas de Normandie*, Caen : imprimerie de la préfecture, 1970, carte C8.



Carte 20 : Évolution de la population active dans le secteur tertiaire 1962[27]

D'après cette carte, la croissance de la population active du secteur tertiaire est beaucoup plus importante : 20 à 25 %.

Ces cartes illustrent d'une autre façon le fait que Caen n'est pas une ville industrielle, mais plutôt une ville de commerce et de services. Et les entreprises qui s'y implantent ne viennent pas pour son port.

Même l'implantation géographique des entreprises nouvelles est significative. À Caen, elles s'installent, pour beaucoup, au sud de l'agglomération, pas nécessairement à proximité du port. L'évolution est totalement l'inverse de celle de Cherbourg. Comme Caen, la ville profite de la décentralisation, mais les entreprises nouvelles qui s'y implantent ont un lien avec l'activité portuaire. En 1962, l'Arsenal « passe à une nouvelle étape avec la construction

[27] *Ibid.*, carte C9.

de sous-marins nucléaires »[28]. Même si le trafic portuaire généré par l'implantation de l'usine de retraitement des déchets nucléaires de la Hague est faible, elle s'inscrit dans le cadre de la « fonction portuaire et militaire »[29] de la ville. Enfin c'est l'époque où les Constructions Métalliques de Normandie commencent « la construction de vedettes militaires rapides »[30]. À la différence de Caen, le tissu industriel cherbourgeois, déjà tourné vers l'activité portuaire, a eu l'effet d'entrainement que la Société Métallurgique de Normandie et les Chantiers Navals n'ont pas su créer à Caen.

Dans l'étude qu'il consacre à la décentralisation en Normandie entre 1951 et 1972, Loïc Vadelorge écrit dans sa conclusion : « La Basse-Seine et la région rouennaise sont au centre des réflexions et des crédits, mais les régions rurales périphériques et plus encore la Basse-Normandie semblent sacrifiées »[31]. Ce commentaire est éloquent, le port et son devenir ont, semble-t-il, été oubliés.

La décentralisation des années 60 aurait pu être l'occasion pour le port de Caen de construire la dynamique industrielle qui n'a pas été créée dans l'entre-deux-guerres par la Société Métallurgique de Normandie et les Chantiers Navals Français. Mais l'occasion n'a pas été saisie. Pourtant le port avait des atouts avec les importants aménagements engagés durant les années 50, avec les superstructures adaptées et peu onéreuses, avec la présence de la Société Navale Caennaise, à la recherche de nouveaux trafics pour le port. On peut dès lors se demander pourquoi cette occasion n'a pas été saisie ? Pour nous cet échec tient principalement à l'image et à la perception de la ville. Dans les années 60 Caen n'est toujours pas une ville maritime et portuaire et elle n'est pas perçue comme telle. Certains maires, tel Gabriel Bertrand, au moment de l'ouverture du canal au milieu du XIX^{e} siècle, et Yves Guillou, au moment de la Reconstruction, ont été persuadés du lien entre le développement de Caen et son port. Mais ils n'ont pas su insuffler une dynamique autour du port. En outre les implantations industrielles sont "tenues à distance". Les nouvelles implantations se font dans le sud de la ville.

---

[28] Benoît RAOULX, « Cherbourg et Caen : deux modèles de relation… », *Norois*, *op. cit.*, p. 96.
[29] *Ibid.*
[30] *Ibid.*
[31] Loïc VADELORGE, « Mythe et réalité de la décentralisation en Normandie de 1951 à 1972 », *Études Normandes*, 2006, n° 4, p. 42.

L'appréciation portée par Jean Claude Perrot au sujet de la pêche et de l'activité portuaire, deux siècles plus tôt, paraît étrangement encore d'actualité : « Au sein de la ville et jusqu'à la mer, un envasement inexorable détournait les navires ; aussitôt en amont c'était une rivière d'alluvionnement rapide, de surcroît coupée de ponts ou de biefs qui réduisait à rien la navigation pondéreuse. Les remèdes étaient donc liés : ouvrir la rivière laverait les quais. On aurait créé à la fois le port et l'arrière-pays. La géographie et l'économie se rencontraient en un vaste projet d'urbanisme dont le retentissement dépassait infiniment la question des échanges »[32]. Au milieu du XX^{e} siècle, la rivière a été ouverte, elle a lavé les quais, mais la géographie et l'économie ne se sont pas rencontrées. Caen est restée fidèle à elle-même. Une ville du savoir mais pas une ville portuaire, la mer est restée à conquérir[33].

Nous avons voulu insister sur le contexte politique et économique des années 50-60 pour mettre en regard d'un côté les interrogations qui commençaient à s'accumuler au-dessus du port de Caen et de l'autre côté la non utilisation des décentralisations pour tenter d'y apporter une réponse. À nos yeux une partie de la réponse au pourquoi de ce constat réside dans l'image de Caen, ville universitaire, où il fait bon vivre mais où l'activité industrielle qui anime le port depuis près de 50 ans est "tenue à distance".

Comme nous l'avons indiqué d'importants aménagements sont décidés au milieu des années 50, ils se mettent en place, pour la plupart, au début des années 60. Nous les présentons maintenant.

II – LES NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS ET LEURS CONSÉQUENCES

Dans notre seconde partie, nous avons présenté les projets et aménagements décidés dans les années 50, alors que le trafic du port repart à la hausse. Nous avons expliqué le contenu de ces aménagements, en précisant qu'ils s'achèvent pour la plupart au début des années 60, c'est pourquoi nous les évoquons de nouveau dans cette partie. Par ailleurs, comme nous l'avons fait pour les autres projets menés dans les périodes antérieures, nous chercherons à évaluer l'incidence des investissements sur le trafic.

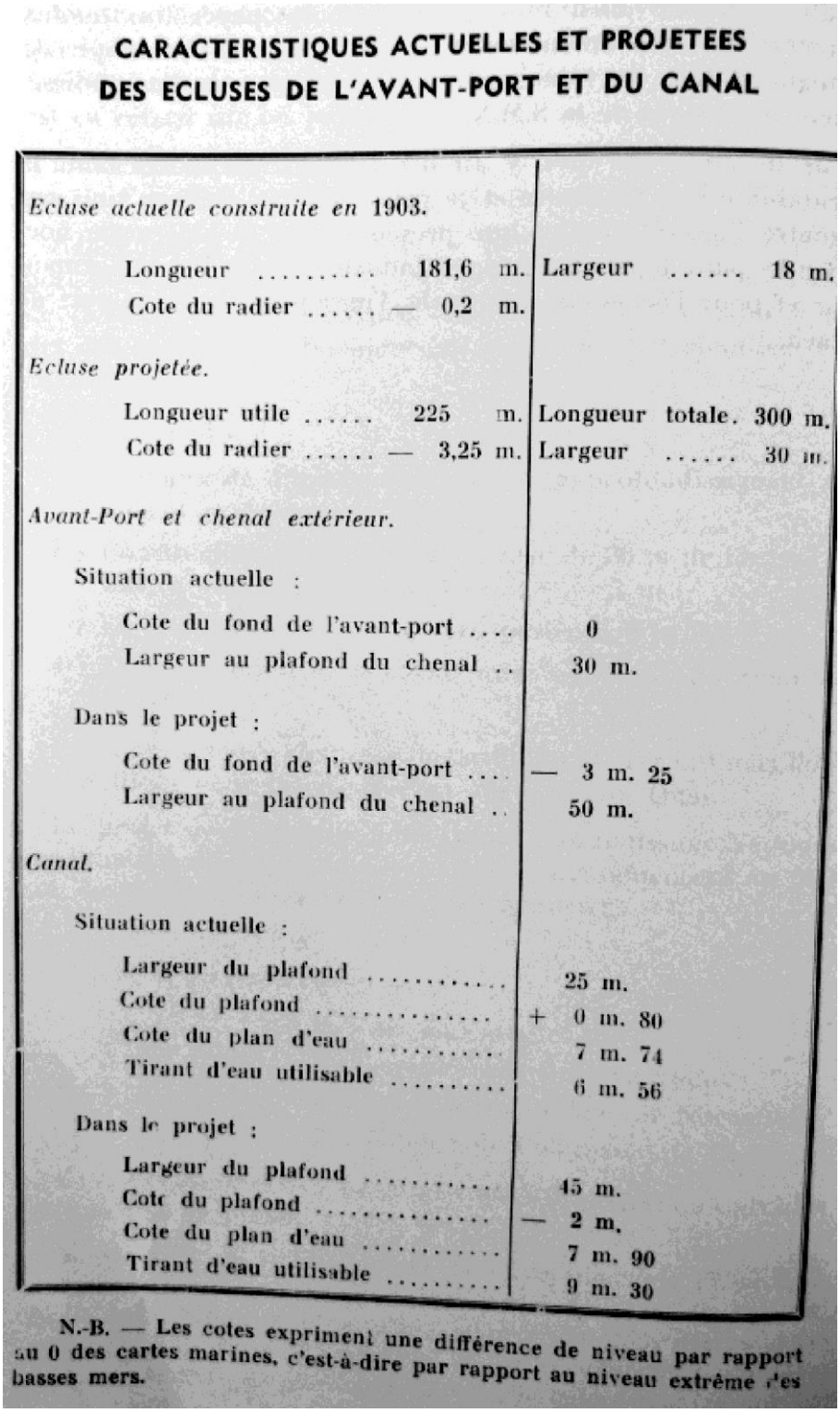
[32] Jean-Claude PERROT, *Genèse d'une ville modern…*, *op. cit.* p. 674.
[33] *Ibid.*, p. 663.

A – Les différents aménagements mis en service dans les années 60

Les années 60 sont riches du point de vue des aménagements, cependant ces années voient aussi d'autres améliorations comme l'agencement d'une zone industrialo-portuaire, l'acquisition de nouveaux outillages ou la création de nouveaux services tels qu'un service de remorquage, nous en parlerons dans un prochain paragraphe, nous voulons aborder ici les aménagements

Pour faciliter la compréhension, nous reproduisons ci-dessous, le tableau 24 (de la seconde partie), il rappelle, d'une façon synthétique, les améliorations envisagées. Nous pourrons ensuite faire le point des réalisations concrètes au fur et à mesure.

Tableau 30 : Comparatif caractéristiques actuelles et projetées : écluses, avant-port et canal 1956[34]



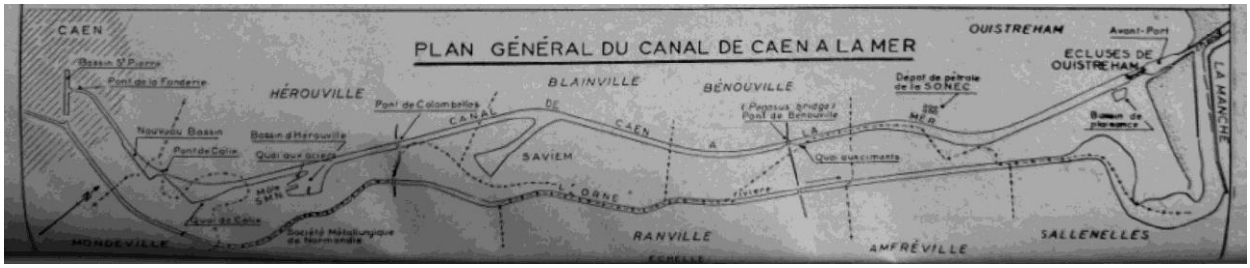
CARACTERISTIQUES ACTUELLES ET PROJETEES DES ECLUSES DE L'AVANT-PORT ET DU CANAL

Ecluse actuelle construite en 1903.			
Longueur	181,6 m.	Largeur	18 m.
Cote du radier	— 0,2 m.		
Ecluse projetée.			
Longueur utile	225 m.	Longueur totale.	300 m.
Cote du radier	— 3,25 m.	Largeur	30 m.
Avant-Port et chenal extérieur.			
Situation actuelle :			
Cote du fond de l'avant-port		0	
Largeur au plafond du chenal ..		30 m.	
Dans le projet :			
Cote du fond de l'avant-port		— 3 m. 25	
Largeur au plafond du chenal ..		50 m.	
Canal.			
Situation actuelle :			
Largeur du plafond		25 m.	
Cote du plafond		+ 0 m. 80	
Cote du plan d'eau		7 m. 74	
Tirant d'eau utilisable		6 m. 56	
Dans le projet :			
Largeur du plafond		45 m.	
Cote du plafond		— 2 m.	
Cote du plan d'eau		7 m. 90	
Tirant d'eau utilisable		9 m. 30	

N.-B. — Les cotes expriment une différence de niveau par rapport au 0 des cartes marines, c'est-à-dire par rapport au niveau extrême des basses mers.

[34] *Bull. sem. CC Caen*, 1956, n° 2, p. 232.

Comme on peut le voir les décisions portent sur toutes les parties maritimes du port : le chenal d'accès, l'écluse, le canal lui-même et les bassins avec les quais pour l'accueil des navires. Le décret « autorisant les travaux d'amélioration et d'extension au port de CAEN-OUISTREHAM (Calvados) » a été pris le 26 décembre 1957. Il autorise : « l'exécution des travaux d'amélioration et d'extension du port de CAEN-OUISTREHAM, comprenant les opérations de génie civil de l'écluse [….] l'approfondissement du chenal d'accès et l'approfondissement et l'aménagement de l'avant-port »[35]. En outre il avait été décidé la création d'un nouveau bassin dit bassin de Calix. Il doit avoir 450 mètres de longueur utilisable. Il est inauguré par Henri Spriet, le président de la Chambre de Commerce, en 1962. Le plan positionne ce nouveau bassin ainsi que celui d'Hérouville.

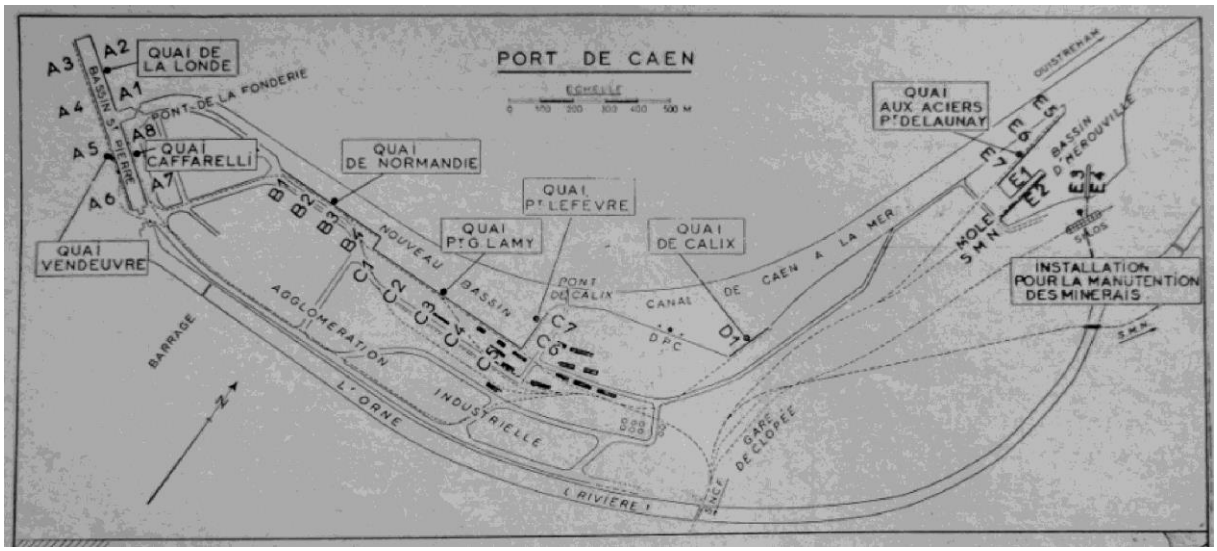


Plan 65 : Le canal de Caen à la mer – plan général 1962[36]

Ce plan permet de positionner le bassin de Calix, juste avant le bassin d'Hérouville, en aval du pont du même nom.

Le plan ci-dessous, est un zoom sur le port lui-même, le long du canal avec tous ses bassins.

[35] Arch. dép. Calvados, S 13481, Port de Caen-Ouistreham - Programme général d'exécution et d'aménagement du port, des écluses et de l'avant-port 1956.
[36] *Bull. ann. CCI Caen*, 1962, n.p.



Plan 66 : Le Port de Caen et ses bassins 1962[37]

Le nouveau quai ressort en D1. Il mesure 150 mètres. Son activité démarre doucement, en 1962 (l'année de son ouverture) il reçoit 17 navires, soit 34 000 tonnes sur un total de 2 110 642 tonnes, 1,6 %[38].

En 1963, il traite, 61 000 tonnes avec 37 navires, presque le double de l'année précédente. Toutefois il ne reçoit que 2,6 % du trafic du port[39]. Le nouveau quai a trouvé sa place dans le trafic des "marchandises diverses". Dans les années suivantes, il reçoit entre 60 et 65 000 tonnes de marchandises. À partir des années 1970 il traite plus de 100 000 tonnes et reçoit également du bois exotique[40].

Le second ouvrage ouvert à la navigation est l'écluse ouest. Nous en présentons ci-dessous une photo tirée d'un article, consacré au port de Caen, paru dans *Ouest-France* en janvier 1964.

37 *Ibid.*
38 *Ibid.* p. 32
39 *Bull. ann. CCI Caen*, 1963, p. 34.
40 *Bull. ann. CCI Caen*, 1971, p. 3 et 43.

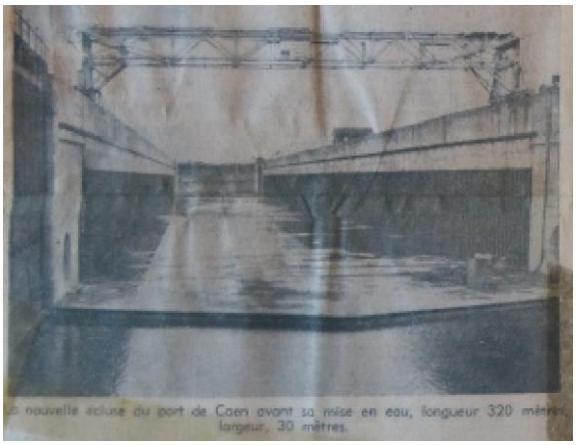


Illustration 60 : La nouvelle écluse ouest à Ouistreham 1964[41]

Malgré la petite taille de la photo, on perçoit la longueur de l'écluse, grâce à l'effet de profondeur du cliché. Concrètement, elle est creusée à côté de l'ancienne, ouverte en 1903, 60 ans avant.

La photo aérienne ci-dessous facilite la compréhension.

Illustration 61 : Avant-port à Ouistreham 1967[42]

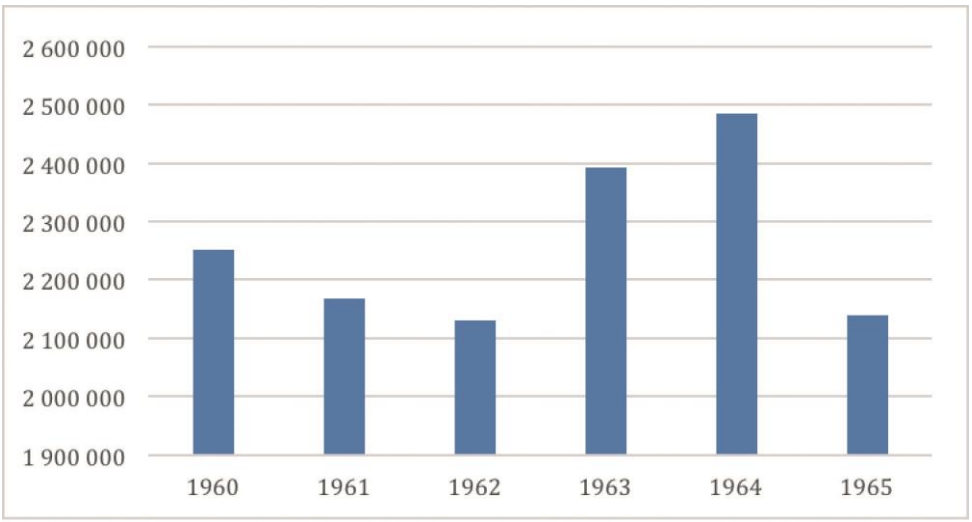
[41] Arch. dép. Calvados, 1024 W 13, Port de Caen – silo portuaire – divers 1955-1971 : Revue de presse du cabinet du préfet du Calvados, *Ouest-France*, 28/01/1964.

[42] *Ibid.*, photo aérienne (non datée), des deux écluses de Ouistreham accompagnant un plan de l'avant-port de Ouistreham établi par les services de la ville en 1960. Ce plan montre la future écluse projetée, la photo illustre la réalité du projet.

Cette nouvelle photo, prise au-dessus de Ouistreham, du côté du canal, complète le cliché précédent. L'écluse, ouverte en janvier 1903, paraît bien petite à côté de la nouvelle. Le fait de n'avoir qu'un seul sas (l'écluse de 1903 a deux sas, on les aperçoit sur la photographie) permet d'améliorer encore les possibilités d'accueil des nouveaux navires. Les navires, sur le haut de la photo, viennent de la mer, ils attendent pour entrer dans le sas.

La nouvelle écluse est ouverte à la navigation le 13 octobre 1963[43], elle mesure 320 mètres de long sur 30 mètres de large, d'après la légende sous l'illustration n° 60. En réalité le commentaire du journaliste est optimiste, elle mesure 285,90 mètres de long, mais sa longueur utile n'est que de 225 mètres sur 29,44 mètres de largeur utile[44].

Dans notre première partie, nous avions pu montrer un lien entre les travaux engagés et les évolutions du trafic : l'agrandissement de l'écluse en 1903 avait contribué à améliorer le trafic. Entre 1901 et 1909, le trafic progresse chaque année, il passe de 568 000 tonnes en 1900, à 636 000 tonnes en 1903 (année de l'ouverture de l'écluse) et 812 000 tonnes en 1909. Le graphique ci-dessous illustre l'évolution du trafic entre 1960 et 1965.



Graphique 38 : Trafic 1960-1965[45]

[43] Arch. dép. Calvados, 1024 W 12, Port de Caen – Remise en état de l'écluse : 1967-1972. Dossier de remise en état de l'écluse ouverte à la navigation en 1903.
[44] Arch. dép. Calvados, 1024 W 2, Port de plaisance Caen-Ouistreham – Travaux 1963-1973 : Notice descriptive dressée par l'ingénieur des T.P.E.C. Le Moan, le 12 octobre 1970.
[45] *Bull. ann. CCI Caen*, 1965, p. 8.

Après l'ouverture de la nouvelle écluse en octobre 1963, l'année 1964 est une bonne année, le trafic atteint 2 486 000 tonnes, un maximum pour la décennie que le port ne dépasse qu'en 1969 avec 2 529 000 tonnes. Le *bulletin de la Chambre de Commerce et d'Industrie* qui rend compte de l'année 1964 indique que pour la première fois « le port a reçu en 1964, des navires de 10 000 tonnes de port en lourd[46]»[47]. Il s'agit d'une amélioration importante que les acteurs du port attendaient depuis longtemps. On peut supposer que cette évolution a contribué aux excellents résultats, en matière de trafic, de l'année 1964, mais dès l'année 1965, la conjoncture se retourne. Nous en parlerons dans le prochain paragraphe que nous consacrerons au trafic du port.

Cette possibilité d'entrée de navires de 10 000 tonnes dans le canal (attendue depuis le milieu des années 50, Yves Guillou en parle dans la conférence qu'il tient en juillet 1955) n'est pas seulement le fruit de l'ouverture de la nouvelle écluse. D'importants dragages ont été menés pour permettre la navigation de ces gros navires. Dans un rapport daté de janvier 1956, l'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées Cancelloni, rappelle les exigences de travaux de dragage dans le canal à l'aide de la drague *Ingénieur de Joly.* Ils sont nécessaires pour maintenir le plafond du canal et donc la navigation et l'activité portuaire. Il évoque les possibilités d'activité de la drague : en la faisant travailler 20 heures par jour avec « une double bordée d'équipage »[48] elle pourrait draguer jusqu'à 800 000 mètres cubes par jour. Les attentes sont importantes il faut à la fois maintenir le plafond actuel et l'améliorer pour parvenir à recevoir des navires de 10 000 tonnes de port en lourd. Avant d'évoquer la première entrée d'un tel navire dans le port, nous avons souhaité évoquer plus largement ces dragages. Les rapports des ingénieurs des Ponts et Chaussées de l'époque font très souvent référence à la drague *Ingénieur de Joly.* Nous n'avons pas été en mesure de retrouver une

[46] Le *port en lourd* d'un navire correspond à la différence entre son déplacement en pleine charge et son déplacement lège (sans cargaison, soutes, équipage, passagers, approvisionnements). Il s'exprime par le nombre de tonnes (=1 000 kg) qu'un navire peut porter sans s'immerger en eau salée au-delà de son tirant d'eau maximal. Cette notion s'exprime aussi par les 3 lettres *tdw* Magdeleine Moureau, *Guide pratique pour le système international d'unités (SI),* 2e édition, Paris, Éditions Technip, 1996, p. 25, disponible sur https://books.google.fr/books?id=joKlwd5urKwC&pg=PA25&lpg=PA25&dq=signification+de+tdw+pour+le++port+en+lourd+d %27un+navire&source=bl&ots=7wlTQhFDzb&sig=RU-walE_jDMpvx2CBGpN5i_Gz5c&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwj9yrCn1ZDLAhWBvRoKHfDWDsYQ6AEIJjAC#v=onepage&q=signification %20de %20tdw %20pour %20le %20 %20port %20en %20lourd %20d %27un %20navire&f=false, consultation du 24/02/2016.

[47] *Bull. ann. CCI Caen*, 1964, p. 3 (annexe).

[48] Arch. dép. Calvados, S 13481, Port de Caen-Ouistreham - Programme général d'exécution et d'aménagement du port, des écluses et de l'avant-port 1956.

photographie de cette drague en action. En revanche la gravure ci-dessous montre la drague *Caen-Ouistreham* qui était également attachée au port de Caen, et à la même époque.

Illustration 62 : La drague *Caen-Ouistreham* 1963[49]

Nous avons retenu ce cliché car il montre l'élinde et le désagrégateur. Le dessin ci-dessous facilite la compréhension de l'action de la drague.

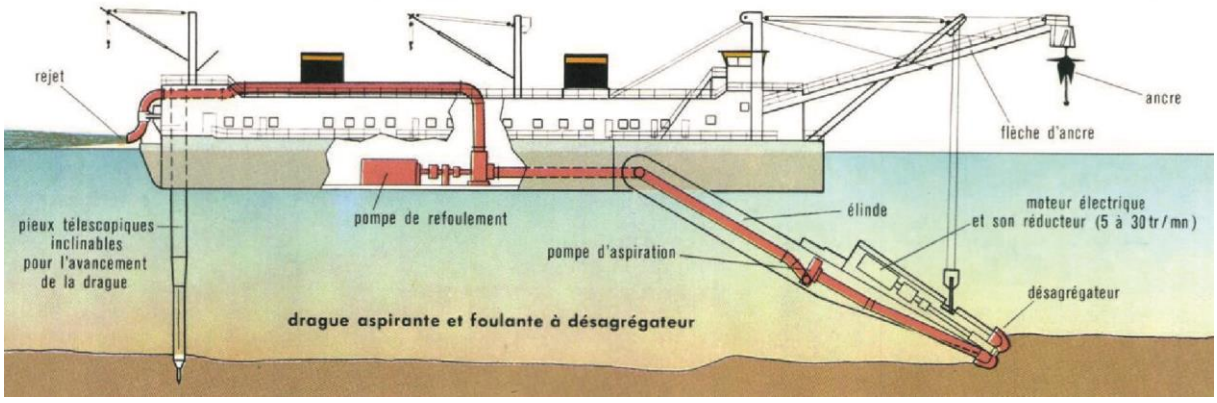


Illustration 63 : Drague aspirante et foulante à désagrégateur[50]

[49] Arch. dép. Calvados, 1024 W 13, Port de Caen – silo portuaire – divers 1955-1971 – Central Photo, Caen, Mars 1962, F. MAISSE, « Caen, Travaux d'amélioration et d'extension », *Travaux*, octobre 1963, p. 10.

[50] Drague aspirante et foulante à désagrégateur, disponible sur images.google.fr/imgres?imgurl=http://www.larousse.fr/archives/assets, consultation du 03/03/2016

L'élinde est le bras qui permet de plonger le désagrégateur dans le fond du canal. Il arase le plafond et refoule, à l'aide d'une pompe, vers des chambres de dépôts, les produits de dragage à l'autre bout de la drague.

Le cliché ci-dessous complète cette explication.

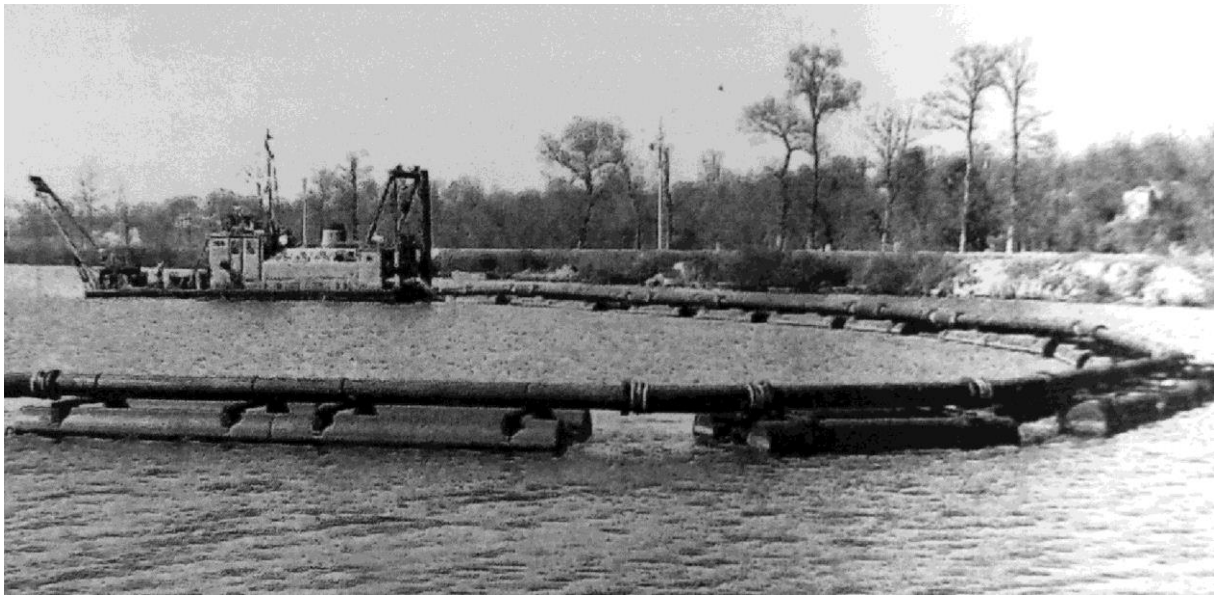
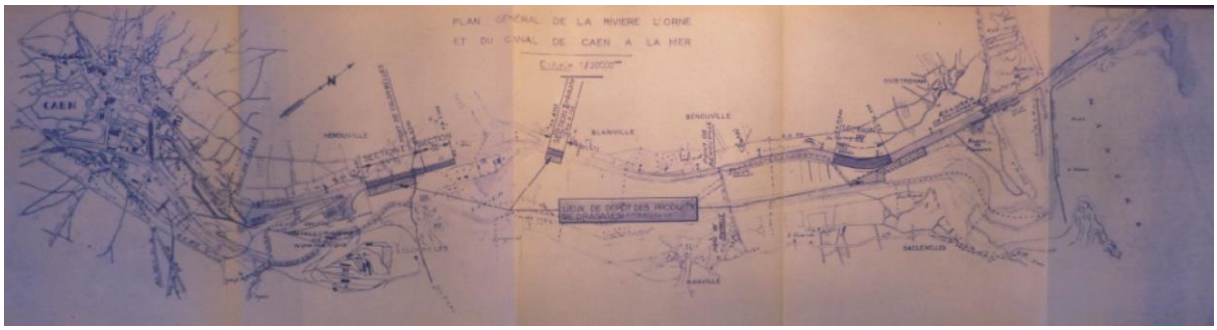


Illustration 64 : La drague *Caen-Ouistreham,* suceuse-refouleuse à désagrégateur, au travail 1960[51]

La flèche et le câble, devant la drague, tiennent l'élinde et le désagrégateur en train d'araser le plafond du canal. Les tuyauteries, fixées à l'autre bout de la drague, permettent d'évacuer les produits de dragage, vers les chambres de dépôts, situées au bord du canal.

Un autre article paru dans *Ouest-France* le 18 janvier 1964 évoque les dragages dans le port de Caen. Le journaliste écrit à leur propos : « Ce sont les dragages qui maintenant sont la clé du port de demain »[52]. L'explication du journaliste est tout à fait d'actualité : le dragage est bien devenu la "clé" des aménagements et approfondissements du port. Ils nécessitent la mise à disposition de terrains pour stocker les matériaux extraits des fonds marins, c'est ce que nous montrons dans le plan ci-dessous.

[51] Arch. dép. Calvados, 1024 W 13, Port de Caen – silo portuaire – divers 1955-1971 – Central Photo, Caen, Mars 1960, in F. MAISSE, « Caen, Travaux d'amélioration et d'extension », *Travaux*, octobre 1963, p. 10.
[52] *Ibid.*, Revue de presse du cabinet du préfet du Calvados, *Ouest-France*, 28/01/1964.



Plan 67 : Le canal de Caen à la mer 1965[53]

Nous avons retenu ce plan car il montre les zones à draguer au nombre de quatre. Elles sont marquées 1, 2, 3 et 4 au bout des flèches qui partent du cartouche : « Lieux de dépôt des produits de dragage » marqué en 5. Durant ces années où les ingénieurs font de très importants travaux pour permettre l'accueil de navires toujours plus imposants, la masse de matériaux à déposer atteint plusieurs centaines de milliers de mètres cubes par an. Un rapport daté de janvier 1963 définit les zones à draguer : les zones 1 et 3 sont les bassins de Calix et d'Hérouville, les zones 2 et 4 « sont les sections du canal respectivement comprises entre les P. K. 2 450 et 3 200 et 8 420 et 9840. Ils (les dragages) sont destinés […] à porter le plafond du canal de la cote approximative (0) Carte Marine à la cote (- 2,00), à élargir le plafond à 30 mètres (zone 2) et à 45 mètres (zone 4), à approfondir de (0) à (- 2,00) le bassin de Calix et à rescinder la berge N.E. du bassin d'Hérouville, afin d'approfondir l'aire d'évitage de ce bassin »[54]. Le cubage total à draguer atteint 1 410 000 mètres cubes[55]. On aperçoit sur le plan ci-dessus les zones de dragage évoquées plus haut.

Un rapport daté de 1963 précise que les travaux doivent être menés par des dragues suceuses à désagrégateur, équipées d'une pompe d'une puissance de 900 CV ainsi que d'une conduite flottante de 150 mètres raccordée à une conduite terrestre pour le rejet, sur l'emplacement fixé, des matériaux dragués. L'illustration 64 montre la conduite qui rejette les produits de dragage aux emplacements retenus.

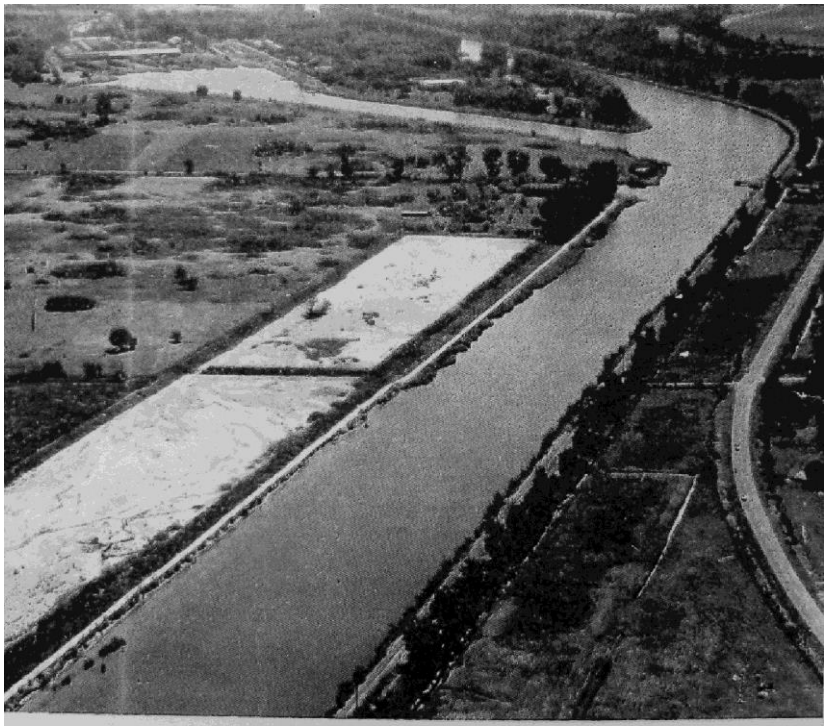
---

[53] Arch. dép. Calvados, S 13476, Port de Caen-Ouistreham – Dragages dans le bassin Saint-Pierre et le canal – Plan annexé à un rapport du 12/11/1965. Les sections 1 et 3 sont de chaque côté du pont de Colombelles, la section 3 est à hauteur du quai de Blainville et la section 4 est au niveau du Maresquier. Le point 5 indique l'endroit du stockage des matières draguées.

[54] *Ibid.*, Rapport de l'ingénieur Maisse, daté du 14/01/1963, rédigé en vue de l'appel d'offre pour les dragages d'approfondissement et d'élargissement du canal maritime.

[55] *Ibid.*

Le cliché ci-dessous complète ces explications à propos des dragages pour le port de Caen.



(*Doc. Central Photo, Caen.*)
Canal maritime de Caen à la mer (vers P. K. 6,500). A gauche, on voit les chambres de dépôt des produits de dragages. (Juillet 1961.)

Illustration 65 : Chambre de dépôt des produits de dragage, au bord du canal 1963[56]

Les chambres de dépôts des produits de dragage sont les rectangles à gauche du canal. Elles sont situées au-delà de l'ancien bassin de lancement des navires construits par les Chantiers Navals Français, fermés en 1953.

Nous avons voulu donner ces quelques précisions sur les dragages à réaliser car elles donnent une idée de l'ampleur de ces travaux, devenus la "clé" du devenir du port dans le but de lui permettre de recevoir des navires toujours plus imposants.

L'entrée du premier navire jaugeant plus de 10 000 tonnes a lieu en 1964. Cette entrée est relatée par l'ingénieur en chef Desbazeille dans un courrier adressé au ministère des Travaux Publics. Nous avons décidé de reprendre l'intégralité de la description de cette arrivée.

[56] Arch. dép. Calvados, 1024 W 13, Port de Caen – silo portuaire – divers 1955-1971 – Central Photo, Caen, Juillet 1963, F. MAISSE, « Caen, Travaux d'amélioration et d'extension », *op. cit.*, p. 11.

« Le 22 juillet 1964, le Port de CAEN-OUISTREHAM a reçu un premier navire de 10 700 tdw[57].

Il s'agissait en l'espèce du LIBERTY-SHIP AVRANCHES (longueur 129,60 mètres, largeur 17,36 mètres, jauge nette 4 363 tonnes) battant pavillon de la Société Navale Caennaise et provenant de la Côte d'Afrique avec un chargement de bois exotique.

Après avoir été allégé à CHERBOURG, ce navire contenait 4 860 tonnes de marchandises et accusait un tirant d'eau de 7,25 m avec une gîte sensible.

S'étant présenté à 8h45 peu de temps avant la pleine mer du matin qui atteignit à OUITREHAM la cote (6,40) CM[58], le navire *AVRANCHES* a pénétré facilement dans le nouveau sas ; il était assisté du remorqueur *GOELAND* (800 CV) de la Société Navale Caennaise et du remorqueur *ABEILLE 1* (600 CV) de la Compagnie des Abeilles du HAVRE.

La navigation dans le canal s'est effectuée sans incident, en particulier le passage du pertuis du pont mobile de BENOUVILLE.

Le navire s'est amarré à 10h45 mn au nouveau quai de CALIX.

Cette première expérience a montré que, sous réserve du bon entretien des profondeurs du chenal extérieur et de l'avant-port, le Port de CAEN-OUISTREHAM était apte à recevoir des navires de 10 000 t ; mais les pilotes et les remorqueurs ont encore besoin de se perfectionner et de s'habituer les uns aux autres pour effectuer des manœuvres rapides et éviter certaines embardées.

En outre, il apparaît inéluctable que se poursuivent activement les travaux d'élargissement et d'approfondissement du chenal extérieur, de l'avant-port et du canal »[59].

Avant de commenter ce courrier, riche en informations sur le « système maritime » du port de Caen, on trouve ci-dessous une photographie du liberty-ship *AVRANCHES* de la

---

[57] Le tonnage du port en lourd d'un navire est communément désigné dans le milieu maritime par « Deadweight tonnage » ou plus simplement par son acronyme « dwt » qu'on trouve aussi sous la forme « tdw », « Classes de taille des navires exprimées en tonnage de port en lourd », disponible sur http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Referentiel_Tonnages_de_port_en_lourd_.pdf, consultation du 10/06/2016.

[58] Correspond au coefficient de marée, un tel coefficient correspond à une marée de morte-eau, la marée de vive-eau se situe au-delà de 7.

[59] Arch. dép. Calvados, 1024 W 13, Port de Caen – silo portuaire – divers 1955-1971 – Courrier de l'ingénieur en chef Desbazeille, daté du 25/07/1964, adressé au Directeur des Ports Maritimes, sous couvert du préfet du Calvados.

Société Navale Caennaise, à défaut d'une photographie de son entrée dans le port en juillet 1964.

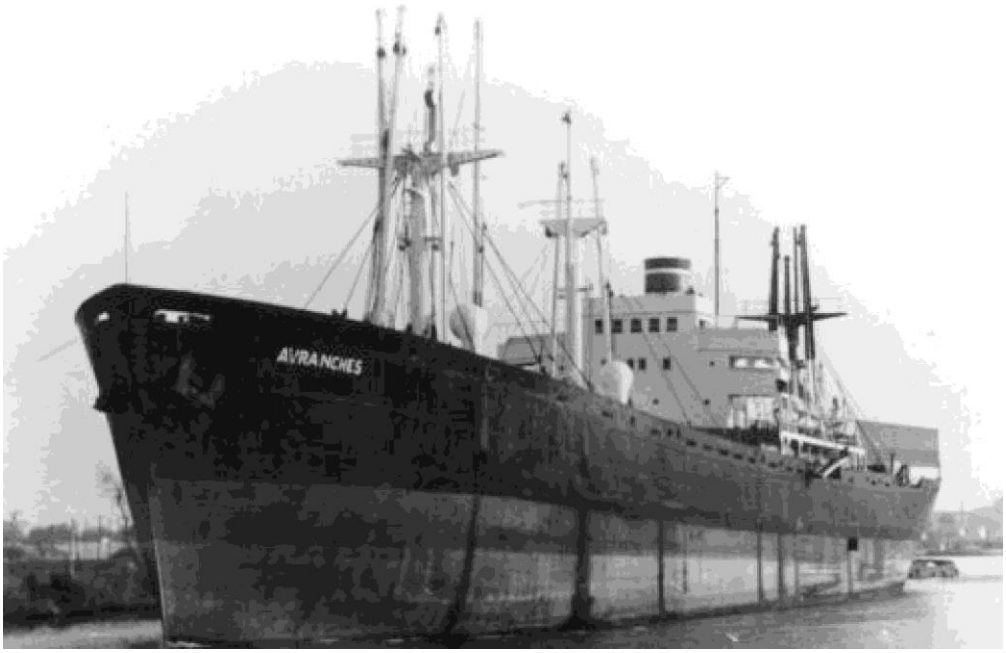


Illustration 66 : Le liberty-ship *AVRANCHES*[60]

Grâce à cette photo on mesure la taille et l'importance du navire, ainsi on perçoit mieux les évolutions du port. Le navire a mis deux heures pour remonter le canal et s'amarrer dans le bassin de Calix ouvert en 1962. La présence d'un pilote et d'un système de remorquage est indispensable pour la manœuvre du tel navire. Nous parlerons plus loin du service de remorquage, recréé dans ce cadre après sa suppression en 1925, et confié à la Société de gérance et de navigation – SOGENA -, une filiale de la Société Navale Caennaise, lors de l'ouverture de la nouvelle écluse.

La fin du courrier est intéressante, elle indique la nécessité de poursuivre les travaux « d'élargissement et d'approfondissement du chenal et l'avant-port et du canal ». Le navire a dû être allégé à Cherbourg afin d'être en mesure de remonter le canal jusqu'à Caen. Cependant d'une manière générale l'expérience est positive.

[60] Photo du liberty-ship *AVRANCHES*, il fut exploité par la Société Navale Caennaise entre 1961 et 1966, son port en lourd était de 10 753 tonnes. Il avait été construit à Richmond aux États-Unis pendant la Seconde Guerre mondiale, il fut lancé en 1943. Il fait partie des 75 liberty-ship qui furent acquis par l'État français après la guerre et confiés à des armateurs. La SNC en a exploité plusieurs dont l'*AVRANCHES* acquis à l'origine par la Compagnie Générale Transatlantique, disponible sur http://navale.pagesperso-orange.fr/avranches.htm, consultation du 20/06/2016.

À peine le port est-il accessible à des navires de 10 000 tonnes qu'il faut envisager l'accueil de navires de 15 000 tonnes, comme l'écrit l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Desbazeille au directeur des Ports Maritimes et des Voies Navigables : « Insensiblement on s'est orienté vers la réception de navires de 15 000 tonnes de port en lourd, en modifiant les dimensions de la nouvelle écluse, en élargissant le pertuis d'un pont mobile et en procédant à divers rescindements[61] de berges ou écrêtements de siphons, tous travaux non prévus au décret d'origine »[62], qui date du 26 décembre 1957, nous l'avons rappelé plus haut.

Cet extrait du courrier de l'ingénieur Desbazeille présente l'intérêt de soulever plusieurs questions pour l'avenir du port. Nous avions fait ressortir lors de la présentation du décret cité plus haut, qu'aucun financement spécifique n'était dégagé pour faire face aux travaux autorisés. L'une des conséquences de cet état de fait est la durée des travaux, près de 7 ans ; durant cette période, d'une part les navires ont poursuivi leur course au gigantisme, d'autre part les acteurs du port ont continué à faire pression pour améliorer les conditions d'accueil. Une autre conséquence est la dérive financière du projet. Au 31 décembre 1964 le montant des "autorisations de programme" est de 49 300 000 francs. En novembre 1964, le budget engagé atteint 51 870 000 francs, soit un dépassement de 2 570 000 francs dont une partie doit être supportée par les financeurs d'origine, à savoir, outre l'État, la Chambre de Commerce, la Ville de Caen, le Conseil général du Calvados et la Société Métallurgique de Normandie. Cette situation n'est pas sans inquiéter l'ingénieur en chef, il écrit dans la conclusion de sa lettre : « Selon ces prévisions, les travaux d'amélioration et d'extension du port de CAEN-OUISTREHAM entraineront une dépense totale de 51 870 000 francs, répartie par moitié entre l'État et les Collectivités que représente la Chambre de Commerce de CAEN.

Je pense que ces dernières ne feront pas trop de difficultés pour verser leurs participations, en particulier si la réception d'un navire de 16 000 tonnes de port en lourd peut être menée à bien et ceci même si le navire est fortement allégé.

[61] Terme maritime qui signifie remaniement des berges et des fonds d'un cours d'eau, disponible sur http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-vral/docs/pdf/elements-de-reflexion/6-lexiqu, consultation du 24/02/2016.

[62] Arch. dép. Calvados, 1024 W 2, Port de plaisance Caen-Ouistreham – Travaux 1963-1973 – Courrier daté du 06/11/1964.

Il serait par contre fort difficile de faire admettre par ces Collectivités une participation à des travaux complémentaires, dont la consistance ne peut encore être définie et dont il n'était pas question lorsqu'elles se sont engagées »[63].

L'ampleur de l'enjeu est bien résumée. On peut le synthétiser de la façon suivante : il est impératif que les travaux engagés donnent des résultats concrets, en matière d'accueil de navires, sinon les financeurs risquent de suspendre leur contribution aux travaux engagés. Au début de sa note, l'ingénieur Desbazeille explique que même si les navires de 10 000 tonnes ont bien accès au port c'est seulement « à charge réduite, leur tirant d'eau est […] actuellement limité à 24 pieds et il n'est pas encore possible de recevoir un navire de 15 000 tonnes, même fortement allégé. *A fortiori* les navires de 16 000 tonnes, qui se trouvent affrétés sous contrat à long terme par l'association technique pour l'importation charbonnière, ne peuvent-ils être admis. Or, par la force des choses, c'est bien là l'objectif devant lequel on se trouve confronté : il faut arriver à recevoir des navires avec un tirant d'eau d'environ 28 pieds, soit avec un chargement d'environ 13 500 tonnes »[64].

L'objectif est atteint en avril 1967, comme le rapporte l'ingénieur Blanchet aux dirigeants de la Chambre de Commerce de Caen au cours de l'assemblée générale du mardi 25 avril. Nous reprenons son rapport, « Avant d'aborder le bilan du mois de mars et des trois premiers mois de l'année, je tiens à vous annoncer la venue, ce matin même, au Port de Caen du plus gros chargement jamais enregistré avec le charbonnier de la Société Navale Caennaise, le M/S[65] *Calyménée* qui, avec un peu plus de 8,51 mètres de tirant d'eau, a amené près de 15 000 tonnes de charbon à destination de la SMN (13 837 t exactement) après avoir allégé 1 500 tonnes au Havre »[66]

Tous ces extraits de différents écrits des ingénieurs des Ponts et Chaussées montrent la réussite des efforts entrepris par l'État et la Chambre de Commerce pour poursuivre l'effort d'adaptation permanente du chenal d'accès, de l'avant-port et du canal à la croissance de la taille des navires, mais aussi la progression des dépenses pour être en mesure de continuer à répondre aux attentes des opérateurs du port.

---

63 Arch. dép. Calvados, 1024 W 2, Port de plaisance Caen-Ouistreham : travaux 1963-1973 : courrier daté du 06/11/1964.
64 *Ibid*.
65 M/S signifie Motor Ship, bateau à moteur.
66 *Bull. ann. CCI Caen*, 1967, p. 68.

Un autre document de l'ingénieur en chef Desbazeille est également très intéressant. Il s'agit de l'introduction à un article rédigé par l'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées F. Maisse intitulé « *Caen Travaux d'amélioration et d'extension* » (les illustrations 62, 64 et 65 sont tirées de cet article). Il écrit : « Les canaux maritimes construits en France il y a cent ans, à une époque où l'on ne savait guère aménager les sections maritimes des fleuves côtiers, sont pour la plupart hors service[67]. Le canal de Caen à la mer n'a pas subi ce sort et est toujours accessible à des navires de 6 000 t. Il est même apparu possible, au moment où se terminait la reconstruction de l'agglomération caennaise, d'améliorer ses caractéristiques et celles de ses accès. Le programme des travaux engagés est en voie d'achèvement et doit permettre la remontée des navires d'environ 15 000 t. »[68].

Nous avons voulu mettre en exergue cette introduction de l'ingénieur en chef Desbazeille. Elle peut sonner comme un hommage à « ceux qui ont cru et qui croient au développement économique de la Basse Normandie »[69]. Elle peut aussi constituer une sorte d'avertissement pouvant laisser sous-entendre qu'un jour le canal de Caen peut aussi être atteint par cette obsolescence. L'ingénieur en chef rappelle ensuite que ces aménagements ont coûté 50 millions de francs.

Cette remarque est d'actualité, surtout depuis la première moitié du XX^{e} siècle. C'est la période où le pétrole « fait son entrée dans les besoins de l'économie moderne »[70] et les champs pétroliers sont loin de l'Europe, on en trouve en Indonésie, au Mexique, en Perse etc. Cet éloignement appelle un agrandissement des navires, pour assurer une meilleure productivité du transport, exigée par des parcours maritimes longs avec une marchandise pondéreuse brute[71]. En 1952, le port de Marseille est accessible à des navires de 40 000 puis de 80 000 tonnes de port en lourd en pleine charge. La même évolution affecte le port du Havre : entre 1950 et 1970, il construit au fur et à mesure « quatre postes pétroliers successifs accessibles à des navires de 65 000, 100 000, 150 000 et 250 000 tonnes de port

---

[67] C'est le cas du canal aménagé sur 15064 mètres dans la Loire, entre Nantes et Saint Nazaire, « il rend des services entre 1892 et 1903. Il est définitivement délaissé en 1913, au profit de la Loire », Anne VAUTHIER-VÉZIER, *L'estuaire et le port…*, *op. cit.*, p. 73.

[68] Arch. dép. Calvados, 1024 W 13, Port de Caen – silo portuaire – divers 1955-1971 – F. Maisse, « Caen Travaux d'amélioration et d'extension », p. 1.

[69] *Ibid.*

[70] Paul TOURRET, « Les grandes mutations des flottes océaniques, une approche géographique du gigantisme naval », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 2013-4, décembre 2013, p. 429.

[71] *Ibid.* p. 430.

en lourd »[72]. La taille des vraquiers minéraliers se transforme également. Si en 1956 seuls trois dépassent 60 000 tonnes de ports en lourd, « les navires des minerais de fer d'Afrique du Nord pour le marché français sont alors de 30 000 tonnes de port en lourd, trois fois plus qu'un *liberty-ship* de l'époque »[73]. Or le port de Caen vient seulement en 1964 d'accueillir un navire de 10 000 tonnes de port en lourd et il a dû décharger une partie de sa cargaison préalablement à Cherbourg.

À la même époque, les grands canaux qui continuent à s'adapter à cette course au gigantisme des navires sont le canal de Suez et le canal de Panama. Nous préciserons que ce sont des canaux transocéaniques qui n'ont rien à voir avec le canal fluvial de Caen. On peut alors se demander si ce fait ne sous-entend pas que seuls ces canaux seront en mesure de répondre au gigantisme de navires ? En 1964 le premier est accessible à des navires de 65 000 tonnes de port en lourd, le gabarit du second est supérieur, il atteint 80 000 tonnes mais il reste limité par des écluses qui atteignent 12 mètres de profondeur. La nouvelle écluse de Ouistreham culmine à 7,75 mètres de profondeur.

Au début des années 60 le port de Caen est aussi un port pétrolier. Le pétrole représente 20 % des importations. Sa place dans le trafic des entrées ne cesse de progresser, en 1965 il en représente un tiers. Par ailleurs les États-Unis s'affirment comme pays partenaire. En 1965, ils représentent 242 100 tonnes de marchandises, soit 11,5 % du tonnage traité dans le port. En 1960, ils ne représentent que 1,4 %[74].

Nous sommes bien conscients que les dirigeants du port de Caen n'ont jamais cherché à rivaliser avec les ports de Marseille ou du Havre. En 1960, Le Havre traite 15 195 000 tonnes[75] de marchandises, Caen n'en traite que 2 252 000[76], soit 15 % du trafic du Havre. Cependant nous avons montré que la "logique de l'adaptation permanente" décrite par Bruno Marnot au XIX^{e} se poursuit au XX^{e} siècle. Elle affecte tous les ports, quelles que soient leur taille et leur importance. La question qui peut commencer à se poser à Caen est : jusqu'à quand le port sera-t-il en mesure de poursuivre son adaptation ? D'après l'article cité plus haut de Paul Tourret, à l'exception des supertankers, le format des navires destinés à

[72] *Ibid.*
[73] *Ibid.*
[74] *Bull. ann. CCI Caen*, 1960, p. 11 et 13 et *Bull. ann. CCI Caen*, 1965, p. 17 et 21.
[75] Gabriel DÉSERT (dir.), *Atlas historique et statistique…, op. cit.,* p. 175.
[76] *Bull. ann. CCI Caen*, 1960, p. 4.

franchir de canal de Panama (plus de 60 000 tonnes de port en lourd) semble rester stable jusque dans les années 80. Nous rappellerons qu'en 1964 on envisage à Caen l'entrée de navires de 16 000 tonnes de port en lourd. Derrière la question posée plus haut se trouve une seconde interrogation : jusqu'où le port pourra-t-il poursuivre son développement et jusqu'où les financeurs vont-ils accepter de faire face aux dépenses d'adaptation ? C'est aussi une des questions qu'aborde l'ingénieur en chef Desbazeille dans le courrier qu'il adresse en novembre 1964 au directeur des Ports Maritimes et des Voies Navigables.

L'interrogation est fondée. Dès la séance du 28 janvier 1964, le Conseil municipal de Caen s'émeut d'un dépassement de 3 millions de francs du budget (dont 1/8 revient à la ville de Caen soit 375 000 francs) demandé pour faire face à des dragages à mener par une drague hollandaise. L'objet de ces travaux est de pouvoir recevoir des navires de 15 000 tonnes pour lesquels un essai doit être fait dans le courant de l'année 1964. La ville accepte ; mais dans la délibération qu'elle prend, elle rappelle : « qu'elle entend considérer que les engagements pris en 1957 en ce qui concerne le volume des travaux sont terminés, le dernier travail supplémentaire que nous avons accepté étant l'élargissement du pont de Bénouville […] afin de permettre aux bateaux de 12 000 à 15 000 tonnes de remonter jusqu'à Caen »[77].

La question est de nouveau posée à la fin de l'année 1965 suite à un courrier que l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées adresse au maire de Caen au sujet des travaux d'amélioration et d'extension du port de Caen. La ville prend une délibération dans laquelle elle indique qu'elle

« ne peut accepter, dans ces conditions, la nouvelle situation financière établie au 01/01/ 1966, telle qu'elle est proposée ;

- estime que l'utilité économique des nouveaux objectifs proposés qui entrainent une augmentation importante de la dépense par rapport à celle qui avait été arrêtée au 01/01/ 1964 n'est pas suffisamment démontrée ;

[77] Arch. dép. Calvados, 615 Edt 638, *Bull. mun. Caen* 1964, 1965-1966-1967-1968-1969, séance du 25/03/ 1964, p. 230.

- décide, qu'en tout état de cause, la Ville de Caen n'est pas en mesure de pouvoir apprécier actuellement l'incidence financière d'une telle demande qui ne pourra être examinée que lors de l'établissement du budget primitif de 1966 »[78].

La délibération est un peu longue, mais elle montre les limites qui commencent à apparaître dans la course à l'adaptation du port de Caen face au gigantisme des navires que nous avons expliqué plus haut.

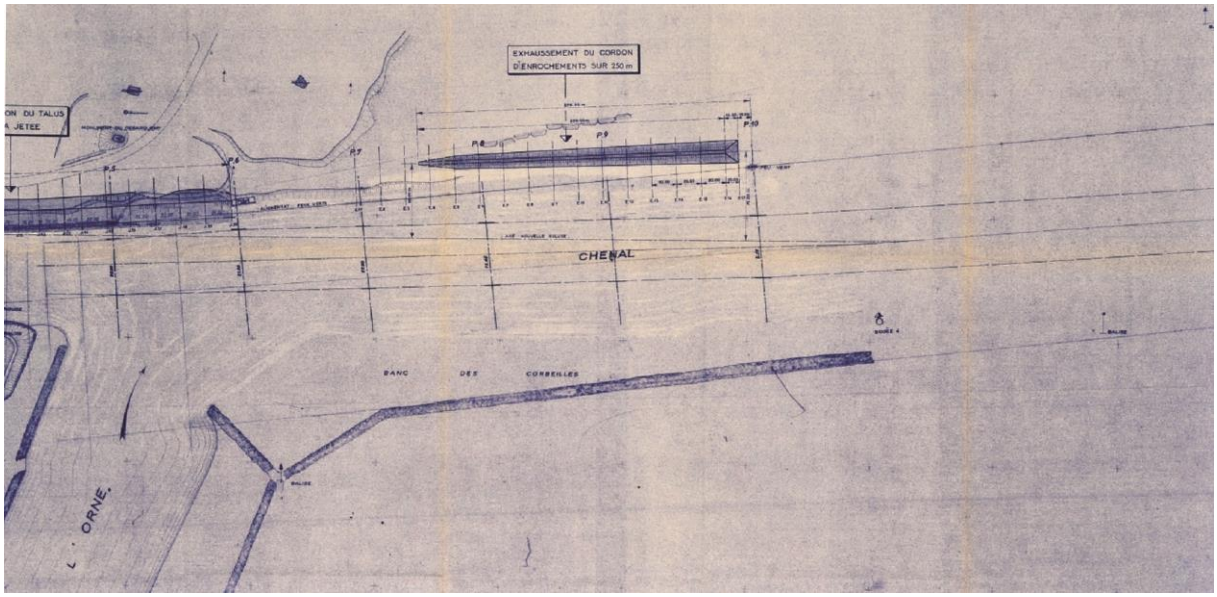
La question rebondit même dans la presse, par un article publié le 24 décembre 1965 par le journal *Liberté.* Le titre de l'article est évocateur : « Un autre problème grave pour la ville "L'ESCALADE" DU CANAL »[79]. Le projet, fixé à l'origine à 2 milliards 700 millions, atteint, d'après l'article, 5 milliards 387 millions. Le journaliste demande : « La Municipalité en s'appuyant sur les accords passés, acceptera-t-elle de franchir un nouveau pas ? »[80].

Les besoins évoqués plus haut sont présentés dans un rapport daté d'octobre 1965. Il pose la question de l'approfondissement du chenal d'accès au port de CAEN-OUISTREHAM. Des dragages ont été réalisés au cours des années 1962-1963, ils ont permis l'accès de navires de 10 000 tonnes de port en lourd, nous l'avons rapporté plus haut. Mais des engraissements sont apparus le long du cordon d'enrochement ouest[81]. L'ingénieur en chef est donc contraint d'envisager de nouveaux travaux : un « exhaussement du cordon d'enrochement Ouest »[82], dans le but « de réduire les déversements de sable de la plage dans le chenal »[83] et une « rectification du talus de la jetée Ouest »[84]. Cette rectification est nécessaire « pour éviter que des glissements de talus ne se produisent tout le long de la jetée créant ainsi des difficultés importantes pour l'entretien des profondeurs du chenal »[85]. Ces nouveaux travaux sont acceptés. Ils devront faciliter l'évolution de navires pouvant atteindre 170 mètres de long sur 21 mètres de large[86].

---

78 *Ibid*., séance du 23/12/1965, p. 652.
79 Arch. dép. Calvados, S 13481, Port de Caen-Ouistreham – Programme général d'exécution et d'aménagement du port, des écluses et de l'avant-port 1956 – Titre de l'article du journal *Liberté* daté du 24/12/1965.
80 *Ibid.*, extrait de l'article du journal *Liberté* daté du 24/12/1965.
81 Arch. dép. Calvados, 1024 W 2, Port de plaisance Caen-Ouistreham – Travaux 1963-1973 – Courrier de l'ingénieur en chef Desbazeille daté du 25/10/1965.
82 *Ibid*.
83 *Ibid*.
84 *Ibid*.
85 *Ibid*.
86 *Ibid*., Délibération de la Chambre de Commerce datée du 22/03/1966.

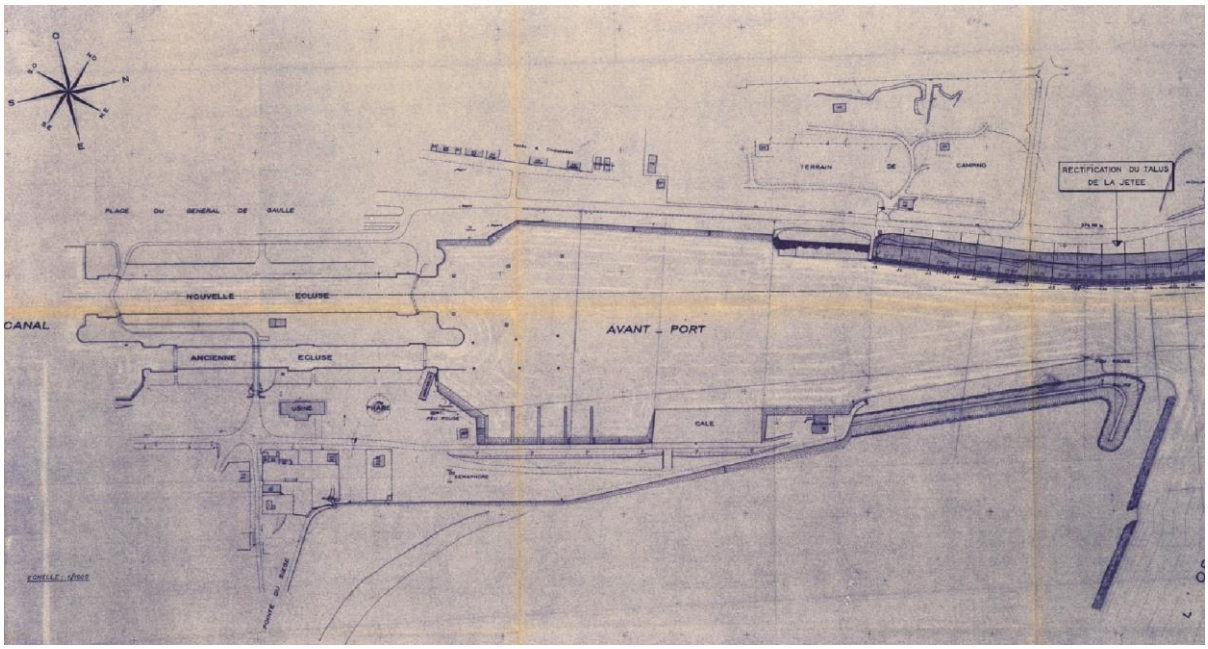
Un plan dressé en 1965 explique tous les travaux, décrits plus haut, et qui sont à réaliser dans le chenal d'accès et l'avant-port. Nous le reproduisons ci-dessous en deux parties.



Plan 68 : Extrait d'un plan du chenal d'entrée dans le port de Ouistreham 1965[87]

Ce plan indique le cordon d'enrochement ouest à exhausser sur 150 mètres pour éviter les déversements de sable dans le chenal.

[87] Arch. dép. Calvados, 1024 W 2, Port de plaisance Caen-Ouistreham : Travaux 1963-1973, plan dressé le 25/10/1965 par l'ingénieur des T.P.E. G. Golossoff, vérifié par l'ingénieur d'arrondissement J. D. Blanchet, présenté par l'ingénieur en chef Desbazeille le 27/10/1965. Photo réalisée par les Archives du Calvados.



Plan 69 : Extrait d'un plan de l'avant-port de Ouistreham 1965[88]

Ce second plan indique la rectification du talus de la jetée ouest pour éviter les glissements de talus le long de la jetée.

Ces travaux sont "pris en considération" par une lettre que le ministre adresse à l'ingénieur en chef le 22 mars 1966. Il l'invite à « soumettre [l'avant-projet] immédiatement à l'enquête »[89].

Ces travaux sont nécessaires pour « donner son plein effet au programme d'amélioration et d'extension déjà exécuté, compte tenu de l'augmentation du tonnage des navires minéraliers »[90] comme le rappelle le ministre dans son courrier.

Le projet est définitivement approuvé le 4 octobre 1966[91]. Il autorise l'ingénieur en chef « à passer le marché correspondant »[92].

Comme pour les autres travaux engagés pour l'accueil de grands navires, les financeurs habituels (Chambre de Commerce, Société Métallurgique de Normandie, Ville de Caen et

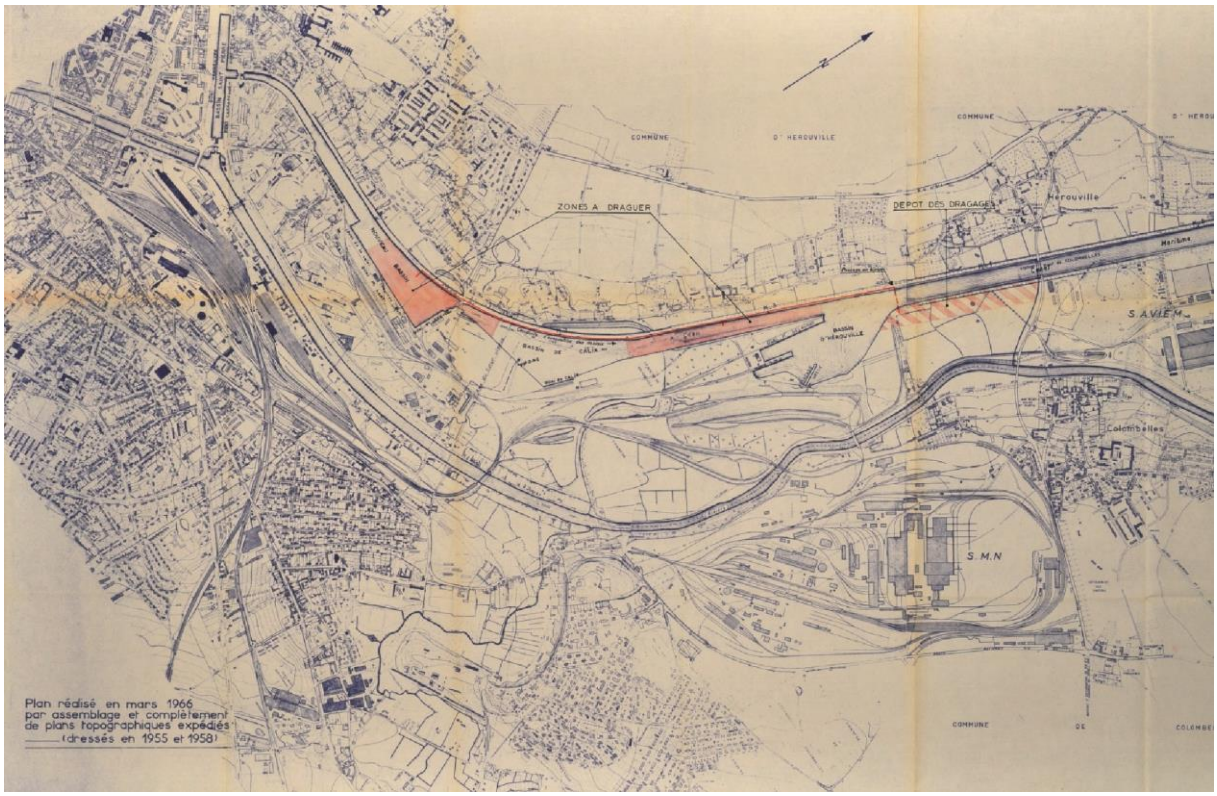
88 *Ibid.*
89 *Ibid.*, Courrier du ministre, daté du 22/03/1966, à l'ingénieur en chef Gayet, sous couvert du préfet du Calvados.
90 *Ibid.*
91 *Ibid.*, Courrier du ministre, daté du 04/10/1966.
92 *Ibid.*

Conseil régional) ont accepté de contribuer à financer ces travaux aux côtés de l'État[93]. Ils sont importants ils vont permettre d'élargir le chenal d'accès de 40 mètres à 60 mètres, un élargissement nécessaire « pour l'évolution de navires de 21 mètres de largeur et de 170 mètres de longueur qui fréquentent régulièrement le Port de Caen »[94]. Ils sont aussi destinés à faciliter « l'évolution de ces navires à l'entrée et à la sortie de la nouvelle écluse »[95].

Les interrogations face à l'importance des dépenses engagées ressortent de nouveau dans la presse locale en 1967 alors que commencent les travaux concernant la jetée de Ouistreham. Elle avait déjà fait l'objet de réparations à la fin des années 50. Dans une pleine page *Caen 7 jours* annonce les travaux puis, dans un second article le journaliste pose la question : « l'Aménagement du port justifie-t-il les dépenses engagées » *?* Dans l'article qui suit l'auteur rappelle les interrogations du maire de Caen. Il explique ensuite que « l'industrialisation de la ville s'oriente de plus en plus vers les industries de transformation […] qui n'ont guère besoin des installations portuaires »[96].

Dans cette période, les dragages ne sont jamais terminés, en 1968 l'ingénieur en chef Gayet demande une nouvelle autorisation pour draguer le Nouveau Bassin et le canal maritime entre le pont de Calix et le bassin d'Hérouville. Le plan ci-dessous illustre cette nouvelle demande.

93 *Ibid.*, Délibération de la Chambre de Commerce de Caen datée du 22/03/1966.
94 *Ibid.*
95 *Ibid.*
96 Arch. dép. Calvados, 1024 W 13, Port de Caen-silo portuaire-divers 1955-1971 – Article du journal *Caen 7 jours* daté du 12/01/1967.



Plan 70 : Le canal de Caen à la mer 1966[97]

Les parties coloriées en rouge indiquent "les zones à draguer". On retrouve le Nouveau Bassin ainsi que toute la zone du canal entre le bassin de Calix et le bassin d'Hérouville. Par ailleurs le plan indique la zone de dépôt des dragages, sur la rive droite du canal, marquée par des stries roses. Le rapport qui accompagne ce plan rappelle que les besoins de dragage sont dus « à l'affouillement, par les hélices des navires […], des talus du canal »[98]. Il rappelle aussi que le « Nouveau Bassin n'a pas été dragué depuis 1958 » et partiellement seulement et que « le Canal maritime entre CALIX et HÉROUVILLE a été approfondi de 2,80 mètres en 1963 et qu'aucun dragage d'entretien n'y a été entrepris depuis »[99].

Nous avons voulu rapporter ces explications, elles permettent d'apprécier la nécessité du renouvellement permanent des dragages. Ils reviennent régulièrement, comme l'écrit l'auteur du rapport, dans un délai de 5 à 10 ans.

---

97 Arch. dép. Calvados, 1024 W 2, Port de plaisance Caen-Ouistreham – Travaux 1963-1973 – Plan réalisé en mars 1966 par assemblage et complément de plans topographiques expédiés (dressés en 1955 et 1958). Photo réalisée par les Archives du Calvados.

98 *Ibid*., Rapport de l'ingénieur Blanchet daté du 28/10/1968.

99 *Ibid.*

Ces opérations, nécessaires, sont coûteuses, la présente est chiffrée à 800 000 francs. L'auteur propose de la mener en coopération avec le port Autonome de Rouen qui met à disposition la drague *Cressenval* alors que la drague *Caen-Ouistreham* (qui appartient au port de Caen) est affectée à d'autres dragages dans le port.

Ces travaux sont approuvés par le ministre en janvier 1969, il précise même « qu'étant donné le caractère d'entretien différé et de simple rétablissement des profondeurs, il n'est pas demandé de fonds de concours à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen »[100].

Le poids de ces dragages annuels dans les bassins, le canal, l'avant-port et le chenal d'accès ressort dans le bulletin annuel de la Chambre de Commerce de Caen pour l'année 1967. Dans son exposé sur le trafic du port en 1966, son président, M. Delaunay, précise « les crédits d'entretien vont être portés, en 1967, à 2 450 000 francs, soit 300 000 francs de plus qu'en 1966. Sur cette somme, 1 800 000 francs seront affectés aux dragages »[101]. Nous avons souhaité relever ce commentaire car il constitue une autre façon de montrer la nécessité de ces dragages récurrents. Ils sont bien "la clé" du port. Nous l'avons relevé plus haut dans le commentaire d'un journaliste.

Le bon fonctionnement du port appelle d'autres travaux d'entretien tels que la construction d'un nouveau vantail de rechange pour l'écluse ouest de Ouistreham, celle ouverte en octobre 1963. Une fausse manœuvre d'un navire, à son entrée dans le port, peut provoquer des avaries sur ses vantaux. Elles peuvent rendre l'écluse indisponible pendant une longue période et provoquer un blocage de l'activité, préjudiciable à tous les acteurs du port. L'objet de la requête est de disposer de deux vantaux de rechange pour être en mesure de remplacer une porte complète. Cette demande fait suite à deux accidents de navire à leur entrée dans l'écluse. La presse se fait l'écho de l'un des deux survenu en novembre 1968. Il provoque un blocage de l'activité pendant six semaines, pour les navires de gros tonnage qui ne peuvent pas franchir l'écluse est[102] et la Société Métallurgique de Normandie réclame

[100] *Ibid.*, Courrier du ministre à l'ingénieur en chef Gayet sous couvert du préfet du Calvados daté du 21/01/1969.
[101] *Bull. ann. CCI Caen*, 1967, p. 10.
[102] Il s'agit de l'écluse ouverte en 1903, elle ne peut recevoir que des navires inférieurs à 7 000 tonnes de port en lourd, le navire accidenté en faisait près de 10 000, Arch. dép. Calvados, 1024 W 2, Port de plaisance Caen-Ouistreham – Travaux 1963-1973 – Notice explicative dressée par l'ingénieur des T.P.E. le 12/10/1970 et Arch. dép. Calvados, 1024 W 13, Port de Caen – Silo portuaire – Divers 1955-1971 – Article du journal *Paris-Normandie* daté du 07/11/1968, revue de presse du cabinet du préfet du Calvados.

une indemnité de 430 000 francs aux assureurs du navire[103]. Le montant de la dépense envisagée est assez conséquent : 1 million de francs.

Dans son article (déjà cité) *Les grandes mutations des flottes océaniques, une approche géographique du gigantisme naval,* Claude Tourret explique que « la réouverture du canal de Suez en 1975 et la crise économique amorcée dans les années 1970 […] mettent fin aux maxi supertankers »[104]. Cette stabilisation relative dans la course au gigantisme des navires se fait sentir à Caen ; les grands travaux d'aménagement du port de Caen s'arrêtent. Cette suspension ne signifie pas la fin des investissements dans le port mais la fin des grands équipements touchant les infrastructures du port **jusqu'à Caen**. Nous rappellerons que les aménagements mis en service dans les années 60 sont issus de décisions prises dans la seconde partie des années 50, lorsque le trafic du port était en pleine croissance sur un modèle économique issu des années de l'entre-deux-guerres. La décennie des années 60 est le théâtre de fortes mutations dans la structure du trafic, nous en parlerons plus loin.

Avant de clore ce chapitre sur ces grands aménagements nous souhaitons évoquer une thèse publiée au début des années 70. Il s'agit d'une thèse de doctorat de géographie intitulée *La zone portuaire de Caen, son avenir.* Ce travail, dont le directeur de thèse n'est pas mentionné, est réalisé par un agent du Service Maritime des Ponts et Chaussées. À la fin de la première partie, consacrée à la présentation de la zone portuaire, l'auteur se livre à une critique sévère des travaux menés après la Seconde Guerre mondiale, jusqu'à la fin des années 60. La critique ne touche pas seulement les travaux eux-mêmes mais aussi l'organisation administrative du port et son pilotage par les services de l'État. La critique est tellement rude qu'elle fait l'objet d'un article dans la presse locale, lors de la soutenance de la thèse, et le président de la Chambre de Commerce est contraint de publier une mise au point dans laquelle il rappelle que même si le port a des difficultés, ses dirigeants ne restent pas inactifs[105]. Il faut préciser qu'au début des années 70 le port vit une mutation de son trafic que nous évoquons plus haut et dont nous parlerons plus loin. Nous avons jugé opportun d'évoquer ce travail en raison de la réaction qu'il a suscitée. En ce qui concerne les critiques

[103] Arch. dép. Calvados, 1024 W 2, Port de plaisance Caen-Ouistreham – Travaux 1963-1973 – Rapport de l'ingénieur daté du 02/11/1970.
[104] Paul TOURRET, « Les grandes mutations des flottes océaniques, une approche géographique du gigantisme naval », *op. cit* p. 432.
[105] *Bull. ann. CCI Caen*, 1971, p. 154.

émises, leur mode de rédaction laisse vite comprendre qu'elles émanent de quelqu'un du sérail, nous lui laissons la responsabilité de ses propos sans nous y associer, ne disposant pas de compétences suffisantes pour les commenter. En outre le métier d'historien est de comprendre, à partir de sources, et non de juger, comme nous l'avons rappelé dans notre introduction.

Au travers des pages ci-dessus nous avons voulu montrer la poursuite des efforts d'adaptation du port de Caen, du canal, de l'avant-port et du chenal aux exigences générées par le gigantisme croissant des navires. Nous avons insisté sur les premières interrogations, relayées par la presse, quant au poids financier de ces travaux d'adaptation. Nous en reparlerons à la fin de ce chapitre lorsque nous aborderons l'évolution de Caen face à son port. Nous avons vu le poids des dragages, devenus "la clé" du port de demain. Nous voulons maintenant présenter les aménagements concernant les superstructures du port, à savoir l'outillage et les quais.

B – Les superstructures et les services du port

La plus grande partie de la décennie des années 60 est consacrée, en priorité, aux dragages pour l'accueil des grands navires. En dehors de permettre le maintien du tirant d'eau du canal et des bassins, ils servent également au remblaiement des terrains situés entre le canal et l'Orne, grâce aux matériaux dragués et rejetés. On se rappelle que le baron Thyssen avait fait un premier achat pour l'installation de son usine et il avait dû échanger ses terrains en raison d'une trop grande instabilité de ceux pressentis face au poids d'une installation sidérurgique. Les remblais se révèlent être un bon outil pour renforcer des emplacements dont on souhaite faire évoluer l'usage.

1 – La zone industrielle et portuaire

Depuis le « programme décennal destiné à être incorporé au plan d'équipement national de la France »[106] lancé par le gouvernement de Vichy en 1941, les dirigeants du port évoquent l'idée de créer une "zone industrielle".

[106] *Bull. ann. CC Caen*, 1942, p. 128.

Dès l'année 1945, Georges Guillin dans son rapport (déjà mentionné plus haut) intitulé *Considérations sur le plan d'urbanisme de la région portuaire de Caen* suggère que la ville de Caen crée des zones franches avec « un compartimentage par nature d'industries, créant de véritables quartiers par zone d'activité »[107].

François Aze, dans la thèse qu'il consacre au port de Caen en 1946, fait référence au rapport de Georges Guillin. Il préconise la création d'une zone franche tout en rappelant qu'elle ne peut intéresser que des entreprises qui importent des matières premières et qui exportent des produits finis. En effet les matières premières importées rentrent en franchise, ce qui permet de diminuer le prix de revient des matières exportées du montant des droits de douane non appliqués. Il rappelle que la Société Métallurgique de Normandie repose sur un modèle économique qui importe des matières premières, de la houille, et qui exporte ses productions de fonte et d'acier. Il indique que cette zone pourrait également permettre d'attirer de nouvelles entreprises importatrices de matières premières et exportatrices de produits finis[108].

Dans la conclusion de la thèse qu'il soutient au début des années 50, Jean Gaudilière évoque aussi la création d'une zone franche industrielle qui pourrait s'établir sur les terrains le long du canal vers la mer. En revanche il se montre réservé sur l'utilité d'un tel projet. À ses yeux il ne pourrait se révéler intéressant que pour les Chantiers Navals Français[109], en leur permettant « de construire des navires au prix international »[110]. Il conclut en affirmant que les projets d'unification économique de l'Europe, qui aboutissent en 1952 avec la création de la Communauté européenne du charbon et de l'acier, sont de nature à lui faire « perdre beaucoup d'attraits »[111].

Yves Guillou, en parle dans la conférence qu'il tient en 1955. Sa vision rejoint celle de Jean Gaudilière. Il préconise cette installation sur les mêmes terrains. Il propose de nouveau que la ville de Caen les rachète aux autres communes riveraines du canal[112]. Ces dernières s'y opposent farouchement. C'est pourquoi l'ingénieur des Ponts et Chaussées Cancelloni

[107] *Ibid.*, 1945, p. 62.
[108] François AZE, *Le port de Caen, son passé, son avenir*, *op. cit.*, p. 174-175.
[109] Jean Gaudilière soutient sa thèse en 1951, à l'époque les Chantiers Navals sont en difficulté, ils ferment leurs portes deux ans plus tard.
[110] Jean GAUDILIÈRE, *Le port de Caen…, op. cit.* p. 144.
[111] *Ibid.*
[112] Nous évoquons déjà ce projet dans la seconde partie.

suggère en 1957 la création d'une société d'économie mixte regroupant toutes les communes concernées : Caen et Mondeville, Bénouville, Colombelles et Blainville[113].

C'est en 1964 que le président Henri Spriet, durant la dernière année de son mandat à la présidence de la Chambre de Commerce, présente un rapport pour la mise en œuvre concrète d'une "zone industrielle et portuaire". Les terrains pressentis ont été remblayés par des matériaux issus des dragages « pour les mettre à un niveau nettement supérieur à celui des plus hautes marées »[114]. L'utilités de ces dragages ne se limite pas au maintien du tirant d'eau du canal, ils permettent aussi un assainissement des terrains, sur ses berges, pour le développement de l'activité portuaire, dans le concept d'un port de quatorze kilomètres sur l'ensemble du cours du canal.

La Chambre de Commerce passe une convention avec la Société d'équipement de la Basse-Normandie. Elle a pour mission de mener une étude, à lui présenter, pour proposer des industries susceptibles de venir s'implanter sur cette zone industrielle d'une superficie de 132 hectares[115].

Le projet aboutit en 1965 comme l'indique le *Bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen.* C'est le président qui présente le rapport. Il en rappelle le but :

« 1° Aménager une zone industrielle affectée exclusivement à des industries et négoces utilisant la voie maritime.

2° Réserver des terrains pour une future extension portuaire à réaliser lorsque, dans quelques années, auront été utilisées toutes les possibilités de créer de nouveaux quais entre les Bassins de Calix et d'Hérouville »[116].

Le bureau de la Chambre de Commerce autorise la signature de la convention de réalisation de la zone industrielle avec son aménageur la Société d'équipement de la Basse-Normandie. Dans sa délibération, la Chambre de Commerce écrit : « Votre bureau estime que le moment est venu de réaliser la Zone Industrielle Caen-Canal car la baisse du trafic de

[113] Arch. dép. Calvados, S 13481, Port de Caen-Ouistreham – Programme général d'exécution et d'aménagement du port, des écluses et de l'avant-port 1956 – Note de l'ingénieur Cancelloni datée du 02/03/1957.
[114] *Bull. ann. CCI Caen*, 1964, p. 104.
[115] *Ibid.*
[116] *Bull. ann. CCI Caen*, 1965, p. 151.

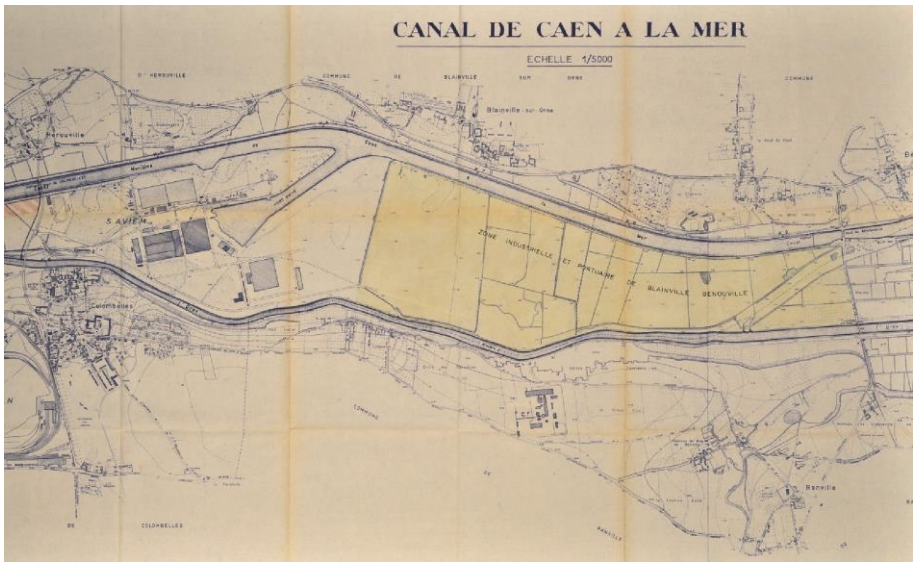
minerai rend indispensable la création de nouveaux trafics »[117]. Le besoin commence à se faire sentir avec la diminution progressive, mais inéluctable, du trafic de minerai de fer comme le montre le tableau ci-dessous.

Tableau 31 : Trafic du port Caen en tonnes : entrées, sorties, minerai de fer 1960 et 1965[118]

Années	Trafic total	dont entrées	dont sorties	dont minerai en tonnes	en %
1960	2 251 647	1 137 314	1 114 333	718 544	64 %
1965	2 138 652	1 596 832	541 820	110 418	20 %

La chute des exportations de minerai de fer ressort avec acuité. Elle affecte directement la structure du trafic : en 1960 les entrées et les sorties s'équilibrent. En 1965, les sorties ne représentent plus que 25 % de l'activité et, à l'intérieur, le poids du minerai de fer est passé de 64 % à 20 %.

Le plan ci-dessous, dressé à l'occasion de la préparation du dragage du Nouveau Bassin et du canal maritime entre Calix et Hérouville[119] indique l'emplacement de cette nouvelle "zone industrielle et portuaire de Blainville et Bénouville".



Plan 71 : Le canal de Caen à la mer 1966[120]

[117] *Ibid.*, p. 153.
[118] *Bull. ann. CC Caen*, 1960, p. 4 et 10, 1965, p. 4 et 8.
[119] On peut voir les zones de dragage sur le plan 70 ci-dessus.
[120] Arch. dép. Calvados, 1024 W 2, Port de plaisance Caen-Ouistreham : Travaux 1963-1973. Plan réalisé en mars 1966 par assemblage et complément de plans topographiques expédiés (dressés en 1955 et 1958). Photo réalisée par les Archives du Calvados.

Ce plan, qui vient en complément du plan n° 70, positionne la "zone industrielle et portuaire" le long du canal, au-delà de l'ancien bassin des Chantiers Navals Français (vers la mer), à mi-parcours du canal, vers le kilomètre 7.

Une route de desserte de la nouvelle "zone industrielle et portuaire" est aménagée[121].

Sa création est validée par le ministre de l'Industrie en mars 1966[122]. Cependant en 1968 le chemin de fer ne dessert toujours pas la zone et l'assainissement n'est pas installé. La Chambre de Commerce s'inquiète. Elle a garanti les emprunts réalisés par la société chargée de son développement et les « perspectives de vente sont fort réduites »[123]. Les deux trafics traditionnels du port : les importations de houille domestique et les exportations de minerai de fer sont en train de disparaître, le trafic pétrolier est susceptible d'être concurrencé par un projet d'installation d'un pipe-line[124], or la Chambre rembourse les travaux décidés dans les années 50 et finalisés dans la première moitié des années 60, nous les avons évoqués plus haut. Il y a donc une certaine urgence à implanter de nouvelles industries sur la nouvelle "zone industrielle et portuaire", même si les liens avec le trafic maritime sont limités. L'ingénieur des Ponts et Chaussées Maisse indique que « si la zone industrielle et portuaire de Caen a peu de chance d'attirer des industries exportatrices par contre elle pourrait accueillir des industries utilisatrices de matières premières importées, comme le bois et certains minerais »[125].

C'est en 1970 qu'un projet de création de deux postes à quai, dans la "zone industrielle et portuaire de Blainville-Bénouville", est proposé aux dirigeants de la Chambre de Commerce. Il est envisagé de construire deux quais d'une longueur totale de 300 mètres et d'un tirant d'eau de 9,90 mètres : « l'un des quais sera affecté au trafic des bois ; il sera équipé de trois grues de 15 tonnes L'autre sera équipé d'un silo à céréales qu'un groupement d'intérêt économique, en cours de constitution, envisage d'y édifier »[126].

---

[121] *Bull. ann. CCI Caen*, 1965, p. 153.
[122] *Ibid*., 1966, p. 74.
[123] *Ibid*., 1968, p. 109.
[124] Le projet consiste à créer un dépôt de stockage de produits pétroliers à May-sur-Orne. Ce pipe-line relierait les raffineries de la Basse-Seine au dépôt de May-sur-Orne. On pourrait ensuite alimenter les dépôts pétroliers du port de Caen, ce qui aurait pour effet de supprimer le trafic pétrolier du port de Caen, *Bull. an. CCI Caen*, 1970, p. 111.
[125] *Ibid.*, p. 112.
[126] *Ibid.*, p. 72.

Le silo entre en service en octobre 1972. Après quelques réglages il permet de charger 8 000 tonnes de céréales en une semaine[127]. Le second poste, destiné à l'accueil de bois exotiques, est opérationnel en 1973. Le démarrage simultané de ces deux installations fait l'objet d'un article dans la presse locale. Le journaliste déplore la non implantation d'industries nouvelles sur la nouvelle "zone industrielle et portuaire", puis il salue la performance du poste à quai pour le bois exotique qui a pu recevoir 9 444 tonnes, (avec l'accueil du *Silvercove* rendu possible par les dragages et aménagements du chenal, de l'avant-port, de la nouvelle écluse et du canal) et le silo à grain qui peut emmagasiner 3 000 tonnes et déverser 400 tonnes de grains à l'heure dans les cales d'un cargo céréalier[128]. Le cliché ci-dessous montre ce terminal.

Illustration 67 : Le terminal de Blainville[129]

[127] *Bull. ann. CCI Caen*, 1972, p. 175.
[128] Arch. dép. Calvados, 1107 W 144, Zone industrielle portuaire – Port Caen-Ouistreham – Article de *Paris-Normandie* daté du 29/09/1973.
[129] Arch. mun. Caen, carton n° 3, Port – Canal – Orne – Odons : *Port de Caen-Ouistreham – Parcours découverte – document animateur* rédigé par Frédérique Debersee, cliché des postes à quai dans la zone industrialo-portuaire.

On voit le silo, au bord du quai, au milieu de la photographie, ainsi que les dépôts de marchandises et notamment de bois sur le quai. Nous en parlons plus haut.

C'est volontairement que nous avons voulu déborder sur la décennie 1970 pour les débuts de l'activité de la "zone industrielle et portuaire". Elle n'affirme son utilité qu'au début des années 1970 tout en montrant ses limites avec son échec dans le domaine des implantations industrielles nouvelles. Le port de Caen, malgré les efforts réalisés par la Chambre de Commerce et ses partenaires, la Ville de Caen et le Conseil général du Calvados, ne parvient pas attirer de grandes industries qui auraient pu dynamiser son trafic ou au moins faciliter son évolution avec la disparition progressive de deux de ses piliers, le minerai de fer et le charbon domestique, déjà évoquée plus haut et que nous développerons plus longuement dans un prochain chapitre que nous consacrerons exclusivement à l'évolution du trafic dans les années 60 et à ses conséquences.

Nous avons rendu compte de l'entrée dans le port d'un navire porteur de près de 10 000 tonnes de bois exotique. C'est le fruit des aménagements que nous avons expliqués plus haut. La manœuvre de ces gros navires oblige ses dirigeants à se poser la question de la création d'un service de remorquage. Comme nous l'avons rappelé plus haut, il s'agit d'une « recréation », un service de remorquage avait déjà été concédé à la Chambre de Commerce en 1888 et suspendu en 1925, pour usage insuffisant.

2 – La création d'un service de remorquage

Dès l'année 1956, alors que les ingénieurs préparent les aménagements du port et la création du bassin de Calix pour lui permettre d'accueillir de nouveaux trafics avec des navires de 10 à 15 000 tonnes de port en lourd, un rapport évoque la restauration d'un service de remorquage dans le port de Caen[130]. L'ingénieur, rédacteur du rapport, précise, à propos du remorquage, qui n'existe pas à Caen en 1956, « les pilotes pensent que les navires jusqu'à 10 000 tonnes de port en lourd pourront naviguer dans le canal et dans le chenal extérieur par leurs propres moyens s'ils sont chargés […] L'évitage des navires importants

[130] La création d'un service de remorquage avait déjà été concédé à la Chambre de Commerce en 1888. Elle avait acheté pour ce faire un remorqueur de 200 chevaux financé par un péage de 6 centimes. Le service avait dû être abandonné en 1925 pour cause de non rentabilité.

dans les bassins nécessitera peut-être un remorqueur »[131]. Le rédacteur évoque aussi l'accueil de navires de 13 à 15 000 tonnes mais uniquement avec un remorqueur. Dans le cas où la création de ce service deviendrait nécessaire, l'ingénieur préconise un engin de 750 CV environ comme celui qui est au Havre. C'est l'évolution du trafic qui dira la nécessité de disposer d'un service de remorquage.

Dans son avis complémentaire, l'ingénieur en chef Jouveneaux précise : « Nous n'envisageons pas la création d'un service de remorquage par la Chambre de Commerce, mais plutôt par une société concessionnaire »[132]. Il propose la société "Les Abeilles" tout en précisant « La Société Navale Caennaise ne se désintéresse pas non plus de la question »[133].

En juillet 1964, alors que le port accueille des navires de 10 000 tonnes de port en lourd, la Chambre de Commerce et la direction du port décident d'organiser un service de remorquage dans le port de Caen. Il est confié à la Société de gérance et de navigation, une filiale – la SOGENA - de l'armateur local, la Société Navale Caennaise. Pour ce faire, elle achète un remorqueur de 800 CV le *Goeland*[134]*.* En juillet 1965, Le ministre de l'Équipement informe l'ingénieur en chef Desbazeille qu'il prend en considération « l'arrangement mis au point par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen en vue de la création d'un service de remorquage au port de Caen-Ouistreham et, d'autre part, d'un projet d'avenant au cahier des charges de la concession d'outillage public portuaire de la compagnie consulaire »[135].

Ce sous-traité d'affermage" constitue le document "fondateur » de la "recréation" d'un service de remorquage dans le port de Caen confié à une filiale de la Société Navale Caennaise. Ce choix est cohérent, la Société Navale Caennaise assure la plus grande partie du trafic du port. Elle en est un animateur important avec les initiatives qu'elle a déployées après la guerre pour développer le trafic de "marchandises diverses" et créer, vers l'Algérie notamment, de nouvelles lignes régulières. Enfin Georges Guillin, son président directeur général, est membre associé de la Chambre de Commerce de Caen.

---

[131] Arch. dép. Calvados, S 13481, Port de Caen-Ouistreham - Programme général d'exécution et d'aménagement du port, des écluses et de l'avant-port 1956 - Rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Cancelloni daté du 22/03/1956 avis de l'ingénieur en chef Jouveneaux daté du 29/03/1956.
[132] *Ibid*.
[133] *Ibid*.
[134] Arch. dép. Calvados, 1084 W 96, Tarif des ports – remorquage de Caen – Courtiers interprètes – Rapport de l'ingénieur Maisse traitant du remorquage dans le port de CAEN-OUISTREHAM, daté du 08/071964.
[135] *Ibid.*, Lettre du ministre des Travaux Publics à l'ingénieur en chef Desbazeille datée du 09/07/1965.

En 1967 cette dernière organise une réunion au sujet du remorquage à Caen. D'après un courrier adressé par Georges Guillin, au président de la Chambre de Commerce, l'organisation de cette réunion fait suite à l'arrêt d'une contribution, en cas de besoin, d'un remorqueur du Havre à Caen. Cet arrêt provoque une interrogation sur l'opportunité d'acquérir un second remorqueur pour Caen. Georges Guillin se montre très réservé sur un projet d'acquisition d'un second remorqueur alors que l'exploitation du premier, le *Goeland,* est précaire, dans le cadre actuel du fonctionnement du port avec environ cinquante escales annuelles appelant l'assistance d'un remorqueur[136]. Il fait part à la Chambre de Commerce de sa vision d'avenir pour le port de Caen. Pour lui cet avenir du port passe par la création de « navettes par traction de péniches ou de coques non automotrices »[137] qui pourraient être tractées par les deux remorqueurs. Caen deviendrait le port d'éclatement du Havre et « par suite d'interventions progressives et persuasives nous devrions arriver à créer dans la baie de Seine, entre Le Havre, Rouen, et Caen, une zone d'estuaire avec des conditions de navigation spéciale, se rapprochant beaucoup plus du fluvial que du maritime. Rien n'empêche d'ailleurs d'envisager une fusion des ports autonomes pour mieux pratiquer cette politique commune »[138].

Nous avons voulu rapporter ces écrits de Georges Guillin, le dirigeant de la Société Navale Caennaise, car ils sont l'expression d'un avenir dissemblable pour le port quand les travaux d'aménagement, décidés dans la seconde partie des années 50 dans un contexte différent, pèsent sur l'exploitation du port et que les piliers du trafic traditionnel commencent à s'effriter, nous en parlons plus haut. Au vu de l'avenir qu'il trace pour le port, Georges Guillin va même jusqu'à émettre « des doutes sur la rentabilité de l'agrandissement du port de Caen »[139]. Il conclut son courrier par cette remarque : « Comme président de la Chambre de Commerce, vous n'auriez plus de soucis financiers à ce propos, sinon la lourde charge que vous trainerez pendant tout le temps de vos emprunts de sept milliards qui ont été engagés

[136] *Ibid.*, courrier de Georges Guillin au président de la Chambre de Commerce et d'Industrie daté du 06/05/1967.
[137] *Ibid.*
[138] *Ibid*.
[139] *Ibid*.

à la légère et qui auraient permis d'être beaucoup plus efficaces si on les avait utilisés ailleurs. Et malheureusement l'ère des travaux n'est pas encore révolue »[140].

Ce courrier, qui dépasse largement le cadre du remorquage mais qui veut répondre à un projet d'acquisition d'un second remorqueur, est particulièrement intéressant et clairvoyant c'est la raison pour laquelle nous avons souhaité décortiquer son contenu.

On peut en tirer plusieurs enseignements. D'abord il montre encore une fois le rôle central joué par la Société Navale Caennaise dans la vie et le développement du port de Caen. Dans la nécrologie qu'il rédige à l'occasion du décès de Gaston Lamy, son beau-père, Georges Guillin écrit qu'il avait été un véritable animateur du port de Caen[141]. Son successeur se montre à la hauteur de son prédécesseur. Les réflexions et visions d'avenir que ce courrier propose sont également l'expression d'une grande vision prospective de la part de son auteur. Nous avons déjà pu expérimenter cette capacité de vision à moyen terme de Georges Guillin dans son rapport intitulé *Considérations sur le plan d'urbanisme de la Région Portuaire de Caen* qu'il commente en mars 1945[142]. Georges Guillin fait preuve d'un indéniable courage lorsqu'il se permet d'exprimer des doutes sur la rentabilité des investissements engagés depuis quelques années. Ces doutes rejoignent les questionnements que nous avons relatés plus haut et qui sont apparus de la part de financeurs, comme la municipalité de Caen, ou de la part de journalistes comme l'article publié dans *Caen 7 jours* le 12 janvier 1967[143].

Enfin le courrier adressé par Georges Guillin au président de la Chambre de Commerce fait l'objet d'un double adressé au préfet du Calvados. Ce dernier réagit aux interrogations, exprimées par son auteur, sur la rentabilité des investissements engagés dans le port. Il interroge le directeur départemental du commerce et des prix sur son fonctionnement. Il lui écrit « Je vous serais obligé de bien vouloir me donner, à titre confidentiel, votre avis sur le problème soulevé. Vous voudrez bien à cette occasion, m'exposer dans votre rapport, votre point de vue personnel sur les conditions de fonctionnement du port de Caen et sur la

[140] *Ibid*.
[141] Des Anciens de la Navale Caennaise, *Navale Caennaise…*, *op. cit.*, p. 95.
[142] *Bull. ann. CC* Caen 1945, p. 53.
[143] Arch. dép. Calvados 1024 W 13, Port de Caen – silo portuaire – divers 1955-1971 – Article du journal *Caen 7 jours* daté du 12/11/1967.

rentabilité des investissements réalisés ou en cours de réalisation »[144]. Les archives ne conservent pas la réponse, s'il y en a eu une, du directeur départemental du commerce et des prix.

Nous avons considéré que ces courriers, concernant une éventuelle acquisition d'un second remorqueur dans le port, devaient faire l'objet d'une analyse. Ils sont le reflet d'interrogations, qui dépassent le remorquage, mais qui expriment une montée des inquiétudes face à l'évolution du trafic du port comparée aux investissements qu'il exige et qui, pour certains, nous le rappelons, ont été décidés dans le contexte des années 50 mais ne sont devenus opérationnels que dans le courant des années 60.

Les archives ne conservent aucune trace d'une éventuelle réponse du président de la Chambre de Commerce aux courriers de Georges Guillin. Le *bulletin annuel de la Chambre de Commerce*, qui relate ses activités et ses réflexions pour l'année 1967, fait référence aux travaux de dragage dans le port, notamment ceux touchant le chenal et l'avant-port mais pas au remorquage. On ne peut donc se faire une idée de la façon dont ces courriers ont été perçus. Le même "silence" apparaît dans le bulletin annuel qui relate l'année 1968. Le 30 juin 1969, la convention d'affermage passée avec la SOGENA prend fin et la Chambre de Commerce décide de confier le service de remorquage à la société "Les Abeilles". Ce sont les conditions tarifaires, beaucoup plus intéressantes que celles de la SOGENA, qui amènent la Chambre de Commerce à retenir la proposition de cette société[145]. Le changement se fait dans une ambiance tendue, la SOGENA accepte difficilement son éviction. Elle décide d'assurer le remorquage de ses propres navires et Georges Guillin donne sa démission de la Chambre de Commerce.

Finalement après un an et demi d'exploitation, la société "Les Abeilles" jette l'éponge à la fin du premier semestre de 1971 devant les pertes générées par le service. La SOGENA le reprend. Elle augmente les tarifs de 52 %. Cette reprise se fait de nouveau dans une ambiance lourde. Georges Guillin adresse un nouveau courrier au président de la Chambre de Commerce, il demande la tenue d'une réunion. Il réaffirme sa vision pour l'avenir du

[144] Arch. dép. Calvados, 1084 W 96, Tarif des ports – remorquage de Caen – Courtiers interprètes – Courrier du préfet au directeur départemental du Commerce et des prix, daté du 24/05/1967.
[145] *Bull. ann. CCI Caen*, 1969, pp. 123-128 pour une présentation complète de cette affaire.

port : « L'avenir de notre port, en effet, est d'être un port d'éclatement des cargaisons du Havre»[146].

Au cours de l'assemblée générale du 29 septembre 1971, le président de la Chambre de Commerce tente de circonscrire la polémique et de clore le débat. En revanche on est frappé de constater que, seul l'aspect polémique est évoqué, aucun membre de l'assemblé générale n'engage le débat sur l'avenir du port et sur la vision proposée par Georges Guillin.

Il nous a paru opportun de rendre compte de cet épisode difficile entre un acteur important du port de Caen et la Chambre de Commerce, qui en a la concession, pour plusieurs raisons. En premier lieu, dans la suite de son courrier, Georges Guillin dénonce « une occasion manquée qui sont, hélas trop nombreuses dans notre région, par suite de l'impossibilité qui est faite aux techniciens, usagers et praticiens, de faire connaître leurs points de vue »[147]. Cet état de choses, dénoncé par un des grands acteurs du port, est-il aussi une autre expression de la non prise en compte du port dans la vie de Caen et cette fois dans la vie économique ? Enfin c'est au cours de l'assemblée générale du 30 novembre, de la même année, qu'est évoquée la mise au point publiée par la Chambre de Commerce suite à la soutenance de la thèse d'un agent du Service Maritime des Ponts et Chaussées, M. Michel Machurey.

Ces différents épisodes nous paraissent l'expression d'un contexte délicat pour le port. D'un côté, nous l'avons rappelé à plusieurs reprises, le trafic du port est en mutation et il doit se chercher d'autres débouchés. D'un autre côté, les aménagements, décidés dans les années 50, représentent des coûts de plus en plus importants dans un contexte où l'avenir est incertain. Enfin le débat est connu de tous car relayé par la presse locale.

Le recul du temps ne permet pas de tirer de conclusions hâtives de cette situation particulière, en revanche elle est certainement la traduction d'interrogations sur le devenir du port et sur, peut-être, un début de remise en cause de la primauté économique accordée pour le développement de Caen, primauté que Yves Guillou développe dans la conférence qu'il tient en 1955.

---

[146] Arch. dép. Calvados, 1166 W 79, 70–77 – Port Caen – Courrier de Georges Guillin au président de la Chambre de Commerce et d'Industrie daté du 21/06/1971.

[147] *Ibid.*, Courrier de Georges Guillin au président de la Chambre de Commerce et d'Industrie daté du 21/06/1971.

Le remorquage n'est pas le seul service que le port propose aux navires qui le desservent. En dehors des aménagements qu'elle réalise pour accueillir des navires toujours plus gros, la Chambre de Commerce se préoccupe aussi de l'outillage du port, notamment les grues. Un programme d'amélioration du parc d'outillage est approuvé par arrêté ministériel en janvier 1965. Il comprend surtout la transformation de trois grues de 10 tonnes en grues de 15 tonnes, l'éclairage de la rive droite du canal, l'aménagement du nouvel entretien de l'outillage public et des travaux de réfection des voies de grues. En 1970 ce programme n'est pas totalement réalisé. Une tranche d'emprunt complémentaire est souscrite pour réviser « 4 grues de 3 tonnes Caillard acquises en 1951 avec transformation de deux de ces grues pour travailler avec des bennes automatiques »[148].

Nous voulons montrer par-là que durant la décennie des années 60, la Chambre de Commerce ne se préoccupe pas uniquement d'un accès amélioré dans le port, elle cherche aussi à maintenir la qualité de son parc d'outillage pour le déchargement des navires qui fréquentent le port.

Comme nous venons de le voir, de nombreux aménagements sont mis en œuvre durant cette décennie. Avant d'évoquer leur porté sur le trafic, nous voulons apprécier ici leur financement et ses conséquences sur les équilibres financiers du port.

C – L'exploitation du port et le financement des aménagements

Parmi les sources que nous avons consultées pour relater l'histoire du port de Caen dans les années 60, nous avons utilisé les *bulletins annuels de la Chambre de Commerce et d'Industrie* de Caen. Une des caractéristiques de ces bulletins est que les sources statistiques ne font pas toujours l'objet d'un suivi régulier dans le temps. En conséquence certaines informations disponibles à une période ne le sont plus après ou sous une autre présentation. Durant cette période, les bulletins indiquent les emprunts réalisés, la situation annuelle de la caisse des péages, les modifications de leur structuration ou encore les hausses de tarification, en revanche la situation financière de l'outillage est souvent présentée d'une façon

[148] *Bull. ann. CCI Caen*, 1970, p. 114.

très succincte. Ces informations, à caractère financier, apparaissent surtout pendant les années 1963 à 1967. Nous explicitons ci-dessous ces informations, avant de les commenter.

Le bulletin de l'année 1963, rappelle les décrets d'autorisation d'emprunter pour les travaux touchant les dragages, la création de la nouvelle écluse, l'aménagement du quai de Calix et l'outillage public. Entre 1958 et 1963, la Chambre de Commerce a été autorisée à emprunter 20 455 000 francs[149]. On retrouve des réalisations de crédit tous les ans.

Une nouvelle autorisation d'emprunter est sollicitée en 1964 pour financer « diverses réévaluations de travaux en cours »[150]. Elle porte sur un montant de 3 255 000 francs. Elle va générer une annuité « de 270 000 francs, dont un quart (67 500 francs) sera à la charge de chacune des quatre Collectivités[151] »[152]. Suit une présentation de la Caisse des péages pour l'exercice 1964 :

« *Recettes*

Produit des péages	1 440 000
Participation des quatre Collectivités au Fonds de concours des travaux d'extension	1 323 000
Recettes divers (intérêts des fonds placés)	13 000
Total	2 776000

Dépenses

Annuités des emprunts déjà contractés	1 828 000
Charges annuelles diverses (dont dragages d'entretien)	261 000
Participation de la Chambre de Commerce au Fonds de concours des Collectivités	382 000
Total	2 471 000
Excédent de recettes sur les dépenses	305 000

Cet excédent permet […] de faire face au paiement de la part d'annuité qui est à la charge de la Chambre de Commerce, soit 67 500 francs »[153].

[149] *Bull. ann. CCI Caen*, 1963, p. 149-150.
[150] *Ibid*., 1964, p. 19.
[151] Il s'agit des financeurs locaux des investissements réalisés dans le port : la ville de Caen, le Conseil général du Calvados, la Société Métallurgique de Normandie et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen
[152] *Bull. ann. CCI Caen*, 1964, p. 19.
[153] *Ibid.*, p. 120-121.

Une nouvelle autorisation est sollicitée pour des achats d'engins de levage pour un montant de 1 500 000 francs. Le budget prévisionnel de la Caisse des péages pour l'année 1965, laisse un excédent 189 000 francs. Cet excédent est suffisant pour faire face à l'annuité de ce nouvel emprunt. Dans la conclusion de son rapport relatif à ce programme d'amélioration des engins de levage, le secrétaire général de la Chambre de Commerce écrit : « Cet excédent est donc suffisant pour permettre de gager l'annuité de 124 000 francs […] correspondant à un nouvel emprunt de 1 500 000 francs, mais il faut bien souligner que, dans l'état actuel des recettes et des dépenses, cette nouvelle annuité épuisera totalement les possibilités d'emprunt de la Chambre de Commerce pour l'avenir, et qu'aucun autre emprunt ne pourra être contracté désormais sans une augmentation des recettes de péages »[154].

Nous avons voulu rapporter ce tableau, avec son commentaire relatif aux possibilités de financement de travaux dans l'avenir. Il permet d'apprécier les sommes en jeu et la situation du port face aux nombreux aménagements réalisés durant la première moitié des années 60. En outre il permet de mieux comprendre les alarmes de la Chambre de Commerce face à toute modification de la structuration des péages qui pourrait avoir des conséquences sur le trafic annuel.

La situation continue à être tendue en 1965. Le budget prévisionnel de la Caisse des péages laisse apparaître un excédent toujours aussi faible face aux emprunts à réaliser pour les investissements encore à venir. Le président alerte de nouveau l'assemblée générale sur la nécessité future d'un relèvement du tarif des péages[155].

La hausse des tarifs intervient en juin 1966. Dans son propos le président précise « que cette augmentation de 5 % des recettes est très insuffisante pour résorber le déficit d'exploitation de l'outillage qui nécessiterait une augmentation de 30 %. On espère toutefois qu'une nouvelle augmentation de 5 % sera autorisée avant la fin de l'année »[156].

Consciente des risques d'une telle hausse sur le trafic du port, notamment pour celui des "marchandises diverses", la Chambre de Commerce diligente une étude comparative pour tous les ports de l'Ouest et du Nord de la France. Il en ressort que « pour les marchandises

[154] *Ibid.*, p. 121.
[155] *Ibid*., 1965, p. 93.
[156] *Ibid*., 1966, p. 124.

diverses, le prix du transit portuaire est, au port de Caen, inférieur à environ la moitié du prix correspondant à Rouen et au Havre »[157].

En 1967, l'exploitation de l'outillage est toujours aussi délicate, « les deux relèvements de tarifs de 5 %, mis en œuvre en Juillet et novembre, n'ont pas suffi à supprimer le déficit d'exploitation »[158]. Un déficit est prévu pour la section qui concerne les remboursements des emprunts ainsi que pour celle qui concerne l'outillage. Pour y faire face une hausse des tarifs de 10,25 % est autorisée à dater du 1er janvier 1968[159]. La principale raison du déficit récurrent de la section de l'outillage tient « à la perspective de la fermeture de l'installation spécialisée d'exportation de minerai avant la fin de l'année »[160]. Nous verrons dans le chapitre consacré au trafic du port que les exportations de minerai de fer s'arrêtent en 1970.

La situation financière du port est tout aussi délicate à la fin de l'année 1968. Le président propose une nouvelle hausse des droits et taxes de 10 % « afin de faire face aux engagements actuels et projetés »[161] avant le 1er mai 1969.

Les tableaux et commentaires ci-dessus montrent une fragilité du port dans le domaine financier. Le port, tel qu'il est structuré, avec un canal qui le relie à la haute mer, est-il en train de connaître des limites dans son développement en raison du coût de plus en plus élevé de l'adaptation à la progression du gabarit des navires, adaptation qui se traduit par la nécessité de dragages annuels réguliers et coûteux ? C'est une donnée supplémentaire dans sa course à l'adaptation permanente.

Au travers des aménagements mis en service dans les années 60 nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer, dans le cas où cela s'avérait nécessaire pour faciliter la compréhension, les évolutions du trafic durant cette période. Nous voulons maintenant présenter ici une analyse plus complète de ce trafic durant cette phase de son évolution. Nous avons montré plus haut que les grands aménagements du port, réalisés pour développer le trafic, font l'objet de questionnement. Nous avons laissé entendre que sa structure même est en muta-

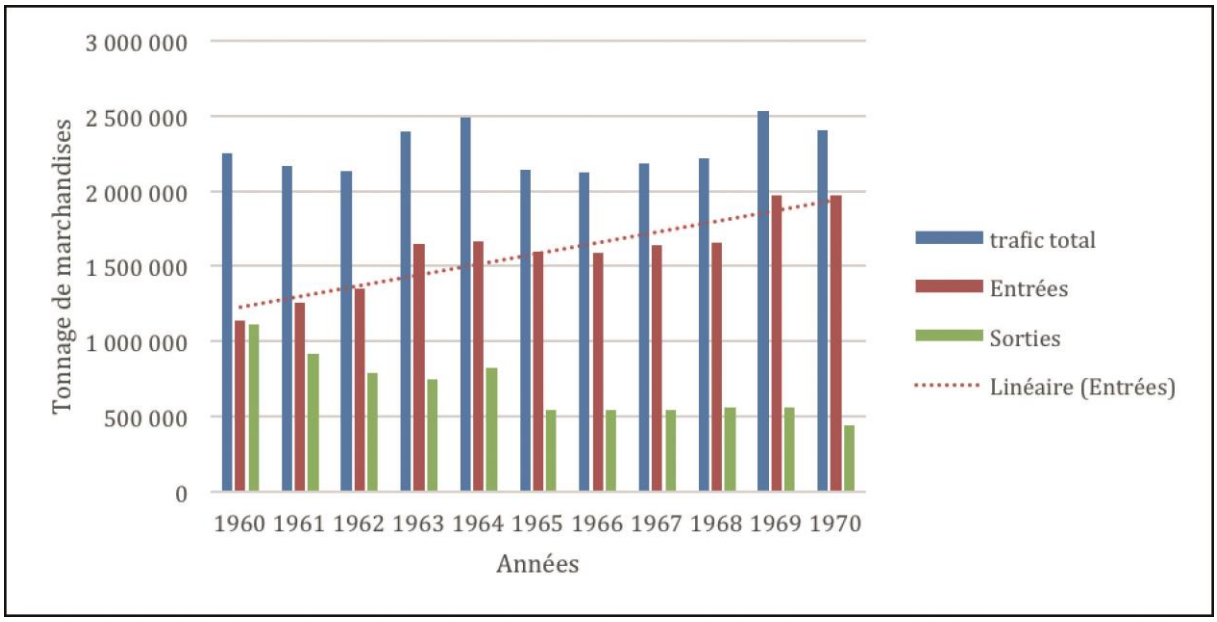
[157] *Ibid.*, p. 73.
[158] *Ibid.*, 1967, p. 13.
[159] *Ibid.*, p. 172.
[160] *Ibid.*, 1968, p. 34.
[161] *Ibid.*, 1969, p. 21.

tion. Nous avons également expliqué que la décentralisation, menée dans ces années 60, n'a pas permis au port de Caen de s'enrichir de nouvelles entreprises qui auraient pu contribuer à développer son trafic.

Face à ces constats, le port de Caen a-t-il su, ou pas, adapter son trafic à ces défis ?

D – Le trafic

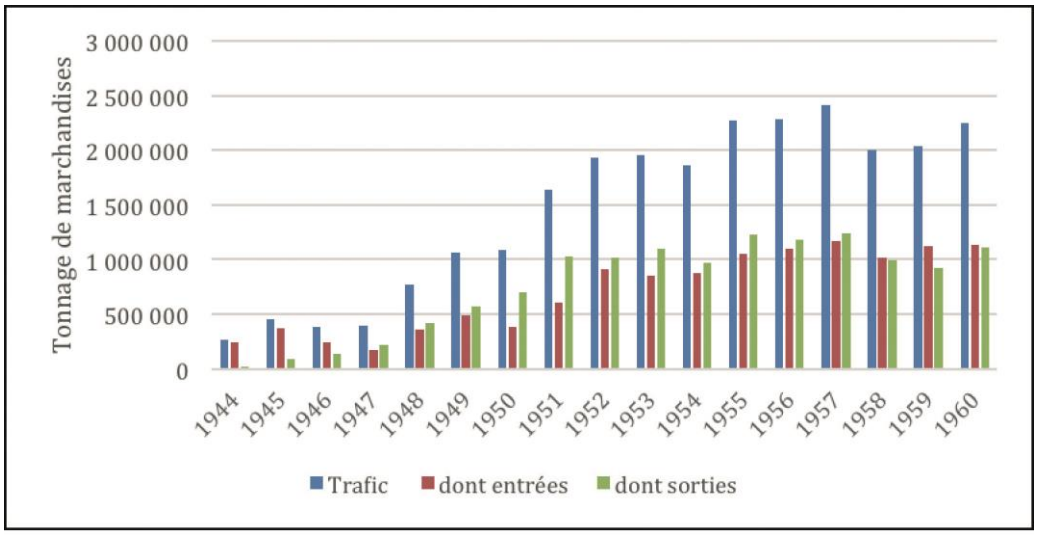
Le tableau ci-dessous donne une première approche en visualisant le trafic total entre 1960 et 1970 avec les entrées et les sorties de marchandises :



Graphique 39 : Trafic entre 1960 et 1970[162]

Avant de commenter ce graphique, nous rappelons ci-dessous la même information pour les quinze premières années de l'après-guerre.

[162] *Ibid.*, 1971, annexe statistiques du Port de Caen, p. 9.



Graphique 40 : Trafic entre 1944 et 1960[163]

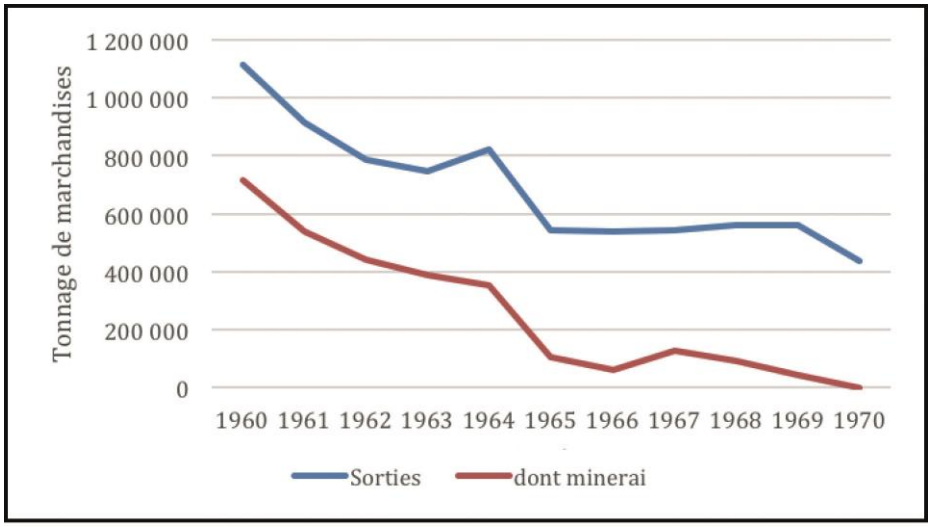
Après la progression, quasi ininterrompue, du trafic entre 1947 et 1957, la situation des années 60 est différente. Le port a trouvé son mouvement moyen annuel, entre 2 150 000 et 2 500 000 tonnes. Il a trouvé une forme d'équilibre. La phase de croissance forte est achevée. La baisse de 14 % du trafic de l'année 1965 est imputable à une situation particulière des entrées de houille, hors celles de fines à coke, alors qu'elles atteignent 161 000 tonnes en 1962, elles doublent en 1963 pour se stabiliser autour de 160 000 tonnes à compter de l'année 1965.

Le second enseignement qui ressort est l'abandon d'une structure relativement équilibrée, entre les marchandises embarquées et les marchandises débarquées. L'année 1960 est la dernière année de cet équilibre qui avait été atteint pour la première fois avant la Première Guerre mondiale dans les années 1910 à 1914. Les périodes de l'entre-deux-guerres puis de l'après-guerre jusqu'en 1960 avaient été marquées, par une structuration moyenne du trafic avec environ 60 % pour les entrées et 40 % pour les sorties. La droite linéaire des entrées entre 1960 et 1970 montre l'évolution de ce changement de la structure du trafic du port, leur poids dans l'activité totale passe de 50 % en 1960 à 82 % en 1970.

Ce bouleversement tient à la chute des exportations du minerai de fer normand. Nous l'avons déjà évoquée plus haut. Le graphique ci-dessous illustre cette chute en comparant,

163 *Ibid.*

comme nous l'avons fait dans les autres périodes, le trafic total des sorties et celui des exportations de minerai.



Graphique 41 : Les sorties et les exportations de minerai 1960-1970[164]

Cette courbe montre la poursuite de la corrélation entre les sorties et les exportations de minerai jusqu'en 1963 puis la poursuite de la chute des exportations de minerai avec parallèlement la recherche d'un trafic de substitution qui permet un palier pour les sorties entre les années 1965 et 1969.

Le tableau ci-dessous complète l'éclairage sur la baisse du trafic d'exportation du minerai de fer normand.

Tableau 32 : Trafic de minerai de fer en tonnes 1955-1970[165]

1955	829 250	1963	390 795
1956	907 724	1964	354 285
1957	901 411	1965	107 400
1958	705 695	1966	62 605
1959	568 682	1967	129 909
1960	718 544	1968	91 785
1961	537 349	1969	42 355
1962	441 460	1970	0

[164] *Bull. ann. CCI Caen*, pour les sorties : 1971, p. 9 et pour les exportations de minerai : à compter de 1957, la Chambre de Commerce édite un seul bulletin annuel qui donne le trafic de l'année portée sur le bulletin, 1957, 1958, 1959 et 1960, p. 10, 1962, n.p., 1965, 1968, 1971, annexe statistiques port Caen, p. 4-5.

[165] *Bull. ann. CCI Caen*, trafic 1955, 1956, n° 1, p. 145, trafic 1956, 1956, n° 2, annexe statistiques 1956, tableau n°4, trafic 1956, 1956, n° 2, annexe statistiques 1956, tableau n°4, à compter de 1957, la Chambre de Commerce édite un seul bulletin annuel qui donne le trafic de l'année portée sur le bulletin, 1957, 1958, 1959 et 1960, p. 10, 1962, n.p., 1965, 1968, 1971, annexe statistiques port Caen, p. 4-5.

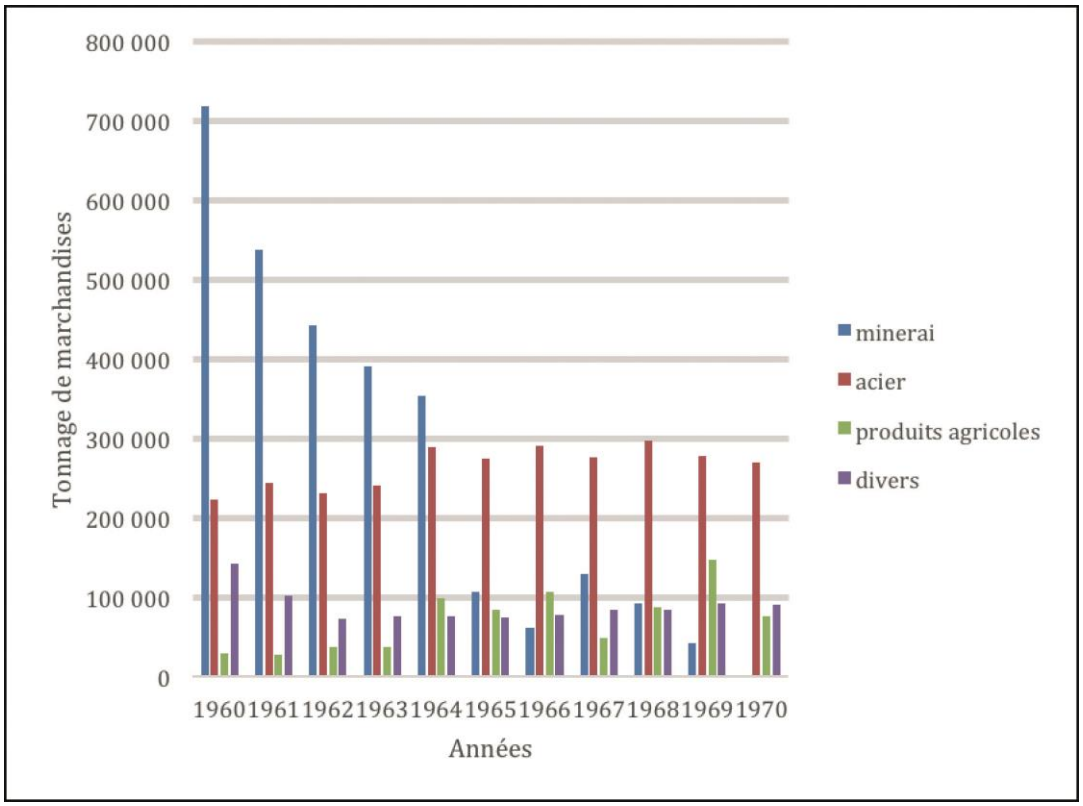
D'après ce tableau la diminution des exportations de minerai de fer prend un tour « définitif » surtout à compter de l'année 1962. Le trafic de 1961 à hauteur de 537 300 tonnes est proche de celui de l'année 1959, en revanche l'année 1962 marque une forme de rupture, c'est la seconde année où la diminution se poursuit. La chute devient très forte et inéluctable à compter de 1965.

Dès l'année 1963 le président de la Chambre de Commerce pose la question du minerai de fer dans son commentaire sur le trafic portuaire. La disparition programmée de ce trafic tient à deux raisons principales : la pauvreté en fer du minerai bas-normand, fortement concurrencé par les mines de fer d'outre-mer et le ralentissement de la sidérurgie européenne. Par ailleurs une utilisation plus intensive du minerai sur place, à une période où commencent à se créer les complexes de sidérurgie sur l'eau, comme à Dunkerque, n'est pas envisageable en raison d'un coût de revient trop élevé[166] des importations de coke, nécessaires pour l'alimentation des hauts-fourneaux.

Les bulletins annuels des années suivantes font état des fermetures des différentes mines de fer. Elles sont victimes de la concurrence « que leur font les minerais riches d'Outre-Mer »[167]. En 1970 seules les mines de Soumont-Urville, dans le Calvados, et Halouze, dans l'Orne, sont encore en activité avec une production inférieure à 2 millions de tonnes, utilisée à plus de 50 % en Normandie.

Le graphique ci-dessous permet d'appréhender toute l'activité des sorties du port dans la décennie des années 60.

[166] Il s'agit d'un tarif fixé par l'État français destiné à protéger l'activité des mines de charbon française.
[167] *Bull. ann. CCI Caen*, 1969, p. 38.



Graphique 42 : Trafic des sorties port Caen années 1960[168]

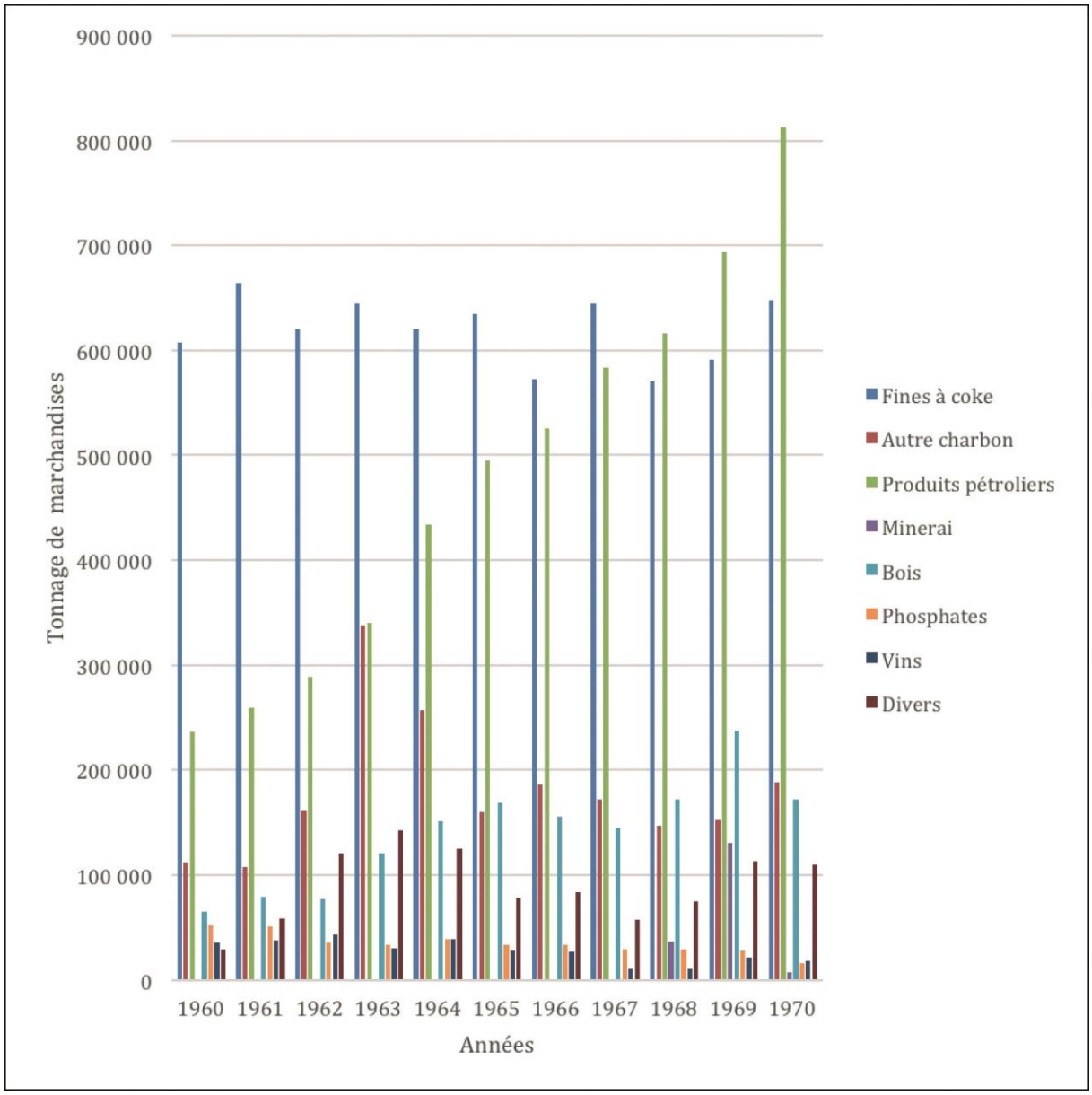
Le rapprochement de ce graphique avec le graphique n° 39 confirme que la relative stabilité du trafic durant les années 60, malgré la chute des exportations de minerai de fer, ne tient pas à une montée en puissance d'autres sorties du port. Les exportations d'acier restent dans l'ensemble relativement stables, celles des produits agricoles (à savoir les céréales et les produits laitiers) ainsi que des "marchandises diverses", se développent mais pas suffisamment pour compenser l'arrêt des exportations de minerai de fer. Le niveau des exportations de céréales tient certainement aussi à l'abondance des récoltes. L'implantation d'un silo dans la "zone industrielle et portuaire", (nous en avons parlé plus haut) est certainement liée à l'essor du trafic des produits agricoles et plus particulièrement celui des céréales que nous venons d'évoquer.

Le graphique n° 39 permet d'apprécier la montée en puissance des entrées dans le port alors que les exportations de minerai de fer s'arrêtent. La droite de tendance montre une

[168] *Ibid*., 1962, annexe statistiques du Port de Caen 1962, n.p., 1965, 1968, 1971, annexe statistiques port Caen, p. 4-5.

croissance moyenne, sur toute la décennie, de l'ordre de 50 %. Elle démarre à hauteur de 1 250 000 tonnes, en 1960, pour aboutir, en 1970, à 1 900 000 tonnes environ.

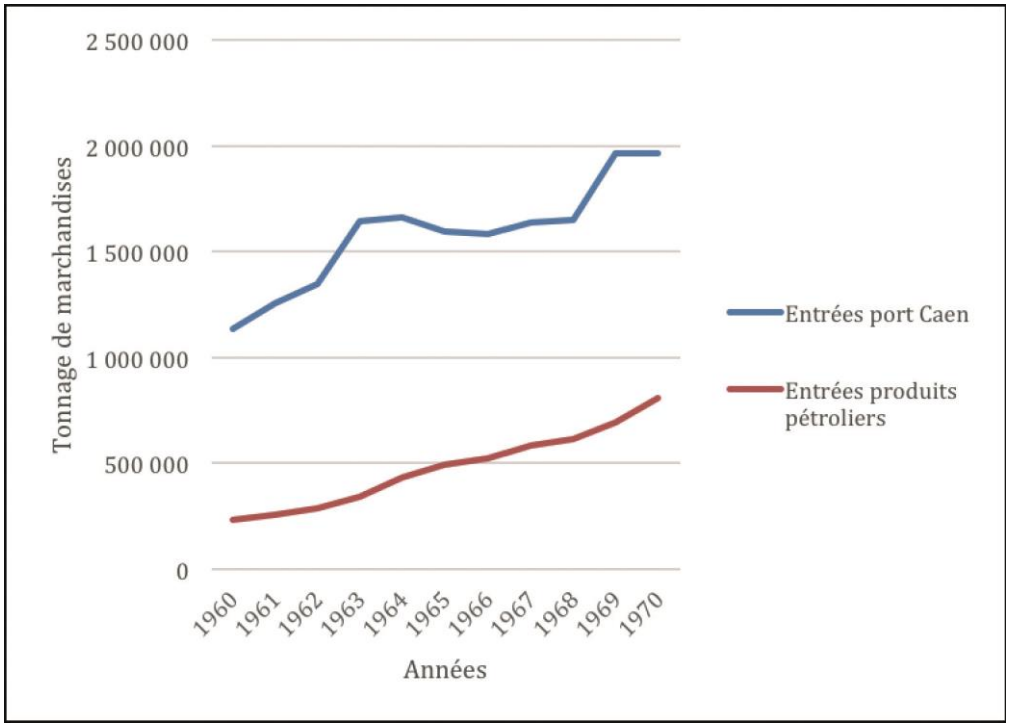
Quelles sont les marchandises, reçues dans le port, qui permettent cette montée en puissance ? Le graphique ci-dessous, n° 43, répond à cette question.



Graphique 43 : Trafic des entrées port de Caen années 1960[169]

[169] *Ibid*., années 1962, annexe statistiques du Port de Caen 1962, n.p., 1965, 1968, 1971, annexe statistiques port Caen, p. 4.

Cette figure laisse supposer, que ce ne sont plus les importations de houille, mais celles de produits pétroliers (en gris), qui assurent la croissance des entrées que nous venons de montrer. Le graphique n° 44 (ci-dessous) permet de vérifier cette hypothèse.



Graphique 44 : Comparatif entrées et importations de produits pétroliers années 1960[170]

Ce graphique montre la sensibilité de la courbe des entrées au développement du trafic des produits pétroliers, sans affirmer un lien direct. Cependant les graphiques n° 43 et 44 illustrent la place que prend ce trafic dans le port. En 1960, il représente 21 % des entrées, en 1970 il en représente le double, 41 %. En dehors de ces produits, le port de Caen est toujours un port d'importations de houille, cependant son poids relatif diminue, elle passe de 63,2 % en 1960 à 42,5 % en 1970.

Le graphique n° 43 appelle d'autres commentaires :

- le bois s'affirme comme une source de trafic significative du port, avec 8,6 % en moyenne, alors que dans l'entre-deux-guerres il ne représente plus que 1 % et

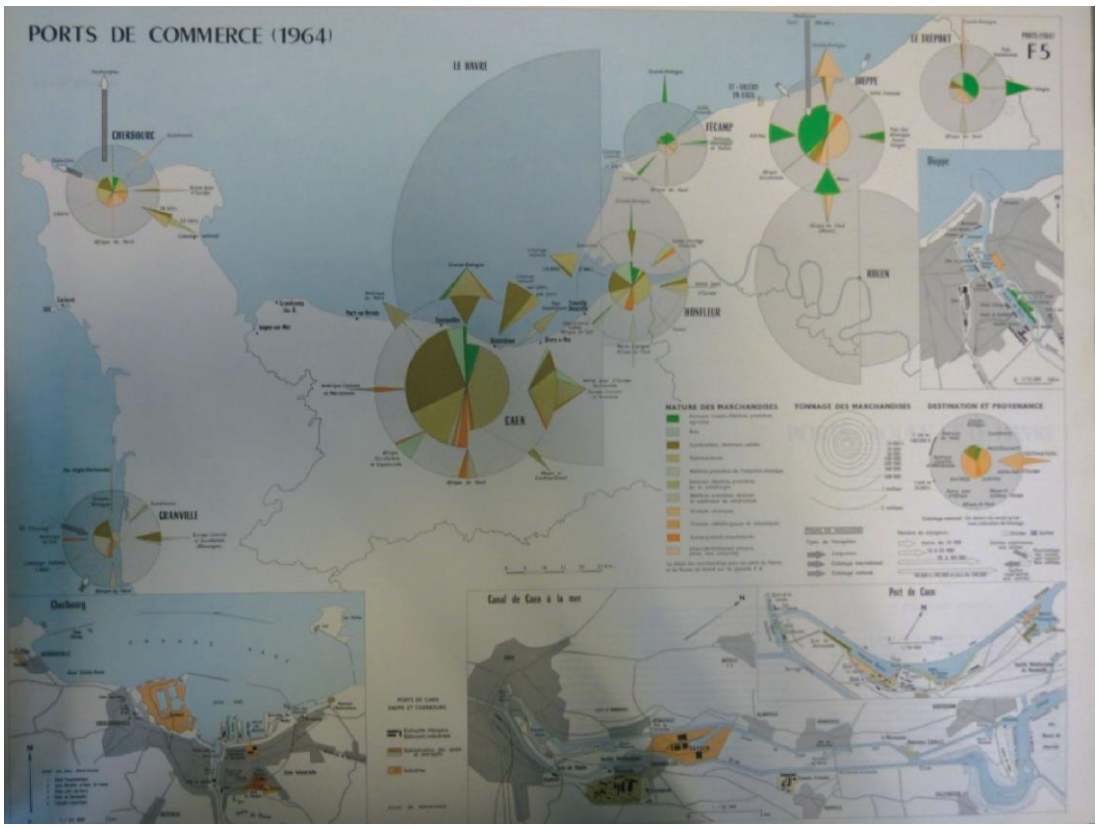
[170] *Bull. ann. CCI Caen*, pour les entrées, 1971, annexe statistiques port Caen, p. 9, pour les produits pétroliers cf. références note 169 pour le graphique 43 ci-dessus.

qu'il monte seulement à 3 % dans les quinze années qui suivent la seconde guerre mondiale, il s'agit d'importation de bois exotique,

- les trafics de phosphates et de vin diminuent d'une façon significative, ils passent respectivement de 52 000 tonnes à 15 000 tonnes et de 36 000 tonnes à 18 000 tonnes,
- le trafic des divers est en croissance globalement sur la période, mais les variations d'une année sur l'autre limitent les possibilités d'analyse fiable.

Nous venons d'indiquer les marchandises qui entrent et qui sortent du port sur la décennie des années 60.

Nous avons souhaité compléter notre propos par une carte du trafic du port à un instant t, l'année 1964. Elle permet de visualiser d'une autre façon le trafic, les routes maritimes comme l'hinterland qui expédie ou qui reçoit ces produits importés ou exportés. Elle permet aussi de situer le port de Caen parmi les ports de l'Ouest de la France.



Carte 21 : Ports de commerce normands 1964[171]

[171] Association pour l'atlas de Normandie, *Atlas de Normandie*, *op. cit.*, F5.

Outre le contenu du trafic portuaire de Caen, nous en avons parlé plus haut, cette carte compare tous les ports normands en 1964. Caen s'affirme comme le troisième port, derrière Le Havre et Rouen, plus important que Dieppe et Cherbourg. Cependant la comparaison entre les deux grands et Caen est difficile tant les masses sont différentes, nous l'avons déjà évoqué.

Les flèches autour de la symbolisation du trafic du port indiquent les routes maritimes de l'avant-pays océanique. Nous les rappelons ci-dessous.

En 1964, la Grande Bretagne reçoit de Caen, du minerai de fer, la plus grosse partie, des produits agricoles et des produits manufacturés, en quantité très faible. Du minerai de fer est expédié vers les pays d'Europe Occidentale et Orientale ainsi que vers les Pays Scandinaves. Enfin l'Amérique du Nord, le Moyen et l'Extrême-Orient sont également clients du port de Caen pour cette ressource.

Caen reçoit deux produits principaux, la houille et les hydrocarbures. Ils arrivent par le cabotage national comme des pays d'Europe Occidentale et Centrale.

Enfin on retrouve le commerce de bois avec les pays d'Europe du Nord et un commerce, assez diversifié, avec les pays d'Afrique, dans lequel on trouve du bois exotique.

Nous avons souhaité imager ce trafic du port. C'est l'objet de la photo ci-dessous. Nous précisons qu'il s'agit d'un cliché qui date de l'année 2009. Nous avons décidé de le retenir car ce trafic existe toujours aujourd'hui, et nous l'utilisons, non pas, pour les aspects techniques de cette activité mais simplement pour faciliter la visualisation de notre propos.

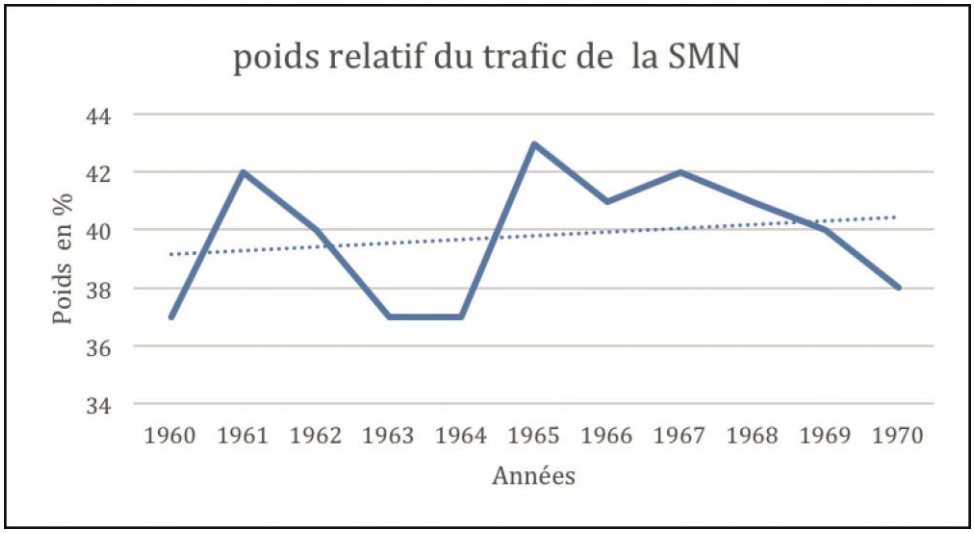
Illustration 68 : Trafic de bois exotique dans le port de Caen[172]

Nous avons retenu cette photo car elle montre toutes les dimensions de ce trafic : le navire avec ses cales chargées de billes de bois, les grues du port qui en assurent le déchargement.

Dans la période de l'entre-deux-guerres la Société Métallurgique de Normandie, constitue, à elle toute seule, environ la moitié du trafic du port. Dans les quinze années qui

[172] Collection particulière du port. Cliché de Marie-Christine Chantrait daté de 2009.

suivent la fin de la guerre, elle n'en génère plus que 35 % environ. Le tableau ci-dessous permet de mesurer l'évolution de cette place particulière. Nous avons considéré qu'elle est à l'origine des importations de fines de coke et de minerai de fer et des exportations d'acier.



Graphique 45 : Poids relatif du trafic de la SMN années 1960[173]

Il ressort de ce graphique que, malgré un positionnement erratique qui évolue entre un minimum à 37 % et un maximum autour de 43 %, la Société Métallurgique de Normandie représente en moyenne 40 % de l'activité du port. Ce qui est un peu plus que durant les années de la reconstruction.

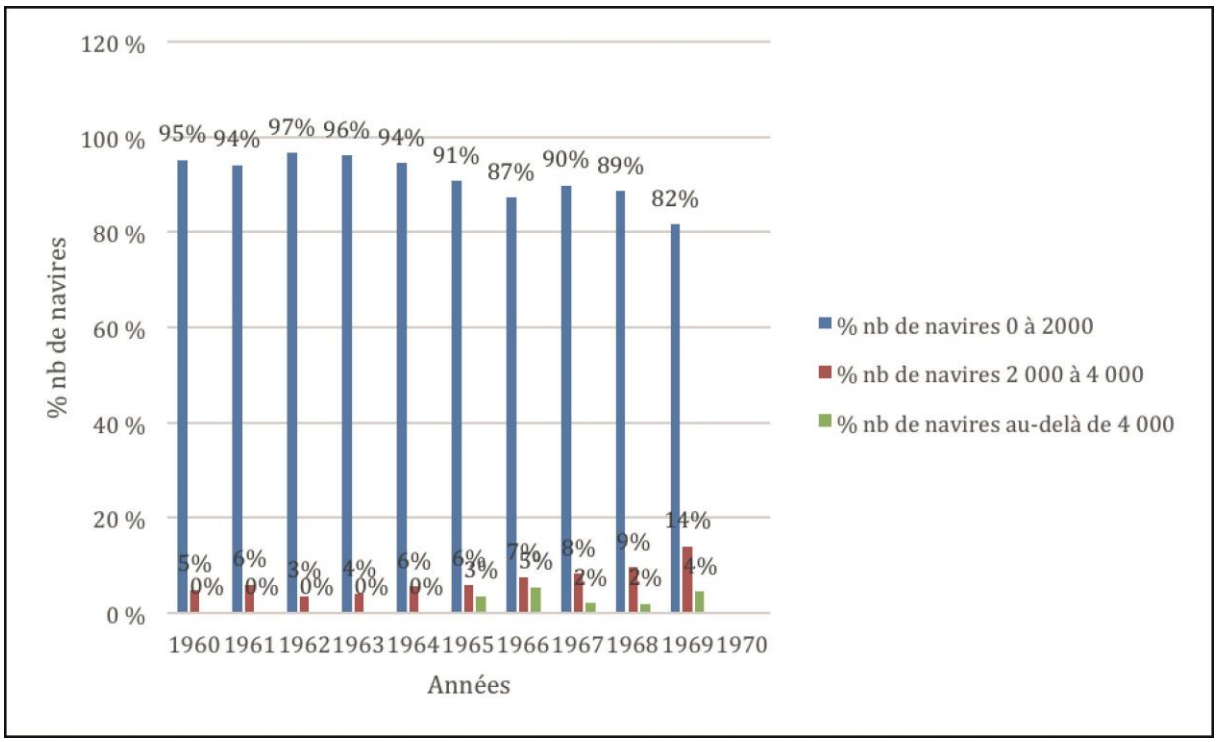
Dans nos commentaires sur le trafic dans nos précédentes périodes, nous avions fait ressortir qu'il reposait prioritairement sur les importations de houille et les exportations de minerai de fer. Nous avions insisté sur le risque représenté par cette dépendance et nous avions montré les efforts déployés, après la Seconde Guerre mondiale, pour tenter de faire émerger un trafic de divers.

Dans ce cadre, les années 60 illustrent un premier tournant dans la vie portuaire de Caen. Le risque représenté par la dépendance des sorties aux exportations de minerai de fer s'affirme et l'équilibre atteint entre les entrées et les sorties disparaît. En revanche la montée en puissance des entrées de produits pétroliers et de bois permet un maintien de l'activité.

[173] *Bull. ann. CCI Caen*, 1970, tableau 1 annexes statistiques pour le trafic du port et 1960 à 1970, tableaux 3-4, annexes statistiques port Caen pour le trafic généré par la SMN.

Nous avons longuement évoqué plus haut les importants aménagements réalisés pour permettre l'accueil de navires pouvant atteindre 15 000 tonnes de port en lourd, combien le port en reçoit-il réellement ?

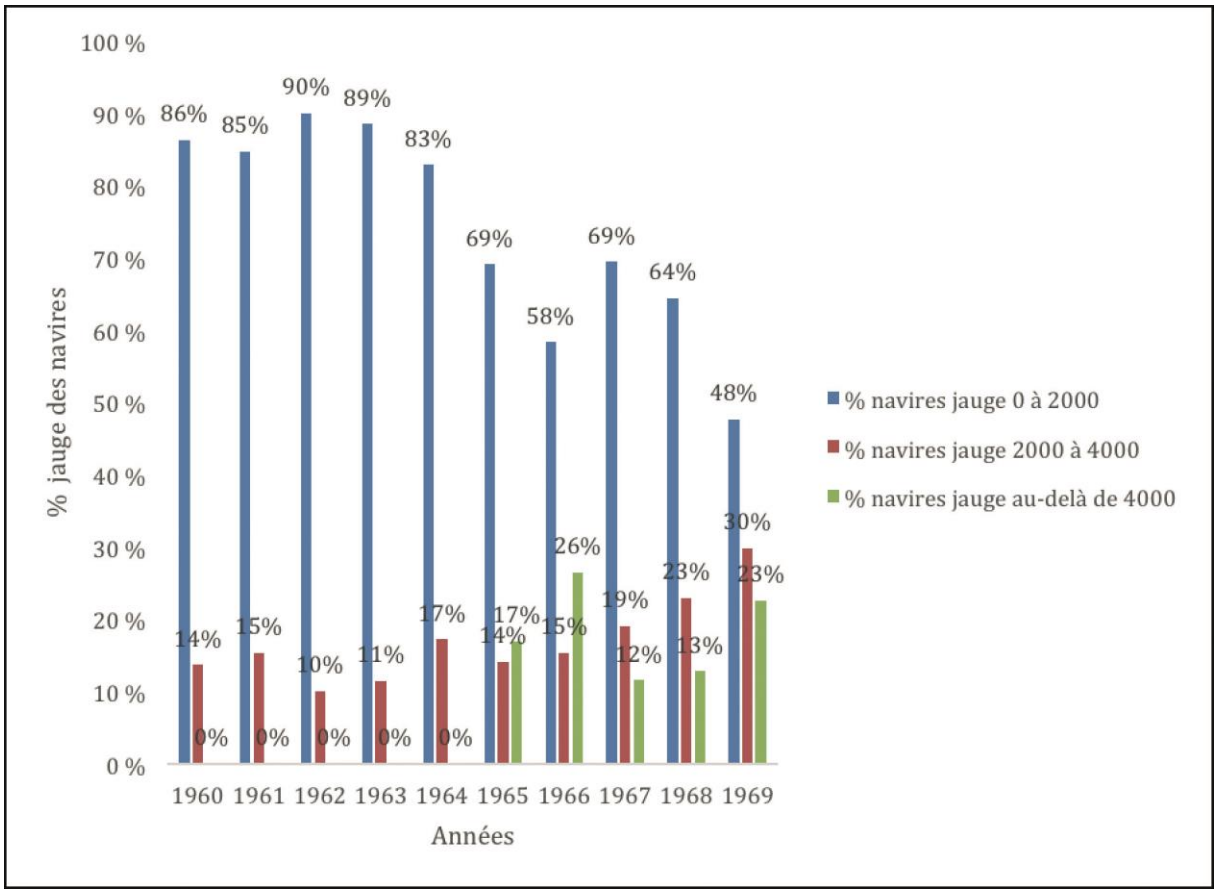
Jusqu'à l'année 1969 (incluse) les *bulletins de la Chambre de Commerce* Caen indiquent la ventilation du nombre de navires, avec leur jauge nette, qui séjournent dans le port[174]. C'est grâce à cet outil que nous avons pu apprécier l'évolution de leur tonnage, nous en avons tiré les 2 graphique ci-dessous.



Graphique 46 : Répartition (simplifiée), en nombre, des navires par tonnage de jauge légale nette, années 1960[175]

Ce graphique présente la structure du trafic par tonnage de jauge nette des navires en nombre. Nous le complétons par le même type de graphique en utilisant le tonnage de jauge légale nette des navires.

[174] Le changement dans la présentation des statistiques portuaires, à compter de 1970, explique pourquoi les graphiques 46 et 47 ne prennent pas en compte l'année 1970.
[175] *Bull. ann. CCI Caen*, annexes statistiques du Port de Caen, 1960, p. 24, 1961 et 1962, p. 30, 1963 à 1969, p. 32.



Graphique 47 : Répartition (simplifiée) des navires par tonnage de jauge légale nette, années 1960[176]

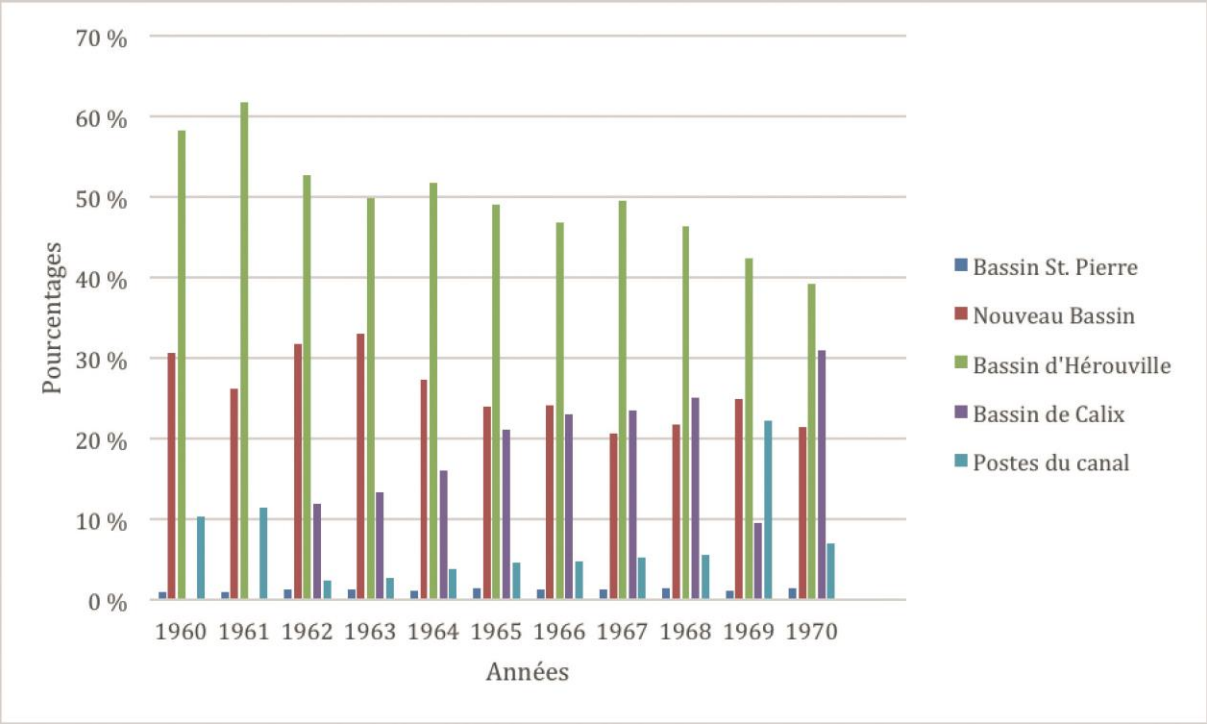
Ces deux graphiques permettent d'apprécier l'utilité des aménagements réalisés durant la première moitié des années 60 pour permettre l'accès de navires jaugeant au-delà de 4 000 tonneaux de jauge légale nette. Ils commencent à fréquenter le port de Caen à compter des années 1964-1965. En 1965 il en reçoit 69 pour 368 000 tonneaux de jauge, soit 17 % du tonnage de jauge total reçu. En 1969 il en reçoit 101, soit 23 % du tonnage de jauge total reçu.

L'évolution du tonnage de jauge des navires ressort également de la structure du graphique ci-dessus. Alors qu'en 1960, 86 % des navires du port ont un tonnage de jauge légale nette inférieur à 2 000 tonneaux, en 1969 cette part descend à 48 %. L'évolution est aussi flagrante en utilisant la notion de nombre, en 1969, 4 % des navires transportent 23 % du tonnage de jauge légale traité dans le port. Cette statistique illustre d'une autre façon l'augmentation de la taille des navires et de leur capacité de transport de marchandises.

176 *Ibid.*

Les aménagements réalisés dans les années 60 ne concernent pas seulement le tirant d'eau du chenal, de l'avant-port et du canal, en 1962 est mis en service le bassin de Calix. Quelle place prend-il dans l'activité du port et pour quelles marchandises ?

Les graphiques ci-dessous tirés des *bulletins de la Chambre de Commerce et d'Industrie* de la décennie 1960 puis de l'année 1970 apportent une réponse à cette question.



Graphique 48 : Tonnage traité par bassin en pourcentage, années 1960[177]

Ce graphique illustre d'une autre façon la chute des exportations de minerai de fer. L'envoi se fait par le bassin d'Hérouville, en 1960 il assure près de 60 % du trafic, sa place décroît durant toute la décennie pour atteindre 39 % en 1970. La mise en service du bassin de Calix se révèle efficace, dès l'année de son ouverture il assure 10 % du trafic pour dépasser les 30 % en fin de période. La baisse de l'année 1969 n'est pas significative, elle semble être l'expression d'un transfert au profit des "postes du canal", leur croissance correspond à la diminution de l'activité de ce nouveau bassin. Les "postes du canal" servent aux importations d'hydrocarbures pour les DPC[178]. Ils sont implantés sur une partie des nouveaux quais du bassin de Calix. En 1960 les importations de produits pétroliers n'arrivent que par

[177] *Bull. ann. CCI Caen*, annexes statistiques du Port de Caen, 1960, p. 28, 1961 et 1962, p. 32, 1963 à 1969, p. 34.
[178] On voit l'emplacement de DPC sur le plan n° 72, page suivante.

les "postes du canal", elles représentent 11 % du trafic, en 1969, elles atteignent plus de 20 %. Leur place dans l'activité portuaire a été multipliée par 2.

Enfin le bassin Saint-Pierre n'a plus beaucoup d'utilité, son poids reste inchangé pendant la décennie, il ne traite que 1 % du tonnage des marchandises qui entrent et sortent du port. Dès lors, on peut comprendre les interrogations qu'il suscite et que nous avons évoquées plus haut avec les réflexions de la Municipalité pour tenter de l'utiliser différemment.

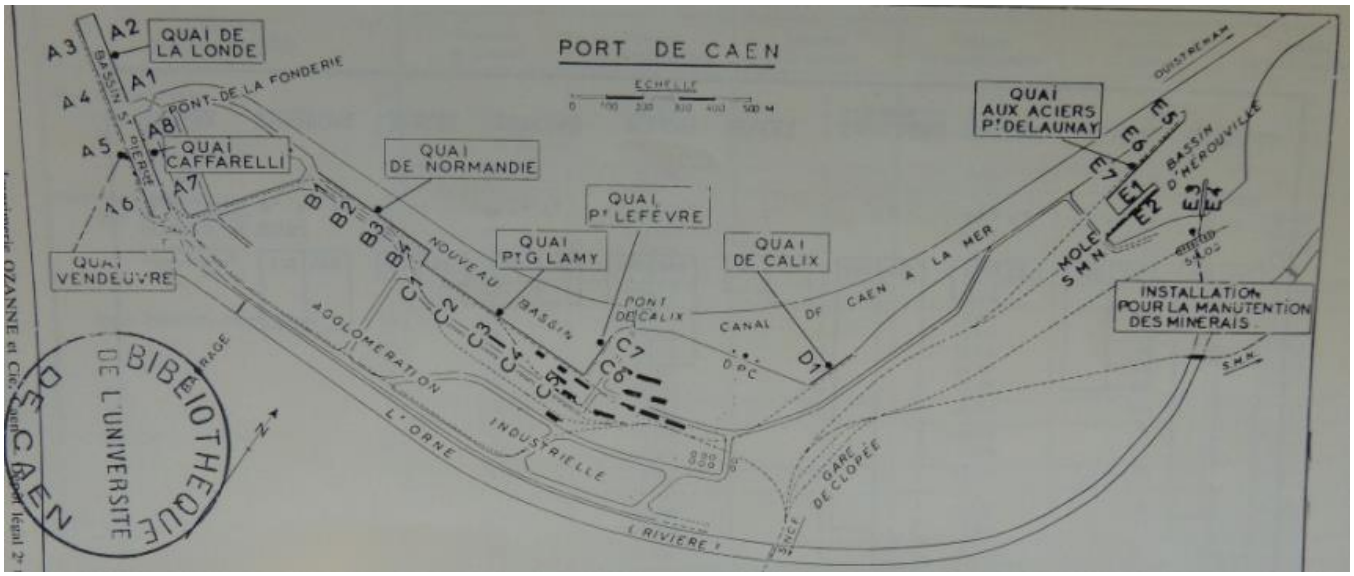
Ce chapitre consacré aux aménagements du port, du canal, de l'avant-port et du chenal, et à leurs conséquences sur le trafic lui-même, ne peut être complet sans aborder l'évolution, durant cette période charnière, de deux acteurs dont nous avons déjà parlé, la Société Navale Caennaise, l'armateur du port, et la Société Métallurgique de Normandie, l'usine sidérurgique qui produit, à partir du minerai de fer normand, l'acier qui est exporté par le port.

E – Les deux principales entreprises du port face à la mutation du trafic

1 – La Société Navale Caennaise

Après avoir été pendant l'entre-deux-guerres le **transporteur** de la houille importée et du minerai exporté, la Société Navale Caennaise commence à diversifier ses activités. Tout en reconstituant sa flotte elle développe des lignes régulières vers les pays africains notamment. Georges Guillin diversifie ses activités en la dotant d'une flotte de navires "polythermes".

Cette politique de développement d'un trafic de "marchandises diverses" se traduit dans les statistiques d'activité du port. Nous le montrons ci-dessous au travers de l'affectation des quais à la fin des années 60 et de la mesure de l'évolution du poids de ce type de trafic entre 1960 et 1969.



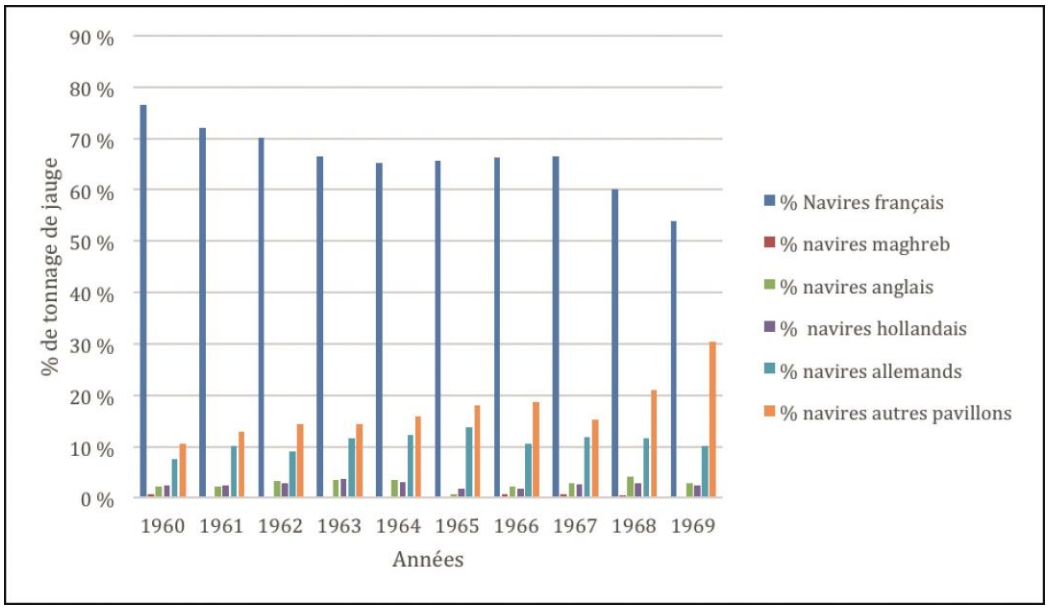
Plan 72 : Affectation des quais du port 1969[179]

D'après un autre plan du même bulletin annuel :

- les quais A, C et D1 sont affectés au trafic des "marchandises diverses",
- les quais B sont affectés au trafic du charbon, hors celui destiné à la Société Métallurgique de Normandie,
- le quai E 2 est affecté au trafic des fines à coke destinées à la Société Métallurgique de Normandie,
- les quais E 3 et 4 sont affectés au trafic du minerai,
- les quais E 5, 6 et 7 sont affectés au trafic des aciers exportés par la Société Métallurgique de Normandie[180].
- Le quai du bassin de Calix noté DPC (Dépôt pétrolier côtier) est celui qui reçoit le trafic des hydrocarbures.

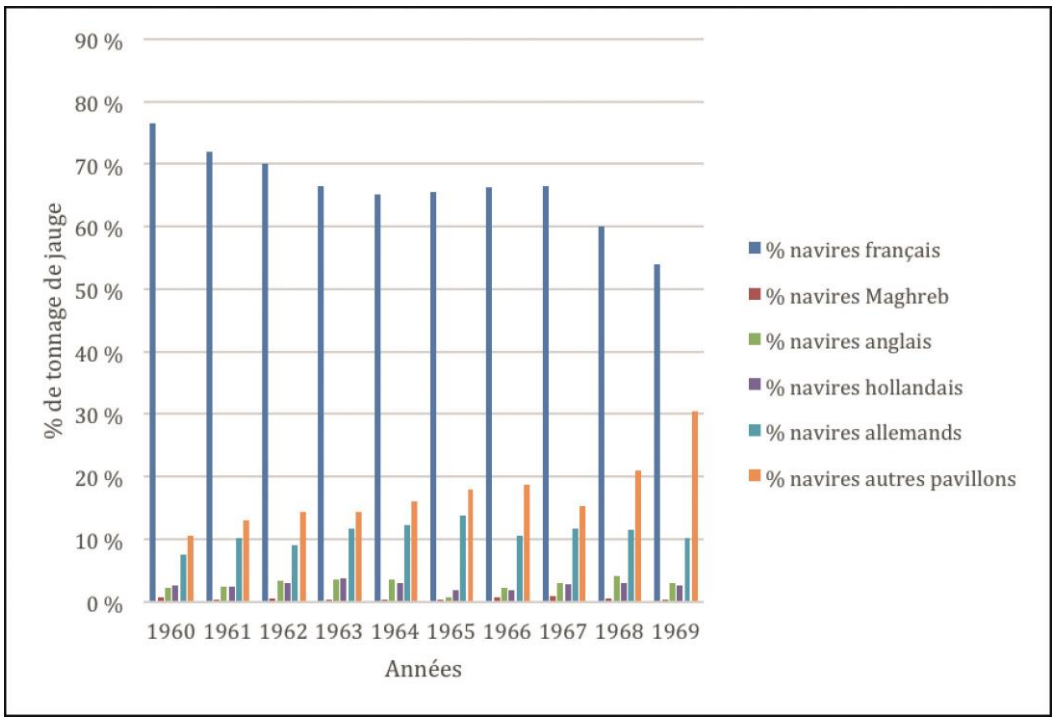
Entre 1960 et 1969, le trafic des "marchandises diverses" passe de 14 à 18,5 %. À la lumière de ce que nous avons pu écrire sur l'évolution de la Société Navale Caennaise, ses navires ont certainement contribué à cette évolution, même si les statistiques que nous avons pu consulter n'indiquent pas les armateurs qui apportent ou qui emmènent ces marchandises. En revanche, elles permettent de connaître le pavillon des navires qui fréquentent le port. C'est ce que nous étudions maintenant au travers de la répartition, par pavillon, en pourcentage, du tonnage de jauge des navires qui desservent Caen.

179 *Bull. ann. CCI Caen*, annexe statistiques du port de Caen, 1969, n.p.
180 *Ibid.*, p. 35.



Graphique 49 : Trafic par pavillon en entrées (référence « tonnage de jauge ») années 1960[181]

Nous avons choisi de compléter ce graphique par un autre présentant les sorties des navires avec la même référence.



Graphique 50 : Trafic par pavillon en sorties (référence « tonnage de jauge ») années 1960[182]

[181] *Ibid.*, annexe statistiques du port de Caen, 1960, p. 22, 1961 et 1962, p. 26, 1963 à 1969, p. 28.
[182] *Ibid.*, 1960, p. 23, 1961 et 1962, p. 27, 1963 à 1969, p. 29.

Ceux deux graphiques font ressortir quelques tendances lourdes pour le pavillon des navires qui fréquentent le port. La première est l'importance du pavillon français, mais avec une diminution très sensible : alors qu'en 1960 il réalise encore 75 % du trafic du port, en 1969 il n'en réalise plus que 54 %. Ce changement est provoqué par une très forte diversification du pavillon d'origine des navires. Il affecte directement la Société Navale Caennaise. Durant les années de la Reconstruction elle réalisait encore 75 % du trafic.

Dans le passé, nous avions fait ressortir que l'Angleterre, la Hollande et l'Allemagne étaient les premiers partenaires du port, loin derrière la primauté du pavillon français. Dans les années 60, la place des pavillons anglais et hollandais a très fortement diminué. Ils plafonnent, l'un et l'autre, à 3 % des navires qui entrent ou qui sortent du port. En revanche le pavillon allemand s'affirme pour atteindre 10 % de l'activité.

La liste des autres pavillons est le reflet des changements qui commencent à intervenir dans le trafic. La disparition des exportations de minerai de fer ainsi que la diversification des approvisionnements de houille expliquent la baisse très forte du pavillon anglais et l'apparition en 1969 de pavillons issus de pays africains comme celui du Libéria pour les importations de bois exotique. Nous en avons parlé plus haut.

Sans considérer que les navires sous pavillon français, qui fréquentent le port de Caen, sont tous des navires de la Société Navale Caennaise, il est incontestable que, parmi les évolutions des années 60, il y a la baisse significative de la place de ce pavillon dans le port de Caen.

En 1960, sa flotte compte « vingt-cinq navires en exploitation, six en construction, sans compter la gérance de quatre navires »[183].

Parmi les lignes régulières qu'elle a créées, un certain nombre concernent les pays méditerranéens et les pays d'Afrique, et particulièrement l'Algérie. Son indépendance, en 1962, l'oblige à « réviser une grande partie de ses positions méditerranéennes : fermeture de ses agences et reconversion de sa flotte »[184]. Elle développe de nouvelles lignes vers l'Océan Indien et la Côte d'Afrique.

[183] André GIRAULT, « Une lignée d'armateurs caennais… », *op. cit.*, p. 139.
[184] *Ibid.*, p. 140.

Le retentissement de l'arrêt des transports de minerai de fer ainsi que la baisse des transports de houille destinée aux particuliers comme aux entreprises comme Électricité de France et Gaz de France ou encore la SNCF expliquent la diminution significative de la part du pavillon français dans le trafic portuaire. Ces deux frets étaient à l'origine de la fondation de la Société Navale Caennaise, et ils ont constitué son fonds de commerce pendant plus de cinquante ans. Leur baisse sensible affecte son activité, Georges Guillin y fait référence dans un courrier lorsqu'il écrit : « Quand notre trafic à Caen était plus important qu'il n'est devenu, par suite de la suppression des exportations de minerai et des modifications dans l'approvisionnement du charbon »[185]. Ces changements la contraignent à pratiquer le tramping international pour tenter de rentabiliser sa flotte. Mais cette activité, très concurrencée, limite les possibilités « de financer le renouvellement de la flotte »[186].

Comme Georges Guillin l'écrit au ministre Raymond Triboulet, les changements dans le trafic affectent le fonctionnement de la Société Navale Caennaise durant les années 60. Elle avait déjà cherché à diversifier ses activités dans les années 50 elle poursuit cette politique.

L'autre entreprise, implantée sur le port et qui a été créée à partir de la présence du minerai de fer, est la Société Métallurgique de Normandie, comment évolue-t-elle dans ce contexte qui bouleverse son modèle économique d'origine ?

2 – La Société Métallurgique de Normandie

En 1960, la Société Métallurgique de Normandie est en phase d'expansion. Grâce à un programme d'investissements réalisé à la fin des années 50, elle est désormais capable de produire 600 000 tonnes d'acier et en 1962, elle exporte 52 % de sa production[187]. Elle traverse normalement les années 60. Cette appréciation générale n'exclut pas des variations annuelles dans la production et l'exportation de l'acier qui ont plutôt un caractère conjoncturel.

[185] Arch. dép. Calvados, 1166 W 78, Affaires maritimes – Aménagement des ports 1969-1976 : Courrier de Georges Guillin au ministre Triboulet daté du 09/03/1970.
[186] André GIRAULT, « Une lignée d'armateurs caennais… », *op. cit.*, p. 141.
[187] Pascal GALLIEN, *La Société Métallurgique de Normandie…, op. cit.,* p. 25.

À la fin des années 60, l'usine emploie plus de 5 400 ouvriers. En 1969 elle a produit 736 000 tonnes d'acier, en progression de près de 10 % par rapport à 1968. Même si les mines de fer n'exportent plus de minerai par le port de Caen, trois mines sont encore en service : Soumont-Urville dans le Calvados, Halouze et La Ferrière dans l'Orne. En 1969, elles ont produit 1 890 000 tonnes de minerai, dont plus de la moitié ont été utilisées sur place. En 1969, l'usine a consommé 1 239 000 tonnes de minerai dont 130 000 est venu de Suède. En 1970 la mine de La Ferrière ferme ses portes[188].

Les investissements réalisés à la fin des années 60 avec la création d'une aciérie à l'oxygène, permettent une amélioration de la productivité, qui passe de 280 à 320 tonnes par poste[189]. La Société Métallurgique de Normandie traverse la décennie avec quelques interrogations, mais son faible endettement lui permet d'engager un nouveau plan d'investissement entre 1970 et 1973 dans le but d'atteindre une production annuelle dépassant le million de tonnes d'acier. En 1970 l'usine a encore recruté 493 collaborateurs. La production d'acier est stable à 765 000 tonnes dont 636 000 ont été expédiées dans l'hexagone et 272 000 ont été exportées, exclusivement par le port de Caen[190].

Dans l'ensemble la Société Métallurgique de Normandie, la principale entreprise du port, n'est pas encore affectée par les évolutions qui se manifestent entre 1960 et 1970.

Les années 60 marquent un premier « craquement » dans le modèle économique sur lequel repose le trafic du port de Caen depuis près de 100 ans. Le combat mené pour tenter de le diversifier avec le développement d'un trafic de "marchandises diverses" montre que ses dirigeants en sont conscients et pourtant, la décentralisation et l'aménagement du territoire auraient pu constituer une opportunité, elle ne semble pas avoir été suffisamment utilisée. Dans le domaine des aménagements, les efforts déployés pour accueillir des navires toujours plus grands, ont été nécessaires et ils ont prouvé leur efficacité, cependant des voix commencent à s'élever pour mettre en doute leur rentabilité. Il est évident que les "craquements" que nous venons d'évoquer sont de nature à faire émerger les interrogations que nous avons rapportées.

188 *Bull. ann. CCI Caen*, 1970, p. 63.
189 Pascal GALLIEN, *La Société Métallurgique de Normandie…*, *op. cit.*, p. 27.
190 *Bull. ann. CCI Caen*, 1971, p. 91.

L'historien, avec le recul dont il dispose, peut montrer les tendances longues quand elles émergent, comme c'est le cas pour cette décennie charnière. En revanche il est fondé à se demander si les acteurs ont perçu, dès cette période, le changement en marche et si oui comment l'ont-ils pris en compte ? C'est ce que nous allons tenter de montrer maintenant.

III – OUISTREHAM ET FACE À L'ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DU PORT ET AU DÉVELOPPEMENT DES LOISIRS NAUTIQUES

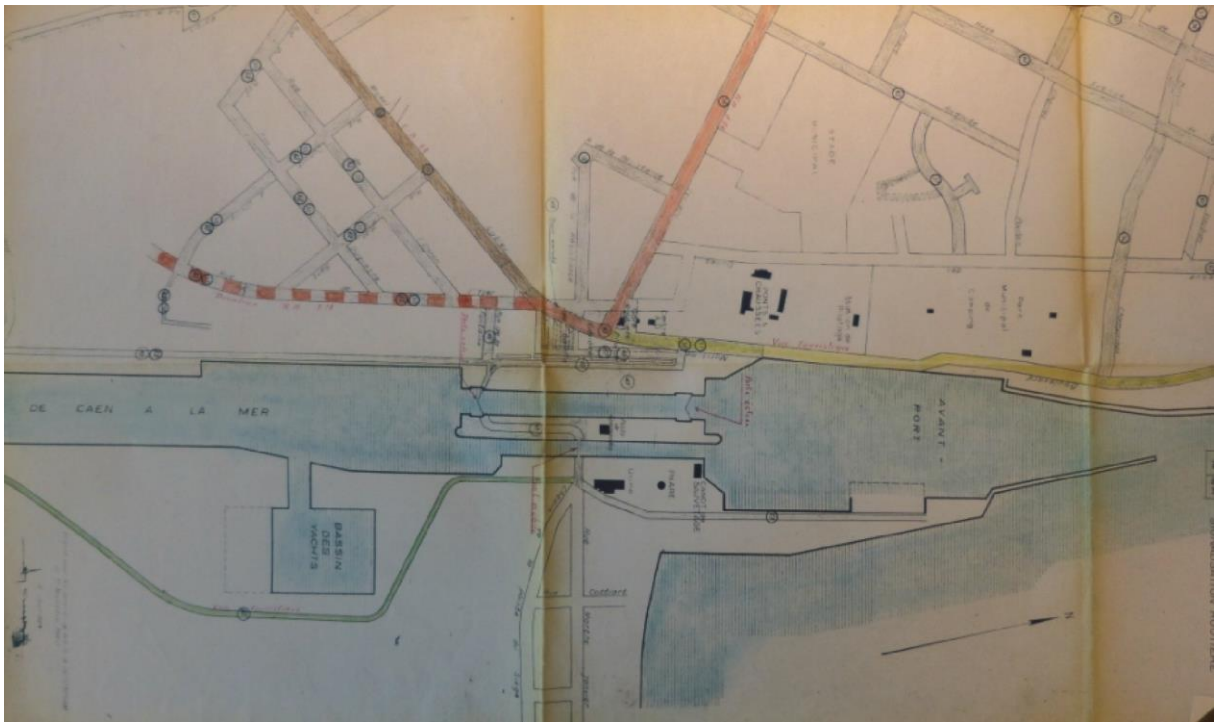
Nous avons expliqué plus haut les aménagements réalisés pour accueillir des navires toujours plus gros. Ce ne sont pas les seuls, d'autres sont décidés par le Conseil municipal de Ousitreham, ils montrent un autre aspect de son développement parallèlement aux investissements destinés à l'activité économique et commerciale.

A – Ouistreham : concilier développement économique et yachtisme

Après la guerre, Ouistreham se reconstruit et sa dimension de station balnéaire se développe. Dans l'entre-deux-guerres le yachtisme continue d'y exister. Aristide Briand a l'habitude d'y venir en vacances et d'y faire de la voile. La Société des Régates de Ouistreham, fondée par Auguste Thierry, passe sous la présidence de son fils Georges Paul en 1925, il la garde jusqu'en 1961. En 1942, elle change de nom pour devenir la Société des Régates de Caen-Ouistreham[191]. En 1957, le Conseil municipal décide « de demander le concours du service maritime des Ponts et Chaussées représenté par M. Jouveneaux, Ingénieur en chef, pour dresser le projet et surveiller l'exécution des travaux de création d'un bassin de yachting sur la rive droite du canal de Caen à la mer »[192]. Le préfet approuve la délibération. Ouistreham va se doter d'un bassin de plaisance.

Le plan ci-dessous montre l'emplacement de ce nouveau port à Ouistreham.

[191] Jean-Yves MARIN, Héléna THYBERT, Françoise LEBOUCHER, André LEDRAN et Ouistreham. Office municipal d'action culturelle, *Ouistreham Riva-Bella*, Office municipal d'action culturelle., Ouistreham, France, 1994, p. 151.
[192] Arch. dép. Calvados, O 9 318, Ouistreham – Reconstruction de la gare maritime et Délibérations diverses – Délibération du 08/03/1957.



Plan 73 : Le port de Ouistreham 1960[193]

Le bassin des yachts est positionné à droite du canal dans le sens allant de l'amont vers l'aval. C'est le côté le plus logique, il est situé à la sortie de l'écluse est, ouverte en 1903. Avec la mise en service de la grande écluse, elle est appelée à être affectée aux navires de petite dimension, comme les yachts. Le bassin est mis en service en 1962.

Ce plan montre aussi que la ville de Ouistreham est implantée sur la rive gauche du canal. Par ailleurs le creusement de la seconde écluse, est de nature à compliquer la vie des habitants. La traversée d'une rive à l'autre, à hauteur des écluses, nécessite de les franchir l'une après l'autre, dans des conditions assez difficiles : la traversée se ferait sur une simple passerelle qui ne permettrait pas d'assurer « le libre passage de tous les véhicules, même jusqu'à 2 t 500 »[194]. Le Conseil municipal s'en émeut d'autant plus qu'il œuvre depuis plus d'un demi-siècle « pour que Ouistreham, qui ne groupe pas moins de 25 000 à 30 000 habitants l'été et qui est appelée dans l'avenir à en recevoir davantage, soit directement reliée à la rive droite de l'Orne »[195]. Mais il ne s'agit pas de la seule « nuisance » générée par l'activité commerciale du port et du canal : 45 000 mètres cubes de sable doivent être prélevés dans

[193] Arch. dép. Calvados 1024 W 13, Port de Caen – silo portuaire – divers 1955-1971, plan du port de Ouistreham dressé par les services de la ville de Ouistreham, le 10/11/1960.
[194] *Ibid.*, délibération du Conseil municipal de Ouistreham, datée du 12/05/1961.
[195] *Ibid.*

la station. Ces prélèvements répondent aux travaux de dragage du chenal et de l'avant-port pour l'accueil des grands navires.

La fin de la délibération exprime une réelle colère de la part du Conseil municipal et une forme de rejet des projets. Nous la reproduisons ci-dessous, elle est la première expression des interrogations touchant les aménagements décidés à la fin des années 50 et mis en service au début des années 60. Cette délibération date de 1961 les questionnements que nous avons relatés datent des années 1964-1965.

« REFUSE que les intérêts vitaux de la Station soient sacrifiés pour des raisons dites "d'économies" qui ne sauraient contrebalancer les dépassements considérables résultant sinon des erreurs, tout au moins de la légèreté avec laquelle les études des travaux du Port ont pu être faites, dépassements qui seront, en majeure partie, supportés par les contribuables ressortissants des diverses Collectivités de financement : État, Département, Chambre de Commerce etc.

RÉCLAME le respect des engagements pris envers la Ville et DÉCIDE de recourir à tous voies et moyens propres à la sauvegarde de ses intérêts »[196].

Nous avons souhaité rapporter l'intégralité de la conclusion en raison de la violence des propos retenus par les membres du Conseil municipal de Ouistreham. Ils expriment des craintes très fortes quant à l'avenir de la station balnéaire, un rejet de la dimension économique des investissements réalisés et de sérieuses interrogations quant à la qualité des études menées et des décisions prises.

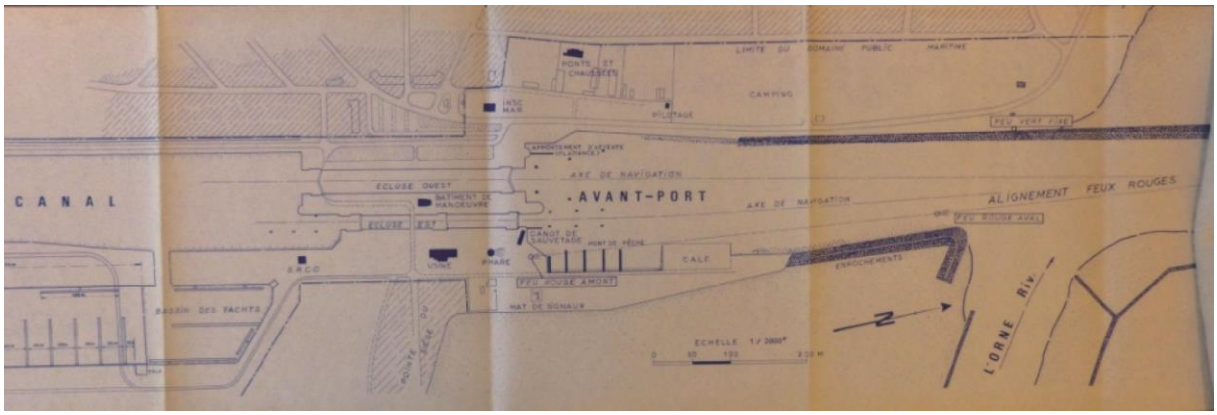
Cette délibération est l'expression d'une certaine négation de la dimension économique de l'activité portuaire et une incompréhension de ses enjeux. Nous rappellerons pourtant que la vie économique de la Société Métallurgique de Normandie est en partie fondée sur le port qui lui livre le coke dont elle a besoin pour faire fonctionner ses installations et qui lui permet d'exporter près de 50 % de sa production d'acier. En outre l'usine emploie plus de 5 000 personnes. Elle est donc, à l'époque, un acteur incontournable de la vie économique régionale.

[196] *Ibid.*

Les archives ne conservent aucune trace de la réponse du préfet à cette délibération. En revanche, le projet de bassin de plaisance est accepté. Son coût est évalué à 130 000 francs payés à hauteur de 30 % par l'État et de 70 % par la Chambre de Commerce qui est chargée de le mettre en œuvre. L'équipement du nouveau bassin est terminé à la fin de l'année 1961[197]. Il peut accueillir 200 bateaux.

La création de ce bassin répond certainement à une attente. Une extension, en deux tranches, est proposée dès 1967. La première consiste à créer un appontement d'attente pour les yachts dans l'avant-port, la seconde concerne un agrandissement du bassin pour porter sa surface à 35 000 mètres carrés, contre 15 000 actuellement, dans le but de tripler son nombre de place. Le nouvel appontement est en service dès le courant de l'année 1967 et il donne toute satisfaction aux plaisanciers.

Un plan du projet est établi par le service des Ponts et Chaussées, nous le proposons ci-dessous.



Plan 74 : L'extension du bassin de plaisance du port de Ouistreham 1969[198]

Ce plan montre le bassin des yachts (en bas à gauche du plan) avec les extensions envisagées, l'appontement d'attente pour les plaisanciers, installé en 1967 dans l'avant-port juste à droite de l'entrée de la grande écluse et le bâtiment de la Société des Régates de Caen-Ouistreham sur le quai avant le chenal d'entrée dans le port.

[197] *Bull. ann. CCI Caen*, 1962, p. 31.
[198] Arch. dép. Calvados, 1024 W 6, Port de Caen-Ouistreham – Bassin de Plaisance – Plan au 1/2000 dressé par l'ingénieur des Travaux Publics d'État : Golossoff et contresigné par l'ingénieur en chef Gayet, daté du 30/01/ 1969.

Le bassin est concédé à la Chambre de Commerce de Caen à compter du 1er janvier 1971 pour une durée de cinquante ans. La Chambre de Commerce mandate la Société des Régates de Ouistreham « tant pour placer les bateaux et exploiter les installations, que pour percevoir la taxe d'amarrage au profit de la Chambre de Commerce et d'Industrie »[199].

L'inauguration officielle du bassin agrandi a lieu le 8 octobre 1972. Le port aux yachts offre désormais 600 places.

Afin de compléter le plan 74**,** la carte postale ci-dessous permet de mieux visualiser les installations de Ouistreham.

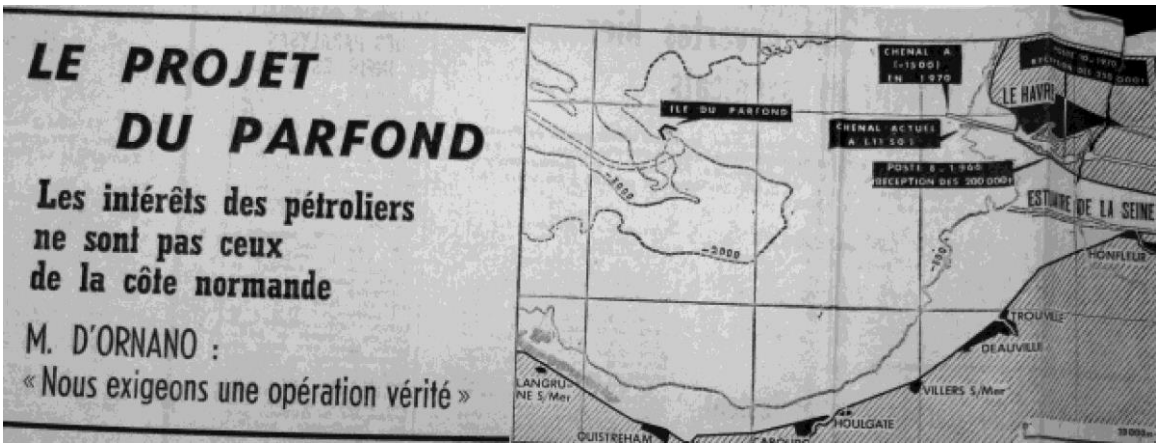
Illustration 69 : Ouistreham Riva-Bella – Vue aérienne sur l'écluse, le phare et le port[200]

Bien que ce cliché ne soit pas daté, nous avons choisi de le retenir en raison de la richesse des informations qu'il porte. La haute mer est sur le devant de la carte postale. On voit les deux écluses, l'appontement d'attente pour les plaisanciers sur la droite avant l'entrée de celle de l'ouest. L'importance du bassin de plaisance est bien marquée par le nombre de yachts amarrés et le système d'amarrage différent permet de distinguer le premier bassin de 200 places ainsi que le second de 400 places. Le petit chenal d'accès apparaît également avec son entrée dans le canal, juste à la sortie de l'écluse est. Le bâtiment de la Société des

[199] *Bull. ann. CCI Caen*, 1971, p. 71-72.
[200] Vue aérienne : Ouistreham Riva-Bella, non datée, disponible sur http://www.delcampe.fr/items?language=F&searchString=port+de+plaisance, consultation du 14/03/2016.

Régates de Caen-Ouistreham est visible en haut du bassin. Les appontements sur la gauche, face à l'entrée de l'écluse est sont destinés aux pêcheurs. Le *bulletin annuel de la Chambre de Commerce* de l'année 1967 signale que les pêcheurs sont de plus en plus nombreux à Ouistreham, ce « qui exigerait la construction de nouveaux appontements »[201], mais le financement pose question. Cette mention dans le *bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie* fait référence à une délibération du Conseil municipal de Ouistreham qui demande la construction de nouveaux appontements pour les pêcheurs dans l'avant-port. Le Conseil municipal évoque un apport de la pêche de 1 111 tonnes pour un montant de 1 521 000 francs[202].

Les délibérations du Conseil municipal de Ouistreham que nous avons relatées ci-dessus, montrent que, même si le port de Ouistreham est la "porte d'entrée" des navires pour accéder au port de Caen, la ville est aussi une station balnéaire et un petit port de pêche. L'un et l'autre entendent continuer à exister face aux exigences économiques de la vie portuaire de Caen. C'est l'expression d'un réel conflit d'intérêt. Il rebondit en 1970 avec le projet Parfond. Il s'agit d'un projet de création d'un relais pétrolier à proximité du port du Havre, sur le banc du Parfond au large de Ouistreham. La carte ci-dessous, montre l'emplacement de ce banc.



Carte 22 : Le projet du Parfond 1970[203]

[201] *Bull. ann. CCI Caen*, 1967, p. 154.
[202] Arch. dép. Calvados, 1024 W 13, Port de Caen – silo portuaire – divers 1955-1971 – Délibération du Conseil municipal datée du 10/03/1967.
[203] Arch. dép. Calvados, 1166 W 78, Affaires maritimes – Aménagement des ports 1969-1976 – Revue de presse du cabinet du préfet, *Ouest-France*, 14/03/1970 : *Le projet du Parfond :* Les intérêts des pétroliers ne sont pas ceux de la côte normande.

L'ilot est situé directement à proximité du port du Havre, mais à neuf milles au large de Ouistreham, juste devant la plage, comme le montre cette carte. Ce serait un relais capable d'accueillir en haute mer des supertankers venant livrer du pétrole. Le projet fait l'objet d'une très vigoureuse campagne d'opposition de toutes les cités balnéaires de la côte normande qui craignent un effet dévastateur sur le tourisme et sur la pêche, comme l'écrit le maire de Ouistreham : « Notre population vit en grande partie du tourisme et de la pêche. Nous avons trop souvent à déplorer, sur notre plage, des incidents dus à l'indiscipline des commandants des navires et notamment des pétroliers pour ne pas craindre qu'un accroissement du trafic ne se traduise par une recrudescence de ces incidents »[204].

Le Parfond était un site proposé parmi d'autres. Il n'est pas retenu au profit d'Antifer, installé au large du Havre.

Nous avons souhaité relater cet épisode, car il est l'expression du combat du tourisme et de la pêche face aux exigences du développement économique. Dans ce projet, la Municipalité de Ouistreham n'a pas été la seule à s'y opposer. Le 5 décembre 1969 les maires de la côte de Nacre[205], se réunissent sous la présidence du maire de Douvres la Délivrande. Son projet est de « faire adopter par ses collègues (les maires de la côte de Nacre) une protestation écrite contre le projet Parfond »[206]. Face aux maires son plus ardent défenseur, est Georges Guillin, le président directeur général de la Société Navale Caennaise. Il tente d'affirmer les intérêts économiques du projet pour la Basse-Normandie. Mais il n'est pas entendu.

En revanche, comme Ouistreham est un port, si modeste soit-il, installé au bord de la mer, sur le littoral, la dimension maritime ne fait pas débat. La principale question de la ville est plutôt de pouvoir continuer à exister, avec ses particularités, face aux exigences du trafic du port de Caen.

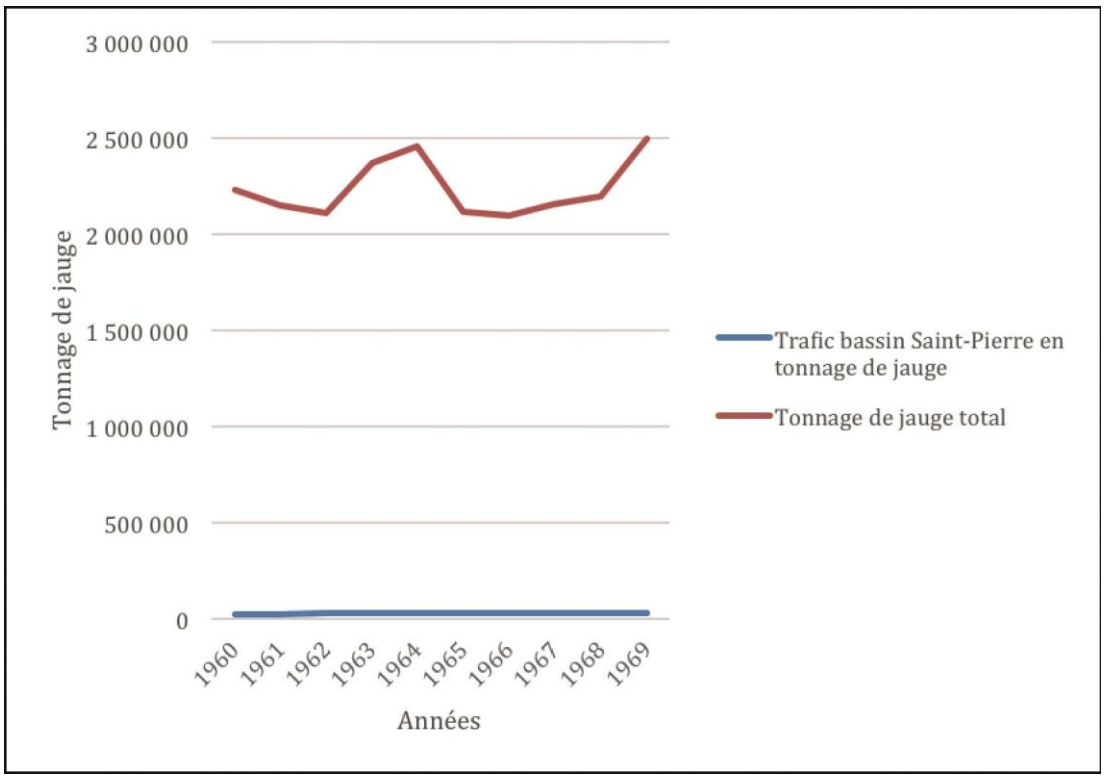
À Caen la problématique est différente. Les activités portuaires s'éloignent d'un centre-ville, loin de la mer. En outre son identité maritime n'est pas particulièrement affirmée,

[204] *Ibid.*, Courrier du maire de Ouistreham à Georges Guillin (le dirigeant de la Société Navale Caennaise) daté du 15/05/1970.
[205] Nom donné à la partie de la côte normande du Calvados située entre l'embouchure de la Seulles à Courseulles-sur-Mer et celle de l'Orne à Ouistreham.
[206] Arch. dép. Calvados, 1166 W 78, Affaires maritimes – Aménagement des ports 1969-1976 : Courrier du maire d'Hermanville-sur-Mer au président de l'Union départementale des Syndicats d'initiative, daté du 03/12/1969.

même si le port et ses activités, avec la Société Métallurgique de Normandie, permettent de faire vivre une part de la population de la ville et des communes limitrophes. Comment les choses évoluent-elles dans les années 60 ?

B – Caen et son histoire portuaire

Depuis la reconstruction, après la Seconde Guerre mondiale, l'antique port sur l'Orne, le long du quai de Juillet, sur sa rive droite, et du quai Hamelin, sur la rive gauche, n'existe plus. La seule trace qui subsiste est celle du bassin Saint-Pierre. Il est fréquenté par quelques navires. Le graphique ci-dessous montre sa place dans le trafic entre 1960 et 1969.



Graphique 51 : Place du trafic du bassin Saint-Pierre dans le trafic total du port années 1960[207]

Ce graphique complète le graphique n° 47. C'est volontairement que nous avons voulu comparer ces deux courbes, le contraste est plus frappant entre l'atonie du trafic (proche de zéro) du bassin Saint-Pierre et le trafic total du port. Il draine 1 % du trafic portuaire avec 3 à

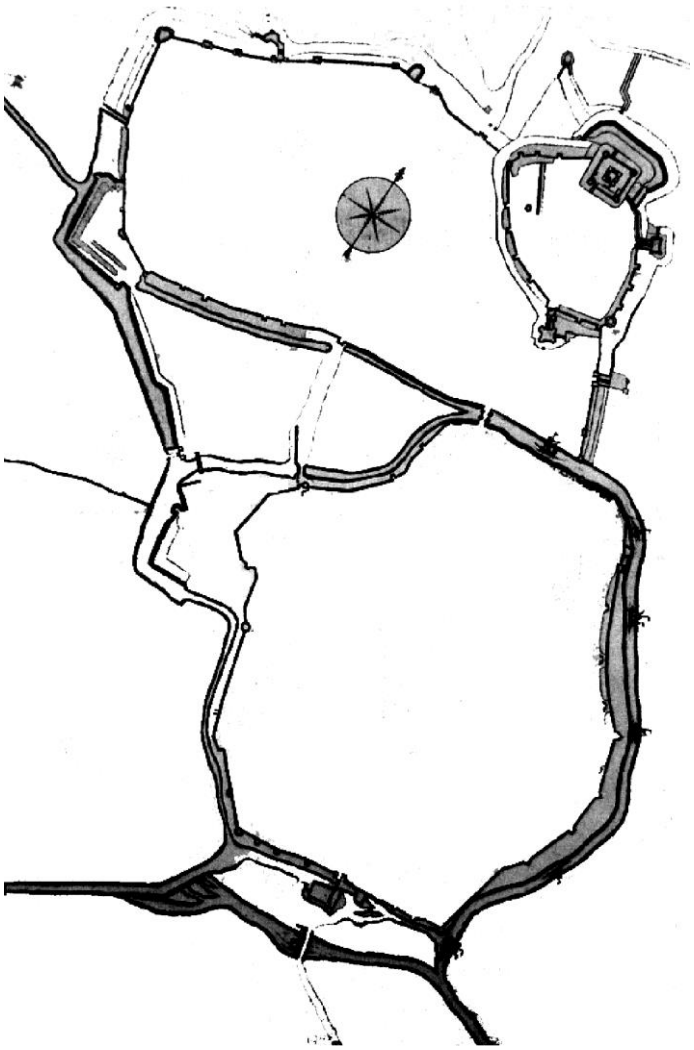
[207] *Bull. ann. CCI Caen*, annexe statistiques du Port de Caen, 1960, p. 28, 1961 et 1962, p. 32, 1963 à 1969, p. 34.

4 % des navires qui visitent le port, ce qui montre son obsolescence en matière de tirant d'eau.

Dans les années 50 Yves Guillou, le maire de Caen, avait envisagé à plusieurs reprises de le couvrir pour affecter la surface qu'il représente dans la ville à d'autres usages. La question rebondit en 1967 avec un projet de comblement partiel pour construire un parking de stationnement. Les quais du bassin assurent surtout les importations de bois du Nord pour les usines installées à proximité : les anciens Établissements Savare et les Établissements Duchesne. La Chambre de Commerce donne son accord de principe et lance une étude de faisabilité. Elle préconise de transférer ces importations vers la nouvelle zone portuaire en préparation à Blainville. Enfin les quais gardent encore quelques grues et voies ferrées. Le projet fait l'objet d'un plan mais il est finalement abandonné en raison de sa complexité et de son coût de revient. La couverture partielle du bassin exigerait la destruction du barrage ce qui aurait pour effet de perturber le système d'approvisionnement en eau du canal, et donc son tirant d'eau. Il y aurait donc nécessité à pallier ce risque[208]. Sur le plan financier le coût de revient est évalué à 4 500 000 francs.

Nous avons voulu évoquer cet épisode car il est le reflet d'une époque, celle des années 60, où la voiture règne dans les villes. Ces dernières sont même prêtes à lui sacrifier beaucoup de choses, y compris une partie de l'histoire de la ville. Dans le cas de Caen, le comblement partiel du bassin Saint-Pierre aurait constitué un abandon d'une partie du passé maritime de la ville attesté depuis plusieurs siècles, comme le montre la gravure ci-dessous.

[208] Arch. dép. Calvados, S 13471, Port de Caen-Ouistreham – Limites de salure des eaux – Article de l'hebdomadaire *Caen 7 Jours*, 4 au 10/01/1968.



Plan 75 : Le réseau hydrographique de Caen vers 1649[209]

Nous montrons cette gravure (déjà utilisée dans la première partie de notre travail) en raison des bateaux dessinés sur l'Odon, ils certifient qu'au XVII[e] siècle, des navires fréquentaient déjà ce qui deviendra la bassin Saint-Pierre, creusé, deux siècles plus tard.

La proposition de comblement est soutenue par la presse locale, comme en atteste l'article de *Caen 7 Jours* auquel nous avons déjà fait référence. Le journaliste évoque « un immense espace inutile »[210] auquel on pourrait trouver « une autre utilisation plus conforme aux besoins modernes de la ville de Caen »[211]. Il serait abusif d'en déduire que ce projet

[209] Françoise DUTOUR, Isabelle de KONINCK, Louis le ROC'H MORGÈRE, *De Caen à la mer : histoire d'un canal, op. cit.*, p. 5.
[210] Arch. dép. Calvados, S 13471, Port de Caen-Ouistreham – Limites de salure des eaux – Article de l'hebdomadaire *Caen 7 Jours*, 4 au 10/01/1968.
[211] *Ibid.*.

illustre, une fois encore, la non prise en compte du port dans la vie caennaise. En outre les années 60 sont une période au cours de laquelle les ports, en raison des « nécessités de rotation rapide »[212], sont contraints d'inventer « une nouvelle manière de traiter la marchandise »[213] sur des terres extérieures aux anciennes emprises portuaires des centres villes. À Marseille, on utilise les terres de la Camargue pour construire Fos sur Mer, à Caen on crée la "zone industrialo-portuaire" de Blainville, nous en avons parlé plus haut. Dans son ouvrage *Ports de commerce et vie littorale,* André Vigarié évoque des ports vieillis « avec des parties de ports désadaptés, qui ne survivent que comme bassin de servitude, entourés d'entrepôts et de quartiers entrainés eux aussi dans la désuétude et dans la déséconomie »[214]**.** Jusqu'à présent le port de Caen a fait de gros efforts pour s'adapter, nous en avons longuement parlé plus haut, néanmoins des zones portuaires sont devenues inadaptées avec « des murs de quais aux fondations peu profondes »[215]. C'est le cas du bassin Saint-Pierre.

Cette suggestion de le couvrir partiellement nous paraît également conforme aux règles urbanistiques retenues pour reconstruire Caen. Comme dans beaucoup de villes portuaires, on a opté « pour l'avenir, la ville nouvelle »[216] comme l'écrit Claude Prélorenzo, à propos de Caen mais aussi du Havre, de Saint Nazaire, de Brest ou encore de Lorient. L'architecte en chef a voulu faire efficace, le souvenir du passé a été valorisé au travers de "l'allée triomphale" vers le château mais le passé portuaire a-t-il été pris en compte ? En 1967, la partie est du quai Vendeuvre est non accostable par les navires : « les brèches que comportaient le mur de quai ont été réparées sans réfection des fondations »[217].

Comment interpréter cette suggestion soutenue par la presse locale ? Plusieurs raisons peuvent l'expliquer. Nous pensons qu'elle est en quelque sorte dans la droite ligne des principes urbanistiques qui ont présidé à la reconstruction de Caen. Ces principes voulaient valoriser le passé historique de la ville au travers du château de Guillaume le Conquérant, mais pas son passé maritime et son port. Cette explication n'est certainement pas la seule, elle correspond aussi à l'état d'esprit urbanistique des années 60 qui sacrifiait beaucoup à la

[212] Claude PRÉLORENZO, « Le retour de la ville portuaire », *Cahier de la Méditerranée*, 2010, n° 80, pp. 157-167, p. 158.
[213] *Ibid.* p. 159.
[214] André VIGARIÉ, *Port de commerce et vie littorale…, op. cit.,* p. 157.
[215] *Ibid.*
[216] Claude PRÉLORENZO, « Le retour de la ville portuaire », *op. cit.*, p. 162.
[217] Arch. dép. Calvados, S 13471, Port de Caen-Ouistreham – Limites de salure des eaux – Note de l'ingénieur des Travaux Publics d'État Toreton, datée du 04/03/1967.

voiture. Dans cette période le taux d'équipement des ménages en voiture croît rapidement. En 1960, 30 % des ménages ont une voiture, en 1967, le taux d'équipement atteint 50 %[218]. Par ailleurs c'est la période où « les grandes villes commencent à se doter de plans d'urbanisme [qui doivent assurer] la cohérence à long terme entre les hypothèses d'urbanisme (répartition spatiale des activités : emplois, résidences, commerces) et le réseau routier projeté »[219]. Dans cette période (1965-1969) les villes de province semblent dominer par une « problématique officielle, très "automobile", assez uniforme »[220].

En faisant référence à cet accroissement de la place de l'automobile dans le paysage urbain des villes de province, nous avons voulu montrer que Caen n'échappe pas à cette évolution et ce projet de parking répond probablement à cette logique qui sacrifie beaucoup à la voiture. Peut-on alors en conclure que le projet traduit l'esprit d'une ville, qui est prête à abandonner une partie de son passé maritime et portuaire à cette nouvelle tendance ? et s'interroger sur sa réelle dimension maritime ? Sans apporter de réponse à ces questions, nous dirons qu'il s'agit d'un nouveau projet qui va dans le sens de ce questionnement.

Alors que la Municipalité de Caen s'interroge sur l'opportunité de combler une partie du bassin Saint-Pierre un autre usage se dessine, également dans les années 60. Un article de *Paris-Normandie,* daté d'août 1964, relate l'évènement. Il s'agit de la venue de yachtmen venus en voisin de Deauville, Villers, Blonville, du Havre et même de Ouistreham. Chaque année, durant le mois d'août, ils rallient Caen « faisant du même coup de son port un inattendu port de yachting »[221]. Ce pourrait être un autre usage possible du bassin qui semble intéresser la Municipalité puisqu'elle offre une réception a ces yachtmen qui viennent à Caen.

Cette transformation, même momentanée, répond à un mouvement qui commence à émerger dans les villes portuaires. Après l'abandon et l'oubli, manifestés au travers de la reconstruction, certaines villes portuaires commencent aussi à envisager une reconversion de leur centre-ville en espace de loisirs, « les vieux ports, à Marseille, comme à Barcelone, à

[218] André VILLENEUVE et Institut national de la statistique et des études économiques, *L'Équipement des ménages en automobiles : enquête « Transports » 1967*, Paris, I.N.S.E.E, 1972, p. 12.
[219] Gabriel DUPUY, *Une technique de planification au service de l'automobile, les modèles de trafic urbain*, Paris, France, 1975, p. 96.
[220] *Ibid.*
[221] Arch. dép. Calvados, 1024 W 13, Port de Caen – silo portuaire – divers 1955-1971 - Revue de presse du cabinet du préfet, *Paris-Normandie*, 24/08/1964 : *Caen, port de yachting…*

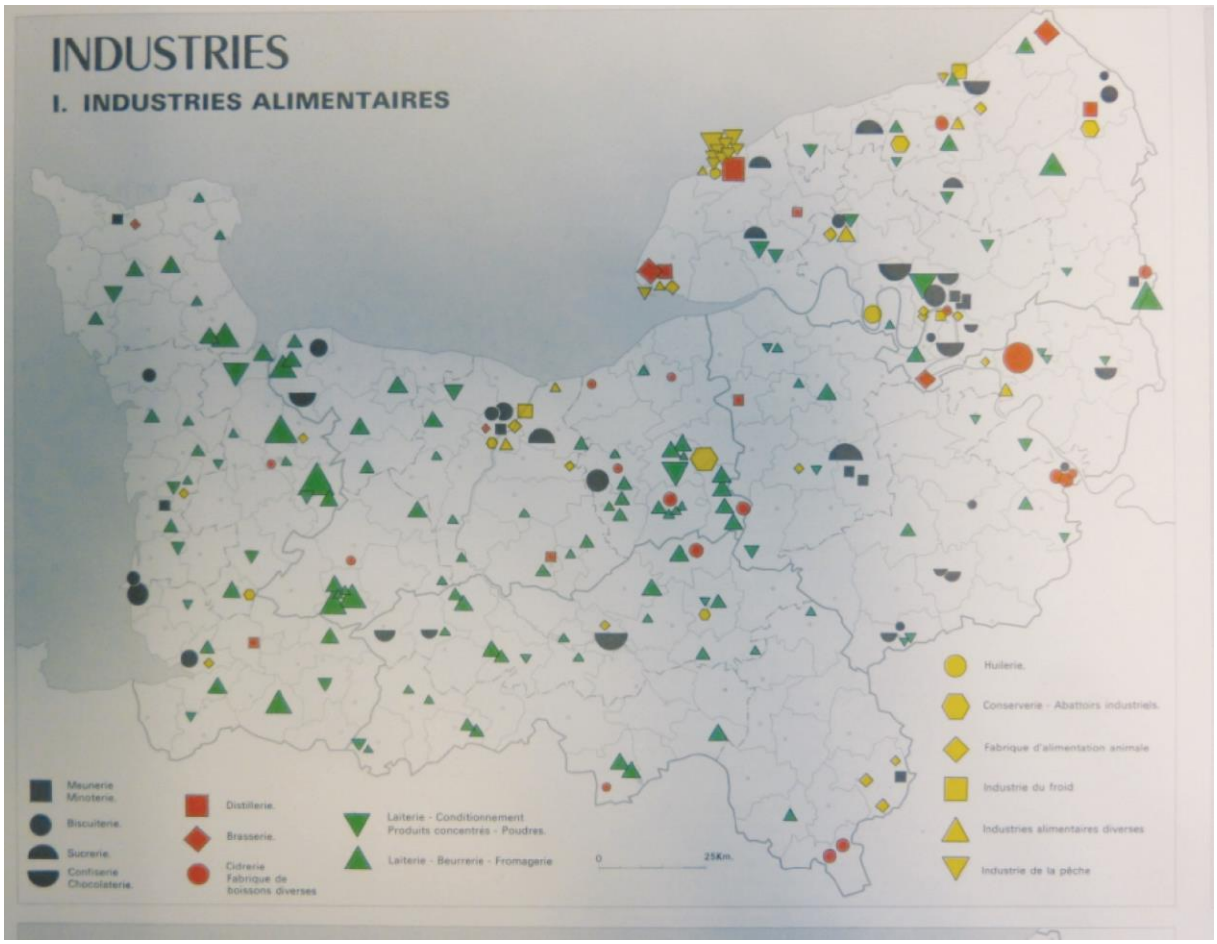
Gênes et demain à Alger sont voués aux loisirs, bars, restaurants, ports de plaisance »[222]. Le port de Caen n'est pas comparable à ces grands ports mais son évolution présente des similitudes.

Dans le titre de présentation de ce paragraphe, consacré à la vie du port de Caen dans les années 60, nous nous sommes demandé si les évolutions qui se dessinent sont une "occasion ratée" ou un "point de rupture". Nous allons tenter de répondre à cette question dans notre conclusion.

Conclusion

Avant de conclure sur l'évolution du port dans les années 60 nous voulons montrer des cartes qui illustrent Caen et la Normandie de ces années. Nous en projetons trois ci-dessous. Elles feront l'objet d'un commentaire spécifique, au cas par cas, puis d'un commentaire plus général après leur présentation. Le commentaire spécifique a aussi pour objet de faire comprendre au lecteur les raisons qui ont présidé au choix de ces cartes.

[222] Claude PRÉLORENZO, « Le retour de la ville portuaire », *op. cit.*, p. 160.

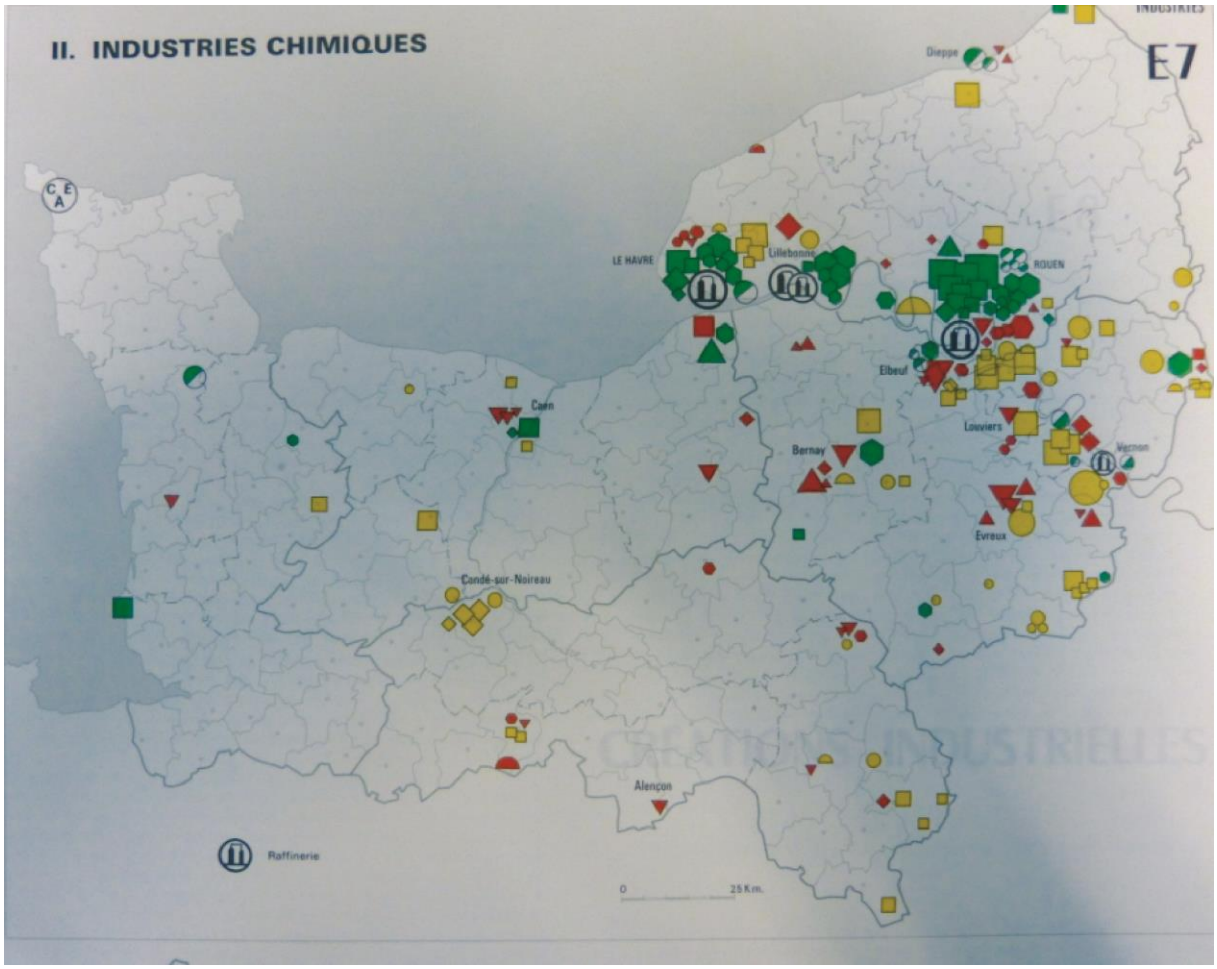


Carte 23 : Les industries alimentaires 1964[223]

La Normandie et une partie de la Bretagne sont des régions d'élevage, c'est ce qui explique le grand nombre d'industries à caractère alimentaire. Dans ce domaine, Caen et son agglomération comptent différentes industries à caractère alimentaire : industrie du froid, biscuiterie, meunerie (elle est créée depuis la seconde partie du XIX^{e} siècle, et elle fait partie des industries installées à proximité du port), fabrique d'alimentation animale et industries alimentaires diverses.

Nous complétons cette présentation par une carte des industries chimiques.

[223] Association pour l'atlas de Normandie, *Atlas de Normandie*, *op. cit.*, E7.

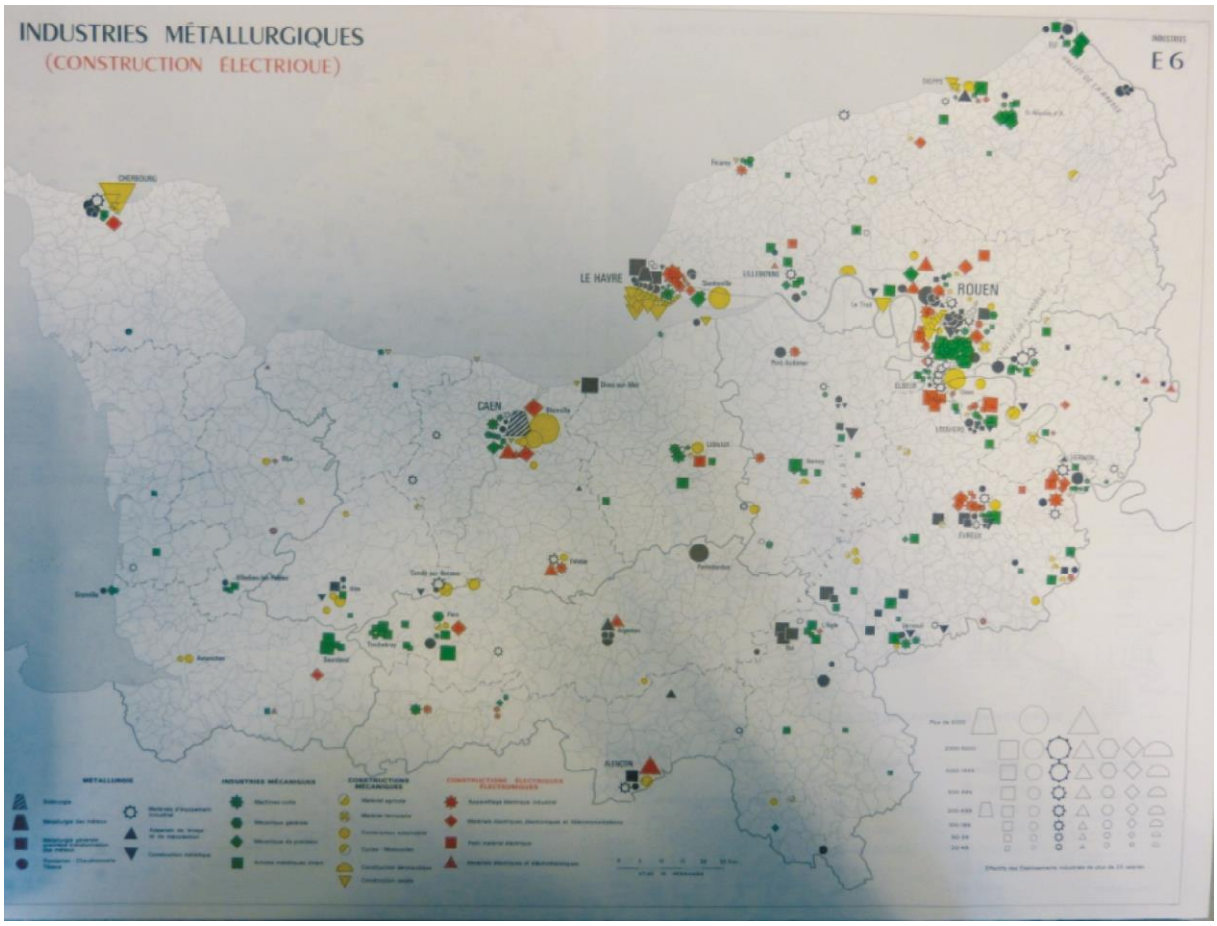


Carte 24 : Les industries chimiques 1964[224]

Le contraste entre Rouen et Le Havre est marqué, on ne trouve à Caen que quelques entreprises dans les domaines des engrais, des produits pharmaceutiques et de la chimie minérale.

Une dernière carte montre les industries métallurgiques.

[224] Association pour l'atlas de Normandie, *Atlas de Normandie*, *op. cit.*, E7.



Carte 25 : Les industries métallurgiques 1964[225]

Deux industries dominent à Caen : la Société Métallurgique de Normandie et la Saviem, cette dernière nous l'avons déjà dit, n'a pas de rapport avec le port.

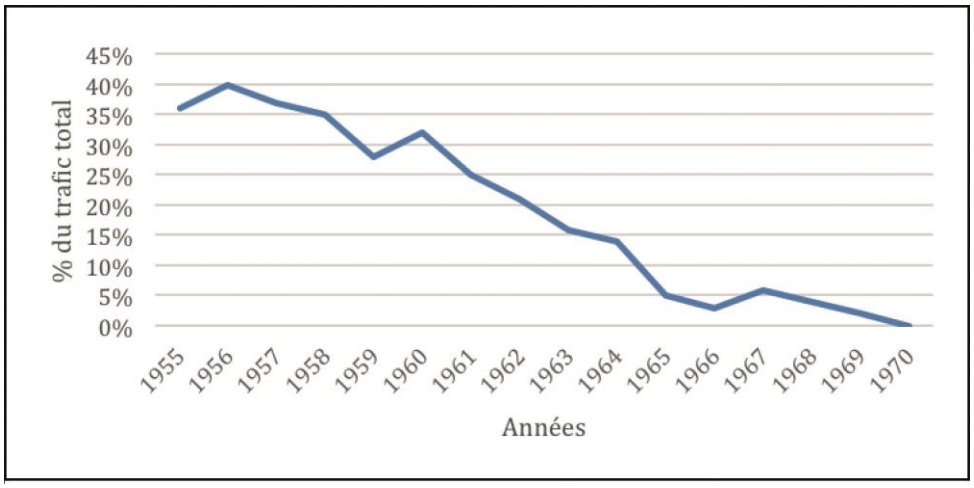
Ces quelques cartes des industries implantées dans les années 60 en Normandie montre la faiblesse industrielle de l'agglomération caennaise face aux agglomérations du Havre et de Rouen, les deux plus grands ports normands.

Les industries nouvelles ne sont pas venues en raison du port. Elles ne sont pas implantées à proximité, à l'exception de l'usine Saviem. Mais cette dernière utilise un ancien site disponible sans valoriser la proximité du port.

Nous avons souhaité présenter ces cartes comme une sorte de présentation introductive d'une tranche particulière de la vie du port de Caen. Nous voulons maintenant l'expliquer.

[225] Association pour l'atlas de Normandie, *Atlas de Normandie*, *op. cit.*, E6.

Les années 60 sont un tournant pour le port de Caen pour plusieurs raisons. L'un des piliers sur lequel reposait son développement, depuis la fin du XIX^{e} siècle, disparaît. Il s'agit des exportations de minerai de fer. Pendant 70 à 80 ans elles ont constitué la base du trafic de sorties du port et elles ont permis un quasi équilibre du trafic. En 1925 le port de Caen se classe au cinquième rang des ports exportateurs derrière Marseille, Le Havre, Bordeaux et Dunkerque, des ports dont le trafic n'a rien à voir avec celui de Caen : celui de Dunkerque qui est classé juste avant Caen a un trafic plus de deux fois supérieur à celui de Caen et Marseille, le premier, a un trafic 4 fois et demi supérieur[226]. Les premiers signes de la diminution des exportations de minerai de fer apparaissent dès le milieu des années 50 comme le montre le graphique ci-dessous.



Graphique 52 : Poids des exportations de minerai de fer dans le trafic total 1955-1970[227]

Il est éloquent, la baisse du poids du trafic de minerai commence en 1956 pour s'arrêter à zéro quinze années plus tard. À part quelques exceptions, elle est continue. Il est intéressant de faire ressortir que les décisions d'aménagements lourds du port, pour l'accueil des grands navires, se prennent dans la seconde partie des années 50 alors que le trafic de minerai de fer a déjà entamé sa chute. En 1956 le programme d'extension décidé par la Chambre de Commerce veut répondre aux attentes de la Société Métallurgique de Normandie : « L'accès

[226] *Bull. mens. CC Caen*, 1926, n° 1, 21.

[227] *Bull. ann. CCI Caen*, 1971, annexe statistiques du Port de Caen, p. 9, pour le trafic général et *Bull. ann. CCI Caen*, trafic 1955, 1956, n° 1, p. 145, trafic 1956, 1956, n° 2, annexe statistiques 1956, tableau n°4, trafic 1956, 1956, n° 2, annexe statistiques 1956, tableau n°4, à compter de 1957, la Chambre de Commerce édite un seul bulletin annuel qui donne le trafic de l'année portée sur le bulletin, 1957, 1958, 1959 et 1960, p. 10, 1962, n.p., 1965, 1968, 1971, annexe statistiques port Caen, p. 4-5 pour le minerai.

du port de Caen aux bateaux de 12 000 à 15 000 tonneaux aurait aussi pour effet d'étendre à l'Amérique du Sud et à l'Extrême-Orient le champ d'action à l'exportation de la Société Métallurgique de Normandie actuellement limité aux pays riverains de la Baltique, de la Mer du Nord et de la Méditerranée.

La question est capitale pour la Société Métallurgique de Normandie qui a dressé un programme d'investissements importants permettant de doubler la production de ses usines »[228].

Cet extrait est tiré d'une conférence tenue par le président Henri Spriet devant le comité de l'Ouest-expansion le 5 février 1957.

C'est en 1959 qu'apparaissent les premières interrogations sur l'avenir du trafic de minerai de fer à l'occasion d'un point sur le développement économique et social de la Basse-Normandie au cours d'une des assemblées générales, à la fin de l'année : « ainsi… les perspectives à l'exportation et même, à plus long terme, l'avenir du bassin, paraissent-ils liés aux solutions qui seront trouvées pour l'enrichissement du minerai siliceux bas-normand »[229].

Le rapprochement de ces deux citations, à quelques années d'intervalle, montre que les investissements engagés pour le port ont surtout pour objectif de répondre aux attentes de la Société Métallurgique de Normandie. Quant à la chute du trafic de minerai de fer les responsables du port tentent de l'enrayer par la croissance des commerces de pétrole, de bois et de "marchandises diverses" ainsi que par l'activité de la Société Métallurgique de Normandie qui doit désormais importer son minerai de fer.

Les années 60 sont cruciales pour le port. Elles semblent montrer des dirigeants dont les schémas de pensée et de décision correspondent aux années 50 alors que le port accroît son activité chaque année. Ce contexte explique la course à l'accroissement du gabarit pour être en mesure de recevoir des navires de 15 000 tonnes de port en lourd. C'est chose faite en avril 1967[230]. Mais cette politique commence à connaître ses limites avec une exploitation financière de plus en plus délicate et des interrogations qui émergent sur la rentabilité des investissements engagés, surtout durant la seconde moitié de la décennie.

---

[228] *Bull. sem. CC Caen*, 1956, n° 2, p. 229.
[229] *Bull. ann. CC Caen*, 1959, p. 167.
[230] *Ibid.*, 1967, p. 68.

L'apport d'entreprises nouvelles dans la Basse-Normandie et plus particulièrement dans l'agglomération caennaise, dans le cadre de la décentralisation, aurait-il pu constituer une opportunité pour limiter les difficultés à venir ? Nous n'en sommes pas certains pour plusieurs raisons.

Caen et son agglomération n'ont jamais été une ville industrielle avec des dynasties familiales tournées vers le large. La seule famille qui a su entreprendre autour du monde maritime a développé une entreprise de négoce de houille et une société d'armement. Les nombreux conflits entre son dirigeant de cette époque, Georges Guillin, et les décideurs de la Chambre de Commerce semblent montrer qu'il n'était pas toujours entendu (nous en avons parlé plus haut à l'occasion des discussions autour du remorquage). Les arguments proposés pour attirer des nouvelles entreprises à Caen n'insistent ni sur le port, ni sur un développement industriel. C'est pourquoi nous sommes enclins à penser que les années 60 constituent une rupture plutôt qu'un raté pour le port, avec la disparition d'un des piliers du trafic. En revanche les dirigeants de la Chambre de Commerce semblent continuer à penser développement par le gabarit des navires sur un schéma de fonctionnement qui répond à la croissance du trafic des années 50 alors que la structure du trafic n'a pas encore commencé à changer ou très imperceptiblement. Les réflexions de Georges Guillin sur l'avenir du trafic évoqué à l'occasion de la querelle autour du remorquage, ont-elles suscité un débat ? Nous ne le savons pas.

Quant à la ville elle est trop une ville "tertiaire" pour penser son essor au travers du port et son activité. Yves Guillou avait perçu le port comme un outil de développement de sa ville. Dans le début des années 60 les projets d'aménagement du bassin Saint Pierre doivent servir à créer un parking.

Cette rupture constitue certainement un des moments où Caen n'a probablement pas su s'affirmer comme une ville maritime.

La nouvelle période qui s'ouvre pour le port est pleine d'incertitudes, il doit s'adapter au changement et poursuivre le renouvellement de son trafic.

Chapitre II

COMMENT POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DU PORT AVEC LA DISPARITION D'UNE DES DEUX SOURCES DU TRAFIC, LE MINERAI DE FER : 1970-1984 ?

Nous avons voulu ouvrir ce second chapitre par un article paru en juillet 1968.

Caen Hebdo 2.7.68

CAEN - SON PORT

Sous François 1er déjà, le commerce de Caen s'étendit jusqu'en Afrique et même jusqu'au nouveau Monde, grâce au génie d'Etienne Duval, Seigneur de Mondrainville. Etienne Duval tirait annuellement de la Barbarie des quantités considérables de blé qui lui procurèrent d'immenses bénéfices et, en même temps, l'occasion d'être utile à ses concitoyens car il leur vendait sa marchandise toujours au-dessous du prix courant.

Caen de ce fait fut longtemps l'entrepôt de blé et de vins.

Mais de tous temps, il s'est fait au port de Caen, un commerce d'importation assez considérable de vins, d'huile d'olive, de savon, de bois du Nord, de houille, de chanvre, de suifs de Russie, de fers d'Angleterre et de Suède. On y exportait des céréales, des cidres et des eaux-de-vie, des pierres à bâtir et surtout des huiles de colza et des dentelles dont la fabrication était une branche importante du commerce caennais.

La pêche au hareng présentait, indépendamment de ses produits qui étaient alors très considérables, l'avantage de former des marins et d'entretenir en pleine activité des salines qu'on avait établies à Varaville, à Dives, à Touques et dans plusieurs autres « paroisses ». Le port de Caen comme on le voit sur cette photo, était donc assez varié dans ses activités, dans la nature de ses bâtiments et des hommes qui les armaient et les fréquentaient.

Depuis l'implantation de la S.M.N. et le développement des mines de fer de la région de May, le port de Caen a connu d'autres débouchés et d'autres activités. L'industrie minéralière a été l'une des plus florissantes de France et fers et aciers continuent fort heureusement à être exportés dans toutes les parties du monde.

Malgré la fermeture des mines de fer de la région et certains marchés avec l'Afrique du Nord, le port de Caen reste le 7 ou 8e de France. Il a encore un grand avenir et avec lui, notre Ville et la région tout entière.

Illustration 70 : Caen – Son port 1970[1]

[1] Arch. mun. Caen, carton n° 3, Port – Canal – Orne – Odons, *Caen Hebdo*, 02/07/1968.

Nous avons retenu cet article pour sa dernière phrase. Nous la reproduisons ci-dessous : « Malgré la fermeture des mines de fer de la région et certains marchés avec l'Afrique du Nord, le port de Caen reste le 7e ou le 8e de France. Il a encore un grand avenir et avec lui, notre Ville et la région tout entière »[2]. C'est le défi auquel sont confrontés les dirigeants de la Chambre de Commerce, à qui le port est délégué par l'État.

Nous avons choisi de clôturer ce chapitre en 1984, car la période qui s'ouvre, est pleine d'incertitudes pour le port. Nous allons voir que la perte du trafic du minerai de fer n'est pas le seul défi auquel les Autorités portuaires ont dû faire face. Il s'agit d'une période d'interrogations pendant laquelle le port se cherche un nouvel avenir. La dernière période de notre travail, qui couvre les années 1984-2010, nous a paru devoir être séparée car elle incarne une nouvelle étape pendant laquelle les interrogations se transforment en décisions et en actions.

Avant de voir comment ces Autorités vont relever le défi, nous expliquons ci-dessous le contexte économique de ces quinze années, il est différent de celui des années 60 qui appartiennent, pour l'histoire aux *« trente Glorieuses ».*

I – UN CONTEXTE DIFFICILE

« Il aurait pu se faire que l'engorgement du crédit, le désordre et l'instabilité des monnaies, détraquent la croissance glorieuse […]. En effet, les années soixante ont vu, partout dans le monde, mais notamment en France, des folies de crédit. […] Le gigantisme et le gâchis public (national et municipal) s'étendaient aux sociétés privées, garanties par l'inflation monétaire contre les strictes sanctions de la rentabilité des investissements »[3].

Cette phrase tirée de l'ouvrage de Jean Fourastié *Les trente glorieuses ou la révolution invisible*, illustre bien la situation du port de Caen au début des années 70. Comme nous l'avons vu plus haut, ses équilibres financiers sont incertains. La course au tirant d'eau, pour accueillir des navires toujours plus gros, devient tellement coûteuse que des voix commencent à s'interroger sur la rentabilité des investissements consentis. Une de ces voix est celle de Georges Guillin, le dirigeant de la Société Navale Caennaise, lorsqu'il émet des doutes sur la rentabilité de l'agrandissement du port de Caen en 1967.

---

2 *Ibid.*

3 Jean FOURASTIÉ, *Les Trente glorieuses ou la Révolution invisible de 1946 à 1975*, Paris, Fayard, 1979, p. 257-258.

La crise éclate en 1973 avec le choc pétrolier. Le prix du pétrole, qui est un des "carburants" de la croissance mondiale, est multiplié par quatre en quelques jours, en octobre 1973. La crise affecte tous les secteurs de l'économie, et particulièrement l'industrie française. L'indice de la production industrielle stagne, voire recule, jusqu'en 1988. Les secteurs économiques les plus touchés sont « la sidérurgie et le textile, l'industrie pétrolière […], la construction navale et aéronautique, le BTP »[4]. L'État lance le plan acier en 1977, restructure la sidérurgie et les charbonnages en 1984. Le port est concerné par la crise en raison du poids des importations de houille et des ventes de produits métallurgiques, produits par la Société Métallurgique de Normandie. Le tableau ci-dessous rappelle leur place dans le trafic des années 1972 et 1973, lorsqu'éclate le choc pétrolier.

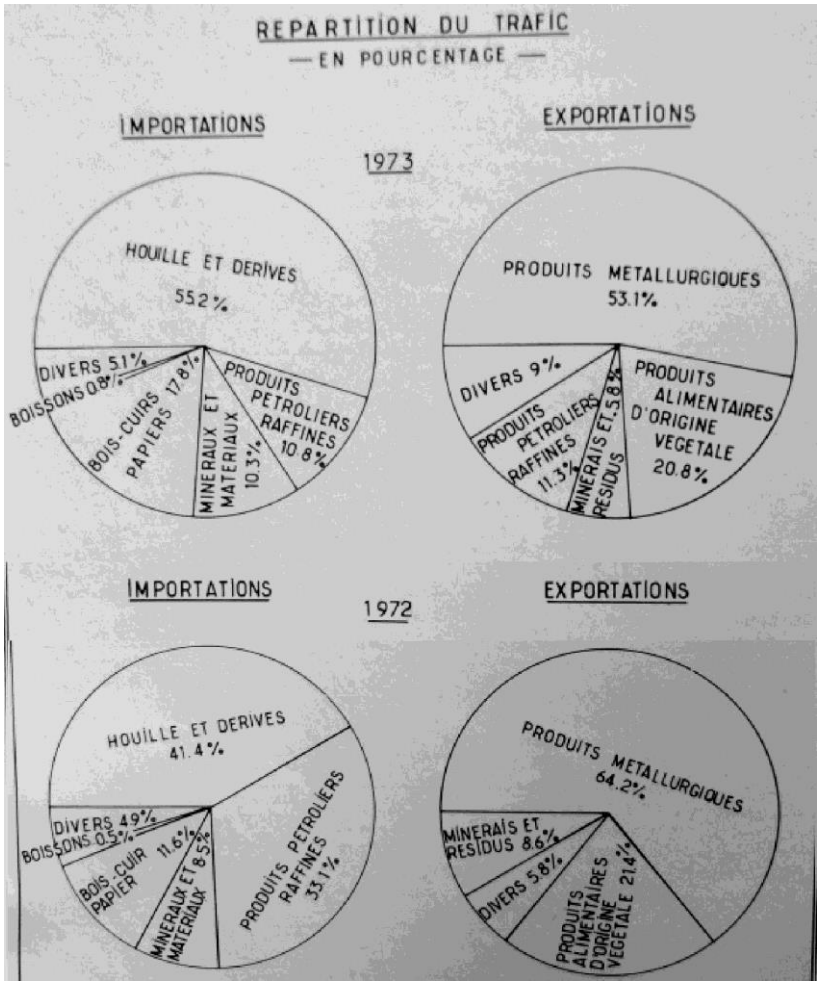


Tableau 33 : Répartition du trafic 1972-1973[5]

[4] Maurice AGULHON, André NOUSCHI, Ralph SCHOR, *La France de 1940 à nos jours*, Nouvelle édition, Paris, Nathan, coll. fac histoire, 1995, p. 375.

[5] S*tatistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1974, p. 17.

En 1973 la houille et ses dérivés, pour les entrées, et les produits métallurgiques, pour les sorties, représentent plus de la moitié du trafic portuaire. Nous analyserons plus loin les raisons de la chute du trafic des "produits pétroliers et raffinés", elle n'est pas liée à la hausse du prix du pétrole.

En 1975 la demande mondiale d'acier baisse de 9 %[6], cette diminution s'accompagne d'un « effondrement des prix à l'exportation »[7]. L'Europe est en surproduction face à la concurrence du Japon et « des nouveaux pays industrialisés [dotés] d'installations à haute capacité »[8]. La sidérurgie française, qui n'a pas su se préparer à ces difficultés, est nationalisée en 1981 et restructurée en 1984. Cette situation pèse sur le devenir de la Société Métallurgique de Normandie qui est contrainte de s'adapter à un environnement international difficile. Elle appartient au groupe Usinor. Elle est nationalisée, comme tout le groupe. Nous évoquerons plus loin les conséquences, pour la Société Métallurgique de Normandie, du contexte français de la sidérurgie pendant cette période de crise.

À la fin des années 60 la demande de houille est également en forte diminution. Alors qu'en 1948 le charbon représentait 87 % de l'énergie consommée en France (carburants non compris), en 1968 il ne représente plus que 40 %[9] et sa chute se poursuit dans les années 70 et 80. Après avoir tenté une relance charbonnière de 1981 à 1983, l'État est contraint de restructurer les charbonnages en 1984[10].

L'environnement du port de Caen est également affecté par des changements législatifs avec la loi de 1983 sur les ports maritimes. Elle complète la notion des ports non autonomes, comme nous le rappelons ci-après. « L'État reste le décideur des équipements d'infrastructures. Il est responsable de leur entretien et il assume la gestion générale du port. Il confie aux chambres de commerce et d'industrie, sous le régime de la concession, la mission de réaliser, d'exploiter et d'entretenir les outillages publics (engins de manutention, magasins, hangars, engins de carénage).

---

6 Michel FREYSSENET, *La sidérurgie française. 1945-1979. Histoire d'une faillite. Les solutions qui s'affrontent.*, Savelli, 1979, p. 161.
7 Pascal GALLIEN, *La Société Métallurgique de Normandie…*, *op. cit.*, p. 30.
8 *Ibid*
9 Paul NOVEL, *Le Charbon et l'énergie en France*, *op. cit.*, p. 11-12.
10 Maurice AGULHON, André NOUSCHI et Ralph SCHOR, *La France de 1940 à nos jours*, *op. cit.*, p. 375.

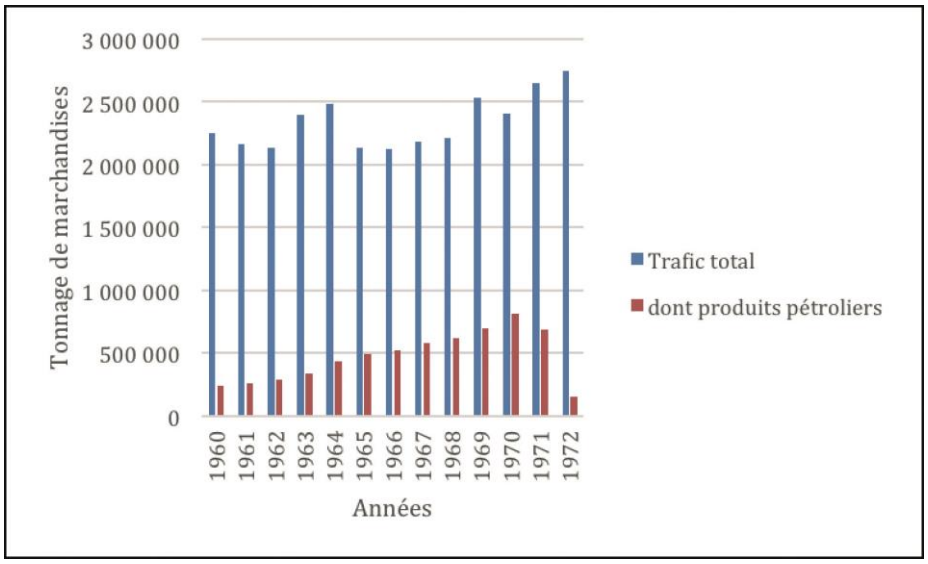
Parmi les ports non autonomes, il en est onze qui sont classés catégorie 1, c'est-à-dire que les investissements y sont considérés d'intérêt national. Ce sont les ports de Calais, Boulogne, Dieppe, Caen, Cherbourg, Brest, Lorient, La Rochelle, Bayonne, Port-la-Nouvelle et Sète »[11].

Chaque port non autonome est dirigé par un directeur, choisi parmi les ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées. Le port n'a pas de conseil d'administration. Pour toutes les questions touchant les ouvrages d'infrastructure portuaire, l'outillage et les tarifs, le directeur recueille l'avis de la commission permanente d'enquête du port. Elle est composée de neuf membres choisis parmi des représentants de la Chambre de Commerce, des Collectivités locales et des usagers « qu'il s'agisse aussi bien des activités d'un port de commerce que d'un port de pêche ou d'un port de plaisance »[12]. Nous verrons, dans le corps de notre travail, les conditions d'application au port de Caen, de ces nouvelles règles.

Nous venons de décrire succinctement le nouveau contexte économique dans lequel évolue le port de Caen dans les années 70 et au début des années 80. Ce contexte délicat vient s'ajouter à la disparition des exportations de minerai de fer qui contribuaient à animer le trafic depuis 1875. Enfin, dès l'année 1970, le *bulletin de la Chambre de Commerce* évoque un projet de stockage de produits pétroliers à May-sur-Orne, dans l'ancienne mine de fer. Le projet consiste à « stocker 1,5 millions de mètres cubes de pétrole et 3 millions de mètres cubes de gas oil »[13] pour des raisons de sécurité. Le pétrole serait acheminé par un pipe-line « de 80 centimètres de diamètre qui, au passage, desservirait les dépôts pétroliers du port de CAEN ; ces dépôts, actuellement desservis par la voie maritime, distribuent des produits raffinés dans toute la Basse-Normandie »[14]. Ce projet aurait pour conséquence de faire disparaître « la quasi-totalité du trafic pétrolier du port de CAEN »[15]. Le graphique ci-dessous rappelle le poids croissant des importations d'hydrocarbures à compter de 1960 et jusqu'en 1972.

---

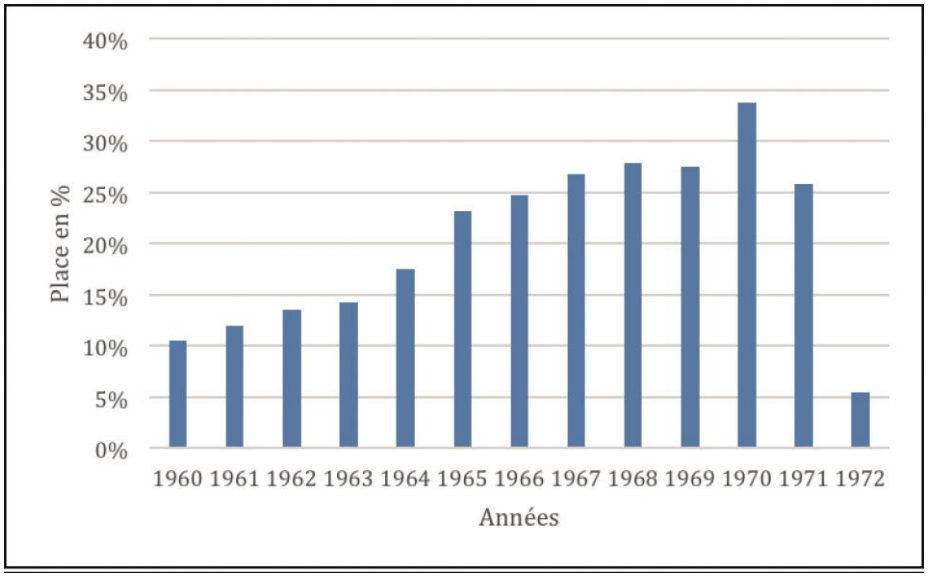
[11] Arch. mun. Caen, Carton n° 4, Port – Canal – Orne – Odons - Avis du Conseil Économique et Social, 30/08/1983, p. 59.
[12] *Ibid.*
[13] *Bull. ann. CCI Caen*, 1970, *op. cit.*, p. 111.
[14] *Ibid.*
[15] *Ibid.*



Graphique 53 : Poids des importations de produits pétroliers 1960-1972[16]

En tonnage de marchandises, en 1960, les produits pétroliers représentent environ 237 000 tonnes, en 1971, la meilleure année ils atteignent 812 000 tonnes. Leur croissance est quasiment ininterrompue. Nous avons voulu évoquer la place de ces produits en tonnage car les taxes portuaires sont assises sur cette base.

Pour compléter notre réflexion, le graphique ci-dessous positionne la place de ces importations en pourcentage du trafic total.



Graphique 54 : Place des produits pétroliers en % du trafic total 1960-1972[17]

[16] *Bull. ann. CCI Caen*, pour le trafic total : 1972, annexes statistiques p. 9 et pour les produits pétroliers : années 1962, [n.p.], 1965, 1968, 1971, 1972, annexe statistiques port Caen, p. 4.
[17] Cf. références graphique 52.

En 1960, les produits pétroliers ne représentent pas plus de 10 % du trafic. En 1970 ils en représentent un tiers avec 34 %.

Après l'arrêt total, en 1970, des exportations de minerai de fer, et les interrogations évoquées plus haut concernant la houille et la sidérurgie, la suspension envisagée de ces importations ne peut que représenter un autre défi à surmonter pour les dirigeants du port. La perte financière, pour le port, est évaluée à plus d'un million de francs, dans une période où la Chambre de Commerce est toujours contrainte d'adapter son outillage, alors que l'exploitation financière du port est déficitaire et que les négociants demandent la création d'un second poste à quai dans la "zone industrialo-portuaire", poste qui devra être équipé.

En septembre 1972 la société Geostock, chargée du stockage d'hydrocarbures dans la mine de May-sur-Orne, se déclare « disposée à garantir à la Chambre de Commerce un minimum de ressources entre le 1er janvier 1972 et le 31 décembre 1976 »[18]. Le minimum de ressources est fixé à 2 millions de francs. Cet amortisseur financier est destiné à aider la Chambre de Commerce à absorber la perte financière que générerait le projet de stockage à May-sur-Orne. Ce nouveau changement dans la structure du trafic du port joint au contexte économique national et international qui s'impose à compter du milieu des années 1970, incite les dirigeants du port à chercher d'autres sources de trafic. En 1972, les dirigeants de la Chambre de commerce envisagent « le recrutement d'un collaborateur qui serait chargé de rechercher des trafics portuaires nouveaux et de prendre, à cet effet, tous contacts utiles, tant en France qu'à l'étranger »[19]. Enfin le canevas d'une étude de développement du port de Caen est arrêté au cours d'une réunion tenue le 26 février 1976.

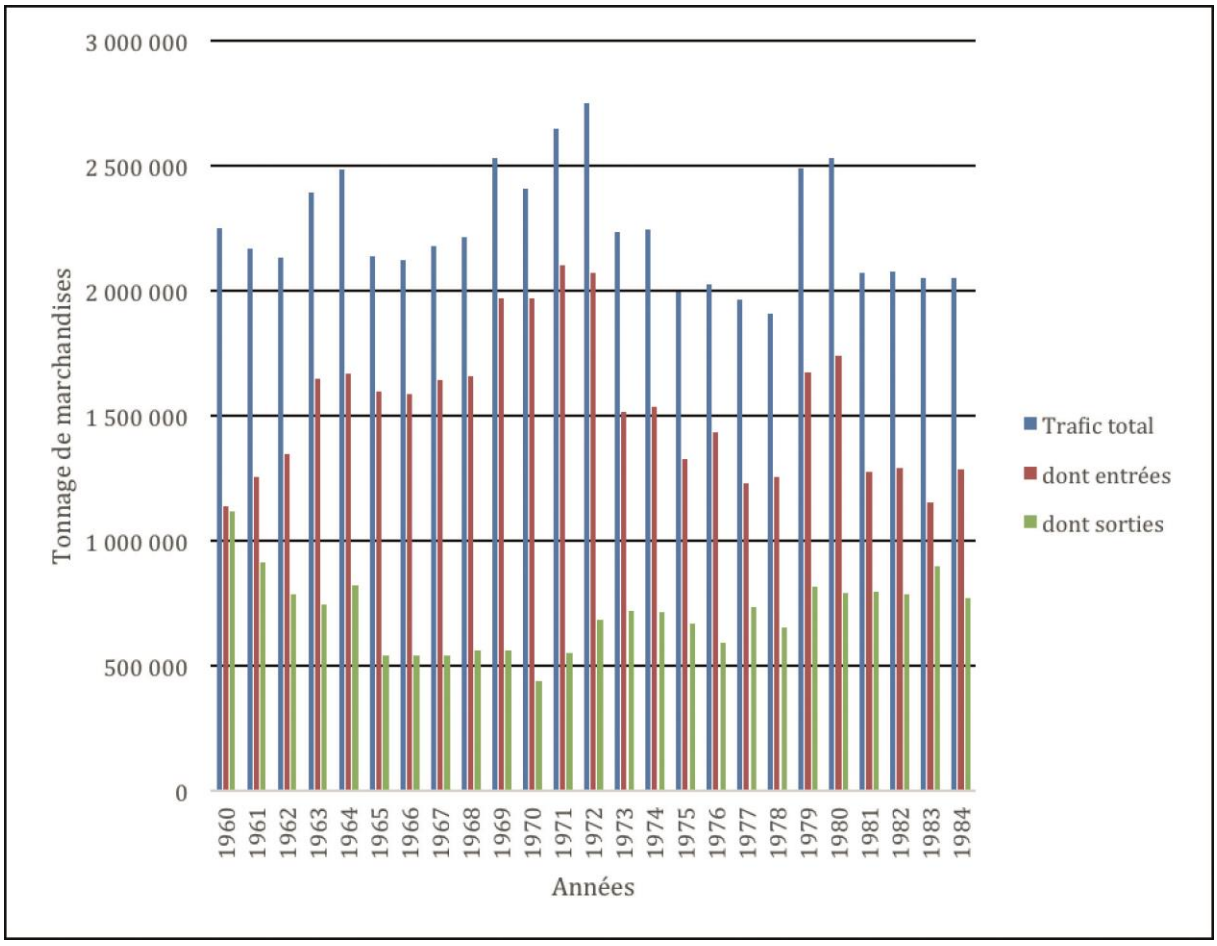
Il n'est pas dans l'objet de ce paragraphe, consacré au nouveau contexte du port, de détailler les études menées et les décisions prises pour chercher à faire évoluer le trafic face aux remises en cause que nous venons d'expliquer. Nous les présenterons à la fin de ce chapitre lorsque nous aborderons le devenir des ports de Caen et Ouistreham dans ce nouvel environnement. Nous y présenterons également l'application de la loi de 1983, pour la création de la commission permanente.

[18] *Bull. ann. CCI Caen*, 1972, p. 35
[19] *Ibid.*, p. 141.

Nous avons déjà abordé certaines évolutions générales du trafic durant cette nouvelle période de la vie du port. Cette évocation n'a eu comme objet que de faire percevoir les enjeux pour le port face aux évolutions dans les domaines de la houille et de la sidérurgie ainsi que les conséquences des décisions prises concernant le stockage de produits pétroliers dans la mine de May-sur-Orne. Dans cette nouvelle période deux autres piliers de l'activité portuaire (après celui du minerai de fer) peuvent être concernés : les entrées de houille et le trafic généré par la présence de la Société Métallurgique de Normandie. Il touche les entrées par les importations de fines de coke pour le fonctionnement des hauts-fourneaux et les sorties au travers des exportations des productions de l'usine. Les dirigeants du port doivent faire face, non pas à une évolution, mais à plusieurs changements qui affectent des pans très importants du trafic. Nous voulons maintenant présenter et commenter sa mutation entre 1970 et 1984, ne serait-ce que pour apprécier comment il évolue dans cet environnement difficile et incertain.

II – Le trafic portuaire entre 1970 et 1984

Afin de mieux percevoir le poids des changements et des questions sur le trafic, le graphique ci-dessous montre son évolution entre 1965 et 1984.



Graphique 55 : Cumul trafic avec entrées et sorties 1960-1984[20]

Ce graphique illustre l'incertitude qui pèse sur le port à compter du début des années 1970, après la période d'équilibre relatif montrée dans notre analyse de l'activité des années 60. L'arrêt des exportations de minerai a pu être compensé par les importations de pétrole jusqu'en 1972, le niveau atteint, 2 750 000 tonnes, constitue un maximum que le port ne retrouve que 15 ans plus tard, en 1988, la première année où il dépasse les 3 millions de tonnes de marchandises traitées. Avec ce tonnage « le port devrait conserver un excellent rang dans le classement des divers ports français »[21]. Pour faire face au trafic qui se développe, notamment dans le domaine des bois exotiques, le ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme, autorise l'équipement d'un nouveau « terre-plein d'une superficie de 19 500 m^2 à proximité du terre-plein de 14 000 m^2

[20] *Statistiques du Port de Caen*, Chambre de commerce et d'Industrie de Caen, 1984, p. 9.

[21] Arch. dép. Calvados, 1024 W 2, Port de plaisance Caen-Ouistreham – Travaux 1963-1973 – Procès-verbal d'une réunion de la Commission consultative du port de Caen tenue le 29/01/1973, sous l'égide de la Chambre de Commerce et d'industrie de Caen.

déjà réalisé. Cet aménagement est justifié par l'accroissement constant du trafic des bois exotiques »[22]. Dans le même courrier le ministre précise que le port de Caen est classé « en catégorie 1 (investissement d'intérêt national) par arrêté du 25 février 1971 »[23]. Ce classement du port de Caen répond à des critères de trafic. Il se compare à des ports comme Brest, Calais, Cherbourg, Dieppe ou encore La Rochelle[24].

En revanche on note aussi la situation particulière des années 1975, 1977 et 1978 durant lesquelles le trafic descend en dessous de 2 millions de tonnes, une situation que le port n'avait plus connue depuis l'année 1955. Ces années difficiles s'expliquent surtout par la perte du commerce d'hydrocarbures dont nous avons parlé plus haut. Le graphique 56 et le tableau 34 (ci-après) montrent la quasi disparition d'un trafic, qui représente, en 1970 et 1971, plus de 800 000 tonnes de marchandises entrées, soit un tiers de l'activité totale.

Un autre enseignement ressort du graphique ci-dessus, il s'agit du déséquilibre entre les marchandises débarquées et les marchandises embarquées. Nous l'avions souligné dans les années 60, il se poursuit. Le port ne parvient pas à retrouver un trafic d'exportations de l'importance de celui du minerai. Au début des années 60, avant la chute du minerai de fer, le port expédie plus d'un million de tonnes de marchandises, à la fin de la décennie, en 1970, les sorties atteignent un plancher de 436 000 tonnes. On relèvera cependant la capacité de réaction des dirigeants du port face à l'arrêt des exportations de minerai de fer. Après le minimum de 1970, la première année sans minerai de fer exporté, le port parvient à retrouver un niveau de trafic d'exportation qui se situe entre 700 et 800 000 tonnes.

Le comparatif de l'histogramme du trafic total avec celui des entrées, montre le lien entre ces deux éléments ; les entrées influent directement sur ce dernier. Nous l'avons déjà souligné.

---

[22] *Ibid.*, Courrier du ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme daté du 13/04/1973, adressé au Directeur Départemental de l'Équipement du Calvados.

[23] *Ibid.*

[24] Liste des « ports d'intérêt national » arrêtée en 1971 : Calais, Boulogne, Dieppe, Caen, Cherbourg, Brest, Concarneau, Lorient, La Rochelle, Bayonne, Port La Nouvelle, Sète et Fécamp. Cette catégorie de ports arrivait juste après les « ports autonomes ». La principale différence entre des 2 catégories de port tient « à la maitrise par les ports autonomes de la majeure partie des pouvoirs de gestion du domaine qui leur est affecté » alors que dans les ports d'intérêt national, la gestion du domaine public est éclatée entre « les services déconcentrés du ministère de l'équipement, pour la relation quotidienne avec l'occupant du domaine et les travaux d'entretien ou d'investissement nécessaire au maintien du patrimoine public » - site inforMARE, FORUM of shipping and Logistics, *La Politique Portuaire Française, II Les moyens d'action des Pouvoirs Publics,* [en ligne], disponible sur http://www.informare.it/news/forum/1999/courdescomptes/pportuaire6uk.asp consultation du 19/04/2016.

Les inconnues qui pèsent sur l'activité portuaire, à compter du milieu des années 1970, préoccupent la Chambre de Commerce. En 1976 elle diligente une étude auprès du Bureau Central d'Études pour les Équipements d'Outre-mer (BCEOM). Nous en parlerons plus longuement dans la suite de notre travail. L'important est de faire ressortir que les dirigeants de la Chambre de Commerce ont pris conscience des difficultés du port et ils cherchent à les dépasser.

Ces interrogations sont relayées par la presse comme en témoigne un article publié dans *Paris-Normandie.*

LE PORT DE CAEN EN 1977

Un trafic en légère diminution : 1.962.875 tonnes (-3,1 %)

Après la très légère augmentation de trafic enregistrée en 1976 qui avait permis au port de Caen de franchir à nouveau la barre des deux millions de tonnes, c'est un résultat décevant qu'il a fallu prendre en compte pour l'année écoulée, avec un chiffre global inférieur à celui de 1975 : 1.962.875 tonnes contre 1.993.304 tonnes.

Ce mauvais résultat est dû essentiellement aux entrées (— 202.532 tonnes par rapport à 1976) alors que les sorties témoignent d'un certain progrès (+ 122.668 t.).

La part prise par la S.M.N. dans le total du trafic a atteint 945.606 t., soit un peu moins de 50 % du trafic total, contre 51,2 % l'an dernier.

Les entrées

Les entrées sont en diminution de 14,1 %. Les trafics de charbons industriels (— 12,9 %), de bois (— 0,19 %), de mélasse (— 96,9 %) et de tourteaux (— 50,5 %) sont en baisse. Tous les autres trafics sont en hausse, particulièrement le minerai de fer (+ 9 %), les vins (+ 25,6 %), le sable (+ 57,6 %) et les autres marchandises (+ 43,6 %).

Les sorties

Les sorties sont en forte hausse (+ 23,5 %). Les navires marchands sont en légère baisse (— 0,2 %). Tous les autres trafics sont en forte augmentation : céréales (+ 13,3 %), hydrocarbures (+ 72,1 %), produits laitiers (+ 129,2 %), autres marchandises et soutes (+ 6.284 %).

Nombre de navires et tonnage de jauge

Si l'on examine la statistique du nombre de navires entrés au port de Caen et leur tonnage de jauge nette (on rappellera que le tonnage de jauge nette d'un navire exprime le volume utile pour le transport, déduction faite de tous les volumes qui ne sont pas réservés à cet usage) on s'aperçoit que : cet envoi, en 1977, 802 navires seulement (contre 873 en 1976 et 939 en 1975) alors que le tonnage est en hausse (+ 5 %).

Ajoutons à cela que sur 802 navires entrés en 1977, 619 avaient un tonnage de jauge nette de moins de 3.000 tonneaux.

Pavillon des navires

Le trafic effectué sous pavillon national a concerné 488 unités, contre 501 en 1976 et 569 en 1975 ; il a donc fortement baissé (— 16 %).

EVOLUTION DU TRAFIC DU PORT DE CAEN DE 1969 A 1977

Le graphique ci-dessus montre bien, mieux qu'une statistique, combien le trafic du port de Caen s'est dégradé au cours des huit dernières années

A l'exportation se très forte baisse (— 37,2 %) est due à la disparition totale du trafic des produits pétroliers et au trafic de sable qui s'est effectué sous pavillon britannique.

Par contre, à l'importation, forte augmentation (+ 6,2 %) est due à la hausse des trafics des produits pétroliers et des divers.

Genre de navigation

Le trafic par genre de navigation international ou au long cours a évolué comme suit :

— Le trafic national a très fortement baissé (— 43,5 %). Ceci est dû à la disparition totale des produits pétroliers aux entrées et du trafic de sable qui s'effectue en cabotage international.

— Le trafic international a augmenté de 3,4 %, cette hausse est due au trafic de sable.

— Le trafic au long cours est aussi en baisse.

La part du trafic de la S.M.N.

Si l'on considère que le diminution d'activité de la S.M.N. en 1977 (avec une baisse de production de 12 %) ne couvrait pas ne pas se répercuter dans l'activité générale du port.

Le [illegible] bassin d'Hydrocarbures, qui avait atteint 1.038.762 tonnes en 1976, n'a plus été que de 344.152 tonnes en 1977, la cause principale de cette chute résidant dans une très nette diminution des entrées de fiches à coke (402.513 t. contre 803.874 t.). Le trafic aux sorties (fil machine, ramassés marchands, billettes, poutrelles, etc.) étant resté stable.

Les principales destinations des exportations de la S.M.N. ont été les suivantes : Etats-Unis d'Amérique en premier lieu (42,8 % des exportations avec 119.135 t. sur 278.187 t. d'acier). Côte occidentale d'Afrique (en nette progression avec 43.764 t. exportées). Scandinavie et Maroc.

A noter enfin que, depuis mai 1977, deux bateaux de 180 m. de long peuvent accoster ensemble au quai aux aciers du bassin d'Hennequeville, prolongé de 60 m. et dragué en conséquence.

Le port de Caen dans le contexte des ports normands

Si le trafic du port de Caen a incontestablement souffert des conséquences de la crise — et en particulier de la sidérurgie — il n'est pas sans intérêt de se pencher sur les résultats de ses voisins.

• LE HAVRE : pas de marasme

Bien que le trafic du port du Havre ait baissé de 2,3 % en 1977 par rapport à 1976, en réalisant 79.923.000 tonnes (contre 81.700.000 tonnes en 1976), les milieux maritimes ne sont pas mé-

contents de ce résultat ; en effet, la baisse du trafic affecte surtout des hydrocarbures (65,3 millions de tonnes contre 67,9 millions en 1976, soit — 4,3 %), alors que le trafic des marchandises diverses, qui constitue le support réel de toutes activités portuaires, a augmenté de 5,2 %. Le plus grand motif de satisfaction est encore celui de l'expansion rapide des containers (+ 13 %).

Au total, satisfaction donc, surtout si l'on tient compte de ce que le port du Havre a particulièrement souffert de la grève portuaire de la côte Est des U.S.A., en fin d'année.

• CHERBOURG : trafic en légère hausse

Le trafic du port de Cherbourg, avec 1,2 million de tonnes en 1977, accuse une légère augmentation (+ 2,5 %) sur celui de 1976. La baisse enregistrée aux sables et graviers a été largement compensée par la bonne tenue des autres trafics.

Quant au trafic passagers, il a connu une certaine diminution, passant de 465.000 à 400.000. Les perspectives pour 1978 sont bonnes et l'on espère, grâce à de nouveaux services de lignes, atteindre les 500.000 passagers.

P. F.

Illustration 71 : Le port de Caen en 1977[25]

[25] Arch. dép. Calvados, 1725 W 176, Ports : Caen-Courseulles-Deauville-Grandcamp-les-Bains-Honfleur-Port-en-Bessin-Trouville – Revue de presse du cabinet du préfet daté du 03/03/1978, *Paris-Normandie* daté du 03/03/1978.

Nous avons choisi de présenter cet article pour deux raisons. Il montre que la baisse du mouvement portuaire n'est pas une préoccupation des seuls dirigeants de la Chambre de Commerce. Enfin la courbe de présentation du trafic entre 1969 et 1977 est très explicite. La chute brutale de l'année 1973 apparaît clairement, nous l'avons commentée plus haut. Le fonds de l'article présente un caractère factuel, cependant nous retiendrons les comparaisons avec les ports du Havre et de Cherbourg.

Le journaliste note une baisse du trafic du Havre en 1977 tout en précisant « les milieux maritimes ne sont pas mécontents de ce résultat ; en effet, la baisse du trafic affecte surtout des hydrocarbures […] alors que le trafic des marchandises diverses, qui constitue le support réel de toute activité portuaire a augmenté de 5,2 % »[26].

Ce commentaire fait ressortir la pertinence des actions menées à Caen pour développer le commerce de "marchandises diverses".

Pour Cherbourg, l'article précise « trafic en légère hausse avec des espoirs de développement du trafic passagers »[27].

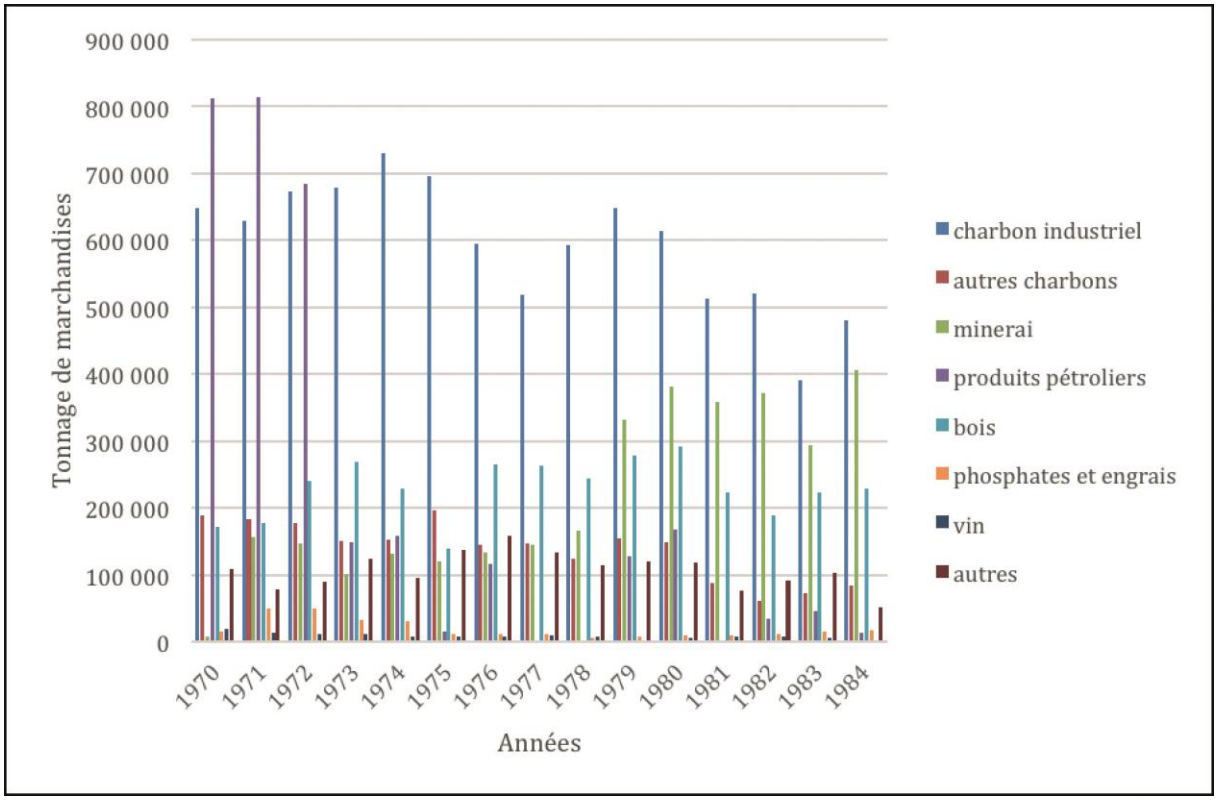
Paris-Normandie n'est pas le seul journal à consacrer un article au port de Caen et à son avenir. Dans son édition du 5 décembre 1977, *Ouest-France* titre au sujet du port de Caen : « La survie du port de Caen : permettre l'accès des bateaux de 25 000 tonnes »[28]. Le journaliste évoque la baisse du trafic généré par la Société Métallurgique de Normandie. Il conclut sur l'obligation, pour les dirigeants du port, « d'étudier soigneusement les possibilités d'avenir. Celles-ci sont claires : Caen ne doit pas rêver plus haut que ses possibilités ; mais des investissements sont indispensables si la capitale bas-normande veut conserver un port commercial »[29].

La préoccupation de la Chambre de Commerce face à l'évolution du trafic à la fin des années 1970 et au début des années 80, l'amène à embaucher, à compter du début de

[26] *Ibid.*
[27] *Ibid.*
[28] Arch. dép. Calvados, 1107 W 143, Ports de Commerce et Ports de Pêche 1978 et 1979 : *Ouest-France* daté du 05/12/1977.
[29] *Ibid.*

l'année 1984, un responsable commercial du port chargé « de contribuer lui aussi à favoriser la progression du trafic que nous espérons »[30].

Après ces commentaires généraux sur le trafic portuaire (et son avenir) ainsi que sur les évolutions des marchandises embarquées et débarquées, les graphiques ci-dessous, indiquent le contenu de ces deux courants. Pour cette analyse, plus fine, nous avons décidé de ne retenir que la période étudiée, à savoir 1970-1984, la période antérieure a déjà fait l'objet d'une étude et d'un commentaire.



Graphique 56 : Détail des entrées port de Caen 1970-1984[31]

Afin de faciliter la lecture de ce tableau, on trouvera ci-dessous, un tableau qui reprend les tonnages des principales marchandises entrées dans le port de Caen dans notre période. Nous avons repris : les charbons industriels et les autres, le minerai, les produits pétroliers et le bois.

[30] *Bull. ann. CCI Caen*, 1984, p. 41.
[31] *Statistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1971, 1974, 1977, 1978, 1980, 1983, 1984, p.4.

Tableau 34 : Les entrées du port de Caen 1970-1984[32]

Années	Charbon indus.	Autres charbons	Minerai	Prod. pétrol.	Bois
1970	647 811	188 716	6 785	812 254	171 959
1971	629 186	182 627	155 497	814 525	176 759
1972	672 736	176 589	146 666	684 936	239 346
1973	678 820	150 304	101 762	148 763	269 327
1974	730 433	153 159	131 642	157 399	228 780
1975	697 380	196 490	118 660	15 684	138 840
1976	595 658	145 821	133 409	116 556	264 186
1977	518 721	146 556	145 445	0	264 030
1978	592 127	124 634	166 790	0	243 494
1979	648 284	154 663	330 977	128 429	278 854
1980	613 878	149 495	382 260	167 901	291 831
1981	512 039	86 828	359 136	0	223 470
1982	521 462	61 250	371 615	35 104	188 360
1983	391 273	73 283	293 997	45 945	223 523
1984	480 957	84 249	406 795	12 944	229 718

Nous avons évoqué plus haut les difficultés générées par la création d'un dépôt pétrolier dans la mine de May-sur-Orne, en 1970 les hydrocarbures représentent 41 % du trafic avec 812 000 tonnes, en 1984 ce trafic est tombé à 13 000 tonnes, soit 1 % de l'activité.

La houille est toujours le premier commerce du port en 1970 avec 42 % et 836 500 tonnes ; en 1984 elle a diminué de plus de 30 % pour un tonnage de 565 200 tonnes. Elle reste néanmoins la première marchandise importée. La chute globale de ce commerce affecte les charbons industriels comme les autres charbons. La baisse de ces charbons, dans lesquels se trouvent les importations pilotées par les négociants en charbon tient à la diminution de cette énergie dans la consommation générale d'énergie en France. En 1970, le charbon représente 17,4 %, de la consommation finale énergétique (corrigée du climat), en 1979, sa place n'est plus que de 8,5 % et en 1984, elle n'est plus que de 7,4 %[33] alors que la consommation générale d'énergie croît de 24 % entre 1970 et 1984[34]. La baisse de

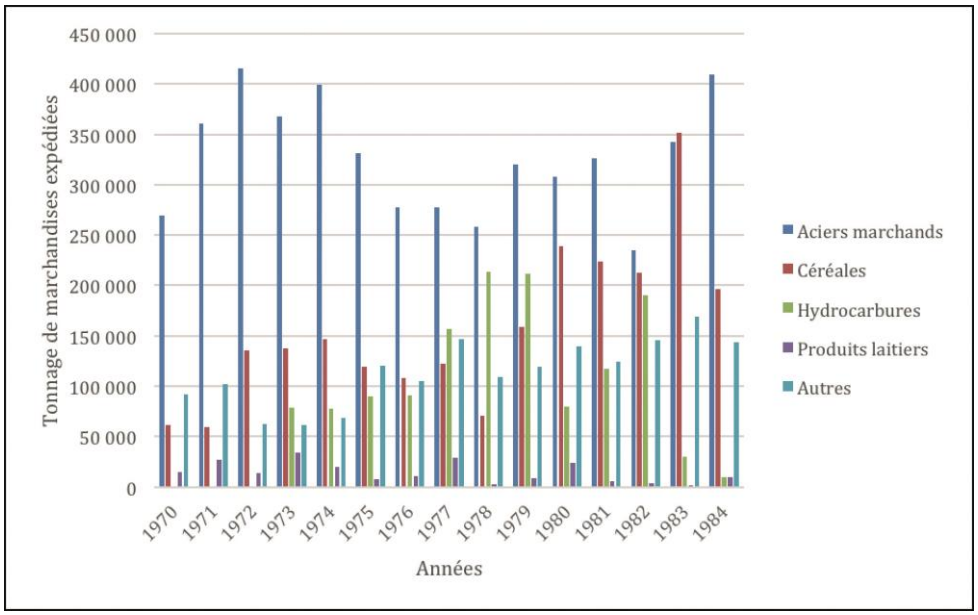
[32] Cf. références graphique 56 (ci-dessus).
[33] Ministère de l'Industrie et du Commerce extérieur et Direction générale de l'Énergie et des Matières premières, *Bilans de l'énergie*, Paris, Observatoire de l'énergie, coll. Chiffres et documents, 1992, p. 28.
[34] *Ibid.*, p. 25.

l'utilisation de la houille affecte tous les secteurs de consommation, à savoir l'industrie, les transports et « le résidentiel et tertiaire »[35].

La montée en puissance du minerai est attachée à l'activité de la Société Métallurgique de Normandie. Elle est contrainte d'acheter du minerai à l'étranger, en Suède notamment. Son approvisionnement, qui vient depuis l'origine de la mine de Soumont, est désormais insuffisant. En 1978, M. Gombert, le président de la Société Métallurgique de Normandie, précise à l'occasion d'une assemblée générale de la Chambre de Commerce, que le minerai de la mine de Soumont « n'est plus compétitif face au minerai étranger »[36].

Dans nos commentaires de l'activité portuaire des années 60, nous avions relevé la croissance du trafic du bois, elle se poursuit. En 1970 il représente 9 % du trafic, en 1984 il atteint 18 %, le double. Avec la création de la "zone industrialo-portuaire à Blainville"Caen, le bois qui arrivait encore dans le bassin Saint-Pierre arrive désormais sur les quais de cette zone. Nous avons déjà évoqué plus haut ce développement du commerce de bois exotique.

Après avoir analysé la situation des entrées, on trouve ci-dessous un graphique des sorties du port pour la même période.



Graphique 57 : Détail des sorties du port de Caen 1970-1984[37]

[35] *Ibid.*, p. 17.
[36] *Bull. ann. CCI Caen*, 1978, p. 120.
[37] *Statistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1971, 1974, 1977, 1978, 1980, 1983, 1984, p. 5.

Deux produits dominent les exportations du port : les aciers marchands, fabriqués par la Société Métallurgique de Normandie, et les céréales produites par la plaine de Caen. Les exportations de ce produit progressent avec l'implantation d'un silo sur la zone industrialo-portuaire, nous l'avons évoqué plus haut.

Le tableau ci-dessous permet de percevoir la place relative occupée par ces deux produits.

Tableau 35 : Poids (en pourcentage) des exportations d'aciers et de céréales 1970-1984[38]

Années	% Aciers	% céréales	Total	Années	% Aciers	% céréales	Total
1970	62 %	14 %	76 %	1978	40 %	11 %	51 %
1971	66 %	11 %	77 %	1979	39 %	19 %	58 %
1972	61 %	20 %	81 %	1980	39 %	30 %	69 %
1973	51 %	19 %	70 %	1981	41 %	28 %	69 %
1974	56 %	21 %	77 %	1982	30 %	27 %	57 %
1975	50 %	18 %	68 %	1983	38 %	39 %	77 %
1976	47 %	18 %	65 %	1984	53 %	26 %	79 %
1977	38 %	17 %	55 %				

À l'exception des années 1975 à 1982, ces produits constituent entre 70 et 80 % des sorties du port. Nous avons fait ressortir plus haut que ces années plus faibles sont des années de crise pour l'acier français, c'est en 1977 que le gouvernement lance le "plan Acier".

Nous avons choisi de compléter ces tableaux par une répartition des navires qui fréquentent le port par tonnage de jauge. C'est une notion que nous avons retenue dans l'analyse du trafic des années 60 et elle répond aux exigences d'accroissement du tirant d'eau du chenal, de l'avant-port, du canal et des quais.

[38] Cf. références graphique 57 ci-dessus.

Tableau 36 : Répartition des navires par tranche de tirant d'eau 1970-1984[39]

Nous présentons le tableau en deux parties pour en faciliter la lecture et l'analyse.

	de 0 m à 4,99 m		de 5 m à 5,99 m	
Années	Nb. en %	Jauge net %	Nb. en %	Jauge net %
1970	62 %	31 %	22 %	34 %
1975	72 %	35 %	14 %	25 %
1980	52 %	21 %	22 %	27 %
1984	49 %	20 %	19 %	21 %

	de 6 m à 6,99 m		de 7 m à 7,99 m		Au-delà de 8 m	
Années	Nb. en %	Jauge net %	Nb. en %	Jauge net %	Nb. en %	Jauge net %
1970	9 %	17 %	4 %	9 %	3 %	9 %
1975	7 %	18 %	4 %	12 %	3 %	10 %
1980	12 %	19 %	7 %	16 %	7 %	17 %
1984	13 %	22 %	12 %	22 %	7 %	15 %

Ces tableaux illustrent à la fois l'évolution des possibilités d'accueil du chenal d'accès et du canal de Caen à la mer et la nécessité de l'adaptation portuaire permanente. En 1970, les navires de petit tonnage de jauge nette représentent encore 62 % du trafic pour 31 % de la jauge nette totale des navires reçus, a contrario les navires au-delà de sept mètres de tirant d'eau ne représentent que 7 % du total pour 18 % du tonnage de jauge nette. Avec les années, la situation évolue d'une façon significative, alors que la part des navires de faible tirant d'eau descend en dessous de 50 % en 1984, leur poids dans la jauge nette totale diminue de près de 33 % pour se limiter à 20 % alors que l'importance des navires au-delà de 7 mètres de tirant d'eau atteint 19 % pour 37 % du total de la jauge nette des navires, une progression de plus 271 % en nombre et de 200 % en tonnage de jauge nette.

Par ces quelques chiffres nous montrons l'adaptation du port, avec la croissance de 271 % du nombre de navires à fort tirant d'eau qui rentrent dans le port, mais également l'obligation de s'adapter pour répondre à la croissance de 200 % de la jauge nette des navires. La logique qui s'applique ici est financière, l'utilisation de navire avec des capacités d'emport toujours plus grandes, permet une baisse du coût du fret. Nous avons choisi d'illustrer ce

[39] *Statistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1970, p. 38, 1975, p. 43, 1980, p. 48, 1984, p. 52.

propos par un tableau complémentaire. Il indique l'évolution des navires par tranche de port en lourd.

Tableau 37 : Répartition des navires par tranches de port en lourd 1970-1984[40]

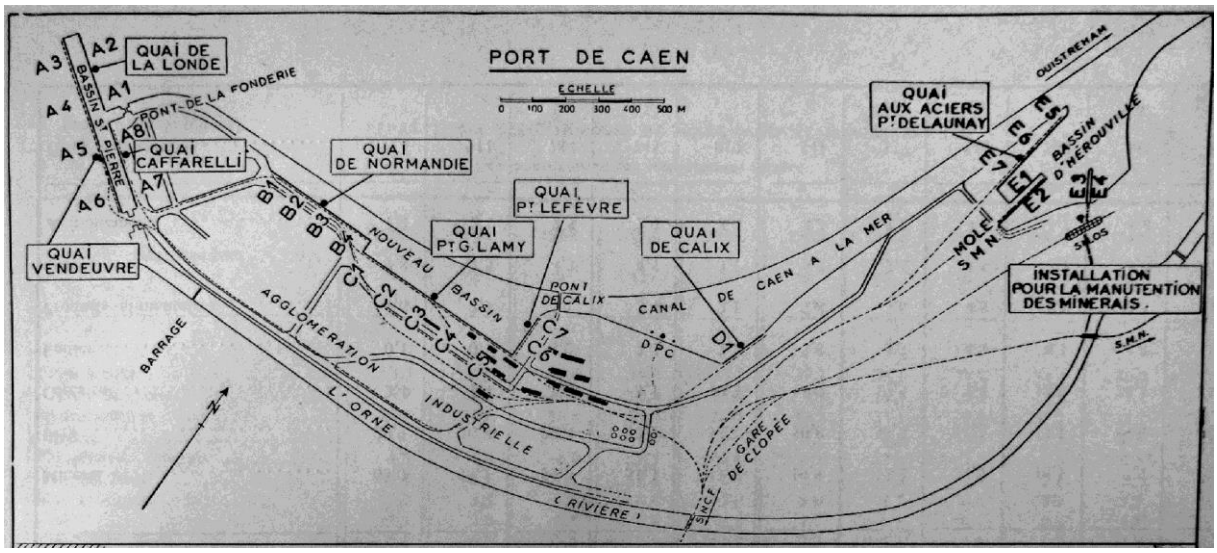
Années	< 6 000	de 6 001 à 10 000	de 10 001 à 16 000	Au-delà de 16001
1970	81 %	12 %	4 %	3 %
1975	81 %	10 %	5 %	4 %
1980	67 %	10 %	18 %	5 %
1984	60 %	11 %	19 %	10 %

L'analyse de ce tableau complète notre propos relatif à la capacité d'emport des navires : entre 1970 et 1984 le poids des navires avec un port en lourd de moins de 6 000 tonnes a diminué de 25 % alors que celui des navires de plus de 16 000 tonnes a été multiplié par trois. En outre, la source utilisée précise qu'à compter de 1975, la tranche maximale de port en lourd passe de "+ de 18 000 t. de port en lourd" à "+ de 28 000 t. de port en lourd". On note également que la tranche concernant les navires de 6 001 à 10 000 tonnes de port en lourd reste quasiment stable alors que la tranche suivante, concernant les navires de 10 001 à 16 000 tonnes de port en lourd, progresse de 475 %.

Nous avons voulu présenter ces tableaux pour montrer un aspect différent de l'évolution du trafic à partir de l'analyse des navires qui l'assurent. C'est une donnée complémentaire qui constitue un autre défi pour les dirigeants du port. La "logique de l'adaptation permanente"[41] s'exprime ici d'une façon très concrète. En revanche elle porte également ses propres limites dans la mesure où on peut légitimement se demander jusqu'à quand les ingénieurs des Ponts et Chaussées pourront faire évoluer le chenal d'entrée dans l'avant-port et le gabarit du canal de Caen à la mer pour continuer à recevoir des navires toujours plus gros.

Cette évolution a une influence sur le trafic par places à quai comme l'indique le tableau ci-dessous (n° 38). Avant de présenter l'évolution du trafic des places à quai, nous en rappelons la présentation en 1970, au début de notre période.

[40] *Statistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1970, p. 39, 1975, p. 44, 1980, p. 49, 1984, p. 53.
[41] Elle a été théorisée par Bruno Marnot pour le XIX^{e} siècle, elle est toujours d'actualité au siècle suivant.

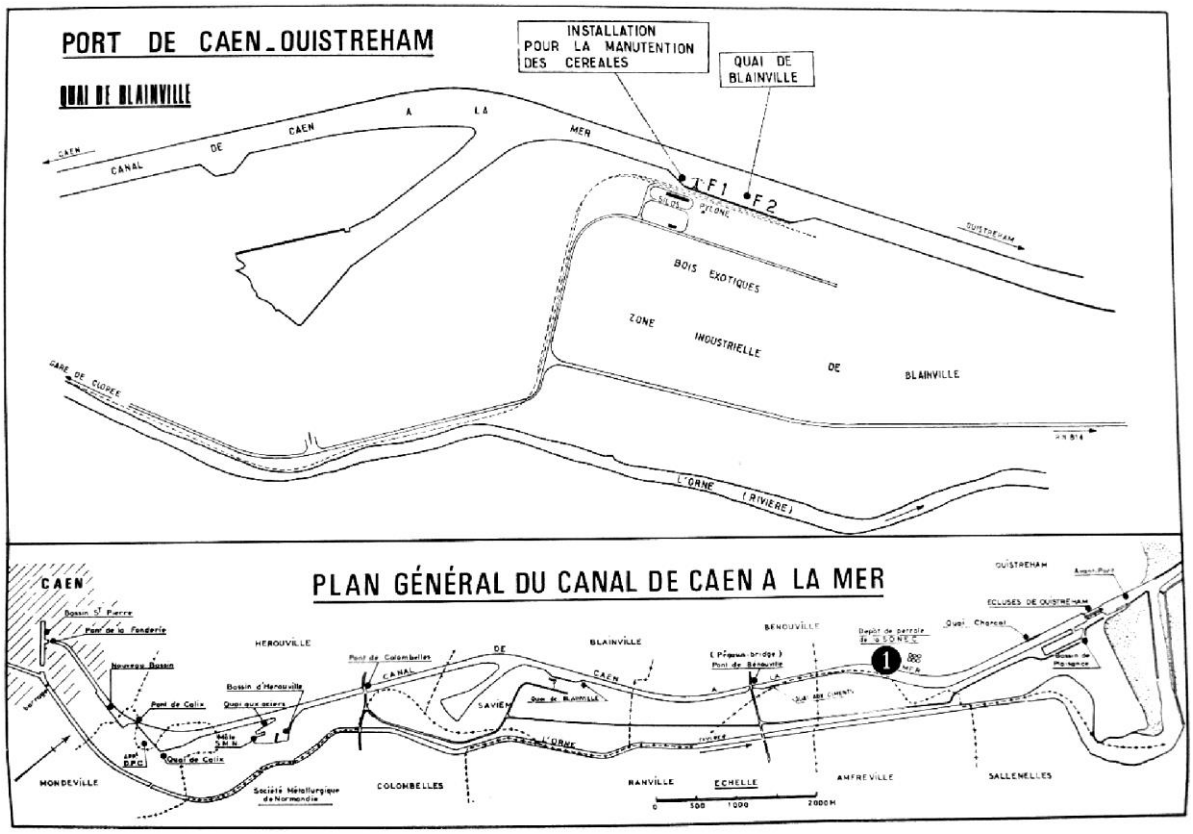


Plan 76 : Port de Caen 1970[42]

C'est volontairement que nous réutilisons ce plan. Cette réutilisation évite des recherches dans les pages précédentes et facilite la compréhension de la démonstration.

Ce plan, tiré du bulletin *Statistiques du port de Caen 1970*, est complété d'un second plan qui apparaît dans les bulletins à compter de l'année 1974, nous le présentons ci-dessous.

[42] *Statistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1970, p. 48.



Plan 77 : Quai de Blainville - Port de Caen-Ouistreham 1974[43]

Ce plan montre le quai de Blainville, il s'agit du quai de la nouvelle zone industrialo-portuaire, dont nous parlons plus haut. En outre le *Plan général du canal de Caen à la mer* indique l'emplacement des dépôts pétroliers de la SONEC (signalé en 1) implanté au Maresquier, alors que les dépôts de l'autre importateur d'hydrocarbures, Dépôts Pétroliers Côtiers, DPC sont implantés au bord du bassin de Calix. Caen

Suite à ces plans le tableau ci-dessous (présenté en 2 parties) indique l'évolution du trafic par places à quai entre 1970 et 1984 (pour des raisons de facilité de lecture nous n'avons retenu que les années 1970, 1975, 1980 et 1984).

43 *Ibid.*

Tableau 38 : Trafic par place à quai en pourcentage 1970-1984[44]

	1970		1975	
	% navires	% tonnage	% navires	% tonnage
Bassin Saint-Pierre	5 %	1 %	0 %	0 %
Nouveau Bassin	44 %	21 %	34 %	21 %
Bassin de Calix	16 %	31 %	7 %	9 %
Bassin d'Hérouville	28 %	40 %	27 %	56 %
Quai Président H.-Spriet			12 %	29 %
Postes du canal	7 %	7 %	20 %	4 %
Cumul	100 %	100 %	100 %	100 %

	1980		1984	
	% navires	% tonnage	% navires	% tonnage
Bassin Saint-Pierre	0 %	0 %	0 %	0 %
Nouveau Bassin	38 %	15 %	26 %	11 %
Bassin de Calix	11 %	16 %	8 %	5 %
Bassin d'Hérouville	31 %	51 %	35 %	61 %
Quai Président H.-Spriet	16 %	16 %	31 %	23 %
Postes du canal	4 %	2 %	0 %	0 %
Cumul	100 %	100 %	100 %	100 %

Ces deux tableaux permettent de tirer plusieurs enseignements. En premier lieu, on note la fin de l'exploitation du bassin Saint-Pierre, en tant que bassin voué à l'activité commerciale à compter de l'année 1975. Cette année-là seul le quai Vendeuvre reçoit encore deux navires. L'ultime année d'activité commerciale de ce bassin est 1979. Il reçoit un navire avec 561 tonnes de marchandises. Après les projets de couverture du bassin, nous verrons plus loin son devenir.

Le second enseignement concerne l'éloignement du trafic vers la mer. Peu à peu, les plus anciens bassins, le Nouveau Bassin et le bassin de Calix perdent de l'activité au profit des bassins d'Hérouville et du quai de la "zone industrialo-portuaire". En 1970, les quais du Nouveau Bassin ainsi que du bassin de Calix reçoivent encore 60 % du nombre de navires et ils assurent la moitié du tonnage. En 1984, ces deux bassins ne reçoivent plus que 34 % des navires pour seulement 16 % du tonnage. Parallèlement le bassin d'Hérouville et les quais de

[44] *Statistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'industrie de Caen, 1970, p. 41, 1975, p. 46-47, 1980, p. 52-53, 1984, p. 55.

la "zone industrialo-portuaire" sont passés de 28 % des navires avec 40 % du tonnage en 1970 à 66 % des navires avec 84 % du tonnage traité en 1984.

En 1978, dans le but de relancer le trafic du port, la Chambre de Commerce cherche à créer un poste à quai supplémentaire à Blainville. Les archives conservent différents dossiers et notes sur ce projet. On y trouve une note intitulée *Construction et équipement d'un troisième poste à quai – Justification économique*. Nous en citons quelques extraits ci-dessous : ils indiquent les limites d'accessibilité des différents bassins du port.

« Parallèlement on constate une désaffection croissante des anciens quais du port qui ne sont plus adaptés aux dimensions actuelles des navires, ni aux méthodes modernes de manutention :

- Le Bassin Saint-Pierre, dont le tirant d'eau est limité à 4,5 mètres n'est pratiquement plus utilisé ;
- Le Nouveau Bassin, accessible à des navires de 140,00 mètres de long, 17,50 mètres de large et 6,00 mètres de tirant d'eau a vu son trafic passer de 358 000 tonnes en 1973 à 163 000 tonnes en 1977 ;
- Le quai de CALIX, accessible à des navires de 165,00 mètres de long, 91,00 mètres de large et 8,60 mètres de tirant d'eau, a vu son trafic passer de 161 000 tonnes en 1973 à 92 000 tonnes en 1977 ;
- Par contre le trafic du Quai de Blainville, mis en service en 1973-1974 et qui est accessible à des navires de 205,00 mètres de long, 24,00 mètres de large et 8,95 mètres de tirant d'eau, s'est élevé à 319 000 tonnes en 1977 »[45].

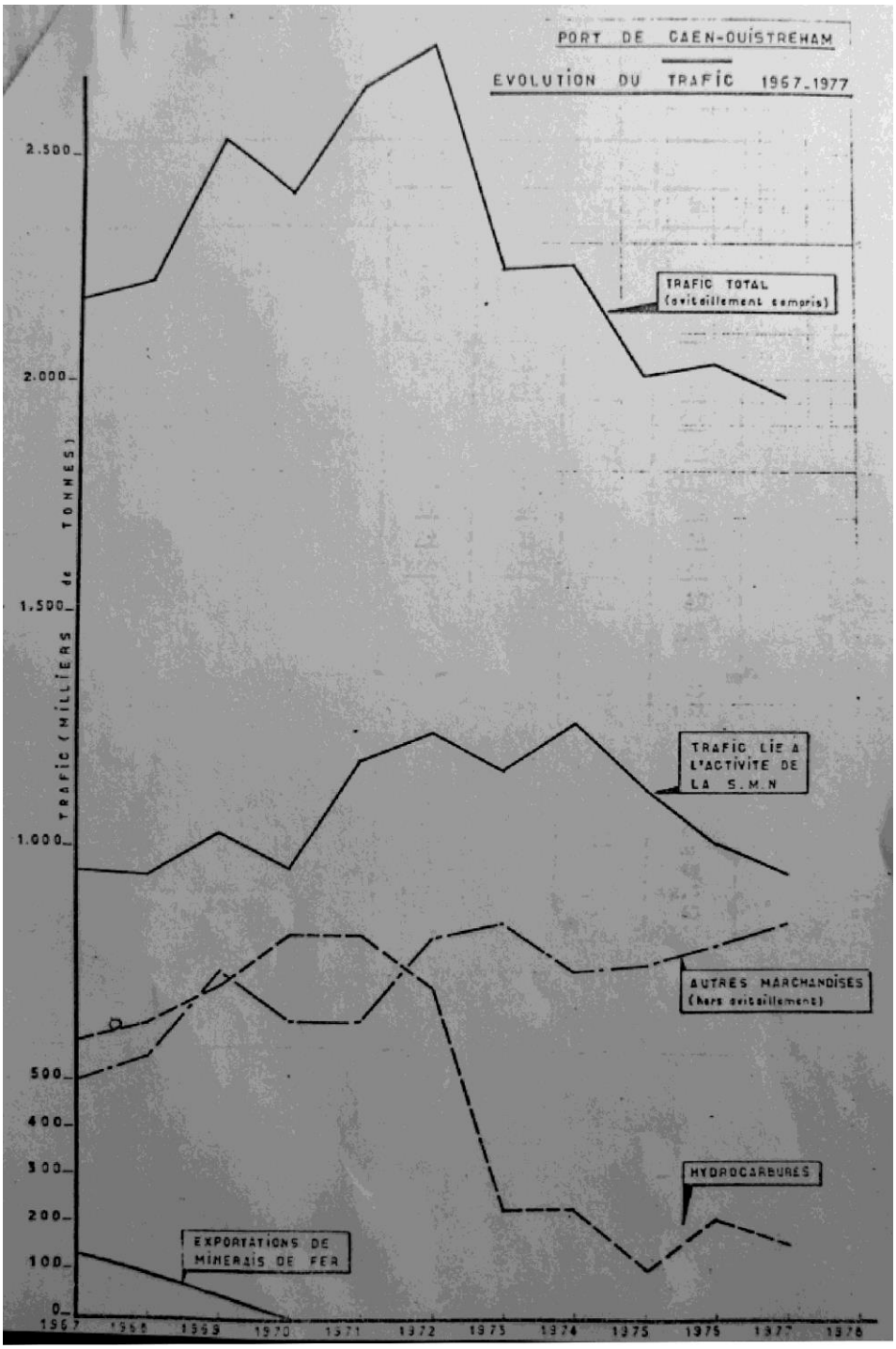
Nous avons voulu reproduire cet extrait de l'étude de justification économique de la construction d'un troisième quai à Blainville car il éclaire d'une autre façon l'évolution que nous avons fait ressortir dans l'analyse du tableau qui présente l'évolution du trafic par places à quai. Peu à peu les bassins les plus anciens du port deviennent obsolètes face à l'évolution de la taille des navires. Nous avons rappelé plus haut l'article de Paul Tourret consacré aux grandes mutations des flottes océaniques, il y rappelle les capacités d'emport

[45] Arch. dép. Calvados, 1095 W 62, Blainville – Équipement d'un 3e poste à quai (1re tranche) – *idem* (2e tranche) – Note non datée et non signée concernant le projet de construction d'un troisième poste à quai à Blainville, projet lancé par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen en 1978.

des mastodontes des mers construits dans les années 1970 : « 377 000 tpl[46] en 1971, 484 000 tpl en 1975, 555 000 tpl en 1976 »[47]. Même si le port de Caen n'est pas visité par ce type de navire, l'évolution de la taille ne peut que le concerner, des quais avec un tirant d'eau de 6,00 mètres, comme ceux du Nouveau Bassin, paraissent très limités.

Toujours dans les études économiques menées pour justifier la construction d'un troisième poste à quai à Blainville, on retrouve un graphique qui présente l'évolution du trafic entre 1967 et 1977. Nous le présentons ci-dessous, il en constitue une approche un peu différente, mais très explicite.

[46] Tonnes de port en lourd, outil servant à classer les navires marchands en fonction de la charge maximale qu'ils peuvent transporter.
[47] Paul TOURRET, « Les grandes mutations des flottes océaniques… », *op. cit.*, p. 432.



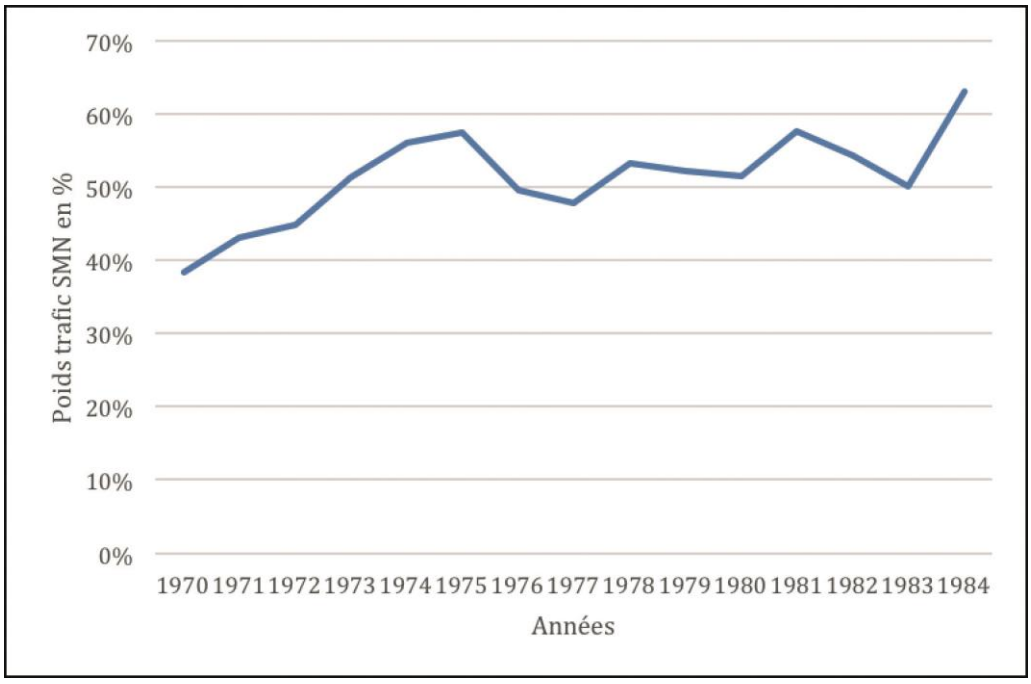
Graphique 58 : Port de Caen-Ouistreham - évolution du trafic 1967-1977[48]

Outre la chute du trafic général, à compter de l'année 1973, ce graphique montre la diminution de celui lié à la Société Métallurgique de Normandie, en 1974. Le lien entre ces

[48] Arch. dép. Calvados, 1095 W 62, Blainville – Équipement d'un 3e poste à quai (1re tranche) – *idem* (2e tranche) : document conservé dans le dossier de justification du projet de construction d'un troisième poste à quai à Blainville, projet lancé par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen en 1978.

deux trafics ressort : un second ralentissement de l'activité générale a lieu en 1975, parallèlement à la diminution de celle liée à la Société Métallurgique de Normandie. Nous avons déjà évoqué plus haut les autres enseignements de ce graphique : l'arrêt des exportations de minerai de fer à compter de l'année 1970 et le fort ralentissement des importations d'hydrocarbures. Enfin la progression des entrées d'autres marchandises fait partie des actions menées pour développer le trafic, nous en avons également parlé plus haut.

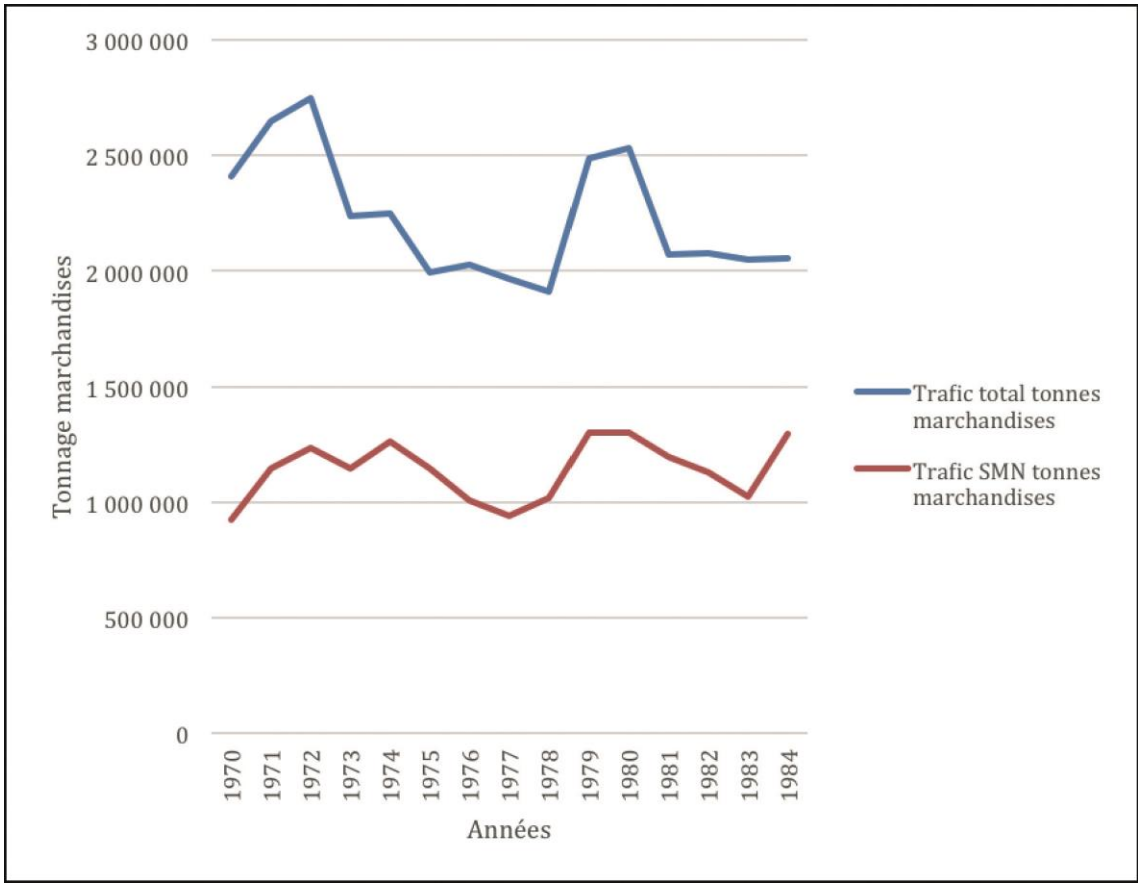
Le graphique présenté ci-dessus montre l'importance du trafic généré par la Société Métallurgique de Normandie dans l'activité du port. Dans ces années de forte inquiétude pour l'avenir du port c'est une information qui est régulièrement évoquée lors des assemblées générales consulaires. Le tableau ci-dessous donne une approche complémentaire de cette donnée en reprenant le poids "en %" des trafics identifiés qu'elle génère à savoir les importations de charbon industriel et de minerai de fer, les exportations d'aciers.



Graphique 59 : Poids du trafic SMN dans le trafic total du port 1970-1984[49]

[49] *Statistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1971, 1974, 1977, 1978, 1980, 1983, 1984, p. 4-5.

Nous avons choisi de compléter ce graphique par une courbe comparative du trafic total du port et du trafic généré par la Société Métallurgique de Normandie, suivant les éléments indiqués ci-dessus, à savoir les importations de charbon industriel et de minerai de fer et les exportations d'acier.



Graphique 60 : Comparatif entre le trafic total et le trafic SMN en tonnes de marchandises 1970-1984[50]

L'enseignement principal de ces deux graphiques est la dépendance du trafic global du port face à l'activité de la Société Métallurgique de Normandie. À partir des années 1974, 1975, durant lesquelles l'activité générale du port redescend autour de 2 millions de tonnes, après la pointe de l'année 1972, le trafic qu'elle génère prend une place de plus en plus importante : 60 % (du trafic général) en 1984. Il serait inexact de considérer que le poids du trafic généré par la Société Métallurgique de Normandie est inversement proportionnel aux variations du trafic total, une telle assertion reviendrait à affirmer que plus le trafic total

[50] *Statistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, pour le trafic total 1984, p. 9 et pour le trafic de la SMN 1971, 1974, 1977, 1978, 1980, 1983, 1984, p. 4-5.

diminue, plus le poids du trafic généré par la Société Métallurgique de Normandie s'affirme. Cependant, même si la relation n'est pas directe, un lien existe entre ces deux paramètres.

La mise en lumière de cette relation contribue à expliquer la volonté de la Chambre de Commerce, à compter des années 1976-1977, de rechercher une autre source de mouvement portuaire afin de limiter cette dépendance, très préoccupante dans un contexte où la Société Métallurgique de Normandie est elle-même impactée par les difficultés de l'industrie sidérurgique que nous avons évoquées plus haut. C'est l'objet de la remarque de M. Girault[51], rapportée ci-dessous, et extraite du *Bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen*, à l'occasion de l'examen des résultats de l'activité portuaire du mois de mars 1981, : « Cette situation est la conséquence de la dépendance du Port de Caen à l'égard de la SMN qui représente 50 % de son trafic et du secteur du bâtiment, et c'est la raison pour laquelle la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, s'est tant battue pour le projet de Car-Ferry, de façon à limiter la dépendance du trafic portuaire à l'égard des industries locales »[52]. Ce projet de car-ferry, auquel nous faisons référence pour la première fois, fait partie des recommandations de l'étude, diligentée en 1976 par la Chambre de Commerce de Caen auprès du Bureau central d'études pour les équipements d'outre-mer. Nous avons choisi de la présenter d'une façon détaillée dans un paragraphe spécifique consacré à l'avenir du port, car nous pensons que la création d'un poste de car-ferry à Ouistreham constitue une décision de nature différente des autres recommandations de cette étude.

Dans les précédentes analyses du trafic du port, nous avons fait ressortir la prépondérance du pavillon national. Cette prédominance tient à la présence de la Société Navale Caennaise, l'armateur historique du port, qui en assure une partie significative. Le tableau ci-dessous permet de vérifier si cette hégémonie se maintient, jusqu'en 1980, dernière année où nous disposons de cette information.

[51] Il s'agit de M. André Girault, il fut directeur général de la Société Navale Caennaise, au sein des instances dirigeantes de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, il fut Vice-Président Trésorier.
[52] *Bull. ann. CCI Caen*, 1981, p. 91.

Tableau 39 : Trafic de marchandises par pavillon (entrées et sorties en milliers de tonnes) 1970-1980[53]

	1970		1975		1980	
Pavillons	Tonnes	%	Tonnes	%	Tonnes	%
Français	1 182	50 %	569	29 %	413	17 %
Alle Fédé.	344	14 %	85	4 %	87	3 %
Britannique	82	3 %	285	14 %	474	19 %
Nord de l'Eu	423	18 %	271	14 %	89	4 %
Polonais	0	0 %	0	0 %	656	26 %
Soviétique	22	1 %	94	5 %	102	4 %
Grec	58	3 %	56	3 %	295	12 %
Autres	270	11 %	607	31 %	388	15 %
Total	2 381		1 967	1	2 504	

Dès l'année 1975 la baisse du pavillon national est sensible. Le commentaire de la Chambre de Commerce n'évoque qu'une « une légère diminution »[54]. En 1980 la baisse s'accentue et le commentaire évoque une « forte baisse (-50,7 %) »[55].

Il s'agit d'un nouveau changement. Jusque dans les années 1960, la Société Navale Caennaise assurait plus de la moitié du trafic portuaire. Elle était spécialisée dans le transport de pondéreux. Elle avait su évoluer dans les années 50 en développant des lignes vers l'Afrique notamment et en cherchant à accroître le trafic de marchandises diverses. Nous avons montré plus haut combien ses deux principaux dirigeants, Gaston Lamy dans l'entre-deux-guerres, puis Georges Guillin, après la Seconde Guerre mondiale, se sont investis pour le développement du port de Caen.

Les tableaux tirés des supports édités par la Chambre de Commerce de Caen n'évoquent pas l'activité pêche du port de Ouistreham. Nous avons pu trouver une information à ce sujet dans les archives. Elle concerne l'année 1980. Nous sommes conscients de la faiblesse de cette source, néanmoins nous avons voulu la citer car, même si cette activité reste marginale par rapport au trafic du port de Caen-Ouistreham, elle en fait partie. En 1980 l'activité de pêche du port de Ouistreham a généré un chiffre d'affaires de 7 900 000 francs. Avec ce

53 *Statistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1980, p. 45.
54 *Ibid.*, 1975, p. 6.
55 *Ibid.*, 1980, p. 6.

niveau d'activité, Ouistreham se positionne au troisième rang des ports de pêche normand, mais très loin de Port en Bessin – le premier avec 66 850 000 francs – et Gandcamp – le second avec 16 904 000 francs[56].

Nous venons d'analyser le trafic du port entre 1970 et 1984. Ces quinze années marquent de nombreux changements. Nous les rappelons ci-dessous.

L'activité générale connaît une baisse sensible, après le maximum atteint en 1972. Même si les années 1979 et 1980 semblent montrer une certaine reprise, elle se révèle éphémère. En 1984, à la fin de notre période, le trafic plafonne depuis trois ans autour de 2 000 000 de tonnes.

Cette situation tient à l'évolution de l'activité des anciens piliers de la vie portuaire. Les importations de houille sont en diminution en raison des difficultés que commence à connaître la Société Métallurgique de Normandie et de la baisse de la part du charbon dans la vie économique. Les exportations de minerai de fer sont terminées. La Société Navale Caennaise n'est plus le principal acteur du port. Une forme de dépendance "directe" de l'activité portuaire, face au trafic généré par la Société Métallurgique de Normandie, s'affirme, ce qui est une marque de faiblesse supplémentaire, dont les dirigeants du port sont conscients.

Face à ces défis, l'outil lui-même, le canal, les bassins et les quais, commencent à montrer des signes d'obsolescence devant la course au gigantisme des navires, malgré les efforts d'adaptation développés dans les années 60. L'activité portuaire se recentre de plus en plus sur le bassin d'Hérouville et sur les quais de Blainville, les seuls susceptibles de recevoir des bateaux à fort tirant d'eau.

La presse locale se fait l'écho de ces défis. Nous avons cité plusieurs articles consacrés au port et à ses difficultés.

Pour conclure ce chapitre consacré à l'évolution de l'activité du port, nous avons voulu chercher à apprécier sa place parmi les ports français. En 1972, l'année où le trafic atteint le

[56] Arch. dép. Calvados, 1095 W 183, Trafic portuaire – Calvados-Manche année 1980 – Statistiques de l'activité de pêche dans les ports normands, année 1980.

record de 2 750 000 tonnes, le port de Caen se situe au 9e rang, avant le port de Bayonne[57]. En 1983, le port n'est plus qu'au 14e rang[58], juste avant celui de Cherbourg. En dix ans, il a perdu cinq places. C'est volontairement que nous avons souhaité faire ressortir cette information, elle constitue une bonne synthèse de l'évolution du mouvement maritime du port durant ces années charnières dans sa vie.

Face à cette évolution et à ces maux qui affectent beaucoup de domaines du commerce portuaire, les dirigeants de la Chambre de Commerce de Caen réagissent, nous en avons parlé. Ils diligentent une étude auprès du Bureau central d'études pour les équipements d'outre-mer. Ils cherchent des idées pour faire évoluer la structure du trafic. Les recommandations de cette étude concernent des évolutions à long terme comme des aménagements à court terme, nous l'avons laissé entendre lorsque nous avons évoqué plus haut la création d'un terminal de car-ferry à Ouistreham. Le mélange de ces recommandations, de nature différente, nous a contraint à faire des choix de présentation du contenu de l'étude et d'analyse de ses préconisations. Nous les expliquons ci-après. Comme nous avons voulu privilégier la dimension « plan d'équipement à moyen et à long terme pour le port de Caen »[59] nous avons décidé de la présenter, d'une façon détaillée, dans un chapitre spécifique intitulé *Quel nouvel avenir pour le port de Caen-Ouistreham ?* Nous développons ce chapitre plus loin**.** C'est également la même approche de l'importance de cette étude qui nous a amené à retenir l'année 1984 pour la date de démarrage de la dernière grande partie de notre travail. Elle est l'année de la décision de créer le poste de car-ferry de Ouistreham, après de nombreuses difficultés que nous relatons dans un paragraphe qui suit celui consacré à l'avenir du port et que nous avons intitulé *La création de la passerelle transmanche à Ouistreham.*

Parmi les préconisations à court terme de l'étude du Bureau central d'études pour les équipements d'outre-mer ses rédacteurs proposent des aménagements des quais existant ainsi que des accès du port et du canal, pour faciliter le trafic de la Société Métallurgique de Normandie. C'est ce que nous allons exposer dans le paragraphe qui suit.

---

[57] Arch. dép. Calvados, 1024 W 2, Port de plaisance Caen-Ouistreham – Travaux 1963-1973 – Procès-verbal d'une réunion tenue à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen le 26/09/1972.
[58] *Bull. ann. CCI Caen*, 1984, p. 115.
[59] *Ibid.*, 1976, p. 62.

III – PRENDRE EN COMPTE L'ÉVOLUTION DANS LES AMÉNAGEMENTS ET DANS LE FONCTIONNEMENT DES OUTILS ET SERVICES PORTUAIRES

« Gigantisme et spécialisation portuaire (accès rapide, déchargement à forte cadence) nourrissent une forte consommation d'espace »[60]. Nous avons déjà fait référence à cet article de Paul Tourret. Nous avons voulu le rappeler ici. Il ouvre la réflexion sur les travaux comme sur les outils pour assurer le déchargement à "forte cadence" des gros navires qui accostent dans le port.

A – Les nouveaux aménagements : créer un troisième poste à quai

La plus grande partie des travaux engagés durant cette période concerne l'aménagement de la "zone industrialo-portuaire" créée en 1966 et dont les deux premiers postes à quai sont devenus opérationnels en septembre 1973, pour le silo à grains, et en mai 1974[61], pour les bois exotiques. Ces deux investissements ont montré leur utilité : à compter de 1972, les exportations de céréales doublent. Elles passent de 60 000 tonnes en 1971 à 135 000 tonnes en 1972. Elles se maintiennent ensuite à un niveau supérieur à 100 000 tonnes même si elles connaissent des variations certaines années. Les importations de bois exotique connaissent une évolution assez similaire. Elles passent de 177 000 tonnes en 1971 à 240 000 tonnes en 1972 et 270 000 tonnes en 1973[62]. Ces importations se maintiennent à un niveau supérieur à 200 000 tonnes, même si elles peuvent connaître, certaines années, des variations à la baisse. Par ailleurs le coefficient d'occupation des quais indique une forte montée en puissance des deux nouveaux quais de Blainville, alors que celui des autres bassins s'effrite comme le montre le tableau ci-dessous.

---

60 Paul TOURRET, « Les grandes mutations des flottes océaniques… », *op. cit.*, p. 430.

61 Arch. dép. Calvados, 1095 W 62, Blainville – Équipement d'un 3e poste à quai (1re tranche) – *idem* (2e tranche) – Tableau présentant le trafic par poste à quai, document conservé dans le dossier de justification du projet de construction d'un troisième poste à quai à Blainville, projet lancé par la Chambre de Commerce et d'industrie de Caen en 1978.

62 *Statistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1973, p. 4-5 pour toutes les informations chiffrées concernant le trafic de céréales et de bois exotique dans les années 1971, 1972 et 1973.

Tableau 40 : Coefficient d'occupation des quais des bassins 1973-1977[63]

	1973	1974	1975	1976	1977
Nouveau bassin	35,50 %	20,90 %	20,50 %	24,80 %	22,50 %
Quai de Calix	55,70 %	33,30 %	40,10 %	40,00 %	42,80 %
Quai de Blainville	néant	41,60 %	28,10 %	46,00 %	64,00 %

Alors qu'entre 1974 et 1977 le coefficient d'occupation des quais de Blainville a augmenté de plus de 50 %, en passant de 41,6 % en 1974 à 64 % en 1977, parallèlement, le même coefficient pour le Nouveau Bassin, comme pour le quai de Calix, a diminué d'un taux significatif. La *note de présentation du projet* précise « Avec un coefficient d'occupation de 64 % et un trafic de 900 tonnes par mètre linéaire, le quai de Blainville se trouve donc saturé, les normes habituellement admises étant respectivement de 50 % et de 700 tonnes par mètre linéaire, ce qui provoque des attentes importantes des navires »[64].

D'autres raisons expliquent ce souhait des dirigeants de la Chambre de Commerce, il s'agit du ralentissement de l'activité portuaire qui les préoccupe. C'est pourquoi ils lancent en 1976 l'étude du Bureau central d'études pour les équipements d'outre-mer dont nous avons déjà parlé. Les recommandations à court terme de cette étude sont au nombre de deux. La première concerne la création d'un troisième poste à quai à Blainville « afin d'accroître la productivité de la longueur de quai déjà existante »[65] la seconde a trait à « la mise à l'étude de la réception des charbons et minerais de la Société Métallurgique de Normandie »[66].

On comprend dès lors le souhait de la Chambre de Commerce de construire un troisième poste à quai comme l'explique le président dans la délibération datée du début du mois de juin 1978 dont le sujet est l'autorisation de contracter un emprunt pour financer ce projet. Cependant la présentation et le vote de cette délibération font l'objet de très âpres discussions au sein des instances dirigeantes de la Chambre de Commerce. L'intervention de

[63] Arch. dép. Calvados, 1095 W 62, Blainville – Équipement d'un 3e poste à quai (1re tranche) – *idem* (2e tranche) : tableau présentant le trafic par poste à quai, document conservé dans le dossier de justification du projet de construction d'un troisième poste à quai à Blainville, projet lancé par la Chambre de Commerce et d'industrie de Caen en 1978.

[64] *Ibid.*

[65] Arch. dép. Calvados, 1107 W 144, Zone industrielle portuaire – Port Caen-Ouistreham – *Étude de développement du port de Caen, rapport de synthèse*, p. 9.

[66] *Ibid.*

M. Laine, transporteur à Caen, est particulièrement percutante. Nous la reproduisons intégralement ci-dessous. « Notre port me fait peur, non pas parce qu'il est trop profond ou trop large d'accès, mais parce que les investissements prennent l'allure du tonneau des Danaïdes. Les raisons avancées sont certes pertinentes, mais actuellement est-ce que nous ne pratiquons pas la politique de fuite en avant ? J'aimerais vraiment avoir des assurances quant au développement du Port en raison des investissements nouveaux »[67].

Cette citation est intéressante à double titre. D'une part elle montre la préoccupation des instances dirigeantes de la Chambre de Commerce face au devenir du port avec la nécessité de poursuivre les investissements pour l'accueil de navires toujours plus imposants. D'autre part les arguments développés par M. Laine rejoignent les interrogations apparues, dès les années 60, sur la rentabilité des travaux engagés et sur les possibilités de poursuivre encore longtemps cette politique d'adaptation permanente au gigantisme croissant des navires de commerce. Pour répondre aux demandes de M. Laine, le dossier de présentation comporte des hypothèses de croissance du trafic de 4 % par an[68].

Le projet est finalement adopté, les travaux prévus comportent :

> « - d'une part, la construction et l'équipement de 160 mètres de quai supplémentaires au poste de BLAINVILLE ;
>
> - d'autre part, l'approfondissement du canal de 0,50 mètre et l'aménagement des accès »[69].

Comme le précise le président de la Chambre de Commerce dans un courrier qu'il adresse au chef de la Mission Régionale « si la construction d'une nouvelle écluse, aux dimensions plus importantes, ne présente pas actuellement un taux de rentabilité suffisant, il est par contre indispensable d'améliorer les caractéristiques du Canal de Caen à la mer pour

---

67 *Bull. ann. CCI Caen*, 1978, p. 91.

68 *Ibid.*

69 Arch. dép. Calvados, 1095 W 62, Blainville – Équipement d'un 3e poste à quai (1re tranche) – *idem* (2e tranche) – Construction et équipement d'un troisième poste à quai à Blainville, note de présentation, document non daté, conservé dans le dossier de justification du projet de construction d'un troisième poste à quai à Blainville, projet lancé par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen en 1978.

permettre l'admission de navires atteignant 25 000 t. de port en lourd à pleine charge, l'accès étant limité actuellement aux navires de 16 000 t. de port en lourd »[70].

Le souhait de la Chambre de Commerce est « d'approfondir le canal de 0,50 m et d'aménager les accès […] mais cet approfondissement du canal et ces améliorations des accès ne seront réalisés que jusqu'à hauteur du môle d'Hérouville et pas au-delà. Cela signifie que, de moins en moins, des navires remonteront en amont du môle d'Hérouville et que, au contraire, des bateaux plus nombreux et plus importants (puisqu'ils pourront profiter également des améliorations du canal) s'arrêteront aux quais de Blainville, et ceci implique que ces quais soient allongés de 160 mètres pour permettre à trois navires d'y travailler en même temps (l'un aux silos à grains et deux autres en aval) »[71]. Il s'agit là de la seconde recommandation à court terme de l'étude du Bureau central d'études pour les équipements d'outre-mer.

Nous avons souhaité reproduire intégralement ce long extrait de la *note de présentation du projet,* car il apporte d'importantes précisions concernant l'approfondissement du canal. Pour la première fois il n'est plus question d'approfondir le canal sur toute sa longueur, ce qui sous-entend que les plus anciens bassins : le bassin Saint-Pierre, le Nouveau Bassin (construits l'un et l'autre au XIX^{e} siècle) et même le quai de Calix (aménagé après la Seconde Guerre mondiale) sont devenus obsolètes face au gigantisme croissant des navires dont nous avons parlé plus haut. La rentabilité des coûts de creusement est devenue incertaine.

Dans ce contexte difficile où les dirigeants de la Chambre de Commerce doivent décider en fonction de facteurs contradictoires, une autre dimension est assignée au projet de car-ferry : contribuer au maintien de l'activité de la Société Métallurgique de Normandie en facilitant l'accueil de navires de 22 000 tonnes. C'est la teneur des échanges au cours de l'assemblée générale du 2 octobre 1978. Le compte rendu des échanges est très explicite : « Si nous entreprenons ces travaux (il s'agit du nouvel approfondissement de 0,50 mètre) et si nous voulons moduler nos augmentations de tarifs de façon à maintenir un prix d'approvisionnement compétitif pour la SMN, nous sommes obligés de trouver d'autres ressources pour le port de Caen. Or les ressources qui sont les plus enviables sont sans

[70] *Ibid.*
[71] *Ibid.*

conteste possible celles provenant des taxes prélevées sur les passagers et leurs voitures qui utilisent le car-ferry. Aujourd'hui, à plus ou moins long terme, nous ne pouvons réellement faciliter l'amélioration des approvisionnements de la SMN que si nous avons des ressources nouvelles provenant d'un trafic de car-ferry »[72].

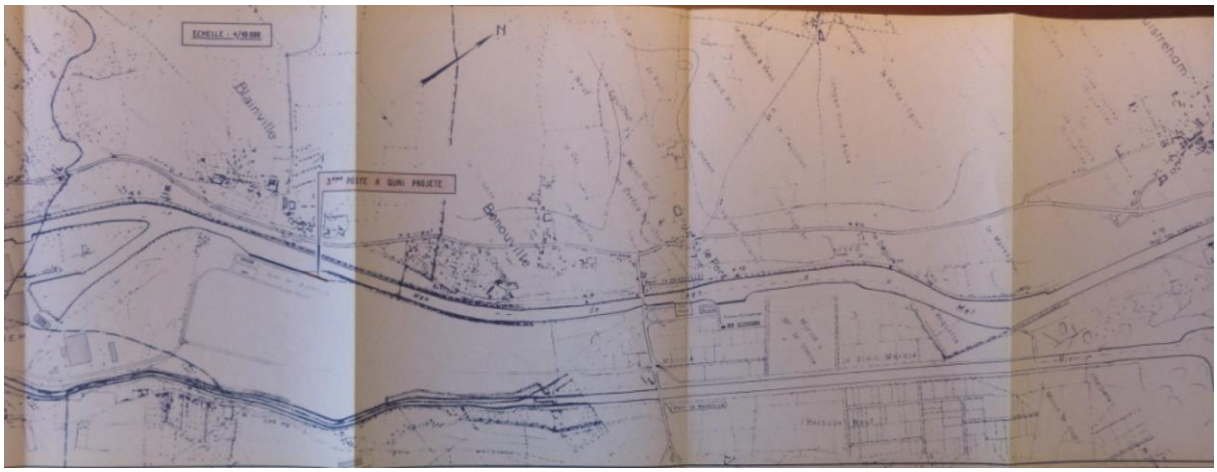
C'est volontairement que nous faisons état de cette argumentation dans ce chapitre consacré aux nouveaux aménagements du port. Il montre la difficulté des décisions à prendre. Il faut faciliter l'activité de la Société Métallurgique de Normandie, et lui permettre d'accueillir des navires toujours plus gros. Cet accueil appelle l'aménagement des accès du port. Leur financement passe par d'autres entrées financières qui pourraient être un trafic de voyageurs au travers de l'implantation d'un car-ferry. Nous rappellerons que pour d'autres membres de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, ce car-ferry peut aussi constituer une alternative pour permettre au port de diminuer sa dépendance face au trafic généré par la Société Métallurgique de Normandie.

La *note de présentation du projet* préconise une mise en œuvre de l'agrandissement des quais de Blainville et du creusement du canal en deux étapes en commençant par l'aménagement du troisième poste à quai. Le nouveau creusement du canal étant suspendu à une confirmation, par la Société Métallurgique de Normandie, de « ses besoins et de ses perspectives de trafic de charbon et de minerai de fer »[73].

Le plan ci-dessous indique l'emplacement du poste à quai projeté.

[72] *Bull. ann. CCI Caen*, 1978, p. 125-126.

[73] Arch. dép. Calvados, 1095 W 62, Blainville – Équipement d'un 3e poste à quai (1re tranche) – *idem* (2e tranche) – Construction et équipement d'un troisième poste à quai à Blainville, note de présentation, document non daté, conservé dans le dossier de justification du projet de construction d'un troisième poste à quai à Blainville, projet lancé par la Chambre de Commerce et d'industrie de Caen en 1978.



Plan 78 : Port de Caen-Ouistreham, construction et équipement d'un troisième poste à quai, avant-projet 1978[74]

Ce plan est extrait d'un plan plus général couvrant toute la longueur du canal de Caen à la mer. Nous avons retenu cette partie, car elle indique l'emplacement (indiqué en rouge) du troisième poste à quai projeté, à côté des deux autres.

Nous ne présentons ici que la partie relative aux travaux d'infrastructure, le projet comprend également l'installation des superstructures nécessaires au fonctionnement du nouveau quai, nous en parlerons ultérieurement. En revanche le projet ne peut être scindé financièrement, son coût global est de 18 millions de francs dont huit pour l'infrastructure et dix pour la superstructure. L'État ne prend en charge que 50 % des travaux d'infrastructure, en conséquence « cet investissement représente donc pour [la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen] une charge totale de 14 millions de francs »[75]. Cette dernière sollicite l'Établissement Public Régional à hauteur de 3 500 000 francs à verser au titre des budgets des années 1979 et 1980. Dans le même temps le bureau prend une délibération l'autorisant à contracter un prêt destiné à financer la partie des travaux proposés non pris en charge par l'État et l'Établissement Public Régional.

[74] Arch. dép. Calvados, 1095 W 62, Blainville – Équipement d'un 3e poste à quai (1re tranche) – *idem* (2e tranche) - Plan établi par l'ingénieur des Travaux Publics d'État Le Moan, et présenté par le directeur départemental de l'Équipement Ph. Gaudemer, daté du 06/06/1978, conservé dans le dossier de justification du projet de construction d'un troisième poste à quai à Blainville, projet lancé par la Chambre de Commerce et d'industrie de Caen en 1978.

[75] *Ibid.*, Courrier du président de la Chambre de Commerce au chef de la Mission Régionale – Maison de la Région, daté du 26/06/1978.

Le projet est inscrit par la Direction des Ports Maritimes au programme des travaux d'équipement à engager en 1978 dans les ports de commerce de catégorie I et le directeur des Ports Maritimes et des Voies Navigables informe le directeur départemental de l'Équipement qu'il « prend en considération l'avant-projet de construction d'un troisième poste à quai à Blainville au port de CAEN-OUISTREHAM »[76]. L'État est prêt à contribuer au financement des travaux concernant l'infrastructure à hauteur de 50 %, soit 4 000 000 francs.

La première tranche de travaux est menée en 1978 et 1979, la seconde tranche en 1980.

Le *bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie Caen* pour l'année 1978 précise qu'en ce qui concerne : « l'allongement du quai de Blainville : l'opération est maintenant lancée »[77]. En revanche l'amélioration des accès est « en cours d'étude […] Les résultats de l'étude sur les problèmes d'approfondissement seront connus dans le courant de 1979, ce qui correspondra à la période où sera connu le sort définitif du trafic de la SMN »[78].

Le troisième poste à quai est mis en service en septembre 1980. En quatre mois il reçoit neuf navires pour 7 876 tonnes de marchandises diverses[79]. Dès l'année 1981 il monte en puissance et reçoit 40 navires pour 48 621 tonnes de marchandises[80].

En revanche nous ne sommes pas en mesure de dire ce qu'il est advenu du projet d'approfondissement du canal de 0,50 mètre jusqu'au bassin d'Hérouville pour le trafic de la Société Métallurgique de Normandie, nous n'avons trouvé aucune archive qui l'évoque. Par ailleurs aucun des *bulletins annuels de la Chambre de Commerce et d'Industrie* pour les années 1980 à 1985 ne le mentionne. En revanche ces mêmes bulletins évoquent longuement la création de la passerelle de car-ferry préconisée à la suite de l'étude menée par le Bureau central d'études pour les équipements d'outre-mer, nous en parlons plus loin comme nous l'avons expliqué plus haut.

En revanche les bulletins annuels du début des années 1980 évoquent régulièrement d'importants dragages à Blainville et dans l'avant-port de Ouistreham. Au cours de l'assem-

[76] *Ibid.*, Courrier du directeur des Ports Maritimes et des Voies Navigables au Directeur départemental de l'Équipement daté du 27/06/1978.
[77] *Bull. ann. CCI Caen*, 1978, p. 175.
[78] *Ibid.*
[79] *Statistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1980, p. 53.
[80] *Ibid.*, 1981, p. 54.

blée générale du 5 mai, le directeur départemental de l'Équipement « indique que les engins de dragage sont intervenus dans l'avant-port et au Quai de Blainville pour enlever un peu plus de 40 000 m^3 »[81]. Nous avons voulu citer cette information car elle illustre les exigences auxquelles les dirigeants du port doivent faire face, ne serait-ce que pour maintenir le tirant d'eau officiel de l'avant-port, du canal et du nouveau quai. En revanche on note que les travaux se limitent désormais aux bassins fréquentés par les plus grands navires.

La mise en service du 3e poste à quai à Blainville a nécessité, non seulement, l'aménagement d'une infrastructure, nous venons de le voir, mais aussi celui d'une superstructure pour les engins de manutention ainsi que pour les voies ferrées, c'est l'objet du paragraphe qui suit.

B – L'évolution des superstructures du port suite à l'aménagement d'un troisième poste à quai à Blainville

Au début des années 1970 la Chambre de Commerce se préoccupe de l'état de l'outillage du port. Le procès-verbal d'une délibération datée d'octobre 1970 fait un point sur le programme d'amélioration de l'outillage public engagé en 1965. Elle contracte un dernier prêt dont l'objet est le financement de travaux d'entretien des grues.

Une nouvelle réunion, tenue en 1972, fait un état des lieux de l'outillage et propose le remplacement des grues les plus vétustes. À cette époque le port compte 19 grues, dont l'inventaire extrait d'une délibération de la Chambre de Commerce est présenté ci-dessous :

« - 4 grues de 3/6 t de 1963, en bon état,
- 3 grues de 3/6 t au Poste 2, (ces grues appartiennent au lot indiqué ci-dessus)[82],
- 3 grues STOTHERT et PITT de 5 t au Poste C.6 et C.7; leur révision est indispensable,
- 4 grues CAILLARD 3 t de 1949 au Poste C.4 et C.5 ; trois d'entre elles devraient être révisées,
- 1 grue CAILLARD de 5 t de 1925 à courant continu, qui est arrivée à limite d'usure, il s'agit de la grue n° 4,
- 1 grue JEUMONT de 5 t de 1937 en assez bon état,

[81] *Bull. ann. CCI Caen*, 1980, p. 88.
[82] Précision de l'auteur.

- 2 grues JEUMONT de 10 t de 1934, transformées en volée variable en 1966 et 1967, qui nécessitent une importante révision,
- 2 grues CAILLARD de 10 t de 1928 en courant continu, qui nécessitent de coûteuses réparations en raison de leur ancienneté ; ce sont les grues n° 8 et n° 10,
- et, enfin, 2 grues de 5 t STOHERT et PITT de 1944 au Quai Vendeuvre qui nécessitent une révision complète »[83].

Nous avons voulu reproduire cet inventaire car il montre l'usure du parc de grues du port, notamment pour celles installées avant la Seconde Guerre mondiale. Nous avons évoqué plus haut la diminution du trafic attaché aux bassins les plus anciens, à savoir la bassin Saint-Pierre et le Nouveau Bassin, l'obsolescence que nous avons signalée ne concerne pas seulement le tirant d'eau mais aussi les outils de manutention. La situation du parc d'outillage est d'autant plus difficile que le ralentissement du trafic, à compter de l'année 1973, déstabilise l'exploitation du port comme de l'outillage. Les comptes d'exploitation deviennent déficitaires et l'augmentation des péages est difficile dans cette période de lutte contre l'inflation. Les archives conservent un rapport d'un ingénieur de la direction départementale de l'Équipement daté de 1977. Il signale les déficits prévisionnels prévus pour les années 1977 et 1978, ce qui l'amène à solliciter d'importantes hausses des péages portuaires, lesquelles sont limitées, autoritairement par le gouvernement, au nom de la politique de lutte contre l'inflation. Dans sa conclusion l'ingénieur précise : « Nous insistons sur l'importance qu'il y a à ce que la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen soit autorisée à augmenter, de 6,5 % à compter du 1er avril 1977, les droits de port qu'elle perçoit étant donné la situation financière très préoccupante des services qu'elle administre au port de Caen »[84]. Le ralentissement du trafic portuaire, signalé plus haut, a une conséquence directe sur les équilibres d'exploitation du port.

À côté du budget d'aménagement de l'infrastructure, le budget d'aménagement des superstructures s'élève à dix millions de francs à la charge exclusive des acteurs locaux, à savoir la Chambre de Commerce et l'Établissement Public Régional.

---

[83] Arch. dép. Calvados, 1024 W 2, Port de plaisance Caen-Ouistreham – Travaux 1963-1973 – Procès-verbal d'une réunion tenue le 26/09/1972, à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen.

[84] Arch. dép. Calvados, 1084 W 95, Tarif des ports – Outillage public 1976-1978 – Rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Delorme daté du 04/02/1977.

Le projet prévoit :

« Transfert d'une grue de 6 tonnes en provenance du quai de Calix et acquisition de deux grues d'une capacité de 12 tonnes à la portée de 30 mètres ;

Mise en place des voies de grues et alimentation électrique des prises pour grues ;

Voies ferrées, alimentation en eau potable, téléphone et revêtement des terre-pleins »[85].

Ce troisième poste à quai est mis en service en septembre 1980. Les superstructures sont aménagées à l'exception de la seconde grue d'une capacité de 12 tonnes[86]. Le dossier de présentation du projet précise que son implantation représente un coût de 4 millions de francs, en sus des 10 millions du projet d'origine[87].

Cette période est aussi celle où un aménagement particulier a lieu dans le bassin Saint-Pierre.

C – La transformation du bassin Saint-Pierre en bassin de plaisance

En 1975 l'activité commerciale du bassin Saint-Pierre s'arrête définitivement. Pour être précis, comme nous l'avons écrit plus haut, un dernier navire de commerce accoste encore quai Vendeuvre en 1979. En 1974, la seconde année de trafic ralenti (2 247 000 tonnes), après la pointe de 1972 à 2 750 000 tonnes, le bassin Saint-Pierre ne traite plus que 12 000 tonnes avec 18 navires[88], 0,5 % du trafic total. Le bassin n'est plus du tout adapté aux navires que le port accueille, son tirant d'eau est limité. Il ne reçoit plus que du bois du Nord[89].

Dès le mois de décembre 1974 la Municipalité prépare sa transformation en bassin de plaisance. La séance du Conseil municipal du 17 février 1975 valide les deux vocations du

---

85 Arch. dép. Calvados, 1095 W 62, Blainville – Équipement d'un 3e poste à quai (1re tranche) – *idem* (2e tranche) – Construction et équipement d'un troisième poste à quai à Blainville, note de présentation, document non daté, conservé dans le dossier de justification du projet de construction d'un troisième poste à quai à Blainville, projet lancé par la Chambre de Commerce et d'industrie de Caen en 1978.

86 *Bull. ann. CCI Caen*, 1981, p. 34.

87 Arch. dép. Calvados, 1095 W 62, *op. cit*.

88 S*tatistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1974, p. 41.

89 *Ibid.*, p. 3.

futur bassin de plaisance : « l'une l'hiver pour le remisage des bateaux l'autre l'été pour l'accueil du tourisme de croisière »[90]. La suite de la délibération indique la liste des aménagements à réaliser : « des pontons d'amarrage, des postes d'eau, des vide-ordures, des sanitaires avec douches, un local d'accueil avec salles de réunions, bureaux et remises, l'ensemble étant gardienné »[91].

Le port de plaisance est créé en 1978, il compte 120 places

En 1983 dans le cadre des lois de décentralisation l'État concède à la ville de Caen, pour une durée de 40 ans, « l'établissement et l'exploitation du port de plaisance du bassin Saint-Pierre »[92]. Cette concession ne concerne que la partie Nord-Ouest du bassin avec ses quais et ses ouvrages. L'autre partie du bassin accueille des activités nautiques telles que, par exemple, le canoë-kayak ou encore l'initiation à la pratique de la navigation.

Nous ne disposons pas de photographie du bassin Saint-Pierre transformé en port de plaisance dans les années 80, en revanche nous proposons ci-dessous cette photo qui date de l'année 2006. Elle ne constitue pas un anachronisme. Nous l'avons retenue car elle donne un bon aperçu du bassin dans l'univers de la ville.

[90] Arch. dép. Calvados, 615 Edt 640, *Bull. mun. Caen* 1975-1976-1977-1978, séance du 17 février,1975, p. 93.
[91] *Ibid.*, séance du 17 février 1975, p. 93.
[92] A.F.C. Environnement, *Pré-diagnostic environnemental du port de plaisance de Caen Bassin Saint Pierre*, [s.l.], [s.d.], p. 12.

Illustration 72 : Le bassin Saint-Pierre devenu port de plaisance[93]

Il s'agit encore d'une évolution dans l'histoire du port. Le bassin historique ouvert à la navigation en 1848, ne verra plus les navires marchands, chargés de bois ou encore de houille, qui venaient y faire escale. Il représentait une forme de "présence du port commercial" au centre de la ville de Caen. Certaines photos attestent de cette activité commerciale passée au centre de Caen. C'est l'objet de cette carte datée du début du XX^{e} siècle.

93 Photo remise à l'auteur par le service Urbanisme de la ville de Caen (photo studio Rougereau, 2006).

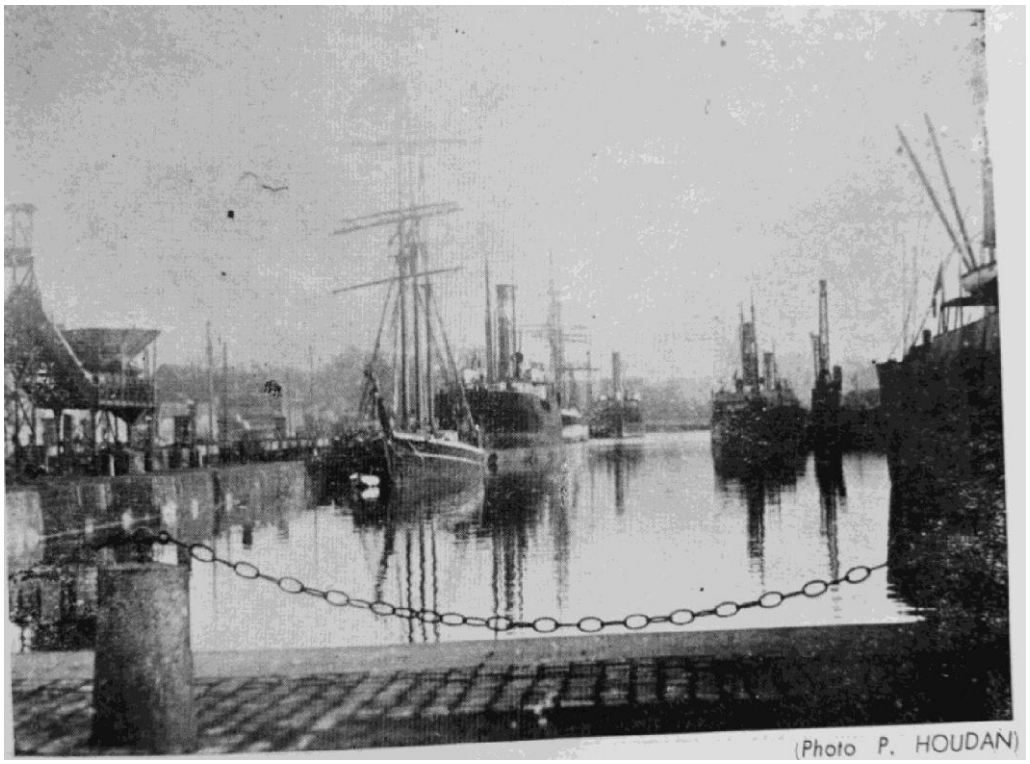


Illustration 73 : Caen, le bassin Saint-Pierre pris du pont de Courtonne[94]

Nous avons retenu cette photo pour les nombreux navires qu'elle montre. On aperçoit sur le quai Vendeuvre (à gauche de la photographie) ce qui semble être des wagons. On appréhende mieux l'activité commerciale du bassin Saint-Pierre avant la Grande Guerre. Il est vrai qu'en 1975 l'impression devait être totalement différente, mais une vie commerciale, riche, avait existé comme l'atteste cette image. Après l'illustration du bassin Saint-Pierre en port de plaisance, le contraste est saisissant.

Cette transformation en bassin de plaisance permet de conserver à cette trace du passé son caractère portuaire, à la différence des projets des années 50 et 60 qui avaient imaginé une couverture du bassin Saint-Pierre pour y construire un nouveau marché aux poissons ou même en faire un parking, comme dans le projet porté dans les années 60. C'est même l'objet d'un commentaire de M. Gransard, l'un des adjoints au maire, directeur du Syndicat d'initiative de Caen. Nous reviendrons plus loin sur le contenu de son intervention au cours du Conseil municipal de février 1975 qui entérine cette évolution.

94 *Bull. sem. CC Caen*, 1955, n° 1, n.p.

Nous avons cherché à apprécier l'intégration de ce port de plaisance dans la ville en mesurant le taux de caennais disposant d'un bateau en stationnement dans le port. Cette statistique aurait pu constituer une source complémentaire d'appréciation de la prise en compte du port par les caennais, mais elle ne fait l'objet d'aucun suivi. Les dirigeants du port mesurent l'origine des propriétaires de bateaux de plaisance par département, mais ils ne détiennent aucun historique de cette information qui ne répond pas directement à notre besoin.

Nous venons d'évoquer les travaux réalisés avant le lancement du nouveau projet de car-ferry. Les interrogations que suscite l'évolution du trafic se reflètent dans les aménagements. Les seuls travaux engagés concernent la création d'un troisième poste à quai à Blainville. Un nouveau creusement du canal est suspendu aux besoins de la Société Métallurgique de Normandie et en tout état de cause, il serait limité à une portion du canal. En ce qui concerne les superstructures du port et le matériel de manutention, nous avons fait ressortir plus haut son ancienneté pour un nombre non négligeable de grues. Enfin le bassin Saint-Pierre est définitivement fermé à l'activité commerciale. Toutes ces interrogations se retrouvent dans les résultats de l'exploitation financière du port.

D – L'exploitation financière du port entre 1970 et 1984

Les bulletins que nous avons pu consulter ne présentent pas tous des comptes d'exploitation du port, par ailleurs les annexes statistiques détaillées ne comprennent aucun élément à caractère financier.

Le bulletin de l'année 1974 fait état d'un déficit de 215 700 francs qui a conduit la Chambre de Commerce à augmenter les péages de 20 % au 1er janvier 1975. Cette décision inquiète les opérateurs du port. Il faut solder les emprunts contractés « pour les premiers grands travaux : l'écluse et l'approfondissement du chenal »[95].

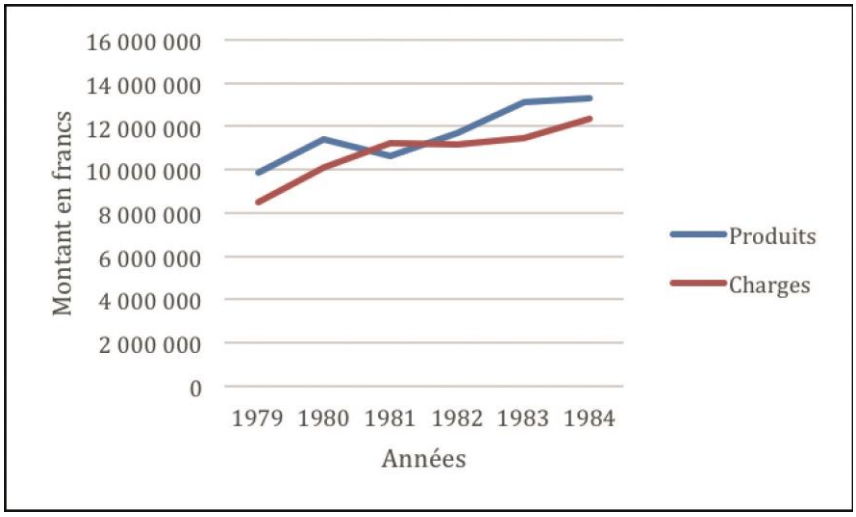
Cette situation financière déficitaire se renouvelle les années suivantes. L'année 1975 accuse un déficit de 433 000 francs. Pour l'année 1976, la perte est de 259 000 francs. Ces

[95] *Bull. ann. CCI Caen*, 1975, p. 12.

années sont particulièrement difficiles pour le trafic, en 1975 il est de 1 993 400 tonnes et en 1976 il atteint 2 025 700 tonnes. L'évolution du déficit d'exploitation marque sa sensibilité aux variations du trafic. Dans les commentaires du président de la Chambre de Commerce on relève les remarques suivantes : « il convient […] de choisir rigoureusement les investissements que la CCI (Chambre de commerce et d'Industrie) peut faire sur le port de Caen car jusqu'en 1980 la situation financière du port sera précaire »[96].

Une augmentation de 6,5 % des tarifs de l'outillage, à compter du 1er avril, est décidée pour l'année 1977. Les différentes hausses des tarifs permettent de réduire le déficit de l'année 1977 à 149 000 francs[97].

Les bulletins annuels des années 1983 et 1985 donnent quelques précisions sur les années 1979 à 1984. Ils nous ont permis de reconstituer l'exploitation du port durant ces années.



Graphique 61 : Exploitation du port, années 1979 à 1984[98]

Ce graphique fait ressortir la gestion prudente de la Chambre de Commerce face au port : à l'exception de l'année 1981, déficitaire, les autres années du panel de l'étude sont bénéficiaires. Cette évolution est également conforme à ce que nous rapportons ci-dessus quant à l'exploitation du port. Elle s'améliore au début des années 80.

96 *Bull. ann. CCI Caen*, 1977, p. 15.
97 *Ibid.*, 1978, p. 25.
98 *Ibid.*, 1983, tableau 3, n.p. et 1985, tableau 2, n.p.

Cette dimension de la gestion portuaire, est suivie avec une grande attention par les dirigeants du port. À chaque assemblée générale consulaire (environ 6 par an), le directeur du port fait un point sur son activité, à chaque fois il présente le tonnage traité avec ses conséquences sur l'exploitation financière.

Nous avons rappelé plus haut, l'évolution des investissements et l'ancienneté du parc de manutention portuaire, les exigences de l'exploitation financière du port contribuent certainement aussi à expliquer les décisions prises.

Dans notre chapitre introductif sur cette période charnière de la vie du port de Caen, nous avons expliqué les évolutions du marché de l'acier. Nous avons également démontré le très fort lien entre l'activité portuaire et la vie de la Société Métallurgique de Normandie. Nous voulons maintenant expliquer l'évolution des acteurs du port.

IV – Les acteurs historiques face à l'évolution et aux changements

Durant ces années cruciales pour l'avenir du port, la Société Métallurgique de Normandie est au cœur de toutes les préoccupations des instances dirigeantes de la Chambre de Commerce. Pour illustrer d'une autre façon le lien entre le port et la Société Métallurgique nous avons choisi de présenter ci-dessous une photo des sites du port et de l'usine, même si ce cliché date du 7 juillet 1961, en 1970 il est toujours d'actualité.

Illustration 74 : L'usine et son ancien port privé[99]

Le premier plan du cliché est consacré à l'ancien port privé avec le canal au bas de la photographie, les quais dont le môle pour l'acier et l'embarcadère pour l'accostage des navires qui venaient charger du minerai de fer. Tout le fond représente l'usine sidérurgique de la Société Métallurgique de Normandie. Elle se situe juste derrière l'Orne, dont on distingue le cours avec les ponts routiers.

A – La Société Métallurgique de Normandie

Les premières années de la décennie 1970 sont favorables pour la Société Métallurgique de Normandie. En 1971 elle bat des records. Elle produit plus de 850 000 tonnes[100]. La santé financière de l'entreprise est excellente comme en témoignent les journaux financiers de l'époque : le 2 juillet 1974, *Les Echos* « salue la « paradoxale leçon de rentabilité de la SMN »[101]. Le *Journal des Finances* souligne en avril 1972 « "la position exceptionnelle de la

[99] Alain LEMÉNOREL, *La SMN, une forteresse ouvrière…, op. cit.,* p. 45.
[100] Pascal GALLIEN, *La Société Métallurgique de Normandie…, op. cit.*, p. 29.
[101] Alain LEMÉNOREL, *La SMN, une forteresse ouvrière…, op. cit.,* p. 45.

Métallurgie de Normandie sur le plan industriel", et admire la saine et prudente gestion financière »[102]. En 1974 les grands équilibres financiers de la société sont sains. Elle a réussi à concilier « autofinancement (12,3 % […], contre 2,3 % pour l'ensemble de la branche) et désendettement (20,5 % du chiffre d'affaires contre 66,8 %) »[103]. L'année 1974 est sa dernière année faste. Elle dégage encore un bénéfice substantiel. À partir de 1976, la Société Métallurgique de Normandie multiplie « les exercices déficitaires »[104]. Des mesures de chômage sont prises en mars 1975 puis en décembre de la même année. On note ici la sensibilité de l'activité portuaire aux difficultés de la Société Métallurgique de Normandie. Comme nous l'avons noté plus haut, l'année 1975 est particulièrement difficile, le trafic est inférieur à deux millions de tonnes. Les ventes d'acier marchands de la SMN chutent de 17 %[105].

Au cours de l'assemblée générale du 2 octobre 1978, le président de la Société Métallurgique de Normandie, M. Marcel Gombert, présente un tableau détaillé de la situation. Il introduit son exposé de la façon suivante : « Comme vous le savez, la Métallurgie de Normandie, que l'on appelle encore la SMN, est effectivement confrontée à de très graves difficultés, à telle enseigne que c'est réellement le problème de sa survie qui est posé à l'heure actuelle »[106]. M. Gombert passe ensuite en revue les raisons de cette situation. Elles tiennent à la situation mondiale de l'acier, en crise depuis la fin de l'année 1974, et à des circonstances plus internes à l'entreprise qui correspondent à sa petite taille qui induit une extrême sensibilité des prix de revient au taux de marche de l'entreprise et une capacité limitée qui oblige l'entreprise à être centrée sur deux produits, le fil machine et les laminés marchands ou les petits fers[107].

Cette situation difficile est évoquée longuement dans un exposé du maire de Caen au cours de la séance du Conseil municipal du 27 septembre 1978. Conscient des graves conséquences d'une fermeture de l'usine de la Société Métallurgique de Normandie à Mondeville le Conseil municipal décide de prendre une délibération donnant « tous pouvoirs à M. le Maire pour poursuivre par tous moyens appropriés, ses démarches auprès des

[102] *Ibid.*, p. 46.
[103] *Ibid.*
[104] Pascal GALLIEN, *La Société Métallurgique de Normandie…*, *op. cit.*, p. 30.
[105] *Statistiques du Port de Caen,0* Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1975, p. 5.
[106] *Bull. ann. CCI Caen*, 1978, p. 114.
[107] *Ibid.*, p. 115.

Pouvoirs publics et des industriels en vue de sauvegarder l'emploi dans la Région Normande »[108].

Nous avons voulu évoquer cette délibération car elle montre son engagement pour la survie de cette entreprise qui représente 6 000 emplois[109], et qui est, non seulement le principal acteur économique du port, mais probablement aussi celui de toute la région.

Au sein de cette période 1970-1984, l'année 1978 constitue certainement un moment particulier pour le port. Outre que le trafic atteint un minimum avec 1 909 100 tonnes, les difficultés de la Société Métallurgique de Normandie sont tellement graves que sa survie est engagée et avec elle, le maintien de plus de la moitié du trafic du port. Il est vraiment nécessaire d'aider la Société Métallurgique de Normandie dans son trafic maritime et de chercher une activité de substitution. Des décisions d'ordre capitalistiques sont prises. En 1977, elle fusionne avec les Chantiers Navals de France-Dunkerque, la « Société Métallurgique et Navale Dunkerque-Normandie (SMNDN) [est créée mais] techniquement, les deux usines ne sont pas complémentaires » [110]. Une nouvelle aciérie à oxygène est mise en service en 1977 alors que les aciéries Martin (1977) et Thomas (1978) ont été arrêtées.

En 1982 la sidérurgie française est nationalisée. La Société Métallurgique de Normandie, qui a retrouvé son autonomie, est rattachée à 100 % à Sacilor. Dans le cadre du plan pour la sidérurgie française elle obtient la mise en œuvre d'un programme d'investissement de 550 millions de francs, dont 25 millions concernent une « bande destinée à raccorder le Port de la Société Métallurgique de Normandie, […], à notre cokerie et aux hauts-fourneaux, ce qui nous permettra d'amener, de façon plus économique, jusqu'à leur lieu d'utilisation, le charbon et le minerai de fer que nous recevons par voie maritime »[111].

Cet investissement ne représente qu'une très faible partie, mais nous avons voulu le faire ressortir car il concerne directement le port et son adaptation aux besoins de la Société Métallurgique de Normandie.

Nous n'avons pu trouver d'illustration de cette bande en fonctionnement. En revanche une partie de cette installation existe encore aujourd'hui comme on peut le voir ci-dessous.

---

[108] Arch. dép. Calvados, 615 Edt 640, *Bull. mun. Caen0*, 1975, 1976, 1977, 1978 : séance du 27/09/1978, p. 527.
[109] *Ibid.*, p. 526.
[110] Alain LEMÉNOREL, *La SMN, une forteresse ouvrière…, op. cit.,* p. 47.
[111] *Bull. ann. CCI Caen* 1982, p. 141.

Illustration 75 : Bande de transfert du coke et du minerai du quai vers la SMN 2016[112]

Sur la gauche de l'image on voit la bande de transfert qui vient des quais de déchargement dans le port, la partie droite la montre au-dessus de la route. Elle rejoignait le site de la Société Métallurgique de Normandie. À ce jour seule subsiste cette partie "portuaire" de l'installation, qui allait vers son site industriel. La bande a été démantelée à hauteur du poteau électrique, au milieu de la photo.

La conclusion de la communication de Marcel Gombert en 1982 est prémonitoire, dans un contexte où l'Europe fait toujours face à une surcapacité d'acier de 30 % : « Aussi peut-on craindre que la SMN n'ait pas, après huit ans de crise, passé définitivement le cap des tempêtes et qu'en conséquence son avenir reste encore fragile »[113].

Devant une telle situation avec ses inconnues, la volonté des instances dirigeantes de la Chambre de Commerce de rechercher, avec opiniâtreté, une alternative au poids de la Société Métallurgique de Normandie dans la vie du port est une nécessité quasi vitale. Nous verrons plus loin dans le détail les actions menées pour rechercher un autre trafic.

[112] Collection privée de l'auteur, janvier 2016.
[113] *Bull. ann. CC Caen*, 1982, p. 146.

La Société Métallurgique de Normandie n'était pas le seul importateur de houille du port. Il y a aussi les importateurs qui fabriquent des briquettes à usage domestique. Ils font aussi partie de ses acteurs. Dans nos précédentes parties, nous avons toujours expliqué leur devenir dans les chapitres consacrés à l'évolution de ces derniers. Dans cette période qui couvre les années 1960 à 1984, il ne nous a pas paru nécessaire de leur consacrer un chapitre spécifique, ils sont aussi frappés par le changement dès le début des années 60. Les trois opérateurs historiques qui poursuivaient leur activité, à savoir les entreprises Allainguillaume & Patin, Lamy et SCAC, fusionnent en 1961 pour « donner naissance à l'usine les « Combustibles de Normandie » »[114]. Nous expliquerons le devenir de cette entreprise et de son activité dans le dernier chapitre consacré à la période 1984-2010. Nous avons fait ce choix car la date ultime de notre travail, l'année 2010, correspond au moment où cette entreprise cesse son activité. Nous expliquerons plus tard les raisons de ce choix.

Les importateurs historiques de houille avaient créé en 1903 la Société Navale Caennaise. Dans les années de l'après-guerre elle reconstitue sa flotte et mène une politique de diversification de son activité comme nous l'avons vu plus haut. Qu'en est-il dans la nouvelle période qui s'ouvre ?

B – La Société Navale Caennaise

Les difficultés que rencontre le port de Caen ainsi que la Société Métallurgique de Normandie à compter du milieu des années 1970 affectent également la Société Navale Caennaise. L'arrêt des exportations de minerai de fer et « l'abandon du charbon comme combustible ménager et comme source d'énergie par Edf »[115] affectent son activité économique, ces marchés constituent le cœur de son métier. Elle avait été créée en 1903 pour assurer le transport de ces pondéreux. Même si elle avait diversifié ses activités, surtout sous l'impulsion de Georges Guillin, cette activité restait significative pour elle.

[114] Jocelyn MASSOT, *Le quai aux charbons de Caen…*, *op. cit.*, p. 7.
[115] La rédaction du Chasse-Marée, « Le port de Caen et ses navires – Histoire de la "Navale caennaise" », *op. cit.*, p. 32.

Dans les années 60 elle a développé des lignes régulières vers l'Afrique et elle a ouvert des agences dans un certain nombre de ports, dont Marseille. L'année 1970 voit une évolution importante. Elle décide de créer avec deux armateurs qui exploitent des lignes vers l'Afrique, la société "Sudcargos". L'objet de cette création est « d'exploiter les fonds de commerce méditerranéens »[116]. Dans ce même esprit de coopération, elle crée en 1975 la "Navale de Transports Vinicoles". Elle exploite cinq navires pour le transport de vin en vrac. Elle tente même une incursion dans le domaine de la pêche, comme le rapporte un article de *Ouest-France* que nous reproduisons ci-dessous.

[116] Gérard CORNIER, « La Société Navale Caennaise0. Du charbon aux lignes régulières », *Navires et Marine marchande*, Octobre 2003, n° 17, p. 30. 0

CAEN

Hier, le minerai de fer normand
Aujourd'hui, les bois d'AFRIQUE et la pêche au thon

La « NAVALE CAENNAISE » change de cap

L'Algérie, puis l'Afrique

Au Gabon : la concurrence japonaise

Du cabillaud en plaques

Sous pavillons étrangers

LES CHIFFRES D'AFFAIRES DE LA S.N.C. DE 1948 à 1969

Millions de Frs

Illustration 76 : La « Navale Caennaise » change de cap 1970[117]

Nous n'avons pas retenu cet article pour son contenu détaillé, mais pour les informations qu'il donne dans son titre. Il illustre la fin des exportations de minerai de fer dont nous

[117] Arch. dép. Calvados, 1725 W 174, Pêche – Dockers – Marins pêcheurs – Société Navale Caennaise 1968 à 1984 : *Ouest-France* daté du 12/02/1970.

venons de parler et il montre la place prise par l'armateur dans le trafic du bois exotique qui se développe à Caen. Nous en avons parlé dans le chapitre consacré au trafic.

Par ailleurs il annonce les essais menés, en coopération avec les Chalutiers malouins (un armement de pêche de Saint-Malo qui travaille à Saint-Pierre-et-Miquelon[118]), dans le domaine de la pêche. Cette expérience est sans lendemain, elle s'arrête en 1976.

Enfin il montre l'évolution favorable du chiffre d'affaires de l'entreprise entre 1948 et 1969. Le ralentissement du milieu des années 60, s'inscrit dans la diminution puis l'arrêt des exportations de minerai de fer. Cependant globalement la progression reste flatteuse et la reprise de l'année 1969 montre la capacité de réaction des dirigeants de la société.

La crise pétrolière affecte la société. Elle doit se séparer « de ses bâtiments obsolètes et se doter d'unités plus économiques »[119].

L'année 1979 marque une étape avec le décès de Georges Guillin en décembre. Il fut l'artisan de la diversification de la société. Il est remplacé par Jean-Michel Blanchard, le mari d'une de ses nièces. Il « travaillait à ses côtés depuis plusieurs années »[120].

En 1986 la société lance le *Hébé,* second du nom. À cette occasion, le *Journal du Calvados* relate l'évènement et retrace l'histoire de l'armateur. Il lui consacre un long article que nous reproduisons ci-dessous.

[118] La rédaction du Chasse-Marée, « Le port de Caen et ses navires… », *op. cit.*, p. 32.
[119] *Ibid.*, p. 33.
[120] Gérard CORNIER, « La Société Navale Caennaise. Du charbon… », *op. cit.*, p. 30.

HISTOIRES ET LEGENDES DU CALVADOS

LA NAVALE CAENNAISE A PLUS DE 80 ANS

Fidèle à ses origines, la Société Navale Caennaise a baptisé cet été, au quai de Blainville, un nouvel « Hébé ». Ce cargo de 13.000 tonnes est le sixième à porter le nom de la déesse grecque de l'adolescence féminine, sous le pavillon à trois bandes horizontales, rouge, blanche et rouge, de la S.N.C. Et pour bien marquer le caractère bas-normand de la compagnie, le choix de la marraine s'est porté sur Mme Anne d'Ornano, maire de Deauville. Le premier « Hébé » avait été lancé en 1909 : c'était un charbonnier à vapeur de 2.100 tonnes.

Le port de Caen au début du siècle : à droite, l'un des premiers cargos de la Navale.

Le « Chanzy », coulé en 1908.

Le « Phryné » lancé en février 1939 et coulé en septembre.

L'actuel « Phryné » en mer.

Journal des Calvados Novembre 1986

Illustration 77 : La Navale Caennaise a plus de 80 ans (partie 1) – 1986

HISTOIRES ET LEGENDES DU CALVADOS

Deux cargos de la Navale, le « Thésée » et le « Diomé » au terminal de chargement de minerai du port de Caen, dans les années 50.

Le « Thésée » d'aujourd'hui au quai de Blainville.

Illustration 78 : La Navale Caennaise a plus de 80 ans (partie 2)[121]

[121] Archive de la ville de Caen, carton n° 3, Pont – Canal – Orne – Odons, *Le Journal du Calvados*, novembre 1986.

Nous avons choisi de reproduire cet article non pas pour son contenu, il s'agit de l'histoire de l'armateur, nous l'avons retracée dans ce travail au fur et à mesure. En revanche la rubrique sous laquelle l'article est produit est intéressante : *Histoires et légendes du Calvados.* Elle illustre combien la Société Navale Caennaise fait partie de l'inconscient collectif du Calvados et singulièrement de Caen et de son port.

Par ailleurs les photos de la seconde partie illustrent les étapes de sa vie. La photo du haut, à gauche, montre un navire en cours de chargement de minerai de fer le long du môle spécifique de l'installation Maxime Hesse. La photo du *Thésée,* amarré au quai de Blainville,. montre les nouveaux trafics assurés par la Société Navale Caennaise, notamment le bois.

Enfin le dernier cliché, en bas à droite, montre le baptême du *Hébé,* le dernier navire acheté par l'armateur en 1986.

La Société Navale Caennaise est victime d'un raid boursier inamical mené en 1987 par un de ses concurrents sur la Côte Occidentale d'Afrique, le groupe Delmas-Vieljeux, avec la complicité de certains membres de la famille qui ne dirigent pas la société. Elle est vendue au groupe Bolloré, par ses dirigeants, en 1988. Elle disparaît en 1992. Elle survit néanmoins dans le port de Caen par quelques-unes de ses filiales, telles que la SOGENA (Société de gérance et de navigation), créée en 1936 pour exploiter des navires affrétés pour une période fixe et la SOFRINO (Société frigorifique de Normandie), créée en 1951 pour construire des entrepôts frigorifiques destinés à faciliter les exportations de produits alimentaires bas-normands. Ces deux sociétés sont à la base du groupe SOFRINO SOGENA constitué en 1968.

La disparition de la Société Navale Caennaise a marqué les esprits à Caen. Elle constituait une véritable « communauté humaine »[122] certainement développée par son fondateur Gaston Lamy. Une des manifestations de cette "communauté humaine" est la revue *Sillage,* créée en 1941, suspendue en 1943, rétablie en 1946. Pour son rédacteur, l'objet de ce bulletin de liaison est double : informer de la vie de la société et transmettre différentes nouvelles susceptibles d'intéresser ceux qui n'escalent que rarement à Caen[123]. Une autre manifestation était la rubrique journalière de *Ouest-France,* intitulée « Où sont nos

[122] Gérard CORNIER, « La Société Navale Caennaise.. Du charbon… », *op. cit.*, p. 34.
[123] Des Anciens de la Navale Caennaise, *Navale Caennaise…*, *op. cit.*, p. 132.

navires ». Cette rubrique, créée au sortir de la guerre et qui a perduré plusieurs décennies, permettait aux familles des marins de les suivre au jour le jour[124].

C'est volontairement que nous avons souhaité évoquer ici la fin de la Société Navale Caennaise, bien que ce soit au-delà de 1984. Il nous a semblé que sa vente au groupe Bolloré constituait l'épilogue de ses maux, apparus au début des années 1970.

Après la disparition des Chantiers Navals Français en 1953, après l'arrêt du trafic de minerai de fer, cette vente constitue une nouvelle étape dans la vie du port de Caen. Désormais le port n'a plus d'armateur, c'est la fin d'un autre marqueur de la vie portuaire et d'un des piliers du trafic du port. Les dirigeants de la Société Navale Caennaise furent de véritables animateurs du port, comme l'avait écrit Georges Guillin à l'occasion du décès de son beau-père, Gaston Lamy, en 1951. Nous avons évoqué à de nombreuses reprises, dans ce travail, les actions menées par ces deux personnalités pour développer le port. Dès les années 50, Georges Guillin avait cherché à amplifier le trafic des "marchandises diverses" pour diversifier l'activité portuaire de Caen.

Dans notre précédent chapitre consacré aux acteurs du port, nous avons présenté les dockers et l'évolution de leur statut avec la loi de 1947. Les archives conservent la trace d'évènements les concernant dans les années 1970. Nous les relatons ci-dessous ils donnent des précisions sur ces acteurs incontournables de la vie portuaire.

C – Les dockers

Nous avons évoqué plus haut la création du Bureau central de la main d'œuvre de Caen. En avril 1971, les ministres de l'Équipement et du Logement ainsi que du Travail, de l'Emploi et de la Population prennent un arrêté « relatif aux conditions générales d'emploi des ouvriers dockers »[125]. Ce nouveau texte est destiné à compléter les termes de l'arrêté de mars 1948 et surtout à lui enlever son caractère provisoire. Il précise les conditions

[124] Jean-François BUISSON, « Mais "Où sont nos navires ?" », *Ouest-France*, 6-7/10/2012, rubrique Marine.
[125] Arch. dép. Calvados, 1725 W 174, Pêche – Dockers – Marins pêcheurs – Société Navale Caennaise.
1968 à 1984 - Courrier adressé par les ministres de l'Équipement et du Logement et du Travail, de l'Emploi et de la Population aux instances dirigeantes des ports.

générales d'attribution, comme de retrait, de la carte d'ouvrier docker professionnel, tout en spécifiant que ces prescriptions peuvent éventuellement s'adapter à des règles spécifiques à chaque Bureau central de la main d'œuvre. En août 1971, le ministre de l'Équipement et du Logement rappelle, dans un courrier adressé aux directeurs de tous les ports, leur rôle dans l'animation et le renforcement du Bureau central de la main d'œuvre[126]. Le ministre rappelle : « Le bon fonctionnement des bureaux centraux de la main d'œuvre doit contribuer pour une large part à la bonne marche des manutentions portuaires et à l'instauration d'un climat social favorable à l'amélioration de la productivité du travail – donc à une meilleure compétitivité des ports français »[127]. Le nombre de titulaire des cartes "G" et des cartes "O"[128] du bureau local est fixé par arrêté interministériel. En 1947 lors de la création de celui de Caen, le nombre maximum de titulaires de la carte "G" avait été fixé à 13.

Cette citation montre son importance dans le fonctionnement au quotidien d'un port. Ce rappel nous a paru utile dans une période où le port de Caen se cherche et doit impérativement s'adapter aux évolutions que nous avons évoquées plus haut.

Outre ce rappel à caractère plus général, la directive ministérielle insiste sur l'attention à porter « aux questions d'accident de travail »[129]. La remarque n'est pas infondée, un ouvrier docker occasionnel est écrasé par la manutention de billes de bois en mars 1972[130].

L'intérêt général de l'arrêté d'avril 1971, est de répondre à un conflit de dockers dans de nombreux ports. En revanche les archives n'indiquent pas si le port de Caen a connu un conflit à cette époque.

Un rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Delorme, adressé au ministre de l'Équipement en juin 1974, rappelle que le bureau de Caen peut compter, par arrêté interministériel daté du 27 décembre 1972, au maximum 30 ouvriers dockers carte "G" et que le nombre

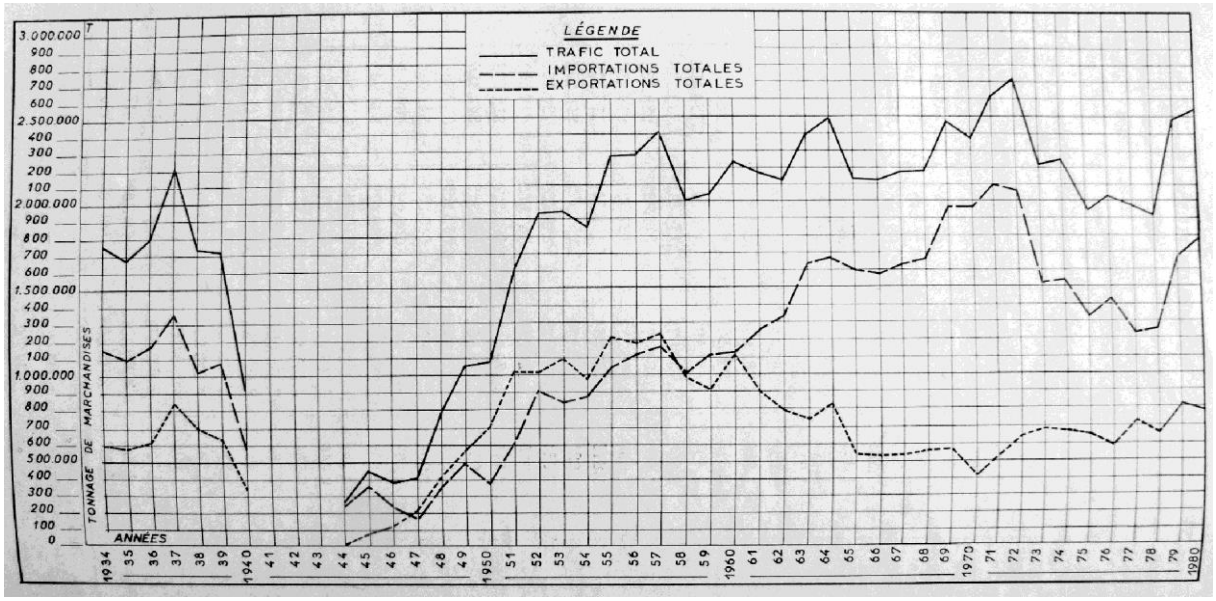
---

[126] *Ibid.*, Circulaire du ministre Albin Chalandon adressée aux instances dirigeantes de tous les ports, quelle que soit leur taille, et datée du 05/08/1971.
[127] *Ibid.*.
[128] Les dockers carte « G » sont les dockers qui disposent d'une carte professionnelle de garantie d'embauche prioritaire, l'arrêté d'avril 1971 précise les règles d'octroi de cette carte. Les dockers carte « O » sont des dockers occasionnels, ils peuvent renforcer les dockers détenteurs de la carte « G » mais ils ne jouissent pas des mêmes garanties ni de la même priorité à l'embauche à l'arrivée d'un navire.
[129] Arch. dép. Calvados, 1725 W 174, Pêche – Dockers – Marins pêcheurs – Société Navale Caennaise 1968 à 1984 : circulaire du ministre Albin Chalandon adressée aux instances dirigeantes de tous les ports, quelle que soit leur taille, et datée du 05/08/1971.
[130] *Ibid.*, Entrefilet paru dans *Paris-Normandie* le 09/03/1972.

des cartes "O" représente 20 % de l'effectif des cartes "G" soit 6. L'objet de ce rapport est de solliciter « un réajustement de l'effectif autorisé »[131] pour porter le nombre maximum de dockers carte "G" à 45 et supprimer les dockers carte "O".

Les archives conservent ensuite la trace d'une grève des 43 dockers du bureau de Caen intervenue en août 1976 au sujet de la mise en place d'une prime de salissure suite à des arrivages de tourteau issu de luzerne en remplacement de tourteau qui provenait d'arachide ou de soja[132]**.** Le nombre de dockers indiqué peut laisser supposer que le ministre a dû autoriser l'augmentation du nombre de dockers carte "G" demandée par l'ingénieur Delorme en juin 1974.

Durant les années 1975 à 1979, le trafic du port subit une baisse significative, nous le rappelons par le graphique ci-dessous.



Graphique 62 : Trafic général, importations totales et exportations totales 1934-1980[133]

D'après ce graphique, l'année 1975 est la troisième année consécutive de baisse du trafic. Depuis la pointe de l'année 1972, la chute est de 28 %. Cette baisse a dû certainement peser sur les dockers, d'autant que le nombre de navires entrés dans le port passe de 1 028 (en

[131] *Ibid.*, Rapport de l'ingénieur Delorme au ministre de l'Équipement et du Logement daté du 17/06/1974.
[132] *Ibid.*, Note des renseignements généraux adressée au préfet et au directeur des renseignements généraux. Nous avons utilisé cette information pour le nombre de dockers du BCMO qu'elle indique.
[133] *Statistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1980, p. 10.

1972) à 939 (en 1975)[134]. En conséquence le taux d'inemploi des dockers (fixé par la loi de 1947 à 25 %) a dû dépasser cette limite. Nous n'avons pas pu trouver d'archive traitant de cet aspect. Les *bulletins annuels de la Chambre de Commerce* n'en parlent jamais.

La grève qui éclate en 1976 est-elle aussi l'expression d'un malaise des dockers du port de Caen dans un contexte difficile et inquiétant pour l'avenir ? Les documents conservés aux archives ne le sous-entendent pas.

Ce statut particulier des dockers perdure jusqu'en juin 1992, lorsqu'une loi vient modifier le régime de travail dans les ports maritimes. Comme pour la fin de la Société Navale Caennaise, nous avons décidé de présenter, dans ce chapitre, le devenir des dockers de Caen dans ce nouveau cadre juridique. L'une des raisons de cette décision est d'assurer une continuité dans notre travail pour ce sujet et de consacrer plutôt le dernier chapitre à la fin des deux dernières activités emblématiques du port.

La décision de changer le statut des dockers hérité de la loi de 1947 est surtout liée à l'évolution de ce métier et des conditions de la manutention dans les ports. La mécanisation du travail portuaire et la conteneurisation, ont provoqué « une réduction drastique des besoins de dockers, entrainant une forte augmentation de l'inemploi. L'inemploi "normal" des dockers s'est alors transformé en un véritable chômage »[135]. Comme nous l'avons indiqué plus haut, nous n'avons pas trouvé de statistiques concernant ce taux à Caen, en revanche, au niveau national, il atteint en 1986 une moyenne de 33 %[136], ce qui est largement au-dessus du plafond fixé en 1947 qui était de 25 %. Cette situation a provoqué un véritable chômage dans les ports dont le coût a été répercuté sur les tarifs de la manutention. La conséquence de cette hausse a été un détournement de trafic vers des ports étrangers, comme Anvers et Rotterdam. Nous ne savons pas dans quelle mesure le port de Caen a été affecté par ce phénomène. En tout état de cause il n'a jamais été comparable à des ports comme Anvers ou Rotterdam.

---

[134] *Ibid.*, 1972 et 1975, p. 5.
[135] Laurent BORDEREAUX, « La réforme du statut des dockers : de l'alignement du régime spécifique du travail portuaire sur le droit commun. », *Revue juridique de l'Ouest*, 1994, n° 2, p. 164.
[136] *Ibid.*

Avant de mesurer les conséquences de son application, dans le port de Caen, nous présentons ci-dessous les principales dispositions de la loi de 1992. En tout état de cause, « la loi du 9 juin 1992 change profondément les relations de travail portuaire. La loi s'appuie sur un principe de base : une mensualisation maximale des dockers par la conclusion de contrats de travail à durée indéterminée. La mise en œuvre de la mensualisation passait inévitablement par une réduction importante des effectifs de dockers. La réforme portuaire s'est donc accompagnée d'un plan social négocié port par port permettant à la moitié des dockers professionnels de quitter la profession grâce à des mesures d'âge ou de reconversion »[137]. Pour faciliter la mise en œuvre de ce changement, le plan social mis en place prévoit des mesures d'âge pour une cessation d'activité anticipée pour les dockers âgés de 55 ans et plus et des mesures, de reconversion pour les dockers de moins de 50 ans, un régime spécifique est bâti pour les dockers qui ont entre 50 et 55 ans.

En 1992, le port de Caen compte 44 dockers dont certains sont professionnels, dotés de la carte "G" et d'autres intermittents. La mise en œuvre du plan provoque les évolutions suivantes :

21 dockers sont mensualisés dans diverses entreprises proches de la vie maritime. Les archives évoquent la SARL *Caen Manutention Portuaire* constituée par le groupe SOFRINO SOGENA, la Société malouine et granvillaise, l'Agence maritime de Bretagne, Lamy SA (importateur de houille dans le port), le Bois du Nord-Savare (importateur de bois également dans le port de Caen) et le courtier maritime M. Valette.

11 ouvriers dockers intermittents sont maintenus dans le Bureau central de la main d'œuvre de Caen. C'est ce régime qui crée des difficultés à Caen, ils ne jouissent d'aucune priorité par rapport aux dockers mensualisés qui sont devenus des salariés de *Caen Manutention Portuaire.* Ils la réclament, en vain. C'est pourquoi la presse se fait l'écho de plusieurs conflits sociaux qui éclatent dans le port de Caen à la fin de l'année 1994 et au début de 1995.

12 dockers partent volontairement dans le cadre des mesures d'âge ou de reconversion, soit une baisse des effectifs de 27 %.

[137] *Ibid.*, p. 165.

Dans un port comme Caen, dont l'activité n'est pas linéaire, cette loi de mensualisation a provoqué une diminution du nombre des dockers, comme nous le montrons ci-dessus. Le port aval, à savoir la Brittany Ferry (nous en parlerons plus loin), a embauché 20 dockers, quant au port amont, à savoir les quais de Blainville et d'Hérouville, il a embauché 5 dockers compte tenu de l'irrégularité du trafic.

D'une manière générale la réforme de mensualisation des dockers a affecté un petit port comme Caen. Elle a supprimé la souplesse inhérente à la loi de 1947 pour transformer des charges variables en charges fixes. C'est la raison pour laquelle le nombre des dockers du port a diminué. Le graphique n° 62 montre l'irrégularité du trafic annuel.

Aujourd'hui le port de Caen fonctionne avec 4 dockers : Bruno, Christophe, Didier et Thierry[138] tous mensualisés et salariés de Caen Manutention Portuaire**.**

En supprimant le régime d'intermittence des dockers et en les salariant des entreprises de manutention des ports, la loi de 1992 a bouleversé les codes de cette profession qui était jalouse de son indépendance et de son « absence de lien individuel de subordination hiérarchique[139] ».

Ce changement a lieu au début des années 90 mais il marque encore une nouvelle évolution du port de Caen et l'adaptation d'une profession indispensable à la vie portuaire. Dans son documentaire intitulé *Dockers de pères en fils,* Karine Le Petit donne quelques clefs pour comprendre une corporation très particulière du port de Caen. Elle explique que ces quatre derniers dockers sont les "descendants" d'une communauté, en voie d'extinction, dans laquelle on rentrait de père en fils. Chacun des quatre dockers actuels du port est fils de dockers du port. Ils continuent à décharger les billes de bois (qui arrivent à Caen depuis le XIX^{e} siècle) à fond de cale, comme leur père. La photo ci-dessous illustre ce propos. Cependant ils sont condamnés à disparaître. Leur statut spécifique, créé en 1947, a disparu avec la loi de 1992. Comme l'indique un des dockers dans le film, « La réforme de 1992 nous a fait du mal »[140].

[138] Karine LE PETIT, *Dockers de pères en fils*, Baraka Productions, CRéCET et Normandie TV, Caen, 2014.
[139] Laurent BORDEREAUX, « La réforme du statut des… », *op. cit.*, p. 164.
[140] Karine LE PETIT, *Dockers de pères en fils*, *op. cit.*

Illustration 79 : Dockers déchargeant des billes de bois[141]

Nous avons retenu cette photo car elle montre les quatre dockers en train de décharger la cale d'un navire avec des billes de bois.

La période 1970-1984 est une période de mutation et d'interrogation pour le port. Nous en avons parlé. La crise qui affecte les économies occidentales à compter de 1973 frappe le port de Caen. Il doit s'adapter. Nous avons relaté les efforts engagés par la Chambre de Commerce pour rechercher d'autres trafics suite aux bouleversements en cours. La question de son avenir est posée de même que l'évolution de sa relation avec sa ville.

V – QUEL PORT POUR CAEN-OUISTREHAM ?

Nous avons montré dans nos précédents paragraphes combien la période 1970-1984 est à la fois une période d'incertitude et une période charnière dans l'histoire du port de Caen. Les interrogations sont triples. En premier lieu le port doit faire face à l'érosion de son trafic, à compter de 1973, avec l'arrêt des exportations de minerai de fer, le ralentissement des importations d'hydrocarbures et de houille et les interrogations qui commencent à apparaître en 1975 au sujet du devenir de la Société Métallurgique de Normandie. En second lieu le port est toujours confronté à « la logique de l'adaptation permanente » alors que des voix

[141] Collection particulière du port. Cliché de Marie-Christine Chantrait daté de 2009.

ont commencé, dès le courant des années 60, à s'interroger sur la rentabilité des investissements engagés. Enfin la décentralisation n'a pas suffisamment contribué au développement régional elle a « certes apporté plusieurs milliers d'emplois industriels et profondément transformé la physionomie sociale de l'agglomération caennaise, au point que notre espace apparaît aujourd'hui comme une véritable banlieue industrielle. Mais cet essor spectaculaire du secteur secondaire n'a entrainé ni qualification des salariés, ni l'intégration des établissements décentralisés dans la vie régionale, leur centre de décision demeurant à Paris et leurs approvisionnements comme leurs produits finis échappant le plus souvent à la Basse-Normandie »[142]. Et nous pourrions ajouter, ainsi le port n'a pas pu profiter de ce développement de Caen et de sa région. Nous avons retenu cette citation car elle constitue une bonne synthèse de ce qu'a été la décentralisation à Caen : des créations d'emplois mais sans réelle plus-value économique pour la ville, la région et le port. Dans ce cadre comment les caennais vivent-ils les difficultés de leur port que nous venons d'évoquer ?

A – Les caennais et leur port

Dans nos précédentes parties, nous avons cherché à expliquer combien la relation des caennais à leur port est ambigüe. Nous avons insisté sur le distinguo à faire entre les représentants des caennais, les édiles municipaux notamment, et les habitants de la ville et/ou de la région. Nous avons montré l'engagement de la Municipalité à chaque moment important de l'évolution du port ; parallèlement nous avons décrit une ville qui ne semble pas investie dans son port en illustrant notre propos à partir d'exemples ou d'actions qui pouvaient témoigner de cette réserve. Nous voulons continuer ici à enrichir cette réflexion dans cette période charnière où le port est à la croisée des chemins et où ses dirigeants s'interrogent sur son avenir.

Avant d'apporter quelques éléments de réponse à cette question, nous avons voulu apprécier le degré de connaissance des caennais face à leur port et à ses difficultés. Si l'on en croit un article du journal *Paris-Normandie* paru en 1963, « Les Caennais, c'est un fait, ne "vivent" pas avec "leur" port, au contraire des Havrais, des Rouennais et même des

[142] Gérard RAMONET, Armand FRÉMONT, *L'espace industriel de l'agglomération caennaise : à l'est du canal maritime et de la route de Falaise*, Caen, France, [s.n.], 1975, p. 150.

Cherbourgeois. Pourtant, dès le début il a constitué un élément important de la vie économique non seulement locale, mais régionale »[143]. Cette affirmation se passe de commentaires, elle est suffisamment claire. En revanche elle peut interroger sur le pourquoi de ce désintérêt. Nous tenterons d'apporter quelques pistes de réponse à cette question à la fin de notre ouvrage. Cependant nous voulons ici rapporter le commentaire de M. Gransard, adjoint « Affaires économiques et commerciales, Marchés foires, Eau assainissement »[144] au cours de la réunion du Conseil municipal de février 1975 qui ratifie la transformation d'une partie du bassin Saint-Pierre en port de plaisance. Nous la reproduisons ci-dessous : « C'est un premier pas, mais je crois que cela doit s'inscrire dans un aménagement global et dans une tentative de réinsertion de la ville dans son milieu aquatique, puisque les deux zones d'eau de la ville de Caen qui sont le bassin Saint-Pierre et l'Orne, sont curieusement des zones qui sont délaissées sur le plan de l'animation aussi bien commerciale qu'artistique, ou culturelle. Nous sommes prêts en ce qui nous concerne, nous syndicat d'initiative, à nous décentraliser dans ce secteur »[145].

Ce commentaire est intéressant, il donne quelques éléments de réponse aux raisons qui peuvent contribuer à expliquer la méconnaissance du port par les habitants de la ville. M. Gransard est le directeur du syndicat d'initiative c'est pourquoi il poursuit en précisant qu'il est prêt à « se décentraliser dans ce secteur »[146]. Cette méconnaissance serait due à une forme de non existence d'un quartier portuaire à Caen. Nous l'avons évoqué dans notre première partie. Nous avons expliqué que le port est à l'origine du développement d'un quartier tourné vers le commerce et les affaires mais pas d'un quartier portuaire animé avec tous les aspects de la vie d'un tel quartier.

Pourtant la presse locale et régionale s'intéresse au port et à sa vie. Une partie de notre travail est illustrée par des articles de journaux, ce qui laisse sous-entendre que l'habitant de Caen est informé de l'activité portuaire. Nous voulons préciser ici que tous les articles de presse que nous citons ci-dessous, ne sont pas issus d'un examen exhaustif des supports de

[143] Arch. mun. Cae, carton n° 3, Port – Canal – Orne – Odons – A. G., « Les vieilles cartes postales – Le port de Caen au temps des vapeurs », *Paris-Normandie*, 21/03/1963.
[144] René DEMESTÈRE, Christian LALU, « Les organigrammes des grandes villes », *Annuaire des collectivités locales*, 1981, t. 1, p. 726 disponible sur http://www.persee.fr/doc/coloc_0291-4700_1981_num_1_1_891, consultation du 09/05/2016.
[145] Arch. dép. Calvados, 615 Edt 640, *Bull. mun. Caen* 1975, 1976, 1977, 1978, séance du 17/02/1975, p. 93.
[146] *Ibid.*

presse de l'époque. Tous les articles cités sont issus de coupures de presse trouvées au travers de recherches archivistiques. Un certain nombre d'articles sont tirés de la revue de presse destinées au préfet, on peut penser qu'elle avait un caractère systématique, mais nous ne pouvons l'affirmer.

Nous citerons des articles parus en 1955. Ils traitent des travaux à engager. Cet article paru dans *Ouest-France* est sans ambigüité : « Une enquête *Ouest-France,* Quels sont les importants travaux qui doivent être entrepris pour l'agrandissement du port de Caen ? Construction d'une nouvelle écluse à Ouistreham – Agrandissement du Canal et du Chenal – Installation d'un bassin susceptible de recevoir des bateaux de 10 000 tonnes »[147].

À l'occasion du centenaire de l'ouverture du canal en 1957, *Ouest-France* diffuse une série d'articles sous le titre « Le CANAL de Caen à la mer a cent ans ». Ces articles sont l'occasion d'évoquer l'histoire, comme celui paru en mars 1957, intitulé « Le CANAL de Caen à la mer a cent ans. En 1874, près de 20 000 voyageurs sur la ligne du HAVRE, "*Le Progrès", "l'Actif", "le Réveil" ont été parmi les premiers bateaux à fréquenter la nouvelle voie navigable »*[148] ou le futur comme cet article intitulé « Le CANAL de Caen à la mer a cent ans. *Mais il n'avait encore jamais vu un navire aussi gros que celui qu'il a vu passer.* Le "Protée" a fait dans l'avant-port une entrée triomphale »[149]. En outre, le *Protée* était un navire de la Société Navale Caennaise. L'article reprend même une photo de cette "entrée triomphale", nous la reproduisons ci-dessous.

[147] Archive de la ville de Caen, carton n° 3, Port – Canal – Orne – Odons, *Ouest-France* du 23/09/1955.
[148] *Ibid.*, *Ouest-France* du 13 mars 1957.
[149] *Ibid.*, *Ouest-France* du 8 mars 1957.

Le canal de Caen à la mer a cent ans (I)

Mais il n'avait encore jamais vu un navire aussi gros que celui qu'il a vu passer hier

Le « PROTÉE » a fait dans l'avant-port une entrée triomphale

Des ingénieurs comme Louis de Foix qui, sous le règne de Henri III, présenta un mémoire pour la construction du port de Caen ; Josué Gonduin qui, en 1583, fut chargé de procéder à la vérification du cours de l'Orne, auraient bien été récompensés, hier, 7 mars 1957, s'ils avaient pu assister à la majestueuse entrée du *Protée* dans l'avant-port de Ouistreham.

Leurs efforts n'auront pas été vains, pas plus que ceux de M. de la Londe, membre de l'Académie des Belles-Lettres de la ville de Caen, auteur d'un mémoire en 1740, que Bourgoul, géographe du roi, qui œuvra beaucoup en 1750.

Mais il faut cependant remonter plus près de nous, c'est-à-dire vers 1880, pour découvrir mieux les améliorations apportées au canal qui ont permis hier après-midi au *Protée* de faire un voyage triomphal de Ouistreham jusqu'au bassin d'Hérouville.

M. Cancellotti, ingénieur des Ponts et Chaussées, chef du service maritime, avait tenu à se rendre à Ouistreham pour assister à l'entrée de la nouvelle unité de la S.N.C. Parmi les personnalités présentes, M. Giraud, directeur de la S.N.C. ; M. Leroy, de la S.N.C., étaient parmi les plus intéressés à voir le splendide bâtiment dans le sas de l'avant-port.

Autour des quais, il y avait foule. Un tel événement ne pouvait passer inaperçu : le *Protée* est le plus gros navire qui soit entré au port de Caen.

Le plus gros navire à remonter ce canal, vieux de cent ans, mais qui, jusqu'à hier, a toujours

En 1860 il est entré 1.636 navires, jaugeant 118.828 tonneaux, pour un total de 130.000 tonnes de marchandises.

Naturellement, nous sommes encore loin des chiffres de 1956 et de leur record de 2.423 navires jaugeant 1.079.833 tonneaux pour un total de 2.287.769 tonnes de marchandises. Mais il a fallu cent ans pour en arriver là.

Cent années qui n'ont pas été perdues.

Ainsi, peu après l'ouverture du canal, avait-on reconnu l'utilité d'augmenter son tirant d'eau pour le porter à 4 m. 50.

Le bassin Saint-Pierre reçoit le même approfondissement.

En même temps qu'on réalisait l'approfondissement du canal, les services hydrauliques s'occupaient d'en améliorer l'alimentation.

A Ouistreham, le chenal de la rivière est dévié dans le port, entre deux files d'enrochement.

L'évolution économique de la région bas-normand va provoquer d'autres agrandissements et, le 16 septembre 1877 un décret d'utilité publique autorise les travaux nécessaires pour porter la profondeur du canal à 5 m. 22. Il autorise également la construction d'un nouveau bassin constitué par l'élargissement du canal en amont du pont de Galix.

Le nouvel approfondissement de 9 m. 72 est effectué en 1880.

Malgré ces travaux, l'insuffisance du canal était bientôt constatée. Le tirant d'eau des navires augmentant sans cesse, la chambre de commerce, d'accord avec

(Photo rédaction « Ouest-France »)

Le « Protée » glisse majestueusement dans l'avant-port de Ouistreham

Illustration 80 : Le « Protée » a fait dans l'avant-port une entrée triomphale 1957[150]

Nous n'avons voulu retenir cet article que pour cette photo de l'entrée du *Protée* dans l'avant-port de Caen.

La série continue dans les années 60 avec cet article, toujours paru dans *Ouest-France*, « Dans la zone industrielle le port de Caen offre aux industriels 195 hectares de terrain et 2 500 mètres directement sur le canal. Vers la possibilité d'accueillir les 15 000 tonnes japonais qui vont sillonner toutes les mers »[151].

Les interrogations, relatives à la rentabilité des investissements portuaires, qui commencent à se faire jour dans le courant des années 1960, sont également relatées dans la presse comme en témoigne un article paru dans *CAEN 7 jours* en 1967. L'article est constitué de

[150] *Ibid*.
[151] Archive de la ville de Caen, carton n° 6, Navires – Voiliers – Paquebots – Péniches – Sous-marins, *Ouest-France* du 14/04/1966.

deux communications, dont l'une est sans ambigüité : « L'aménagement du port justifie-t-il les dépenses engagées »[152].

Dans les années 70 le port continue à être présent dans la presse comme l'atteste cet article de *Paris-Normandie :* « Sur le quai de Blainville, ce nouvel équipement portuaire déversera 400 tonnes de grain par heure dans les cales des cargos »[153] paru en 1973.

En 1974, c'est *Ouest-France* qui rapporte : « À l'occasion des assises nationales du patronat chrétien, M. Marotte, président de la Chambre de Commerce avait organisé samedi, sous la direction de M. Delorme, Ingénieur des Ponts et Chaussées, une visite du port de Caen et du canal, jusqu'à Ouistreham, pour mieux faire connaître ses installations et surtout les possibilités qu'offre la nouvelle zone industrielle portuaire, avec les nouveaux quais et les puissantes grues installées par la Chambre de Commerce. Les participants à cette visite se sont montrés impressionnés de découvrir des installations d'une qualité qu'ils ne soupçonnaient pas, et même les caennais y ont fait des découvertes puisqu'aussi bien peu d'entre eux connaissent l'activité qui se déploie au long des 14 km du canal, une activité qui a encore les moyens de se développer pour peu que les investisseurs répondent aux efforts déployés par la compagnie consulaire »[154].

Cette citation est un peu longue, mais très explicite, elle montre la qualité des installations et en parallèle leur méconnaissance par d'éventuels utilisateurs potentiels, puisque la visite s'adresse à des chefs d'entreprises et même les caennais "ont fait des découvertes".

La même année, *Ouest-France* annonce l'extension du bassin de plaisance ouvert en 1962 à Ouistreham, suite à une décision du Conseil municipal[155].

Enfin les résultats d'un sondage, réalisé auprès des habitants de Caen en 1975 sont, semble-t-il, éloquents. Si toutes les personnes interrogées savent que le port est très important pour la ville, elles le connaissent moins bien, sur 80 % (des personnes interrogées) qui l'ont visité, seules « 50 % ont trouvé qu'il était formé de quatre bassins et parmi ces 50 %, 15 %

[152] Arch. dép. Calvados, 1024 W 13, Port de Caen – silo portuaire – divers 1955-1971 – *CAEN 7 jours* daté du 12/01/1967.
[153] Arch. dép. Calvados, 1107 W 144, Zone industrielle portuaire – Port Caen-Ouistreham, *Ouest-France* daté du 29/09/1973.
[154] *Ibid.*, « Du bassin Saint-Pierre aux écluses de Ouistreham – Visite d'un port de 14 km de long », *Ouest-France* daté 23/04/1974.
[155] Arch. dép. Calvados, 1107 W 146, Port de Plaisance – Ouistreham : *Ouest-France*, « Après l'accord du Conseil municipal, Un « port de haute mer » pour 800 bateaux à Ouistreham », 22/10/1974.

seulement ont su nommer le bassin Saint-Pierre, le Nouveau Bassin, le bassin de Calix et enfin le bassin d'Hérouville »[156].

La présentation des résultats de ce sondage ne donne aucune précision sur la méthode utilisée ni sur le nombre de personnes interrogées, en conséquence ils ne peuvent présenter un caractère scientifique incontestable. Nous avons décidé de les retenir car nous considérons qu'ils peuvent être interprétés comme une source complémentaire qui confirme cette méconnaissance des caennais face à leur port.

Le port lui-même n'est pas le seul sujet évoqué dans la presse. Nous avons fait référence plus haut à un article consacré à la Société Navale Caennaise, paru dans *Ouest-France* en février 1970.

Après les témoignages qui laissent entendre que le port est toujours aussi mal connu, nous avons pu retrouver des articles qui évoquent aussi les difficultés du port à compter de l'année 1977. C'est toujours *Ouest-France* qui alerte avec un article au titre évocateur : « La survie du port de Caen : permettre l'accès des bateaux de 25 000 tonnes »[157]. Dans cet article nous retiendrons ce paragraphe intitulé « Caen et Cherbourg : complémentaires ou concurrents ». La question de la fin de l'article a le mérite de la clarté : « Caen et Cherbourg sont deux ports menacés. La survie de l'un passe-t-elle par le dépérissement de l'autre ? C'est à l'étude régionale de montrer s'il y a possibilité d'un développement complémentaire et non concurrentiel, et dans quelle direction alors chacun doit s'orienter »[158]. L'article qui paraît un mois plus tard est encore plus explicite : « Un mauvais crû 1977 pour le trafic du port de Caen : les 2 millions de tonnes n'ont pas été atteints – 3,1 % de baisse par rapport à 1976 »[159], suit une analyse détaillée du trafic avec ses entrées et ses sorties. Nous avons également fait référence plus haut à un article de *Paris-Normandie*, traitant du même sujet, paru le 3 mars 1978.

Après l'évocation des difficultés, le trafic de l'année 1979 est meilleur, il retrouve un niveau plus élevé avec environ 2 500 000 tonnes. Immédiatement *Ouest-France* comme *Paris-Normandie,* s'en font l'écho avec une séries d'articles qui paraissent en août et

[156] Archive de la ville de Caen, carton n° 6, Navires – Voiliers – Paquebots – Péniches – Sous-marins – Sondage, réalisé en 1975, sur la perception du port par les caennais.
[157] Arch. dép. Calvados, 1166 W 79, 70-77, Port Caen, *Ouest-France* daté du 04/12/1977.
[158] *Ibid.*
[159] *Ibid.*, *Ouest-France* daté du 14/01/1978.

septembre. Le titre de l'un des articles est évocateur : « Caen a toujours le vent en poupe : plus 76,3 % en août »[160]. Le contenu de l'article passe en revue le trafic, l'auteur parle d'un « bulletin de bonne santé »[161]. *Paris-Normandie* est tout aussi explicite : « À la Chambre de Commerce de Caen – Le trafic du port a déjà dépassé celui de toute l'année 1978 »[162].

Cette liste, non exhaustive, n'a pour objet que de donner un aperçu des articles traitant du port. Ils paraissent régulièrement dans la presse locale et régionale, voire nationale, comme nous y avons fait allusion, certaines fois, dans le corps de ce travail. Ainsi nous pensons que les caennais, s'ils le souhaitent, peuvent s'informer sur la vie de leur port.

Enfin, dans ce chapitre nous avons décidé de faire référence à des articles parus dans les années 50 à 80, alors que notre période d'étude concerne les années 70 et le début des années 80. Ce rappel est volontaire. Il veut montrer l'ancienneté du "sujet port" dans le but de signifier au lecteur que le port ne devient pas un sujet lorsqu'il est en difficulté.

L'article de *Ouest-France*, paru le 4 décembre 1977, mentionne le lancement d'une étude régionale. Nous l'avons également évoquée dans notre chapitre consacré au trafic du port. Elle est décidée par les dirigeants du port en 1976 après trois années de recul du trafic et une année 1975, particulièrement difficile, le trafic descend en dessous de 2 millions de tonnes.

La baisse du trafic, à compter surtout de l'année 1975, interroge les dirigeants de la Chambre de Commerce de Caen. Ces derniers sollicitent le Bureau central d'études pour les équipements d'outre-mer pour une étude de développement du port de Caen dans le courant du premier semestre de l'année 1976. Comme nous l'avons précisé plus haut, la présentation de cette étude et de ses recommandations fait l'objet d'un paragraphe spécifique. C'est le paragraphe ci-dessous.

[160] Arch. dép. Calvados, 1107 W 143, Ports de Commerce et Ports de Pêche 1978 et 1979 - *Ouest-France* daté du 13/09/1979.
[161] *Ibid.*
[162] *Ibid.*, *Paris-Normandie* daté du 03/10/1979.

B – Quel avenir pour le port de Caen-Ouistreham ?

Le canevas de l'étude du Bureau central d'études pour les équipements d'outre-mer s'articule autour de trois orientations principales. Nous les rappelons ci-dessous :

« - Le Port de Caen, support du développement caennais ;

- Le Port de Caen, outil régional ;

- Le Port de Caen, port de transit à vocation suprarégionale.

Ces trois orientations doivent viser trois principaux objectifs :

a) Le renforcement des trafics actuels :

- la SMN,

- les ciments français,

- le trafic du bois,

- le trafic des céréales,

- le trafic roll-on - roll-off,

b) La recherche de vocations nouvelles :

- trafic transmanche (car-ferry, roll-on, roll-off[163]),

- cabotage Nord Europe,

- tramping de pondéreux,

- lignes régulières,

c) L'affirmation d'une fonction industrielle spécifiquement portuaire.

La réalisation de ces objectifs devra déboucher sur un plan d'équipement à moyen et à long terme pour le Port de Caen avec :

- l'extension des terre-pleins pour le stockage du bois,

- la construction d'un troisième quai à Blainville ainsi que son outillage,

- la création d'un poste de car-ferry transmanche,

- l'amélioration des caractéristiques nautiques du port de Caen »[164].

Enfin l'étude doit également « rechercher des moyens susceptibles de mieux faire connaître les activités et de développer l'image de marque du port de Caen »[165].

---

[163] Car-ferry terme anglais qui signifie « bac à voitures », roll on/roll off : terme anglais qui signifie « qui roule pour entrer et pour sortir ».

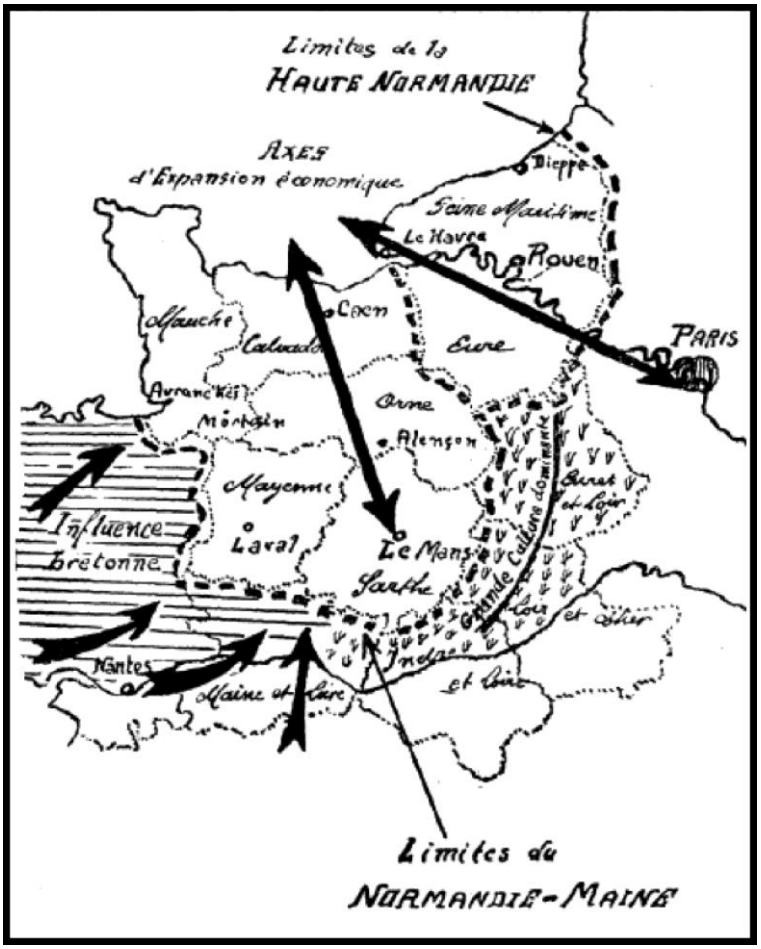
[164] *Bull. ann. CCI Caen*, 1976, p. 62-63.

[165] *Ibid.*

Le délai retenu pour l'étude est de douze mois.

Cette présentation du canevas de l'étude diligentée est un peu longue. Elle est volontaire. Elle pose les enjeux d'un avenir inquiétant, nous l'avons expliqué à plusieurs reprises plus haut. En outre ses conclusions vont engager l'avenir du port pour un grand nombre d'années et l'actuel port de Caen est encore façonné par les résultats de ce travail. Ce canevas mérite donc qu'on s'y arrête.

Les deux premières orientations retenues n'appellent aucun commentaire particulier, elles rappellent l'ambition du port, être non seulement le port de Caen, mais aussi le port d'une région, ce qui est bien le cas comme l'illustre la carte ci-dessous déjà présentée au début de cette partie, même si cette région se limite à quelques départements proches du Calvados, à savoir l'Orne, la Manche, la Mayenne et la Sarthe.



Carte 26 : Zones d'influence Haute et Basse-Normandie 1956[166]

[166] Albert PASQUIER, « La Normandie. Données et problèmes… », *op. cit.*, p. 941.

En revanche la troisième orientation "le transit à vocation suprarégionale" est intéressante. Elle n'a, semble-t-il, que très faiblement existé dans le port de Caen, comme l'avait indiqué le tableau ci-dessous tiré d'un *bulletin de la Chambre de Commerce* de Caen daté de 1908 et déjà dans la première partie de notre travail**.** Nous le représentons ci-dessous :

Tableau 41 : Port de Caen – Mouvement des marchandises : récapitulation 1908[167]

Entrées	**Quantités en Kilogrammes**	**Sorties**	**Quantités en Kilogrammes**
Marchandises venues de l'étranger soit directement, soit par transbordement et déclarées		Exportations simples	234 428 520
1° pour la consommation	422 674 587	Transit	0
2° pour l'entrepôt	1 015 317	Sorties avec primes[168]	96 091
3° pour le transbordement vers l'étranger	0	Mutation d'entrepôt	0
4° pour l'admission temporaire	4 470 735	Transbordement pour l'étranger	0
5° pour le transit	0	Réexportations d'entrepôt	514 684
6° pour le transbordement à destination des ports de France	0	Produits fabriqués exportés à la décharge d'acquit à caution d'admission temporaire délivrés à Caen[169]	4 467 389
Marchandises venues des Entrepôts de France sous le régime des mutations d'entrepôt et déclarées			
1° pour la consommation	0		
2° pour l'entrepôt ou l'admission temporaire	1 117 317		
3° pour le transit	0		
Marchandises venues en cabotage	30 945 315	Total	239 506 684
Sels extraits des marais salants de France	600 000	Cabotage	10 887 000
Total général	460 823 271	**Total général**	250 393 684

[167] *Compte rendu som. trav. CC Caen*, 1908, p. 236.
[168] *Sorties sur primes* : concerne des produits qui bénéficiaient de primes à l'exportation, selon Bruno Marnot.
[169] *Produits fabriqués et exportés à la décharge d'acquit à caution d'admission temporaire délivrés à Caen* : dispositif douanier qui permet l'importation en franchise (de droits de douane à acquitter) de certains produits destinés à être réexportés après avoir subi une transformation sur le territoire national, selon Bruno Marnot.

Ce tableau fait référence à deux types d'activité : d'une part les produits en transit, aucun tonnage, d'autre part des produits destinés à être réexportés après avoir subi une transformation sur le territoire national. En 1908 ce type de produits représentait 2 % des sorties du port. Nous n'avons pas voulu relever les produits stockés en entrepôt, leur stockage ne sous-entend pas nécessairement une activité suprarégionale. Les bulletins des années 1970 ne donnent aucune précision à ce sujet.

La déclinaison des orientations en "objectifs principaux" présente l'intérêt de rappeler non seulement les données du trafic actuel mais aussi d'ouvrir des axes de développement que le port ne connaît pas ou peu, telles que le tramping, les lignes régulières ou encore le trafic transmanche. Ce dernier fait déjà partie des opportunités auxquelles pensent les dirigeants de la Chambre de Commerce. Au cours de la réunion qui décide le lancement de l'étude, avant même d'en connaître ses conclusions, le président évoque un projet de création d'un poste de car-ferry transmanche à Ouistreham. La période est favorable, le marché se développe comme le précise le président dans son intervention au cours de la réunion « le nombre de passagers traversant la Manche par ce mode de transport est en progression depuis un certain nombre d'années »[170], plus 16,9 % en 1975[171]. Cette évolution favorable du marché n'est pas la seule raison qui explique sa proposition. Il précise ensuite que l'idée de créer cette passerelle « s'est […] renforcée […] avec l'abandon du tunnel sous la Manche qui prévoyait un doublement du total de passagers »[172]. À ses yeux cette passerelle pourrait être rentable avec 100 000 passagers par an alors qu' « en 1975 Le Havre a enregistré 980 000 passagers et Cherbourg 440 000 passagers »[173]. En outre le réseau routier est adapté « avec l'autoroute, le périphérique et les voies express vers Bayeux, Rennes [ainsi que la] chaussée à deux fois deux voies [qui] reliera Caen et Ouistreham dans deux ou trois ans »[174].

Le dernier "objectif principal" proposé est « l'affirmation d'une fonction industrielle spécifiquement portuaire ». Nous avons souhaité le rappeler car, à part l'implantation de la

[170] *Bull. ann. CCI Caen, 1976*, p. 84.
[171] *Ibid.*, p. 105.
[172] *Ibid.*, p. 84.
[173] *Ibid.*, p. 85.
[174] *Ibid.*, p. 106.

Société Métallurgique de Normandie au début du XX^{e} siècle, il est l'expression d'un échec que le port ne parvient pas à combler quelles que soient les situations. La décentralisation des années 1950-1960 fait partie des "occasions ratées" dans ce domaine, nous l'avons souligné à plusieurs reprises. En envisageant, avant même la présentation des conclusions de l'étude, la création d'une passerelle transmanche à Ouistreham, les dirigeants de la Chambre de Commerce et du port font un choix implicite qui ne semble pas s'orienter vers cette industrialisation portuaire.

Pour les actions destinées à mieux faire connaître les activités du port, elles doivent toucher le « grand public, comme les Autorités économiques et politiques »[175]. Pour ce faire il est décidé de solliciter des journalistes pour des articles ponctuels ou pour des articles de fond. L'objectif est de développer l'image du port et de mieux faire connaître ses activités. D'après ce que nous avons vu plus haut, les articles existent, nous en avons cité un certain nombre, mais la connaissance est encore très insuffisante.

Enfin nous n'avons pas voulu commenter la déclinaison des "principaux objectifs". On y retrouve des caractéristiques déjà connues de l'activité portuaire.

Les archives conservent une plaquette publiée au moment du démarrage de la nouvelle ligne transmanche, elle rappelle les tentatives de création, dès la fin du XIX^{e} siècle, de lignes régulières de transport de voyageurs comme de marchandises, entre Caen et l'Angleterre. Il nous a paru opportun de les rappeler ci-dessous, elles font aussi partie de l'histoire du port de Caen-Ouistreham.

Le projet transmanche est plutôt une forme de retour aux sources. Des « liaisons maritimes régulières entre Caen/Ouistreham et les ports Sud de l'Angleterre »[176] ont déjà existé entre 1893 et 1912**.** Le nombre de voyageurs transporté n'a jamais été très significatif. Le meilleur score est atteint en 1897 avec 4 700 passagers ; pour les marchandises la meilleure

[175] *Ibid.*, p. 62.
[176] Arch. mun. Caen, Carton n° 5, Port – Car-Ferry Ouistreham - Plaquette d'André Girault (vice-président honoraire de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen) *Le CAR-FERRY Caen /Ouistreham-PORTSMOUTH succède aux "Transmanche" d'autrefois : leur histoire*, Caen, Chambre de Commerce de Caen, 1986, p. 4.

année est 1904 avec 19 256 tonnes dans le sens Caen-Newhaven et 2 774 tonnes (en 1895) dans le sens Newhaven-Caen[177].

Une nouvelle tentative est lancée par la "Southern Railway" dans les années 1920, avec une ligne qui relie Caen à Southampton avec l'*Ardena.* Elle fonctionne l'été, à compter de 1925, « avec départs le mardi et le samedi du 5 juillet au 17 septembre »[178]. Le nombre de passagers annuels et de l'ordre de 3 000 à 3 500 dans chaque sens. Il est suffisant pour que la ville de Ouistreham décide de construire une gare maritime ouverte en 1931. Mais la ligne est arrêtée en 1932. La photographie ci-dessous montre cette gare maritime, de style normand, qui n'existe plus, « elle fut rasée par l'organisation TODT en 1942-1943 »[179] .

Illustration 81 : La gare maritime de Ouistreham construite au début des années 30[180]

Le projet, repris par la Chambre de Commerce, dans les années 1976-1977 n'est donc pas totalement nouveau pour le port de Caen-Ouistreham. En revanche il est intéressant de noter que les deux premiers essais de ligne régulière de voyageurs et de marchandises, entre Caen et l'Angleterre, ont été portés par des compagnies de chemin de fer anglaises. En 1893 il s'agit de la « London-Brighton and South Coast Railway », en 1925 il s'agit de la « Southern Railway ».

[177] *Ibid*., p. 18.
[178] René POLLIER, « La passerelle de Ouistreham est un grand espoir mais elle n'est pas seule à justifier les possibilités d'essor du port », *Journal de la Marine Marchande*, 02/05/1982, p. 1041.
[179] *Ibid.*, p. 24.
[180] *Ibid.*, p. 25.

Il n'est pas dans l'objet de ce travail de rapporter par le menu toutes les péripéties de ce vaste projet. Cependant les dirigeants de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen ont dû, avant d'aboutir à la décision de 1984, faire face à de nombreuses difficultés et convaincre un grand nombre d'acteurs politiques et économiques. C'est ce que nous rapportons ci-dessous.

C – Trouver une nouvelle activité pour le port de Caen-Ouistreham : créer une passerelle transmanche ?

Avant de relater les principales étapes de ce projet, nous voulons ici remercier M. Paul Spriet. Il fut président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen entre 1983 et 1994. À son arrivée à la présidence de la Chambre de Commerce, il a dû s'emparer du projet à la suite de M. Marotte qui l'avait lancé, et le mener à son terme. Il a mis à notre disposition ses archives privées sur cette affaire. L'examen de ce fond nous a permis de compléter les sources conservées aux Archives départementales. Nous avons notamment trouvé dans ce fond des articles de la presse nationale – *Les Echos* – et surtout de la presse régionale. Là encore cette revue de presse n'a pu être contrôlée par nos soins en vue de vérifier son exhaustivité. Elle a été constituée, au fur et à mesure de l'évolution du projet et surtout de ses péripéties, par le secrétariat du président de la Chambre de Commerce.

Les études effectuées par le Bureau central d'études pour les équipements d'outre-mer pendant une période de 10 mois font l'objet d'un rapport de synthèse intitulé *Étude du développement du port de Caen* préparé en août 1977[181]. Le rapport s'articule autour de cinq points :

« 1) Étude des trafics actuels et prévisionnels du port,

2) Étude des possibilités de remplissage de la zone industrialo-portuaire de Caen-Canal par des établissements générateurs de trafic,

3) Étude du transport maritime et de l'évolution des navires concentrée […] sur les trafics et problèmes caennais afin d'apprécier si des améliorations doivent être apportées aux accès,

[181] On trouve la trace de ce rapport aux archives départementales comme aux archives de la ville de Caen.

4) Préparation d'un programme de développement à moyen terme (1980-1985) et définition d'un programme d'investissement à court terme,

5) Évaluation économique des projets et analyse financière prévisionnelle de la situation de la Chambre de Commerce et d'Industrie »[182].

Ce descriptif du contenu du rapport de synthèse doit répondre aux objectifs que nous avons présentés plus haut. Dans les trafics prévisionnels, l'étude cible « l'ouverture d'une ligne Transmanche, en créant un poste pour car-ferry à l'aval des écluses de Ouistreham »[183]. Il est intéressant de noter qu'en dehors d'un futur trafic transmanche, l'étude propose des hypothèses de trafic pour 1980 et 1985, nous les présentons ci-dessous face aux résultats réels.

Tableau 42 : Trafic du port de Caen en milliers de tonnes (comparatif prévision [étude de 1977] – réel)[184]

	Réel	trafic moyen prévu
1977	1 963	
1980	2 532	2 872
1985	2 436	3 627

Le seul intérêt de ce tableau est de montrer la marge d'erreur dans les prévisions d'évolution du trafic pour les 3 à 8 ans à venir. La comparaison des prévisions par rapport au trafic réel, laisse supposer que les concepteurs de l'étude n'avaient pas anticipé le ralentissement de l'activité de la Société Métallurgique de Normandie. Ce qui ne paraît pas surprenant dans la mesure où ses difficultés n'apparaissent réellement qu'à compter de 1976, alors que l'étude est déjà lancée mais que leur retentissement n'est certainement pas encore très mesurable. À côté de ces trafics "traditionnels" du port, les rédacteurs envisagent un trafic de passagers qui se situe entre 415 000 (en 1980) et 525 000 (en 1985) dans une hypothèse moyenne.

L'étude est très prudente pour le scénario de remplissage de la zone industrialo-portuaire. Le rédacteur écrit « Caen présente un contexte démographique et économique

[182] Arch. dép. Calvados, 1107 W 144, Zone industrielle portuaire – Port Caen-Ouistreham : *Étude de développement du port de Caen, rapport de synthèse*, p. 1.
[183] *Ibid.*, p. 2.
[184] *Statistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1985, p. 9 et *Ibid.*, p. 4.

favorable aux implantations industrielles »[185] mais ce facteur positif est jugé « insuffisant pour permettre un scénario "idéal" de remplissage de la zone industrielle portuaire de Caen »[186] et susceptible de générer « un flux de trafic maritime important »[187].

C'est volontairement que nous avons voulu rapporter ce commentaire général. Il montre que les choses n'ont guère changé depuis la décentralisation des années 60. Est-il même possible d'écrire "depuis toujours", puisque la seule vraie usine implantée dans la zone portuaire l'a été par un étranger et au début du XX^{e} siècle ? Nous tenterons d'apporter quelques réflexions sur cette question dans notre conclusion.

La partie de l'étude consacrée aux aspects maritimes du transport laisse entendre que le maintien d'un trafic de vrac pourrait appeler l'acceptation de navires dans la gamme de 25 000 tonnes, alors qu'à l'époque le port ne peut accueillir que des navires de 15 000 tonnes. Mais la rentabilité prévisionnelle d'une telle proposition n'étant pas assez élevée face au trafic potentiel envisageable pour ce type de navire, ce projet n'est pas recommandé[188].

En conclusion le rapporteur écrit : « Les autres projets recommandés à court terme sont l'extension de Blainville […], le poste pour liaison transmanche et la mise à l'étude de la réception des charbons et minerais de la Société Métallurgique de Normandie »[189]. Nous ne retiendrons ici que la liaison transmanche, les deux autres propositions ont été présentées plus longuement dans le paragraphe consacré aux aménagements de la fin des années 70 et du début des années 80. Nous n'y reviendrons donc pas.

Les propositions de l'étude sont adoptées en septembre 1977 suite à la présentation de *l'Étude du développement du port de Caen.* Le journal *Ouest-France* s'en fait l'écho dans un article qui paraît le 4 décembre 1977. Les perspectives de trafic généré par la ligne Transmanche intéressent les dirigeants de la Chambre de Commerce à un moment où elles sont si mauvaises. Le tableau ci-dessous rappelle le trafic de ces années particulièrement difficiles.

[185] *Ibid.*, p. 5.
[186] *Ibid.*
[187] *Ibid.*
[188] *Ibid.*, p. 9.
[189] *Ibid.*, p. 10.

Tableau 43 : Trafic annuel du port de Caen-Ouistreham en tonnes 1975-1979[190]

Années	Tonnage
1975	1 993 394
1976	2 025 739
1977	1 962 875
1978	1 909 135
1979	2 488 767

Les dirigeants de la Chambre de Commerce sont même inquiets pour l'exploitation financière du port, en 1976 l'exploitation de l'outillage a laissé un déficit de 290 000 francs[191].

La mise en œuvre concrète va mettre neuf ans à aboutir. Les travaux sont autorisés par l'État en 1984 et la ligne est inaugurée le 6 juin 1986.

Les réflexions engagées pour la création de la nouvelle liaison transmanche entre Ouistreham et Portsmouth sont régulièrement évoquées au cours des assemblées générales de la Chambre de Commerce comme au cours des réunions du Conseil municipal.

En octobre 1978, les dirigeants de la Chambre de Commerce insistent sur son « importance capitale pour l'avenir du port de Caen »[192]. Le projet est vécu comme une opportunité pour trouver de nouvelles ressources financières susceptibles « de faciliter l'amélioration des approvisionnements de la Société Métallurgique de Normandie »[193]. Le futur car-ferry pourrait même devenir le remède à tous les maux du port comme le rapportent les échanges au cours de l'assemblée générale consulaire du 2 octobre 1978. Nous en présentons quelques-uns ci-dessous : « la population de l'Orne, de la Mayenne, de la Sarthe, des Pays de Loire, ne va pas en Angleterre, parce qu'elle ne veut pas monter à Cherbourg ou au Havre »[194]. Non seulement la population attend la passerelle mais aussi les transporteurs routiers « pour pouvoir augmenter leur trafic sur la Grande Bretagne »[195]. D'après un autre membre de la Chambre de Commerce, « les transporteurs des produits laitiers, qu'ils soient anglais ou français, utiliseraient le port de Ouistreham s'il y avait une passerelle »[196].

190 *Ibid.*, 1979, p. 9.
191 *Bull. ann. CCI Caen*, 1978, p. 25.
192 *Ibid.*, p. 125.
193 *Ibid.*, p. 126.
194 *Ibid.*
195 *Ibid.*
196 *Ibid.*, p. 127.

Parallèlement les dirigeants de la Chambre de Commerce sont conscients de la concurrence qu'ils vont développer à l'encontre du port de Cherbourg, mais ils la minimisent. Ils rappellent que la ville de Saint-Malo a créé une passerelle transmanche en 1976. Elle a provoqué « une baisse peu importante du port de Cherbourg à ce moment-là, mais aujourd'hui cela va très bien et Cherbourg a largement remonté la pente puisqu'il vient de dépasser les 500 000 passagers »[197].

Le car-ferry est de nouveau abordé au cours de l'assemblée générale du 4 décembre 1978. Pour M. Blanchard, membre associé de la Chambre de Commerce de Caen et président directeur général de la SOGENA, « commercialement, le port de Caen n'est pas créé. L'installation d'un car-ferry permettrait de faire connaître l'équipement portuaire ce qui engendrerait, par la suite, la création de lignes maritimes régulières »[198]. La non existence de ces lignes régulières, fait, depuis toujours, partie des caractéristiques du port, nous l'avons souligné à plusieurs reprises dans notre développement. Nous avons souligné les efforts déployés par la Société Navale Caennaise, après la Seconde Guerre mondiale, pour tenter de les développer.

Nous avons choisi de présenter tous ces commentaires du projet de car-ferry transmanche car ils permettent de mieux faire comprendre combien ce projet est vécu, dans cette période difficile pour le port, comme une véritable "bouée de sauvetage". Pourrait-on écrire que dans la mesure où beaucoup d'acteurs économiques attendent cette passerelle, les risques de concurrence avec Cherbourg sont minimisés ?

L'étude d'impact (non datée mais rédigée à la fin des années 70) précise même en ce qui concerne les risques pour les autres acteurs déjà présents sur le marché : « Outre le fait que la "ponction" opérée par la nouvelle ligne sur le trafic transmanche existant ne semble donc pas devoir présenter un caractère négatif, l'expérience passée montre, tant en matière de passagers qu'en matière de fret que l'ouverture d'un nouveau port rend aux yeux de la clientèle potentielle plus "crédibles" les ports voisins »[199].

---

[197] *Ibid.*, p. 126.
[198] *Ibid.*, p. 173.
[199] Arch. dép. Calvados, 1519 W 143, Construction d'un poste pour navires transbordeurs dans l'avant-port de Caen-Ouistreham – Direction Départementale de l'Équipement du Calvados et Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen : « Poste pour navires transbordeurs dans l'avant-port de Ouistreham » – Étude d'impact, p.78. Ce document n'est pas daté spécifiquement mais il date de la fin des années 1970 puisqu'il constitue

Cette citation est un peu longue mais elle résume bien l'avis général face au projet. Nous verrons si cette remarque s'avère exacte après son démarrage.

Enfin cette attente très forte du projet contribue à justifier nos choix concernant l'organisation du plan de notre travail et l'articulation des propositions de l'étude du Bureau central d'études pour les équipements d'outre-mer entre celles qui répondent à des préoccupations à court terme et celle qui engagent l'avenir à moyen terme.

L'adoption des recommandations de l'étude engage le processus de mise en œuvre concrète du projet.

Dès l'année 1978 des contacts sont pris avec un armateur anglais. Il décline l'offre « pour des raisons d'investissement »[200].

C'est au cours de l'assemblée générale du 5 mai 1980, que le président de la Chambre de Commerce annonce aux participants que le 1er avril, M. Joël Le Theule, ministre des Transports a : « d'une part donné son autorisation pour lancer les études nécessaires à la réalisation d'un tel projet ; d'autre part précisé qu'il demandera l'inscription au budget 1981 de la part de l'État à ces travaux »[201]. Il précise ensuite que « dans les mois à venir, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen saisira l'Établissement Public Régional, le Conseil général et la Ville de Caen afin que chacune de ces collectivités accepte de participer au financement du poste pour car-ferry »[202].

Le projet prend un tour résolument polémique lorsque paraissent dans la presse ces informations, destinées à l'opinion publique. Ces articles relatent le projet mais aussi la violente querelle entre Cherbourg et Caen. La crispation vient notamment des élus de la Manche, ces derniers présentent cette installation comme un « problème important parce qu'il s'agit peut-être de la défense des intérêts de Cherbourg, et Cherbourg présente l'affaire sous cet angle, mais il s'agit surtout, à notre avis, du problème de la présence de l'armement français sur les relations transmanche »[203]. Nous avons relevé plus de 30 articles dans la

l'étude d'impact du projet de navires transbordeurs pour le port de Caen, en effet ce projet émerge durant la seconde moitié des années 70.

[200] *Bull. ann. CCI Caen*, 1978, p. 175.

[201] *Ibid.*, 1980, p. 89.

[202] *Ibid.*

[203] *Ibid.*, p. 90.

presse régionale entre avril et septembre 1980[204]. Les élus de la Manche craignent cette nouvelle concurrence. Parmi cette abondante revue de presse nous avons relevé un article de *La Manche Libre,* daté du 18 mai 1980. Il relate une session du Conseil régional au cours de laquelle les affrontements ont été tellement vifs que le préfet a dû intervenir pour rappeler que le projet « permettra de développer l'armement français, et de donner une chance nouvelle au port de Caen, dont le trafic est trop lié à la SMN, et qui ne bénéficie pas des mêmes conditions d'eau profonde que Cherbourg »[205]. Il a même précisé qu'à ses yeux « cette liaison " *est inscrite dans la géographie" :* si Caen ne la réalise pas, Le Havre la prendra »[206]. Enfin l'article rappelle qu'à l'époque 700 000 passagers et 140 000 voitures transitent chaque année par Cherbourg[207].

Le préfet de la Manche n'est pas en reste, lorsqu'il dit au cours d'une interview : « Je trouve l'affaire inconvenante dans la forme et incohérente dans le fond »[208].

Le préfet de région, préfet du Calvados est même interviewé à la télévision. Il rappelle que sur les cinq dernières années, « le trafic transmanche est passé de 7 à 13 millions de passagers, mais que dans le même temps, le pavillon français est resté stable »[209]

Plusieurs raisons expliquent cette polémique qui concerne non seulement Cherbourg mais aussi Ouistreham où le Conseil municipal déplore de n'avoir été informé « au départ que par les journalistes et de n'avoir eu, officieusement d'ailleurs, que des plans à la fois insuffisants et non à jour »[210]. Cependant d'après un télégramme adressé par le préfet de région au ministre de l'Intérieur il semble que la forme de l'annonce a contribué au développement de cette polémique. Après avoir évoqué la très vive réaction que le projet a soulevé « de la part de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Cherbourg […] puis du Comité Économique et Social, du Conseil Général de la Manche et enfin du Conseil

[204] Nous souhaitons repréciser ici que nous ne sommes pas en mesure de préciser si cette revue de presse a un caractère exhaustif. Nous l'avons retenue comme telle sans être en mesure d'en faire un contrôle exhaustif par une recherche systématique dans tous les journaux cités.
[205] Arch. dép. Calvados, 1527 W 67, Car-ferry Ouistreham 1980-1988 : *La Manche Libre* du 18/05/1980 : intervention du préfet.
[206] *Ibid.*
[207] *Ibid.*
[208] *Bull. ann. CCI Caen*, 1980, p. 92.
[209] *Ibid.*, p. 131.
[210] Arch. dép. Calvados, 1527 W 67, Car-ferry Ouistreham 1980-1988, *Ouest-France* du 07/05/1980.

Régional »[211] il poursuit : « au-delà des questions de forme portant sur l'annonce prématurée, sans nuances et par voie de presse de cette décision de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen le projet n'a pas été sérieusement contesté au fond »[212].

Alors que Cherbourg présente le projet comme une attaque directe contre ses intérêts propres, la Chambre de Commerce de Caen cherche à élever le débat en lui donnant une tournure plus stratégique pour l'avenir de l'armement français sur ce trafic spécifique. En effet au début des années 1980, « l'armement français est à peine représenté sur le transmanche, à part la SNCF, par l'intermédiaire de sa filiale internationale franco-anglaise Sealink. En ce qui concerne le problème du fret, c'est-à-dire du transport de marchandises elles-mêmes, il y a trois sociétés françaises qui effectuent ce transport : d'une part, la Truckline à Cherbourg sur différents ports anglais, la BAI (Brittany Ferries) au départ de Roscoff et Saint-Malo, et l'armement Schiaffino au départ de Dieppe et qui vient également de lancer une relation traditionnelle au départ d'Ostende. On peut donc dire que tout le problème actuellement posé pour les armateurs français, est de savoir si, oui ou non, leur ministère de tutelle va faire en sorte que les Anglais continuent à nous coloniser dans ce domaine-là, ou si vraiment on va réagir et faire en sorte que les Français puissent avoir leur part au trafic et dans un échange franco-anglais, avoir 50 % du trafic. C'est l'idée qui a présidé à cette réunion (au ministère) entre trois armateurs français »[213]. Les trois armateurs français auxquels M. Girault fait référence sont la BAI (la Brittany Ferries), Schiaffino et la Société Navale Caennaise. Comme nous l'avons vu plus haut Schiaffino et la BAI opèrent déjà sur ce marché. Quant à la Société Navale Caennaise, elle est l'armateur historique du port de Caen et M. André Girault est un de ses dirigeants.

La fin de cette intervention de M. Girault est consacrée à expliquer que le projet de car-ferry transmanche « que nous faisons ici à Caen, n'est pas fait contre quelqu'un (Cherbourg), mais que cela est fait contre les Anglais »[214].

Bien qu'un peu longue, cette citation qui reprend une partie de l'intervention de M. André Girault (Vice-Président Trésorier de la Chambre de Commerce et d'Industrie de

[211] *Ibid.*, Télégramme du préfet de Région au ministre de l'Intérieur daté du 08/05/1980.
[212] *Ibid.*
[213] *Bull. ann. CCI Caen*, 1980, p. 90.
[214] *Ibid.*

Caen et Président du Directoire de la Société Navale Caennaise), après l'exposé du président à propos du projet de car-ferry transmanche depuis Ouistreham au cours de l'assemblée générale du 5 mai 1980, est très riche. Tout en faisant un état des lieux de l'organisation commerciale du trafic transmanche, avec les faiblesses de l'armement français sur ce marché, elle esquisse les grandes lignes de la stratégie de la Chambre de Commerce de Caen pour obtenir l'autorisation de lancer ce projet dont elle a un besoin vital, comme nous l'avons vu plus haut. En outre nous verrons plus loin que l'utilisation de ces arguments – la place de l'armement français sur ce marché, ainsi que les relations nouées avec ces armateurs qui opèrent sur ce trafic – permettra à la Chambre de Commerce de Caen d'obtenir satisfaction dans les années suivantes. On ne peut que saluer la finesse de la démarche. Cela est d'autant plus compréhensible que les enjeux, pour le port de Caen sont importants. Nous avons vu plus haut les immenses espoirs que le port met dans cette création.

L'autorisation donnée par le ministre Joël Le Theule permet de lancer la réalisation concrète du projet. Au cours de l'assemblée générale du 30 juin 1980, le président de la Chambre de Commerce fait un point de la question. Il tourne autour des trois aspects suivants :

« La Direction de la Marine Marchande souhaite que le projet aboutisse et permette ainsi une concurrence plus prononcée du pavillon français à l'encontre du pavillon anglais sur le Transmanche.

Une convention devra être signée entre la Chambre de Commerce et d'Industrie et le groupement d'intérêt économique "Armateurs" de manière à garantir une "quasi exclusivité" aux lignes françaises »[215].

Il explique enfin que la ligne devrait faire l'objet d'une exploitation commune entre la B.A.I., Schiaffino et la Société Navale Caennaise avec l'établissement "d'un modus vivendi" avec la Compagnie française Truckline (transport de véhicules), qui opère sur Cherbourg « afin de conforter la position de l'Armement français sur ce secteur du Transmanche »[216].

[215] *Ibid.*, p. 110.
[216] *Ibid.*, p. 111.

Enfin il annonce que dans l'état actuel de l'avancement du projet « la passerelle sera opérationnelle […] en avril 1982 »[217].

Ces quelques lignes du rapport du président de la Chambre de Commerce de Caen présenté lors de l'assemblée du 30 juin 1980 montre que le projet avance très rapidement et que cette dynamique semble être parvenue à fédérer les trois armateurs pressentis.

La fin de l'année 1980 est marquée par diverses évolutions sur le projet. La Société Navale Caennaise et l'armement Schiaffino abandonnent le projet. Jean-Michel Blanchard, le principal actionnaire de la Société Navale Caennaise, explique au cours de l'assemblée consulaire du 6 octobre 1980 : « nous sommes obligés de faire des choix dans nos investissements et je préfère continuer à développer en particulier une ligne forte sur la côte occidentale d'Afrique et ainsi participer d'une façon symbolique dans un car-ferry qui sera mené, de toute façon, par une autre entreprise »[218]. Il complète sa pensée en exprimant des doutes sur l'importance des bénéfices de ce genre d'activité tout en reconnaissant que « c'est un outil de développement non négligeable pour le Chambre de Commerce et d'Industrie »[219]

On peut s'étonner, comme le préfet de Région au cours de cette assemblée générale consulaire du 6 octobre, de cet abandon de la Société Navale Caennaise. Elle est l'armateur historique du port de Caen, depuis sa création en 1903. Il est vrai qu'elle n'a aucune expérience dans le domaine du trafic de passagers, à la différence de la Brittany Ferries qui donne le 5 août 1980 « son accord de principe à la création d'une nouvelle ligne Caen-Portsmouth »[220]. On peut également supposer qu'elle n'a pas souhaité s'investir dans un projet dont elle juge le niveau de rentabilité potentiel peu élevé. Nous rappellerons que l'entreprise est en difficulté depuis les années 70 avec l'arrêt des exportations de minerai de fer et la crise pétrolière qui l'a même obligée à se séparer de ses unités les plus anciennes.

Au niveau du Conseil Régional les débats sont vifs, car les représentants de la Manche peuvent y exprimer leur très vive opposition. Une étude de Max-André Brier, vice-président du Comité Économique et Social de Basse-Normandie, publiée en décembre 1980 apporte

[217] *Ibid.*, p. 112.
[218] *Ibid.*, p. 174.
[219] *Ibid.*
[220] *Ibid.*, p. 169.

une conclusion ambigüe au débat en cours. Après avoir montré la suprématie du pavillon anglais dans le trafic transmanche, en général, avec : « 70 à 80 % du trafic passagers selon les secteurs portuaires »[221] jusque vers les années 1970-1975 et dans le secteur normand, en particulier, où « le pavillon britannique couvre 73 % du trafic passager et 60 % du transport de fret et de véhicules commerciaux »[222], il précise que c'est dans ce second secteur, les lignes longues, comparativement à celles du détroit du Pas de Calais beaucoup plus courtes, « que peut se jouer la reconquête partielle du trafic transmanche par des intérêts français »[223]. Cependant sa conclusion, en forme de question, et qui veut également prendre en compte les perspectives de création du tunnel sous la Manche, n'apporte aucun éclairage au débat. Nous la rapportons ci-dessous : « Est-il hasardeux de croire qu'un affaiblissement relatif du trafic transmanche dans le Pas-de-Calais [dans le cas où le projet de tunnel sous la Manche verrait le jour] valorise d'autant les lignes moyennes qui touchent les ports normands, et en particulier Caen-Ouistreham, dernier promu des ports de car-ferry ? »[224].

L'intérêt de cette étude est de préciser les enjeux économiques pour la France, mis en avant par la Chambre de Commerce de Caen, pour faire valider son projet, en revanche elle n'est pas de nature à éclairer les membres de la Commission "Développement industriel, tertiaire, touristique et Affaires maritimes" dans leur souci « de déterminer une politique régionale en matière d'aménagements portuaires transmanche en Basse-Normandie »[225].

Nous avons voulu rapporter le contenu de cette étude, autant pour les précisions qu'elle donne sur les enjeux économiques, au niveau national, du projet – enjeux au niveau duquel la Chambre de Commerce de Caen souhaite se situer – que pour l'ambigüité de la conclusion qui est probablement le reflet de la position du Conseil Régional de Basse-Normandie.

Au cours de l'assemblée consulaire du 1er décembre 1980, le président indique qu'un dossier a été transmis à la Direction des Ports et de la Navigation Maritime. Un dossier identique doit être « présenté au Conseil Général du Calvados ainsi qu'au Conseil Municipal

[221] Archives personnelles de Paul Spriet, Max-André BRIER, « Le trafic transmanche et la création d'une passerelle de car-ferry à Caen-Ouistreham », Région Basse-Normandie, décembre 1980, p. 38.
[222] *Ibid.*
[223] *Ibid.*
[224] *Ibid.*, p. 41.
[225] *Ibid.*, p. 1.

de Caen avec une demande de participation financière »[226]. Quant à l'Établissement Public Régional, troisième partenaire financier de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, « il sera saisi [….] avec un rapport de M. le Préfet de Région »[227].

La convention liant « la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen avec la Compagnie maritime "BAI SA Brittany ferries" »[228] est également signée.

Enfin des contacts sont en cours avec des cabinets d'architecte pour la future gare maritime de Ouistreham.

En conclusion le président réaffirme la « nécessité vitale pour le port de Caen »[229] de création de la passerelle Ouistreham-Portsmouth. Il rappelle que « ce que la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen retirera du car-ferry lui permettra de faire d'autres travaux, en particulier pour l'amélioration des accès et du canal lui-même »[230]. Ces améliorations pourront servir à « améliorer les approvisionnements »[231] de la Société Métallurgique de Normandie qui est en difficulté. Nous en avons parlé plus haut. L'autre objectif est la réduction de la dépendance du port de Caen face au trafic généré par la Société Métallurgique de Normandie. En 1980, il en représente 52 % [232].

Nous avons voulu rappeler ces objectifs ultimes car ils donnent tout son sens à cet ambitieux projet.

D'autres réunions ont lieu fin décembre et début janvier 1981. Elles sont évoquées dans le *bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen* de l'année 1981. C'est pourquoi nous les relatons plus loin.

L'année 1980 se termine donc sur une vision positive d'un projet qui a toutes les chances d'aboutir au printemps 1982 comme le répète le président de la Chambre de Commerce à la fin de son exposé.

---

226 *Bull. ann. CCI Caen*, 1980, p. 212.
227 *Ibid.*
228 *Ibid.*, p. 213.
229 *Ibid.*, p. 214.
230 *Ibid.*
231 *Ibid.*
232 Arch. dép. Calvados, 1519 W 143, Construction d'un poste pour navires transbordeurs dans l'avant-port de Caen-Ouistreham - M. Karst, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Directeur départemental – Dossier d'instruction mixte et d'enquêtes – Notice de présentation – 02/02/1981, p. 1.

La présentation des étapes franchies durant l'année 1980 nous a permis de montrer la qualité de la démarche utilisée par la Chambre de Commerce face à des acteurs cherbourgeois plus arc-boutés sur des intérêts partisans, largement exprimés dans la presse, que sur une vision nationale de la problématique du trafic transmanche, bien expliquée par le rapport rédigé par M. Brier. Cependant la prise de position ambigüe des décideurs de la Société Navale Caennaise peut laisser planer un éventuel doute, de certains acteurs de la Chambre de Commerce, non pas sur les objectifs poursuivis mais sur l'intérêt économique du projet.

Les archives conservent cet important dossier signé par l'ingénieur en chef Karst le 2 février 1981. Nous avons fait le choix de ne présenter ici que les éléments techniques susceptibles d'enrichir notre travail.

Ce dossier indique notamment les hypothèses de trafic envisagées pour le car-ferry. Nous les reproduisons ci-dessous. Nous préciserons que ce projet anticipe un démarrage de cette nouvelle activité au printemps 1983.

Tableau 44 : Hypothèses de trafic pour le car-ferry de Ouistreham 1983-1987[233]

	1 983	1984	1985	1986	1987
Nb. de passagers (en milliers)	150 à 170	250	300	350	400
Nb. de véhicules de tourisme (en milliers)	33	55	66	77	78
Nb. de véhicules commerciaux (en milliers)	5	6	7	8	8

C'est volontairement que nous présentons ces prévisions, elles pourront être comparées le moment venu avec les chiffres réels, lors du démarrage du projet. Par ailleurs nous rappellerons que les promoteurs du projet fixent son seuil de rentabilité à 100 000 passagers. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées tentent de mesurer la portée de l'arrivée de ce nouvel opérateur dans ce trafic détenu jusqu'à présent par les ports de Cherbourg, Le Havre et Dieppe. Ils évaluent une poursuite du développement de l'activité de ces trois ports qui

233 *Ibid.*, p. 2

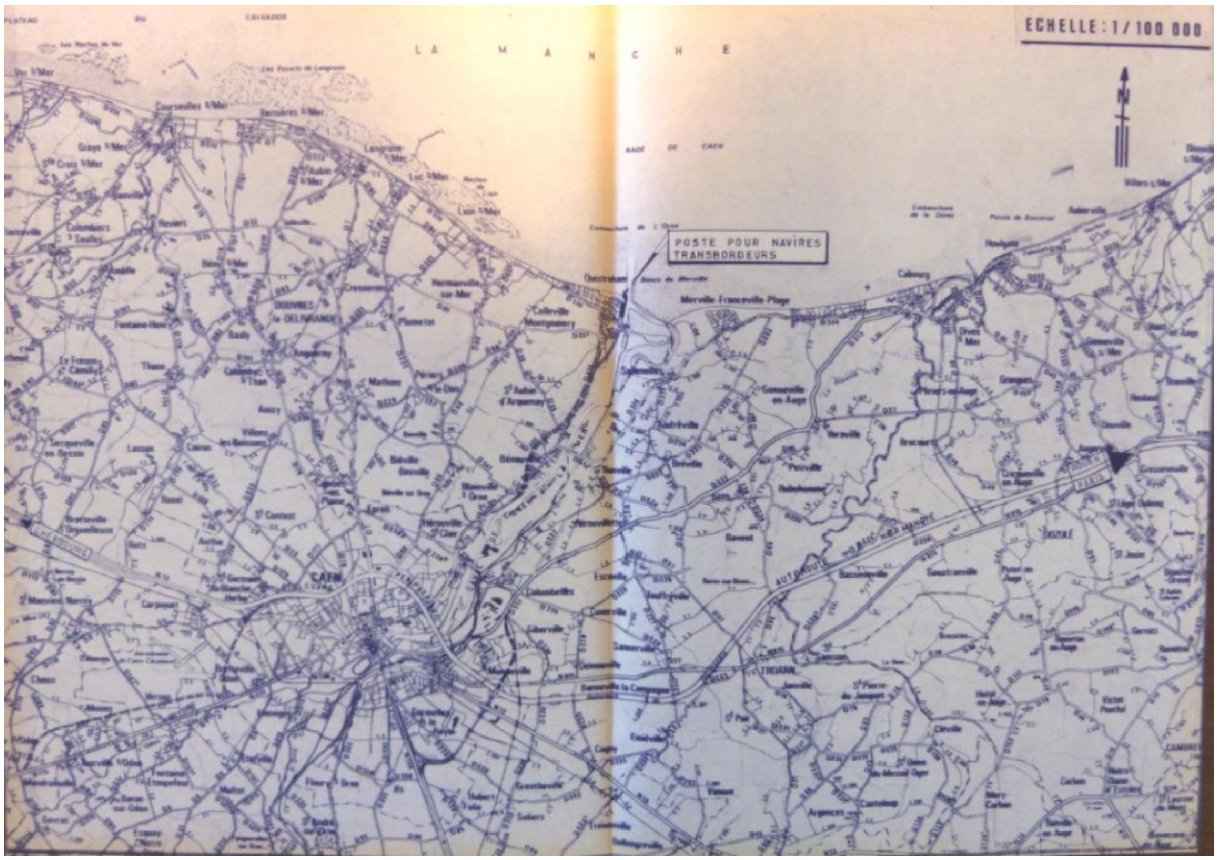
pourrait être de plus de 10 % pour Dieppe et Cherbourg entre 1985 et 1987 lorsque la passerelle de Caen aura pris sa place dans le marché[234].

Sur le plan technique « L'ensemble de l'installation devra permettre les manœuvres d'évitage, d'accostage et de déchargement de navires transbordeurs de 110 à 145 mètres de longueur par 17 à 23 mètres de largeur à n'importe quel moment de la marée. Une enclave créée dans la berge actuelle agrandira la surface d'évitage et permettra le stationnement des bateaux sans gêner le trafic portuaire »[235].

La création complète du poste pour navires transbordeurs avec « le creusement de l'enclave dans la berge, l'aménagement du cercle d'évitage et l'approfondissement du chenal »[236] nécessite environ 800 000 mètres cubes de dragage. L'importance des volumes à draguer veut donner une idée de l'ampleur du projet.

Ce dossier technique est complété par une carte et un plan que nous présentons ci-dessous.

[234] *Ibid.*, « Poste pour navires transbordeurs dans l'avant-port de Ouistreham » – Étude d'impact. Ce document n'est pas daté spécifiquement mais il date de la fin des années 1970 puisqu'il constitue l'étude d'impact du projet de navires transbordeurs pour le port de Caen, p. 77.
[235] *Ibid.*, Karst, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Directeur départemental, Construction d'un poste pour navires transbordeurs dans l'avant-port – Dossier d'instruction mixte et d'enquêtes – Notice de présentation – 02/02/1981, p. 3.
[236] *Ibid.*



Carte 27 : Construction d'un poste pour navires transbordeurs dans l'avant-port, plan de situation 1981[237]

Avant de commenter cette carte nous complétons notre présentation par ce cliché qui situe mieux l'emplacement de la future installation par rapport au chenal d'entrée dans les écluses et dans le canal.

[237] *Ibid.*, Plan de situation – 02/02/1981.

Plan 79 : Construction d'un poste pour navires transbordeurs dans l'avant-port, plan de situation à Ouistreham 1981[238]

Comme on peut le voir le futur poste de navires transbordeurs est construit à l'embouchure de l'Orne, face à la mer, à l'entrée de l'avant-port avant les écluses d'entrée dans le canal. Dès son origine, ce poste est prévu pour une installation à Ouistreham. Ce lieu d'implantation est justifié mais nous souhaitons faire ressortir qu'il s'agit du premier aménagement du port de Caen-Ouistreham qui se fait avant l'embouchure du canal. Cela sous-entend que le canal, ainsi que ses bassins, créés au fur et à mesure, n'est pas en mesure de

238 *Ibid.*

recevoir des navires de cette taille « à n'importe quel moment de la marée » et de leur offrir la zone d'évitage dont ils auront besoin pour accoster et évoluer. Peut-on en déduire que le canal et les écluses de Ouistreham ont atteint une limite dans leurs capacités d'aménagement ? C'est une évolution importante, désormais les écluses et le canal ne pourront plus subir de grands aménagements coûteux. Peut-on alors écrire que la « logique de l'adaptation permanente » du port de Caen (entamée au XIX^{e} siècle), avec son canal pour l'atteindre et ses bassins, est arrivée à son terme ? Ce constat doit être pondéré par plusieurs remarques. D'une part il ne condamne pas totalement le trafic du terminal d'Hérouville (l'ancien bassin de la Société Métallurgique de Normandie) et des quais de Blainville. Cependant, en 2010 à la fin de notre période d'étude du port, pour un tonnage de marchandises traitées de 3 847 000 tonnes, seules 684 000 sont arrivées à Blainville (17,8 %) et 135 000 au bassin d'Hérouville (3,5 %)[239]. D'autre part les ingénieurs qui ont conçu le canal ont réussi à concevoir un outil qui a été en mesure de s'adapter à l'évolution des navires pendant plus d'un siècle.

Un grand nombre d'avis doivent être sollicités dont ceux de la Municipalité de Caen et du Conseil général du Calvados qui seront également appelés à contribuer au financement du projet aux côtés de la Chambre de Commerce de Caen, de l'État et de l'Établissement Public Régional.

Finalement le Comité Économique et Social de Basse-Normandie donne un avis favorable au projet et à la participation financière en décembre 1980. Cet avis favorable est suivi d'un protocole d'accord signé entre les Chambres de Commerce de Caen et de Cherbourg. C'est ce protocole qui fixe la date de démarrage de la nouvelle ligne au 1erjuillet 1983. Cette signature est saluée par un article de *Ouest-France* qui titre : « Mer d'huile pour le car-ferry de Ouistreham. L'accord surprise des deux chambres de commerce est entériné par le Conseil Régional »[240]. En effet l'accord permet au Conseil Régional d'ouvrir « une ligne budgétaire pour inscription de principe du projet dès la présente session » [241].

[239] *Statistiques du Port de Caen-Ouistreham*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 2008, p. 28.
[240] Archives Personnelles de Paul Spriet, Dossier « Revue de presse Liaison CAF-FERRY Caen-Portsmouth » Jacques Tesnière, « Liaison maritime Caen-Portsmouth : « Un accord a bien été passé en janvier 1981 » rappelle Jean-Marie Girault », *Ouest-France*, 14/09/1984.
[241] *Bull. ann. CCI Caen*, 1981, p. 35.

Le 20 janvier 1981, le Conseil général du Calvados s'engage, à l'unanimité, « à aider financièrement la Chambre de Commerce de Caen pendant les quatre premières années d'exploitation »[242].

Enfin la municipalité de Caen s'engage à soutenir le projet en mars 1981.

C'est au cours de l'assemblée générale du 1er juin 1981 que la Chambre de Commerce de Caen adopte la délibération suivante

« 1) en ce qui concerne l'infrastructure :

PREND l'engagement de participer aux dépenses effectives nécessaires à la réalisation du poste pour navire transbordeur à Ouistreham [….]

L'estimation actuelle des travaux d'infrastructure est de 30 millions de francs. La Chambre de Commerce et d'Industrie apportera pour ces travaux un fonds de concours de 20 millions de francs. De son côté, l'État prend à sa charge 10 millions de francs.

2) en ce qui concerne la superstructure :

DÉCIDE de réaliser l'équipement nécessaire à l'exploitation d'un poste pour navire transbordeur à Ouistreham [….].

L'estimation actuelle des travaux de superstructure s'élève à 24 millions francs »[243].

Cette délibération veut être l'aboutissement d'un projet lancé en 1977. Les montants en jeu sont conséquents mais comme le précise le *bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie* toutes les instances consultées ont donné un avis favorable et l'Établissement Public Régional s'est engagé à verser 2 500 000 francs pendant trois ans pour les travaux de superstructure, de même que le Département du Calvados et la Ville de Caen « qui verseront des subventions de 1 400 000 francs chacune pendant quatre ans »[244].

Dans ce contexte très favorable, il est prévu d'engager les travaux en septembre 1981 pour un démarrage de la nouvelle ligne au 1er juillet 1983.

Nous relèverons les contributions décidées par le Conseil général du Calvados et la Municipalité de Caen. Comme pour chaque investissement important touchant l'évolution et

[242] *Ibid.*
[243] *Ibid.*, p. 112.
[244] *Ibid.*, p. 109.

le développement du port de Caen, ces deux instances donnent leur aval pour participer au financement des travaux.

Le changement de majorité à l'Assemblée Nationale, après l'élection de François Mitterrand en mai 1981, ne semble pas affecter l'avancement du projet. Dès le mois d'août 1981, Louis Mexandeau, élu à la ville de Caen, devenu ministre des Postes, des Télécommunications et de la Télédiffusion le soutient auprès de son collègue, Louis Le Pensec, ministre de la mer. Il lui écrit : « Il s'agit aujourd'hui, moins pour répondre à un argument polémique que pour témoigner de l'intérêt que vous portez à l'activité du port de Caen de franchir une étape décisive pour le démarrage des travaux dans les mois à venir »[245].

Ce sont les difficultés que rencontre la Brittany Ferries à l'automne 1981 qui mettent en cause le projet. Une restructuration de l'entreprise est décidée avec la création d'une société d'économie mixte dans laquelle l'État et des instances régionales bretonnes participent au capital aux côtés de la Brittany Ferries. Cette société d'économie mixte à vocation régionale est constituée de deux sociétés indépendantes, l'une la Société anonyme bretonne d'économie mixte et d'équipement naval (SABEMEN) est propriétaire de navires qui font du trafic transmanche et l'autre la Brittany Ferries (BAI) qui est chargée de l'exploitation de la flotte. Ces difficultés font même l'objet d'articles dans la presse. *Ouest-France* titre en octobre 1981 : « Passerelle de Ouistreham : tout dépend de la survie de la Brittany Ferries »[246]. Dans ce nouvel environnement, d'après une note interne de la Chambre de Commerce de Caen, la future passerelle transmanche entre Ouistreham et Portsmouth, pourrait représenter pour la compagnie une opportunité pour « s'ouvrir un marché plus large »[247], la part de marché conquise à partir de Roscoff et de Saint-Malo étant jugée « insuffisante pour justifier la restructuration envisagée »[248].

Parallèlement, le 2 février 1982, le ministre de la mer, Louis Le Pensec, annonce, au cours d'une visite à Caen, qu'il subordonne l'autorisation et la participation de l'État à la réalisation des trois conditions suivantes :

---

[245] Archives personnelles de Paul Spriet, Dossier Chambre de Commerce et d'Industrie - Projet de liaison Car-ferry Caen-Portsmouth - courrier daté du 04/08/1981.
[246] Arch. dép. Calvados, 1519 W 148, Port de Caen-Ouistreham - Création d'un poste pour navires transbordeurs – juin 1981, *Ouest-France* daté du 30/10/1981.
[247] *Ibid.*, Note interne de la Chambre de Commerce datée du 24/09/1981.
[248] *Ibid.*

1) « La création d'une passerelle à Caen-Ouistreham ne doit en effet pas faire obstacle à notre politique de promotion du pavillon français : il convient donc de disposer d'un exploitant sous pavillon français,
2) Cet armement français, futur exploitant de la passerelle de Caen, doit prendre des engagements de fréquentation de cet investissement qui soient commercialement et financièrement fiables [….]
3) Il est indispensable que la volonté d'exploitation de la passerelle de Caen, par un armement français, sous pavillon français, fasse l'objet d'engagements précis, assortis de garanties financières de la part de la Région et du Département »[249].

Nous n'avons pas souhaité commenter directement ces trois conditions. Un article du journal *Les Echos,* apporte beaucoup d'éclairages et présente les réactions des responsables du port et de la Chambre de Commerce face à ces exigences. Pour ces derniers les conditions posées sont « telles que le projet, à la grande satisfaction de Cherbourg et du Havre, pourrait être remis en question »[250]. Quant à l'Établissement Public Régional son président précise « qu'avant de se porter garant de cette ligne, il a besoin d'une étude approfondie sur les conditions d'exploitation »[251]. La suite de l'article tente d'expliquer les raisons de ces nouvelles exigences. Le journaliste indique que « pour le directeur de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen l'obstacle serait […] uniquement politique et viendrait du fait que certains conseillers du ministre viennent de la Truckline, compagnie basée à… Cherbourg »[252].

La conclusion de l'article constitue un rappel utile des enjeux de ce projet, c'est pourquoi nous la reproduisons dans son intégralité : « Il en va de l'avenir du port de Caen, actuellement en perte de vitesse et dont la moitié du trafic dépend de la Société Métallurgique de Normandie, dont on ignore toujours le futur niveau d'activité »[253].

Les difficultés rencontrées par la Brittany Ferries à l'automne 1981, ne font pas directement partie de l'histoire du port de Caen, cependant elles l'ont directement affectée. C'est pourquoi nous avons jugé nécessaire de les rapporter. Les conditions posées par le ministre

[249] Archives personnelles de Paul Spriet, dossier « CAR-FERRY – Différend CCI – Cherbourg » : Allocution de Monsieur Louis Le Pensec, ministre de la Mer à Caen le 02/02/1982.
[250] *Ibid.*, Alexandre MICHEL, « Car-ferries : remise en question de la ligne Caen-Portsmouth », *Les Échos*, 09/02/1982.
[251] *Ibid.*
[252] *Ibid.*
[253] *Ibid.*

Louis Le Pensec peuvent aussi résulter de ce passage difficile de la Brittany Ferries qui a failli l'amener au dépôt de bilan, surtout lorsqu'il insiste sur la nécessité d'un armateur français. Enfin le contenu de l'article rédigé par Alexandre Michel pour *Les Echos* permet de compléter les aspects de ce dossier complexe et de contribuer à expliquer la discrétion qui l'entoure à compter de la fin de l'année 1981 et jusqu'au début de l'année 1984. Durant les années 1982 et 1983 il n'est plus mentionné dans le compte rendu annuel des assemblées consulaires. Ce silence ne sous-entend pas que le projet est abandonné par la Chambre de Commerce. Nous avons rappelé plus haut « qu'il en va de l'avenir du port de Caen ».

En mai 1983, comme le rapporte *Ouest-France* à l'occasion de son assemblée générale, la Brittany Ferries va mieux. Elle a trouvé un second souffle qu'elle veut consolider. À cette occasion, Alexis GourvennecCaen, son président indique : « Caen est un excellent port pour un trafic transmanche »[254]

Le dossier ne réapparait dans les comptes rendus des assemblées générales de la Chambre de Commerce de Caen qu'en février 1984. À cette occasion, Paul Spriet, son nouveau président (il a remplacé M. Marotte en 1983), explique : « En septembre dernier, Monsieur Jean-Marie Girault (le maire de Caen) avait cru devoir faire une déclaration publique sur le projet de liaison maritime CAEN-PORTSMOUTH, et sur les négociations en cours entre notre Établissement Consulaire et la Compagnie Maritime BRITTANY FERRIES. J'avais estimé, alors, cette déclaration prématurée »[255].

En réalité, comme le montre la remarque d'Alexis Gourvennec (rapportée par *Ouest-France)* ou encore le commentaire ci-dessus de Paul Spriet, les négociations se poursuivent en toute discrétion en cherchant à répondre aux trois conditions posées par le ministre Louis Le Pensec tout en évitant une nouvelle polémique avec les élus de la Manche et singulièrement de Cherbourg.

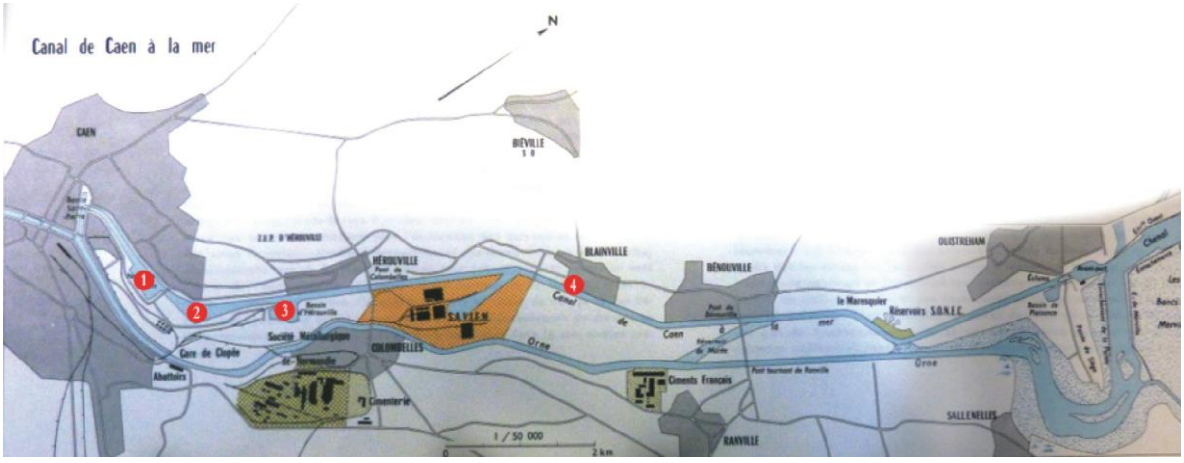
[254] *Ibid.*, Jean-Pierre BOUTON, « La « Brittany Ferries » a 10 ans – Un second souffle qui va permettre de poursuivre le désenclavement de la Bretagne, *Ouest-France*, 02/03/1983.
[255] *Bull. ann. CCI Caen*, 1984, p. 13.

Nous avons choisi d'arrêter ici la relation des années de maturation du projet de terminal transmanche de Ouistreham. Lorsque Paul Spriet fait le point de la question le 6 février 1984, l'objet de son exposé est d'obtenir le vote d'une délibération qui valide le montage élaboré pour répondre aux trois conditions du ministre Louis Le Pensec et obtenir l'autorisation de réaliser le terminal transmanche. La présentation de cette dernière étape opérationnelle fait l'objet du premier paragraphe du dernier chapitre de notre travail consacré à la période 1984-2010. Cette structuration de notre travail est volontaire. Comme nous allons le voir, ces années sont à la fois des années d'espoir, avec la construction et l'aboutissement du projet transmanche, et de tragédie, avec la fin des deux derniers piliers du port au XX^{e} siècle. En structurant ainsi notre travail, nous avons cherché à accentuer le caractère dramatique de cette dernière période. Si raconter l'Histoire au travers d'une thèse de doctorat est nécessairement un travail scientifique, il n'en reste pas moins que l'ouvrage proposé retrace une histoire à dimension humaine.

Chapitre III

COMMENT SURVIVRE AVEC LE CHANGEMENT : 1984-2010 ?

Depuis l'ouverture du canal de Caen à la mer, en 1857, le port de Caen s'est profondément transformé. Le modeste port de cabotage qui traite en 1858, 170 000 tonnes de marchandises, à partir des quais de l'Orne et du bassin Saint-Pierre, tous situés dans la ville, est devenu un port à vocation internationale qui reçoit et expédie, en 1983, plus de deux millions de tonnes de marchandises, en provenance ou à destination de cinquante pays situés sur tous les continents. La plus grande partie de ce trafic (80 %)[1] a transité par des quais situés au bord du canal mais à plusieurs kilomètres de la ville de Caen, vers la mer, comme le montre le plan ci-dessous. Ce trafic a été traité sur les quais du bassin d'Hérouville (49 %)[2] et sur les quais de la zone industrielle de Blainville (31 %)[3].



Plan 80 : Le Canal de Caen à la mer 1970[4]

---

1 *Statistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1983, p. 52
2 *Ibid.*
3 *Ibid.*
4 Association pour l'atlas de Normandie, *Atlas de Normandie*, *op. cit.*, carte du canal de Caen à la mer, carte revue est complétée par Caroline Léon, Société Essentiel.

Ce plan ne date pas de 1983, cependant nous l'avons retenu car il permet de situer les différents bassins du canal avec leurs emplacements. Nous les avons repérés par des numéros. Les quais du bassin d'Hérouville et de la "zone industrialo-portuaire" à Blainville, sont identifiés en 3 et 4. Ils sont les plus éloignés de la ville, à mi-chemin entre Caen et la mer pour le quai le plus récent, celui de Blainville. Depuis l'ouverture du canal en 1857 les aménagements portuaires se sont éloignés de Caen. Le canal débouche dans le premier bassin aménagé en 1848, le bassin Saint-Pierre implanté en ville. Au fur et à mesure des nécessités du trafic de nouveaux bassins ont été aménagés : le Nouveau Bassin (1), le bassin de Calix (2), le bassin d'Hérouville (3) et enfin les quais de la "zone industrialo-portuaire" (4).

Par ailleurs le trafic de voyageurs du port n'a jamais été significatif. La ligne la plus importante a été celle dite du "passager". Elle allait du Havre à Caen. Elle a cessé de fonctionner après la Seconde Guerre mondiale. Quant aux essais de ligne directe avec l'Angleterre nous les avons rappelés plus haut, ils n'ont fonctionné que sur quelques années avec un succès mitigé.

Le nouvel aménagement que nous allons expliquer maintenant constitue un changement pour le port. Il est construit à Ouistreham pour un trafic de passagers.

L'une des raisons de la création de cet aménagement est la recherche d'un nouveau trafic susceptible de réduire la dépendance du port à l'activité de la Société Métallurgique de Normandie qui connaît d'importantes difficultés depuis les années 1975-1976.

Enfin les importations de houille, l'un des plus anciens mouvements du port, (il existait déjà dans les années 1850, avant le creusement du canal) a beaucoup diminué avec l'abandon progressif du charbon comme source d'énergie. En 1983, les importations de houille domestique ne représentent plus que 73 000 tonnes soit 6 % des entrées du port. Une seule entreprise de fabrication de briquettes subsiste encore : les Combustibles de Normandie, devenus France Charbon après le regroupement des dernières usines d'agglomération de la houille en activité en Basse-Normandie**.** Au début du siècle elles étaient quatre implantées à Caen. C'est l'arrêt définitif de cette usine qui nous a incité à clore notre travail en 2010. Nous avons déjà évoqué la fin des exportations de minerai de fer et la fin de la Société Navale Caennaise.

Ce dernier chapitre relate d'abord la mise en service de la passerelle transmanche. Elle est en projet depuis plusieurs années. Nous l'avons expliqué plus haut. Elle est surtout le symbole d'une renaissance du port face à la fin de ses deux derniers piliers : la Société Métallurgique de Normandie puis l'usine France Charbon. Elles s'arrêtent définitivement l'une en 1993, l'autre en 2008. Nous avons choisi de clôturer notre travail en 2010 pour donner une idée du trafic après l'arrêt de l'usine France Charbon. Ce choix tient de la même logique que celle retenue au début de notre travail lorsque nous avons décidé de présenter une "photo" de l'activité du port en 1850, avant l'ouverture du canal. Nous parlerons de leurs dernières années de fonctionnement dans un deuxième temps.

Avant de développer le processus de mise en œuvre d'une nouvelle activité pour le port de Caen, nous voulons faire un rappel sur le contexte législatif et réglementaire qui affecte les ports à compter de 1983 dans le cadre des lois de décentralisation. La première loi, publiée le 7 janvier 1983, organise la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État. Elle est complétée par la loi du 22 juillet qui modifie le régime juridique des ports maritimes. « Elle confie aux collectivités locales – départements et communes – une compétence de droit commun et à l'Etat une compétence d'attribution, en matière de création, d'aménagement et d'exploitation des ports maritimes »[5]. Au titre du décret du 23 décembre 1983, le port de Caen est défini comme port non autonome, mais d'intérêt national, ce qui était déjà le cas auparavant. En revanche la nouvelle loi modifie l'organisation administrative du port de Caen-Ouistreham, en effet « seules les installations portuaires de Caen-Ouistreham restent de la compétence de l'État. Les autres ports sont transférés au département du Calvados depuis le 1er janvier 1984 »[6]. Les ports transférés au Département sont les ports de plaisance de Caen et de Ouistreham. Un conseil portuaire unique est constitué pour les trois ports. Les membres sont nommés pour cinq ans. Cette nouvelle organisation modifie les règles de fonctionnement des deux ports de plaisance, ils dépendent désormais du Conseil général du Calvados. En revanche l'État continue à prendre les décisions majeures pour les aménagements du port de commerce de Caen-Ouistreham.

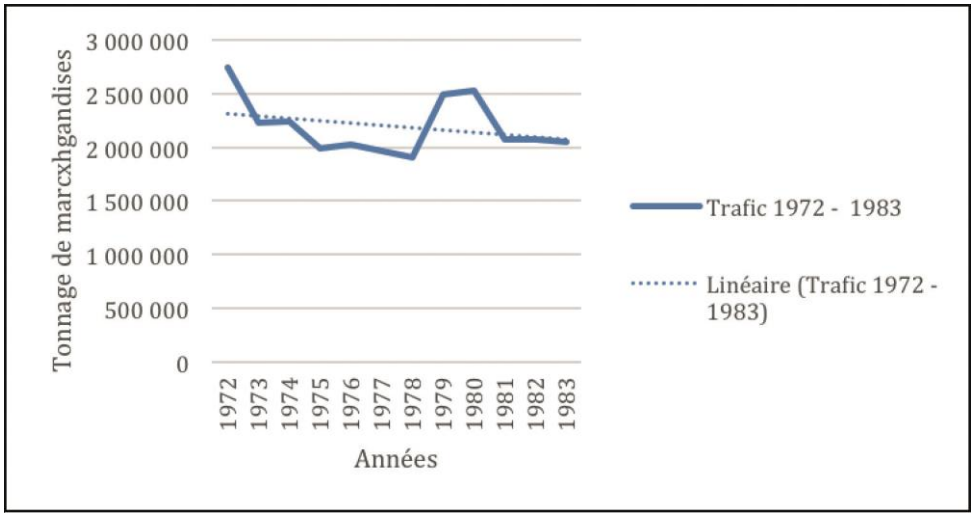
[5] Arch. dép. Calvados, 1527 W 67, Car-ferry Ouistreham 1980-1988 - Extrait de la circulaire du 02/02/1984, cosignée par le ministre de l'Intérieur et de la Décentralisation et par le secrétaire d'État chargé de la Mer.

[6] Arch. dép. Calvados, 2576 W 23, Conseil portuaire Caen-Ouistreham - Procès-verbal de la réunion du 29/06/1984 du Comité local des usagers des installations de plaisance du bassin Saint-Pierre.

C'est la raison pour laquelle c'est le Secrétaire d'État chargé de la mer[7] qui est sollicité pour la décision de création de la passerelle transmanche.

I – UNE NOUVELLE ACTIVITÉ POUR LE PORT DE CAEN-OUISTREHAM

Nous avons rappelé plus haut, les raisons qui ont présidé à la recherche d'une nouvelle source de trafic pour le port de Caen. Nous ne les rappellerons pas. En revanche le graphique ci-dessous rappelle l'urgence du besoin pour la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen.



Graphique 63 : Trafic du port de Caen 1972-1983[8]

Depuis le record de trafic connu en 1972 avec 2 750 000 tonnes le trafic diminue d'année en année comme le rappelle la courbe de tendance linéaire. Peut-on extrapoler qu'elle s'approche des 2 millions de tonnes annuelles ? L'urgence de la situation n'a donc pas changé, même si les décideurs du port tentent de développer un trafic de substitution constitué de "marchandises diverses".

Ces difficultés se traduisent dans l'exploitation du port. Elle est déficitaire depuis le début des années 80. Si en 1980 le sursaut d'activité, qui apparaît ci-dessus, permet d'équilibrer la gestion, l'année 1981 se solde par une perte de 2,8 millions de francs. En 1982 le déficit est

[7] Ce Secrétariat d'État remplace le ministère de la Mer à l'occasion du remaniement ministériel du 22/03/1983, à cette occasion Louis Le Pensec quitte le ministère de la mer, il est remplacé par Guy Lengagne.
[8] *Statistiques du port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1983, p. 4.

limité à 2 millions de francs. Le budget prévu pour 1983 laisse encore apparaître un résultat négatif de 2 500 000 francs[9].

La Société Métallurgique de Normandie, qui contribue à plus de la moitié du trafic du port est toujours en situation difficile, comme en témoigne la communication du maire de Caen au cours de la réunion du Conseil municipal du lundi 19 mars 1984. En dehors de la dimension politique du dossier qu'il rappelle et sur laquelle nous ne nous exprimerons pas, il insiste sur « les risques d'une situation qui peut devenir dramatique »[10] puisqu'il sous-entend une disparition de la filière fonte qui équivaudrait à un arrêt de l'activité de l'usine.

Par ailleurs l'armateur pressenti, la Brittany Ferries, va mieux ce qui permet à la Chambre de Commerce de Caen de remplir les conditions posées par Louis Le Pensec, ministre de la mer, lors de son passage à Caen en février 1982, comme l'a rappelé le président de la Chambre de Commerce, Paul Spriet, lors de l'assemblée générale consulaire du 6 février 1984.

A – La mise en œuvre de la passerelle transmanche de Ouistreham

Cette assemblée consulaire est le second acte fondateur de la création de la passerelle transmanche de Ouistreham. Paul Spriet y annonce que les conseils d'administration de la SABEMEN (la société d'économie mixte bretonne qui est propriétaire des navires transbordeurs qui assurent les liaisons Roscoff-Portsmouth et Saint-Malo-Portsmouth) et de la BAI, qui gère ces liaisons, ont décidé, en janvier 1984, :

« de participer à la création de la société d'économie mixte du Calvados,

de participer à son capital,

pour Brittany Ferries, d'exploiter le navire qui sera affrété par cette société sur la ligne CAEN-PORTSMOUTH »[11].

Ces décisions permettent à la Chambre de Commerce de prendre une délibération de participation à cette société d'économie mixte normande. Le montage financier est compa-

9 Arch. dép. Calvados, 615 Edt 642, *Bull. mun. Caen* 1984, 1985 : séance du 16/10/1984, p. 13.
10 *Ibid*., séance du 19/03/1984, p. 6.
11 *Bull. ann. CCI Caen*, 1984, p. 15.

rable à celui retenu pour les lignes que la Brittany Ferries exploite depuis Roscoff et Saint Malo, à savoir une société d'économie mixte à capitaux locaux et régionaux qui met à disposition de la Brittany Ferries des navires transbordeurs. Il est prévu de doter cette nouvelle société d'un capital de 30 millions de francs dans lequel s'engagent : la Ville de Caen à hauteur de 42 %, le Département du Calvados à hauteur de 26 %, la Chambre de Commerce de Caen ainsi que des institutions financières et des entreprises locales à hauteur de 11 % chacune et la BAI à hauteur de 10 %.

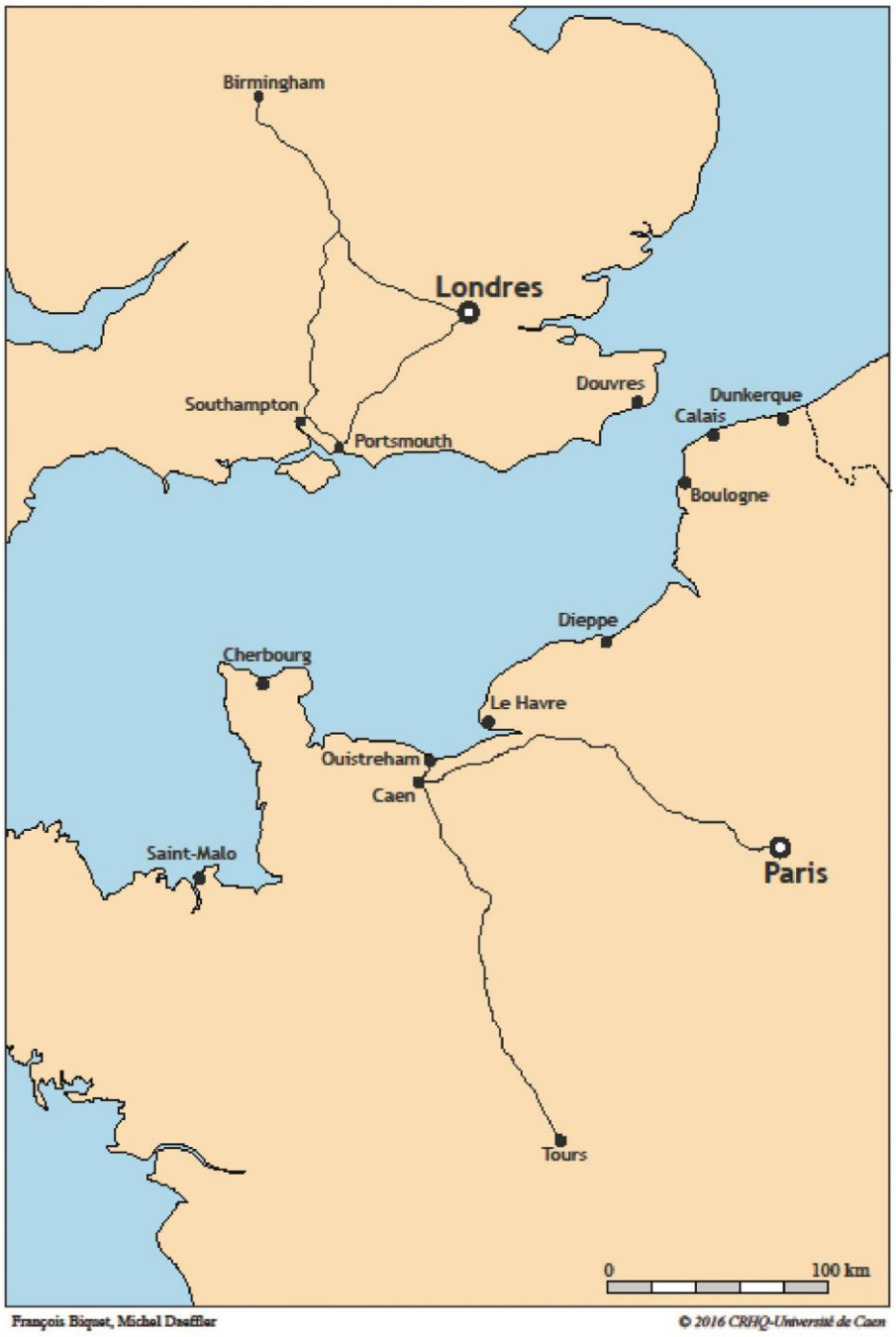
Ce montage permet de répondre aux exigences du ministre concernant la couverture du déficit d'exploitation par des collectivités locales et régionales.

L'autre aspect du dossier concerne les travaux à mener et leur mode de financement. C'est l'objet de l'étude que demande le Secrétaire d'État chargé de la Mer, au président de la Chambre de Commerce de Caen, préalablement à l'entretien qu'il est prêt à lui accorder.

Comme le rappelle l'auteur, au début du dossier, dans les années 80 le trafic transmanche est en pleine expansion. Les prévisions du « groupe d'études franco-britanniques sur le lien fixe transmanche » prévoient une augmentation de 6,9 % par an pour les passagers, ce qui pourrait se traduire par un million de passagers supplémentaires[12]. La croissance envisagée pour le nombre de véhicules est la même. D'un autre côté la place de l'armement français dans ce trafic est passé de 25,4 % en 1977 à 16,6 % en 1982[13]. La France a donc l'impérieuse nécessité de réagir.

Dans le domaine des équipements portuaires anglais, Portsmouth paraît le mieux placé en raison de son positionnement au bord de la mer, à la différence de Southampton accessible après une heure de traversée supplémentaire avec la remontée du Solent. La carte ci-dessous du sud de l'Angleterre et de la côte ouest de la France permet de situer Portsmouth et Caen-Ouistreham.

[12] Archives privées de Paul Spriet, Dossier « CCI – Projet liaison car-ferry Caen-Portsmouth », septembre 1984, p. 3.
[13] *Ibid.*, p. 3. et 7.



Carte 28 : Le sud de l'Angleterre et la côte ouest de la France[14]

Le positionnement de Southampton en haut du Solent fait ressortir l'emplacement avantageux de Portsmouth. Quant à Caen-Ouistreham, même si Ouistreham est plus loin que Cherbourg de la côte anglaise, le tableau ci-dessous montre l'avantage concurrentiel dont jouit Caen pour le temps nécessaire pour relier Paris ou Tours, à l'arrivée à Ouistreham.

[14] Carte dressée par Michel Daeffler à la demande de l'auteur.

Tableau 45 : Temps comparatif pour relier la France et l'Angleterre[15]

	VIA CAEN	ECARTS EN TEMPS PAR RAPPORT A LA SOLUTION VIA PORTSMOUTH-OUISTREHAM					
		St MALO	CHERBOURG	LE HAVRE	DIEPPE	BOULOGNE	CALAIS
VOITURE PARTICULIERE							
LONDRES/PARIS	9H50 mn	+ 6H	+ 1H	+ 30 mn	- 1H30 mn	- 2H30 mn	- 1H30mn
BIRMINGHAM/PARIS	10H35 mn	+ 6H	+ 1H	+ 30 mn	0H	- 1H	- 1H30mn
LONDRES/TOURS	11H	+ 3H30mn	+ 1H	+ 1H	0H	- 1H	- 2H
BIRMINGHAM/TOURS	11H40 mn	+ 5H	+ 1H	+ 1H	+ 1H30 mn	+ 1H	0H
VOIE FERREE							
LONDRES/PARIS	9H30 (10)	+ 5H30mn (1)	+ 30mn (4)	+ 30mn (7)	- 1H (5)	- 2H (10)	- 3H (5)
BIRMINGHAM/PARIS	11H50 (10)	+ 6H (1)	+ 1H (4)	+ 30mn (4)	- 30mn (5)	- 2H30mn (10)	- 2H30mn (5)
LONDRES/TOURS	10H30 (5)	+5H30mn	+ 2H	+ 3H	+ 2H	0H	0H
BIRMINGHAM/TOURS	13H (5)	+ 4H	+ 1H	+ 2H	+ 2H30 mn	+ 30mn	+ 1H

( ) nombre de liaisons directes sur le territoire français entre le port et la ville de destination.
NOTA : En cas de changement de gare à Paris, il a été tenu compte de la meilleure correspondance.
SOURCE : Etude BRITTANY FERRIES - Horaires officiels BR et SNCF
Vitesses 45mph (route) et 65mph (autoroute)

La présence de l'autoroute de Normandie (il relie Paris à Caen, il est ouvert dans les années 1970) et la fréquence des liaisons ferroviaires expliquent l'avantage concurrentiel vers Paris.

En ce qui concerne le grand Ouest, Tours est choisi comme ville de référence dans l'étude, en raison de « son accès sur toutes les régions de l'Ouest »[16]. L'avantage du positionnement de Caen-Ouistreham est encore plus fort que pour atteindre Paris.

Les trafics attendus de passagers comme de fret sont significatifs et de nature à équilibrer l'exploitation de la ligne dans des délais relativement courts. En effet l'étude propose les hypothèses de trafic suivantes. Nous les présentons sous forme d'un tableau, pour en faciliter la lecture.

[15] Archives privées de Paul Spriet, Dossier « Chambre de Commerce et d'Industrie – Projet liaison car-ferry Caen-Portsmouth », septembre 1984, p. 1
[16] *Ibid.*, p. 18.

Tableau 46 : Trafic prévisionnel car-ferry transmanche (1986-1990) étude de 1984[17]

Années	Passagers	Véhicules	Voit. passag.
1986	250 000	5 000	45 000
1987	350 000	10 000	64 000
1988	400 000	15 000	73 000
1989	450 000	15 000	82 000
1990	450 000	15 000	82 000

Ces chiffres sont comparables à ceux proposés par les ingénieurs des Ponts et Chaussées dans l'étude, présentée plus haut, et adressée au ministre en 1980.

Les travaux à financer sont les mêmes que ceux prévus en 1980, en revanche l'enveloppe prévue est de 48 600 000 francs pour l'infrastructure et de 32 100 000 francs pour les superstructures, soit un total de 80 700 000 francs.

Les dépenses d'infrastructure concernent l'aménagement du poste d'accostage et du cercle d'évitage, les dragages du chenal d'accès et le balisage, celles relatives aux superstructures ont pour objet la construction d'une passerelle métallique, d'une gare maritime et d'un terre-plein de 2,5 hectares ainsi que des travaux divers (éclairages, plantations, clôtures notamment). L'État ne peut être sollicité que pour les dépenses d'infrastructure et à hauteur de 30 % ce qui représente une participation de 14 600 000 francs. Le solde des deux catégories de dépenses est pris en charge par la Chambre de Commerce déduction faite d'une contribution du Conseil Régional à hauteur de 7 500 000 francs.

Le compte d'exploitation prévisionnel, établi en fonction des prévisions de trafic et en tenant compte des charges prévisionnelles de remboursement des prêts, prévoit un compte d'exploitation à l'équilibre dès l'année 1988, deux ans après l'ouverture de la nouvelle ligne. Conformément aux conditions posées par le ministre Louis Le Pensec, Le déficit prévu pour les exercices 1986, la première année de fonctionnement, et 1987 sera couvert par la Ville de Caen et le Conseil général du Calvados.

L'étude est remise au Secrétaire d'État chargé de la mer au cours d'une rencontre le 2 octobre 1984, en présence du président de la Chambre de Commerce de Caen ainsi que

[17] *Ibid.*, p. 20-21

des acteurs politiques chargés du projet. Au cours de l'entretien le Secrétaire d'État indique vouloir « respecter les engagements de ses prédécesseurs, MM. Hoeffel et Le Pensec »[18].

Le 1er octobre le Conseil général du Calvados renouvelle son adhésion au projet de passerelle Caen-Ouistreham. Il s'engage à participer au capital de la Société d'économie mixte et à apporter une contribution maximale de 1 700 000 francs pendant quatre ans en cas de déficit d'exploitation de la passerelle[19].

C'est le 16 octobre 1984 que la Ville de Caen « accepte de participer à l'éventuel déficit du budget d'exploitation du poste pour navires transbordeurs de CAEN-OUISTREHAM prévu en 1986 dans la limite de 1 700 000 francs pendant quatre ans. (…) et décide la participation de la Ville de Caen à hauteur de 125 000 francs [le montant minimum de capital libéré pour créer la société] au capital de la Société d'Équipement Naval du Calvados qui sera constituée »[20]. Cette société prend le nom de SENACAL.

Avec l'approche d'une issue positive au projet, la campagne de presse reprend en septembre et octobre 1984. La Chambre de Commerce de Caen, avec son partenaire la Brittany Ferries, décide de réagir dans un article paru dans *Ouest-France* en septembre 1984. Après un rappel succinct du contenu du projet, le reste de l'article est constitué de deux interviews : une de Paul Spriet, le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, et une de Christian Michielini, le directeur général de la Brittany Ferries. L'abrégé de chacune des interviews est sans ambigüité : pour Paul Spriet : « La violence de la réaction cherbourgeoise prouve la crédibilité de notre projet » et pour Christian Michielini : « Halte aux diffamations »[21].

Enfin le Conseil municipal de Ouistreham donne un avis favorable en décembre 1984.

C'est le 17 janvier 1985 que Louis Mexandeau, ministre dans le même gouvernement que M. Lengagne, fait part à Paul Spriet « de la décision de monsieur Lengagne d'autoriser la

[18] *Ibid.*, Dossier « Revue de presse Liaison CAR-FERRY Caen-Portsmouth », Claude Jussiaume, « Car-ferry Ouistreham-Portsmouth », *La voix du Bocage*, 05/10/1984.
[19] *Ibid.*, « Passerelle de Caen-Ouistreham – Nouveau oui unanime du conseil général du Calvados », *Ouest-France*, 02/10/1984.
[20] Arch. dép. Calvados, 615 Edt 642, *Bull. mun. Caen* 1984, 1985 : séance du 16/10/1984, p. 25.
[21] *Ibid.*, Daniel Mornet, Jacques Tesnière, « Car-ferry – Lassées des critiques « excessives » de Cherbourg, la C.C.I. de Caen et la Compagnie bretonne montent au filet », *Ouest-France*, 27/09/1984.

réalisation de la passerelle à Ouistreham »[22]. Pourtant dans une étude menée par trois inspecteurs de son ministère, ces derniers n'ont pas caché les risques et incertitudes liés au projet. À leurs yeux les plus grandes interrogations concernent surtout l'évolution de la clientèle et la mise en place des moyens navals[23]. La vie de la passerelle, dans le temps, montre que le secrétaire d'État chargé de la mer, monsieur Lengagne, a eu raison de les dépasser. Si l'on en croit l'étude de Brigitte Morival, *Un car-ferry pour la ville de Caen : un outil de motivation et d'ouverture*, conservée aux archives de la ville de Caen, monsieur Lengagne n'est pas assuré de la réussite du projet. Il exprime quelques réserves devant les journalistes, après une ultime rencontre avec les élus et dirigeants de la Chambre de Commerce le 7 février 1985. Il indique : « Nous avons longuement examiné ce projet, et au moment où la décentralisation se met en place, et alors que des Collectivités Locales s'engagent dans des investissements (infrastructures, achat d'un navire) et sont prêtes à assurer un éventuel déficit d'exploitation, je vois mal comment le gouvernement pourrait interdire une telle réalisation »[24].

Nous avons voulu rapporter ici cette déclaration du Secrétaire d'État, monsieur Lengagne. Elle fait référence aux lois de décentralisation, pour lesquelles il a cosigné le 2 février une circulaire qui organise le transfert des compétences pour les ports maritimes civils. Dans ce cadre, monsieur Lengagne pouvait-il se "déjuger" comme il le laisse entendre à la presse ? Il est probable que le contexte de l'époque a pesé favorablement dans la décision positive qu'il a prise, surtout dans une affaire où les Collectivités territoriales ont accepté de s'engager financièrement en entrant dans le capital de la SENACAL et en acceptant de prendre en charge, pendant plusieurs années, ses éventuelles pertes.

Au cours de l'assemblée générale de la Chambre de Commerce de Caen du 4 février 1985. Les ingénieurs de la direction départementale de l'Équipement expliquent les travaux à réaliser. Nous les avons mentionnés plus haut. Nous préciserons que les dragages à réaliser (800 000 mètres cubes) sont destinés à l'amener à la cote – 5,5 mètres pour permettre l'entrée des navires transbordeurs vers la zone d'évitage et d'accostage.

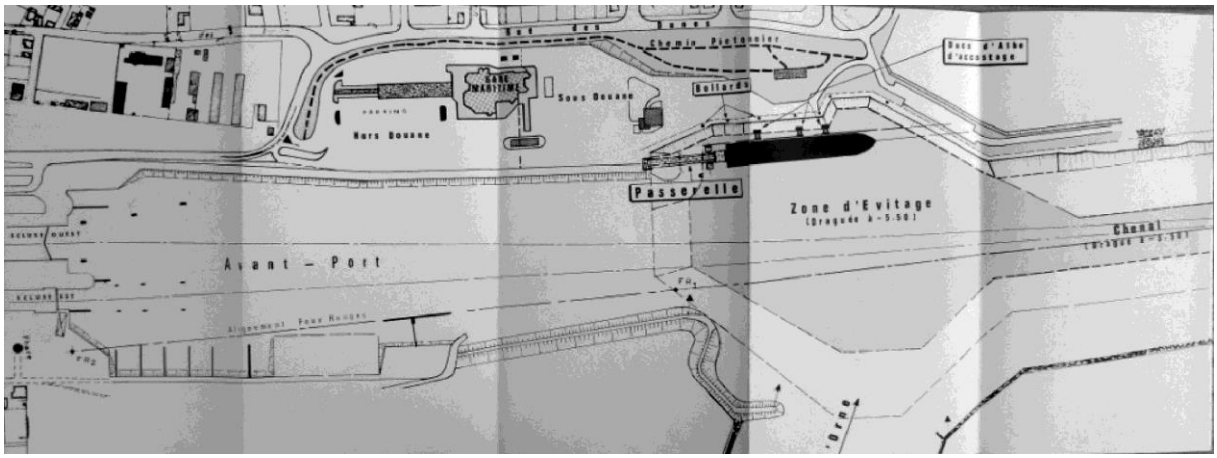
---

[22] *Bull. ann. CCI Caen*, 1985, p. 45.

[23] Arch. mun. Caen, Carton n° 5, Port – Car-Ferry Ouistreham, Brigitte Morival, *Un car-ferry pour la ville de Caen : Un outil de motivation et d'ouverture*, Institut Supérieur d'Enseignement des Relations Publiques (Faculté libre d'Économie et de Droit), 1987**,** p. 50-51.

[24] *Ibid.*, p. 53. Brigitte Morival cite ici un article de *Ouest-France* paru le 07/02/1985.

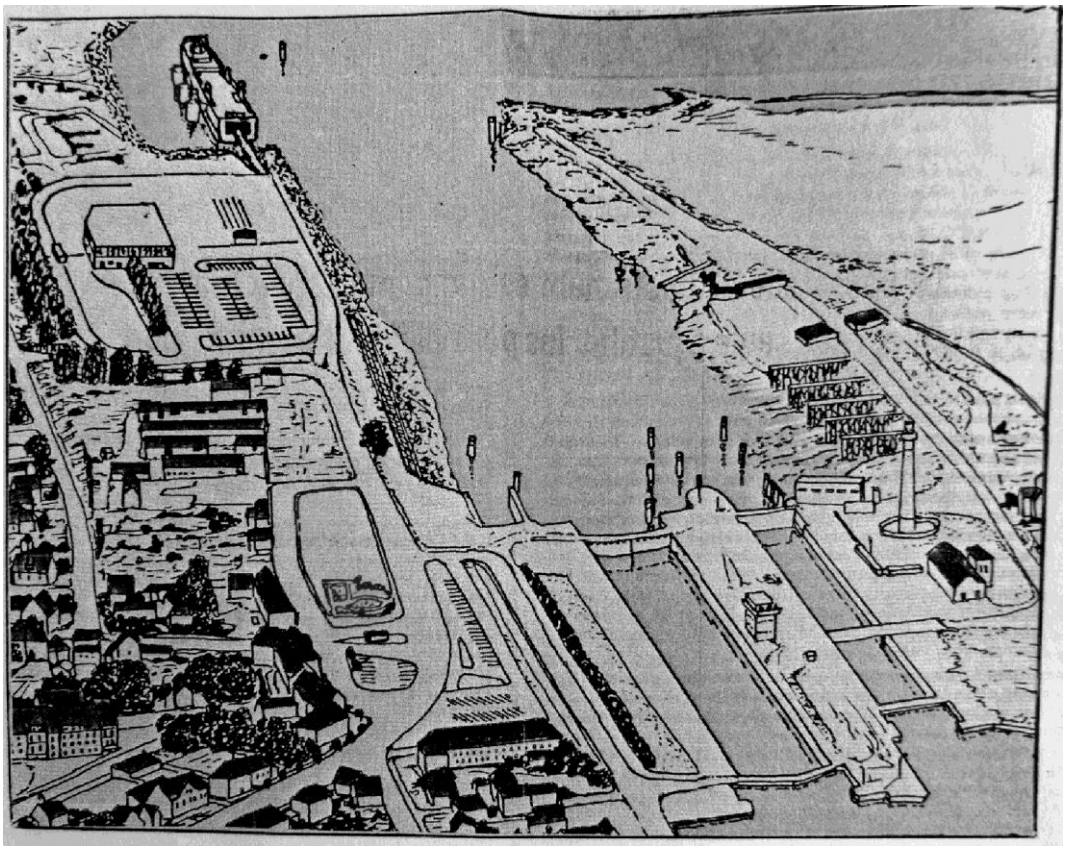
Le plan ci-dessous permet de se faire une idée de ces travaux.



Plan 81 : Projet d'aménagement de l'avant-port de Ouistreham 1985[25]

Ce plan montre la zone d'évitage à creuser à la cote (- 5,50) dans l'avant-port. Les voitures et camions rentrent dans le navire transbordeur par l'arrière comme le montre le navire dessiné au-delà des parkings destinés aux véhicules en attente de chargement. On voit également la future gare maritime à construire. Afin de positionner la nouvelle passerelle par rapport à Ouistreham, à son avant-port et à l'entrée dans le canal par les écluses, nous présentons ci-dessous la reproduction d'un dessin paru dans le *Journal de la marine marchande***.** Il donne un plan de situation de la passerelle dans le port et la ville de Ouistreham. Il la situe par rapport aux écluses qui permettent l'accès au canal de Caen à la mer.

[25] Archives privées de Paul Spriet, Dossier « CAR-FERRY Différend CCI-Cherbourg », Daniel MORNET, Jacques TESNIERE, « Caen sourire, Cherbourg colère – Les travaux de la passerelle débute dans quinze jours », *Ouest-France*, 19-20/01/1985.



Plan 82 : Emplacement, à Ouistreham, de la future passerelle pour le car-ferry 1982[26]

Ce second plan complète le plan ci-dessus en montrant un navire en cours de chargement.

Il est prévu un démarrage des travaux au printemps de l'année 1985 pour une inauguration au printemps de 1986. L'autorisation de lancement des travaux donnée par l'État n'arrête pas la polémique avec les acteurs et les élus de Cherbourg. En janvier 1985, *Les Echos* titrent "Liaison CAEN-PORTSMOUTH le car-ferry accoste en pleine tempête politique", dans le corps de l'article le journaliste évoque la crainte des élus et acteurs économiques du Nord Cotentin qui craignent « une opération purement politique qui risque tout simplement de compromettre l'avenir des ports normands »[27]. L'article de *Ouest-France* est encore plus explicite. Le président de la Chambre de Commerce de Cherbourg parle « des fossoyeurs du

[26] René POLLIER, « La passerelle de Ouistreham est un grand espoir… », *op. cit.*, p. 1042.

[27] Archives privées de Paul Spriet, dossier « CAR-FERRY – Différend CCI-Cherbourg », Alexandre Michel, « Liaison CAEN-PORSMOUTH – Le car-ferry accoste en pleine tempête politique », *Les Échos*, 22/01/1985.

port de Cherbourg », la fédération socialiste affirme : « Cette nouvelle installation transmanche est un non-sens économique »[28].

Comme on peut le comprendre la polémique n'est pas exclusivement économique mais elle a une importante dimension politique comme le laisse sous-entendre un conseiller municipal de Cherbourg dans l'article de *Ouest-France* cité plus haut. Il n'hésite pas à affirmer : « Nous sommes consternés de constater que négligeant les différents rapports effectués par des spécialistes en économie, le gouvernement a opté pour le faire plaisir, en contradiction flagrante avec son discours quotidien de rigueur économique »[29].

Enfin le combat de Cherbourg contre ce projet ira très loin. Les archives conservent la trace d'une tentative d'action en justice auprès de la Commission des Communautés européennes à l'encontre du gouvernement français pour concurrence déloyale[30].

Il nous a paru nécessaire de rapporter toutes ces polémiques. À nos yeux elles font aussi partie de l'histoire récente du port de Caen. En revanche nous ne les commenterons pas. Elles ont aussi des dimensions politiques, le bien commun d'une région les a t'elles toujours dictées ? Nous verrons plus loin si les résultats du projet ont été à la hauteur des objectifs retenus dans les études préalables et nous verrons dans quelle mesure le trafic transmanche du port de Cherbourg a été affecté par l'ouverture de cette nouvelle ligne.

Parmi tous les articles parus sur ce projet nous avons voulu évoquer celui paru dans *Le Journal de la marine marchande.* Son auteur, René Polllier, sans condamner le choix des Autorités locales et régionales, trahit un certain scepticisme par rapport au rôle salvateur, pour le port de Caen, accordé au projet. Il s'étonne que ses promoteurs puissent penser que cette nouvelle voie d'accès vers l'Angleterre permettra de favoriser une sorte de "redécouverte" du marché britannique par les industriels locaux et régionaux alors que des voies routières existent déjà par le pont de Tancarville ou par les ports de Cherbourg et du Havre. Nous avons voulu rapporter ces remarques car, parmi les très nombreux articles que nous avons pu consulter et que nous avons utilisés pour certains, très peu ont cherché à poser un regard objectif sur ce projet et à faire ressortir ces interrogations qui étaient parfaitement légitimes.

---

[28] *Ibid.*, Vu du Cotentin – « J'ai failli jeter mon poste de télé par la fenêtre » », *Ouest-France*, 19-20/01/1985.
[29] *Ibid.*
[30] Arch. dép. Calvados, 1527 W 67, Car-ferry Ouistreham 1980-1988.

Pour assurer les premiers transports la SENACAL achète au printemps 1985 un car-ferry d'occasion le *Prinses Beatrix.* Il assurait un service en Mer du Nord pour un armateur dépendant du groupe Sealink. Il mesure 131 mètres de long, 22 mètres de large et a un tirant d'eau de 5 mètres[31]. Pour assurer le trafic de la nouvelle ligne normande il est rebaptisé d'un nom évocateur le *Duc de Normandie.*

La nouvelle ligne est mise en service dès le mois de mai 1986 comme en témoigne la photographie ci-dessous tirée d'un article de presse.

Illustration 82 : Caen, tête de pont pour l'Angleterre 1986[32]

Après les plans et dessins montrés plus haut, ce cliché a l'avantage de montrer le projet de car-ferry transmanche devenu réalité avec le *Duc de Normandie* à quai.

Comme nous l'avons expliqué plus haut, les dirigeants de la Chambre de Commerce et des Collectivités locales et régionales attendent beaucoup de cette nouvelle passerelle. Elle

[31] Arch. mun. Caen, carton n° 5, Port – Car-Ferry Ouistreham : Daniel MORNET, « De la côte au large – Ferry de CAEN-OUISTREHAM – Un navire acheté à la Sealink », *Ouest-France*, 03/06/1985.
[32] *Ibid.*, Pascale MONNIER, « Commerçants, hôteliers et restaurateurs… Les Normands à la conquête des Britanniques », *Ouest-France*, 24-25/05/1986.

doit constituer un relais pour l'activité portuaire dans le cas où le trafic généré par la Société Métallurgique de Normandie viendrait à disparaître. Les dirigeants de la Chambre de Commerce de Caen ont-ils eu tort ou raison de soutenir ce projet pendant de longues années ?

B – La passerelle transmanche : une réussite ou un échec ?

Afin de donner la plus grande solennité possible au lancement de la nouvelle ligne, l'inauguration s'étale sur 2 jours, les 5 et 6 juin 1986. Elle est rehaussée par la signature concomitante « de la charte préliminaire au jumelage entre Caen et Portsmouth »[33].

Dès le 5 juin le *Duc de Normandie* appareille de Ouistreham pour accoster à Portsmouth 5 heures plus tard. L'accueil est grandiose avec une escorte de "fire-boat" (bateaux pompes) qui lui font une haie d'honneur. La photo ci-dessous a immortalisé ce moment :

Illustration 83 : Le *Nyboat* (bateau pompe) salue l'arrivée du *Duc de Normandie* 1986[34]

Après l'accueil par les Autorités anglaises et les fêtes à bord, le navire appareille dans la nuit pour accoster à Ouistreham à 7 heures du matin le vendredi 6 juin. Le navire remonte le canal jusqu'au quai de Calix pour que les Autorités puissent gagner l'hôtel de ville de Caen et parapher la charte de jumelage signée la veille à Portsmouth. Nous n'avons pas trouvé de

[33] *Ibid.*, Brigitte MORIVAL, *Un car-ferry pour la ville de Caen…*, *op. cit.*, p. 99.
[34] *Ibid.*, Jacques Tesnière, « Car-ferry – Dix ans pour le mettre à flot, deux jours pour le fêter », *Ouest-France*, 06/06/1986.

cliché du *Duc de Normandie* amarré à un quai du bassin de Calix, en revanche la photographie ci-dessous le montre en train de franchir l'écluse de Ouistreham.

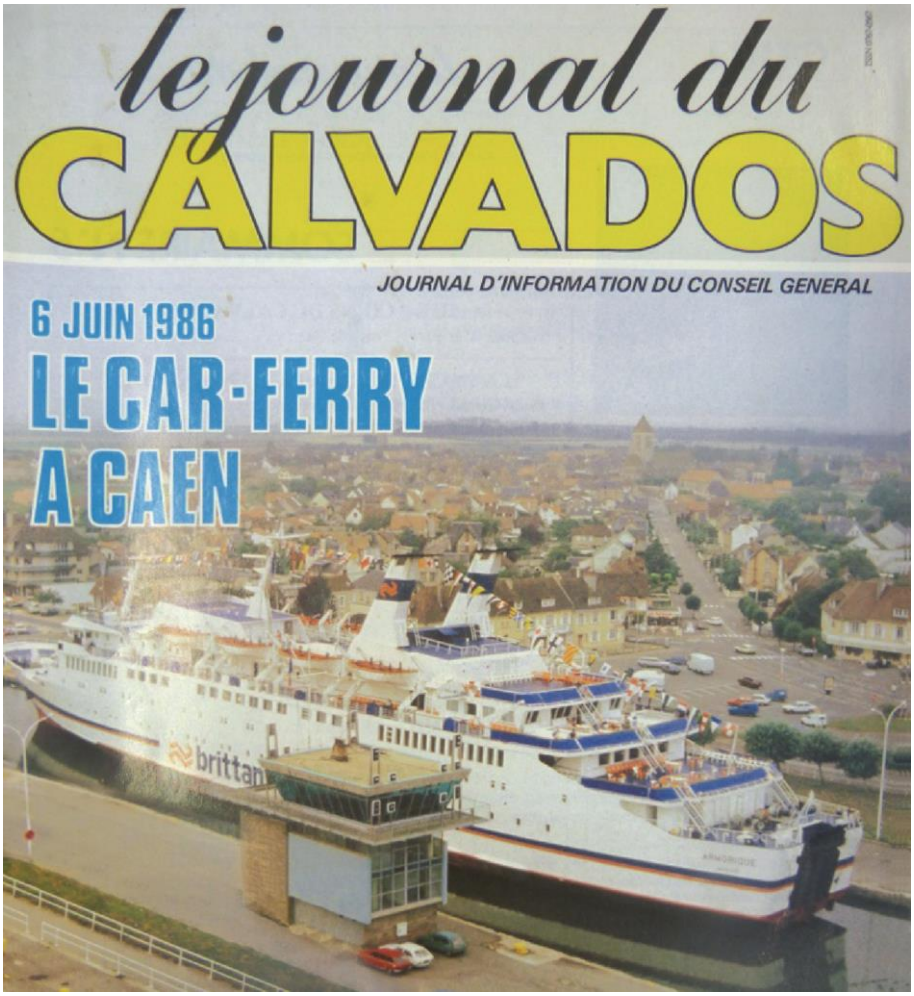


Illustration 84 : Le car-ferry à Caen 1986[35]

Le ministre délégué chargé des transports et le secrétaire d'État à la mer coupent les rubans de la gare maritime et de la passerelle.

La presse relate l'évènement avec enthousiasme comme en témoignent quelques extraits tirés du mémoire de Brigitte Morival, auquel nous avons déjà fait référence. Nous les présentons ci-dessous.

La Renaissance du Bessin le 10 juin 1986 :

[35] *Ibid.*, « 6 juin 1986 LE CAR-FERRY À CAEN », *Le journal du Calvados*, journal d'information du Conseil général, juin 1986, photo revue par Caroline Léon, société Essentiel.

« Le *Duc de Normandie* a une fois pour toujours effacé du vocabulaire transmanche le mot de traversée … On ne peut plus désormais évoquer que celui de croisière ; même s'il ne peut s'agir entre Ouistreham et Portsmouth que d'une mini-croisière de cinq heures …»[36].

« Toutes proportions gardées, on se serait cru au lancement d'un grand transatlantique… »[37].

Ouest-France le 6 juin 1986 :

« Car-ferry – Dix ans pour le mettre à flot, deux jours pour le fêter

Ouistreham, jeudi matin : Un « Duc » sur son trente et un… »[38].

« *Le Marin* les 8 et 9 juin 1986 : Caen saute la Manche »[39].

Les Echos le 9 juin 1986 :

« Ce matin, à l'aube, le *Duc de Normandie*, le car-ferry spécialement affecté à cette ligne, a fait une entrée triomphale dans le port de Ouistreham avec lâcher de parachutistes, ballet de voltige aérienne, fanfare, drapeaux… »[40].

Le Journal de la marine marchande le 12 juin 1986 :

« L'ouverture officielle par Brittany Ferries de la nouvelle ligne transmanche reliant Caen (Ouistreham) à Portsmouth le 6 juin demeurera sans doute un grand moment dans la vie de la marine marchande française. La dimension de l'évènement, son sens résolument optimiste, l'accueil chaleureux de toute une agglomération au car-ferry *Duc de Normandie* lors de la descente du canal maritime reliant le cœur de la capitale de Basse-Normandie au terminal de Ouistreham en sont autant d'incontestables témoignages… »[41].

Ces extraits sont un peu longs mais leur puissance évocatrice nous a séduit. Comme pour l'inauguration du canal (il y a 110 ans) le nouveau navire le remonte, en revanche il ne peut plus atteindre le centre-ville de Caen, il est contraint de s'arrêter au quai de Calix. Dans ce

---

36 *Ibid.*, Brigitte MORIVAL, *Un car-ferry pour la ville de Caen…*, *op. cit.*, p. 101.
37 *Ibid.*
38 *Ibid.*, Jacques TESNIÉRE, « Car-ferry – Dix ans pour le mettre à flot, deux jours pour le fêter », *Ouest-France*, 6 juin 1986.
39 *Ibid.*, Brigitte MORIVAL, *Un car-ferry pour la ville de Caen…*, *op. cit.*, p. 101.
40 *Ibid.*, p. 102.
41 *Ibid.*

changement se trouve résumée toute la symbolique de l'histoire d'un canal qui a pu pendant longtemps s'adapter à l'évolution des navires. Le quai de Calix appartient au bassin du même nom, creusé juste après le viaduc de Calix. Il a été mis en service dans les années 60.

Derrière l'enthousiasme signalé par plusieurs journalistes, on retrouve des commentaires, proches de ceux qui ont salué l'inauguration du canal en août 1857. Tel cet article du *Monde Illustré* daté du 12 septembre 1857 qui parle d'une foule de 30 000 personnes qui « couvraient les rives, les estrades et toutes les hauteurs d'où l'on pouvait assister à la cérémonie »[42]. Cette phrase renvoie à « l'accueil chaleureux de toute une agglomération ». En outre, comme pour le canal, la foule des invités caennais, le 5 juin 1986, se retrouve au centre-ville de Caen. En 1857 le lieu de rendez-vous était fixé à l'hôtel de la Préfecture, l'État avait pris la plus grosse part dans le financement du projet mais l'invitation était conjointe avec le Maire de Caen. En 1986 les invités partent de l'Hôtel de Ville de Caen, la Ville a mis la plus grosse part dans le capital de la Société d'économie mixte normande qui est propriétaire du *Duc de Normandie.*

L'inauguration a été grandiose. Le trafic transmanche a-t-il souri à l'esprit d'entreprise et à la volonté de Caen, de la Chambre de Commerce, du département du Calvados ainsi que de la région Basse-Normandie[43] ?

Dans l'étude qu'elle présente au secrétaire d'État chargé de la Mer, la Chambre de Commerce de Caen avait anticipé un trafic que nous rappelons ci-dessous :

Tableau 47 : Trafic prévisionnel car-ferry transmanche (1986-1990) étude de 1984[44]

Années	Passagers	Véhicules	Voit passag.
1986	250 000	5 000	45 000
1987	350 000	10 000	64 000
1988	400 000	15 000	73 000
1989	450 000	15 000	82 000
1990	450 000	15 000	82 000

[42] Fulgence GIRARD, *Le Monde Illustré*, n° 22, le 12/09/1857, p. 12, disponible sur file:/// C:/Users/pc/ Documents/Articles %20num %C3 %A9ris %C3 %A9s %20pour %20ma %20th %C3 %A8se/Inauguration %20 du %20canal %20de %20Caen %20 %C3 %A0 %20la %20mer.htm, consultation du 25/09/2014.

[43] René POLLIER, « La passerelle de Ouistreham est un grand espoir… », *op. cit.*, p. 1045.

[44] Archives privées de Paul Spriet, Dossier « Chambre de Commerce et d'Industrie – Projet liaison car-ferry Caen-Portsmouth », septembre 1984, p. 16.

Ce tableau reprend le tableau n° 46 (ci-dessus) il indique les prévisions de trafic envisagées par l'auteur de l'étude présentée au secrétaire d'État chargé de la mer le 2 octobre 1984.

Afin d'être en mesure de mesurer l'effet des travaux réalisés sur le trafic ainsi que de comparer la réalité aux prévisions, nous avons choisi de présenter le trafic sur toute la décennie des années 1980.

Tableau 48 : Trafic du port de Caen 1980-1990 (y compris car-ferry à compter de mai 1986)[45]

	Marchandises en tonnes	Trafic spécifique car-ferry		
Années	Total	Passagers	Voitures	Camions
1980	2 531 586			
1981	2 073 301			
1982	2 073 945			
1983	2 048 047			
1984	2 052 393			
1985	2 435 675			
1986	2 409 011	260 926	62 517	5 515
1987	2 672 280	377 306	80 440	23 139
1988	3 317 422	690 081	149 681	42 812
1989	3 407 557	869 911	204 024	52 359
1990	4 037 495	970 159	231 238	52 405

Ces résultats donnent la dimension de la réussite du pari engagé par la Chambre de Commerce de Caen en créant cette passerelle. Dès la première année les prévisions sont dépassées et au bout de cinq années d'exercice, son activité approche le million de passagers, résultat auquel elle se maintient depuis son lancement.

En 1990 le trafic total du port dépasse les 4 millions de tonnes, un résultat que ce dernier n'avait jamais rêvé d'atteindre. Dans son étude prospective réalisée en 1932 (nous y avons fait référence dans notre seconde partie), l'ingénieur ordinaire Gibert écrit : « on pourrait raisonnablement estimer que le trafic du port de Caen pourrait trouver son plafond vers 3 millions de tonnes »[46].

[45] *Statistiques du Port de Caen0*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1988, p. 6 et 1990, p. 6 et 9.
[46] Arch. dép. Calvados, S 13 467, Port de Caen-Ouistreham – Travaux relatifs à l'extension du port de Caen dans les années 30, à compter surtout de 1932-1933 – Rapport de l'ingénieur Gibert daté du 02/11/1932, p. 22.

Nous avons relaté les batailles menées par les autres ports qui exploitaient déjà des lignes transmanche, principalement le port de Cherbourg dont le combat fut le plus virulent. Une étude officielle publiée par la Chambre de Commerce de Cherbourg donne une vision objective de l'incidence de l'arrivée d'un nouvel opérateur sur le trafic transmanche. Elle compare l'activité de tous les ports de la Bretagne (Roscoff et Saint-Malo), de la Normandie (Cherbourg, Caen, Le Havre et Dieppe) et du Nord-Pas-de-Calais (Boulogne, Calais et Dunkerque) concernés par le trafic transmanche entre 1985 et 1986 (l'année de mise en service de la passerelle de Ouistreham à compter du mois de mai). Nous reproduisons ci-dessous le tableau présenté dans l'étude. Nous souhaitons préciser ici que nous avons souhaité retenir ce tableau conservé dans les archives privées de Paul Spriet pour la pertinence des informations que nous avons pu en tirer. Nous préciserons toutefois qu'il est issu d'un document non daté spécifiquement et non signé, mais que nous avons jugé "crédible" dans la mesure où il est précisé sur la première page : "Texte officiel publié par la CCI de Cherbourg". Enfin en ce qui concerne sa datation, il est certainement de la fin du premier semestre de 1987 en raison de son titre : "Bilan de l'activité des services gérés au 31 mai 1987".

Tableau 49 : Trafic transmanche cumulé du 1er décembre au 31 décembre 1986[47]

TRAFIC TRANSMANCHE CUMULE du 1er DECEMBRE au 31 DECEMBRE 1986

PORTS	NOMBRE DE PASSAGERS			NOMBRE DE VEHICULES DE TOURISME			VEHICULES COMMERCIAUX			TONNAGE		
CUMULE A FIN DECEMBRE 1986	1986	1985	%	1986	1985	%	1986	1985	%	1986	1985	%
ROSCOFF	324016	331765	-2.3	60349	59668	1.1	14178	12821	10.6	386940	354055	9.3
SAINT MALO	371972	372929	-0.3	80752	85057	-5.1	8454	8466	-0.1	97678	100523	-2.8
BRETAGNE	695988	704694	-1.2	141101	144725	-2.5	22632	21287	6.3	484618	454578	6.6
CHERBOURG	980546	946638	3.6	199896	166802	19.8	75236	69941	7.6	954841	899077	6.2
CAEN	260926		DIV/0!	62517		DIV/0	5515		DIV/0!	175302		DIV/0!
BASSE NORMANDIE	1241472	946638	31.1	262413	166802	57.3	80751	69941	15.5	1130143	899077	25.7
LE HAVRE	641083	704122	-9.0	144603	144857	-0.2	60238	62204	-3.2	1450606	1477980	-1.9
DIEPPE	931041	860560	8.2	107387	106155	1.2	58551	57783	1.3	1591922	1495124	6.5
HAUTE NORMANDIE	1572124	1564682	0.5	251990	251012	0.4	118789	119987	-1.0	3042528	2973104	2.3
NORMANDIE	2813596	2511320	12.0	514403	417814	23.1	199540	188928	5.1	4172671	3872181	7.8
BOULOGNE	2954479	3033245	-2.6	303697	226446	34.1	121227	105765	14.6	1836216	1577467	16.4
CALAIS	9187415	8197462	12.1	1301334	1138347	21.3	585715	537140	9.0	9356681	8473857	10.4
DUNKERQUE	1233512	1240791	-0.6	175487	176954	-0.8	74069	54242	36.6	2691741	2182080	23.4
NORD-PAS-DE CALAIS	13375406	12471498	7.2	1860518	1541747	20.7	781011	697147	12.0	13884638	12233404	13.5
TOTAL FRANCE	16884990	15687512	7.6	2516022	2104286	19.6	1003183	908362	10.4	18541927	16560163	12.0

D'une manière générale, l'arrivée d'un nouvel opérateur n'a pas perturbé le marché, au contraire, il a contribué à le développer. Tous les trafics concernés se développent : les passagers : + 7,6 %, les véhicules de tourisme : + 19,6 %, les véhicules commerciaux : + 10,4 %, le tonnage : + 12 %.

Dans une vision plus régionale, la Normandie profite fortement de la mise en service de la nouvelle passerelle, avec une croissance de tous les trafics : passagers : + 12 %, véhicules de tourisme : + 23,1 %, véhicules commerciaux : +5,1 %, tonnage : + 7,8 %. Cherbourg n'est pas impacté par le nouvel opérateur : tous les trafics de Cherbourg sont en progression : passagers : + 3,6 %, véhicules de tourisme : +19,8 %, véhicules commerciaux : + 7,6 % et tonnage : + 6,2 %. En revanche, Le Havre subit une diminution conséquente de son trafic transmanche mais dans le même temps Dieppe progresse.

[47] Archives privées de Paul Spriet, dossier « CAR-FERRY – Différend CCI-Cherbourg », « Bilan de l'activité des services gérés au 31 mai 1987 » publié par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Cherbourg.

Les dirigeants de la Chambre de Commerce de Caen ont su rentrer sur un marché en pleine progression. Leur arrivée en a permis un développement dont Cherbourg semble avoir aussi profité. En revanche les résultats sur l'activité transmanche du port du Havre sont marqués par un certain recul qui n'affecte pas le port de Dieppe, au contraire. Il est probable que la mise en service de la passerelle de Ouistreham a affecté le trafic transmanche du Havre en 1986, en revanche nous ne sommes pas en mesure d'apprécier si cet impact a été durable ou s'il s'est agi d'une conséquence passagère qui n'a pas eu d'effet dans le temps. En tout état de cause les résultats de cette étude valident d'une autre façon la démarche menée par les dirigeants de la Chambre de Commerce de Caen. En effet elle a non seulement permis au port de Caen d'atteindre les objectifs qu'il s'était fixé avec cette nouvelle activité mais son arrivée sur un marché en pleine évolution a permis un élargissement du marché au profit d'un opérateur français comme l'avait exigé le ministre Louis Le Pensec. Dès lors la bataille menée par la Chambre de Commerce de Cherbourg paraît presque dérisoire, voire peut-être même déplacée ?

Dès l'année 1988, le succès est tel que des articles de presse évoquent déjà la création d'une seconde passerelle et un second navire est acheté avec une participation de la Ville de Caen. Ce succès n'empêche pas la Chambre de Commerce de Caen de continuer à investir dans le port "classique" comme le titre un article paru dans *Ouest-France* fin novembre 1988. Cet article évoque l'allongement de 70 mètres du quai céréalier de Blainville ainsi que l'acquisition d'une grue pour le quai de Calix, « afin de développer les trafics de vrac »[48].

En 1990 Il est envisagé l'achat d'un second navire, neuf, capable de transporter plus de 2 000 passagers et 142 remorques[49].

La délibération du Conseil municipal, qui valide cette décision, indique que le trafic transmanche a progressé de 12,3 % entre 1987 et 1989. Plus précisément, concernant la Manche Ouest, qui va de Roscoff à Dieppe, l'augmentation de trafic est encore plus forte, elle devrait dépasser les 30 % pour l'année 1990. Dans ce contexte très favorable, la part de

[48] Arch. mun. Caen, carton n° 5, Port – Car-Ferry Ouistreham - D.-J. M. (il s'agit de l'auteur de l'article sans aucune précision complémentaire), « Plus 10 % par an : les ferries, bien sûr… mais le port classique ne s'endort pas », *Ouest-France*, 30/11/1988.

[49] Arch. dép. Calvados, 615 Edt 647, *Bulletin du Conseil Municipal ville de Caen*, 1990, séance du 01/10/1990, p. 42.

marché de la passerelle de Ouistreham (qui se situe dans la Manche Ouest) est passée de 11,3 % en 1987 à 19,7 % en 1989 et elle devrait dépasser les 20 % en 1990[50].

En 1991, le ministre délégué chargé de la mer décide « de prendre en considération le projet de construction d'un deuxième poste d'accostage pour navires transbordeurs dans l'avant-port de Ouistreham »[51].

Cette nouvelle passerelle est mise en service au printemps 1992**.** En même temps est lancé le *Normandie.* C'est un nouveau navire neuf, construit dans un chantier naval finlandais. Il peut transporter 2 120 passagers et « dispose de 774 couchettes »[52].

Les enseignements de ce succès sont nombreux. Ils concernent non seulement le port de Caen, mais aussi la Ville et sa Région. Nous avons choisi de nous appesantir sur les enseignements concernant Caen et sa région dans un paragraphe spécifique que nous consacrerons à l'évolution du port et de la ville durant ces dernières années de notre travail.

En revanche deux points nous paraissent devoir être soulignés dès maintenant. L'un a déjà été noté, il s'agit de l'implantation, **au bord de la mer**, du dernier grand aménagement du port à Ouistreham. Cette implantation montre la limite atteinte dans les aménagements du canal. Cependant, comme l'explique René Pollier dans l'étude qu'il consacre au port en 1985, la zone de Blainville assure à cette époque un trafic de plus de 750 000 tonnes[53] avec le silo à céréales, un terminal de réception de grumes et une scierie créée par la Société Navale Caennaise[54]. Elle dispose d'un tirant d'eau de 8,95 mètres, ce qui la rend accessible à des navires de plus de 20 000 tonnes de port en lourd. À cette période, les plus grands navires marchands sont à la norme "Panamax"[55] qui correspond à un port en lourd de 65 000 tonnes. Dans une étude rédigée par les services de la Chambre de Commerce de Caen en février 1977, le rapporteur préconisait de créer de nouvelles infrastructures pour permettre l'accès de navires de la classe "Panamax". À ses yeux cette solution permettrait

50 *Ibid.*, p. 44.
51 *Ibid.*, séance du 27 mai 1991, p. 1.
52 Archives privées de Paul Spriet, dossier CCI, « *Normandie* : réception C.C.I., 15 et 16 mai 1992 », Jean Pierre Buisson, « Porte-fanion de « Brittany ferries » La Normandie mise sur le transmanche », *Ouest-France*, p. 8, Normandie, 13/05/1992.
53 *Statistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1985, p. 50.
54 René POLLIER, « La passerelle de Ouistreham est un grand espoir… », *op. cit.*, p. 1044.
55 Correspond à la norme maximale d'accès des navires dans le canal de Panama dans les années 80.

« de résoudre la presque totalité des problèmes du port de Caen, tout en permettant une diversification des origines et destinations des marchandises »[56]. Cette solution n'a pas été retenue par l'étude du Bureau central d'études pour les équipements d'outre-mer. La retenir aurait nécessité de très importants travaux dont les premiers auraient été le réaménagement de l'écluse mise en service dans les années 60. Dans sa note publiée dans le *Journal de la marine marchande,* et à laquelle nous avons déjà fait référence à plusieurs occasions, René Polllier rappelle l'unité qui prévaut sur les zones les plus importantes du port et qui leur « assure un équilibre nautique et économique assez rare »[57]. La décision prise par la Chambre de Commerce de Caen, de ne pas se lancer dans cette voie a certainement été sage.

Le second enseignement concerne les pilotes du projet de car-ferry. Comme nous avons pu le voir, il s'agit d'acteurs économiques (les membres de la Chambre de Commerce et d'Industrie) et d'élus (les membres du Conseil municipal de Caen, du Conseil Général du Calvados et du Conseil Régional de Basse-Normandie) locaux et régionaux. Nous avons voulu souligner ce point car, comme on peut le voir dans le tableau n° 48, la réussite de ce projet constitue pour le port une évolution que nous considérons d'une ampleur aussi importante que le développement de l'exploitation des mines de fer à compter de l'année 1875, sous l'impulsion d'industriels souvent étrangers à la Normandie, à l'instar de la Société des Mines de fer de Saint-Rémy (installée rue de Lille à Paris)[58] qui exploite la mine du même nom à compter de 1875 ou encore la création de la société Métallurgique de Normandie au début du XX^{e} siècle, sous l'impulsion du baron Thyssen. Dans le cas présent l'initiative revient à des élus et entrepreneurs locaux qui ont su prendre en main le destin de leur région et singulièrement celui du port. Il s'agit d'un changement fondamental pour la ville, le département et la région. Les deux impulsions rappelées, plus haut, et qui ont marqué l'histoire économique du port et de la région pendant près d'un siècle, avaient été initiées, pour la première, par un investisseur parisien, et l'autre par un entrepreneur allemand. Dans les années 60, au moment de la décentralisation, les acteurs locaux et régionaux n'ont pas su saisir l'opportunité que ce "mouvement" aurait pu représenter pour le développement du

[56] Arch. mun. Caen, Carton n° 2, Port – Canal – Orne – Odons - Étude de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, datée de février 1977, p.76.
[57] René POLLIER, « La passerelle de Ouistreham est un grand espoir… », *op. cit.*, p. 1041.
[58] Alain LEMÉNOREL, *L'Impossible révolution industrielle ?..., op. cit.*, p. 160.

port. Dans ces années de crise où la survie du port, avec les interrogations sur le devenir de la Société Métallurgique de Normandie, est en jeu, ces mêmes acteurs ont su s'unir et fédérer leurs efforts pour redonner au port sa place dans le développement économique régional. Il nous paraît important de faire ressortir, que ces acteurs, qui ont su travailler ensemble pour faire aboutir ce projet, étaient de bords politiques différents. Ils se sont montrés capables de dépasser leurs opinions politiques opposées pour travailler pour le bien commun. Peut-on affirmer ici que le port a joué un rôle de catalyseur pour fédérer des énergies venant d'horizons différents pour devenir un "outil au service du développement régional" ? En revanche, d'après ce que nous avons pu voir et évoquer plus haut, lors de l'inauguration le 6 juin 1986, la presse locale et régionale a salué l'évènement sans s'appesantir sur sa signification. L'historien, avec le recul, est plus à même de le faire que cette dernière qui réagit à l'actualité.

Dans son mémoire, déjà cité, Brigitte Morival voit dans cet évènement d'autres dimensions qui concernent plus la perception des caennais face à leur port, nous en parlerons dans un prochain paragraphe.

Nous venons d'expliquer et de commenter la réussite du lancement du projet Transmanche. Nous avons vu plus haut qu'une des raisons d'être de ce projet avait été de diminuer le lien entre le trafic portuaire et la santé économique de la Société Métallurgique de Normandie dans le but de limiter le risque représenté par cette dépendance, dans un contexte de diminution du trafic et de difficultés pour la Société Métallurgique de Normandie à compter de 1975-1976. Nous avons également expliqué que notre décision de retenir la période 1984-2010 pour le dernier chapitre de notre travail, tenait à l'importance, pour le port, de la mise en œuvre de la nouvelle passerelle transmanche. Qu'en est-il du devenir de la Société Métallurgique de Normandie ? La même question concerne l'activité charbonnière à destination des particuliers qui existent depuis le milieu du XIX^{e} siècle.

II – LA FIN DE DEUX AUTRES PILIERS DU PORT : LA SOCIÉTÉ MÉTALLURGIQUE DE NORMANDIE ET L'USINE « FRANCE CHARBON »

Au début des années 80 le secteur industriel français est en crise et plus particulièrement le secteur de la sidérurgie avec la fonte, l'acier et les produits sidérurgiques qui « connaissent une véritable déroute »[59]. Quelques chiffres permettent d'éclairer les raisons de cette déroute : « en 1974 la Communauté Européenne a produit 22 % de l'acier dans le monde ; en 1984, 13 %. La France, quant à elle, participait à la production mondiale pour 3,6 % en 1973 et pour 2,5 % en 1990. La consommation mondiale est morose : moins de 700 millions de tonnes en 1973, 735 millions en 1987 »[60]. La création du groupe nationalisé Usinor-Sacilor, auquel appartient la Société Métallurgique de Normandie, a permis de construire un groupe sidérurgique à taille mondiale. Il est le second, et il assure 97 % de la production française, mais cette production est alimentée à plus de 50 % par « les deux usines littorales de Dunkerque et Fos »[61]. Depuis 1973 la sidérurgie française est en crise profonde. Les restructurations se succèdent au même titre que les investissements pour tenter de sauver ce secteur malade. C'est la sidérurgie qui inaugure les congés de formation conversion en 1983 à l'occasion de la fermeture de l'usine de Pompey, en Lorraine qui avait forgé les pièces de la Tour Eiffel[62]. Le 30 juin 1984 la société Creusot-Loire dépose son bilan, après la sidérurgie lorraine, vient le tour de la sidérurgie du centre de la France. Le groupe Creusot-Loire avait été créé en 1970 par la fusion de la Compagnie des ateliers et forges de la Loire et de la Société des Forges et Ateliers du Creusot qui appartenait au groupe Schneider, l'actionnaire historique de la Société Métallurgique de Normandie, pendant 65 ans, après l'éviction du baron Thyssen, en 1914, en raison de la guerre.

Enfin la sidérurgie est victime à la fois de la concurrence mondiale des nouveaux producteurs comme des autres matériaux tels que le béton notamment : en 1989 on fête le centenaire de la tour Eiffel, construite en acier, et on inaugure la Grande Arche de la Défense, construite en béton[63].

---

[59] Guy DI MEO, « La crise du système industriel, en France, au début des années 1980 », *Annales de Géographie*, 1984, n° 517, p. 337.
[60] Philippe MIOCHE, « La sidérurgie française de 1973 à nos jours. Dégénérescence et transformation », *Vingtième Siècle*, Juin 1994, n° 42, p. 20.
[61] *Ibid.*, p. 21.
[62] *Ibid.*, p. 25.
[63] *Ibid.*, p. 24.

Dans ce contexte difficile, comment évolue la Société Métallurgique de Normandie ?

A – La Société Métallurgique de Normandie

Les dernières années d'existence de la Société Métallurgique de Normandie sont une succession d'espoirs et de désillusions pour l'entreprise et ses salariés comme pour Caen et sa région. Dans son ouvrage *La SMN, une forteresse ouvrière, 1910-1993*, Alain Leménorel rappelle les nombreux articles parus dans la presse entre 1981 et 1984. Ils évoquent les interrogations que suscitent le sort de la Société Métallurgique de Normandie. Nous présentons ci-dessous la page qu'il consacre à ces articles.

Illustration 85 : Les articles de presse et la SMN : 1981-1984[64]

64 Alain LEMÉNOREL, *La SMN, une forteresse ouvrière…, op. cit.*, p. 49.

Nous relèverons particulièrement :

Ouest-France, 8 juillet 1982 : « La patron de SACILOR à la SMN : pas de crainte pour l'avenir immédiat »,

Liberté, 28 mars 1984 : « Mercredi prochain **Caen ville morte** Jean-Marie Girault demande aux commerçants caennais de fermer ce jour-là entre 8 h 30 et midi, et à la population de manifester sa solidarité aux travailleurs de la SMN avec les syndicats, devant la Préfecture ».

C'est volontairement que nous avons voulu faire ressortir les titres de ces deux articles, ils illustrent la dimension dramatique de cette période pour la Société Métallurgique de Normandie et pour sa région, avec son alternance d'espoir et de crainte pour l'avenir.

Les comptes rendus des séances du Conseil municipal expriment la même angoisse des élus locaux. En décembre 1983 la Société Métallurgique de Normandie compte encore près de 5 000 salariés[65].

Après son rattachement à Sacilor et sa nationalisation, la Société Métallurgique de Normandie devient une sorte de "pion". Les décisions se prennent très loin des réalités locales, au gré d'arbitrages qui la dépassent totalement.

En 1984 elle est intégrée à « Unimétal, la filiale des produits longs de Sacilor »[66]. En 1987 le siège social de la Société est transféré à Paris. Elle n'a plus aucune autonomie. Sa stratégie lui est imposée par l'extérieur. Suite à l'investissement, réalisé en 1985, d'une coulée continue, elle spécialise sa production dans le fil machine, mais avec une capacité de production insuffisante pour assurer la rentabilité du site. En outre ce type de production la spécialise sur un créneau très concurrentiel occupé par les pays en voie de développement et lui « interdit toute reconversion en haut de gamme plus compétitive »[67]. La mise en œuvre de

---

65 *Ibid.*, p. 48.
66 Alain LEMÉNOREL, « Mines de fer et sidérurgie en Basse-Normandie (XIX^e^-XX^e^ siècles) », *Annales de Normandie*, 2010, n° 2, p. 28.
67 *Ibid.*, p. 29.

ces investissements est compliquée par des départs de salariés expérimentés[68]. À la fin de l'année 1986, l'entreprise ne compte plus que 2 600 à 2 800 emplois[69].

La gravité de la situation amène M. Mexandeau à déposer une motion, discutée devant le Conseil municipal en octobre 1986. Nous en présentons ci-dessous quelques lignes :

« LE CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE CAEN,

Prend connaissance des nouvelles inquiétantes qui se répandent concernant l'avenir de la SMN…

Rappelle solennellement le rôle essentiel que joue la Société Métallurgique de Normandie dans la vie économique de la région, de l'agglomération caennaise et du port de Caen aux prises avec une situation de chômage très préoccupante, …

DÉCLARE qu'il s'associera par ses représentants à toutes les initiatives susceptibles de mettre un terme aux inquiétudes présentes »[70].

La motion est adoptée par le Conseil municipal.

Nous avons souhaité en énoncer les quelques extraits ci-dessus, pour deux raisons. D'une part, cette motion rappelle une fois de plus la dépendance de l'activité portuaire face à la Société Métallurgique de Normandie. Elle est connue, c'est la raison pour laquelle la passerelle de Ouistreham a été lancée et a démarré son activité en mai de la même année. En second lieu, en positionnant le port au même niveau que la région et que l'agglomération caennaise dans les entités économiques susceptibles d'être concernées par une disparition de la Société Métallurgique de Normandie, la motion lui donne un rôle économique qui le met sur un pied d'égalité avec ces entités. Elle réaffirme l'importance de ce rôle dans la vie économique de la Basse-Normandie.

Enfin cette motion atteste, une fois de plus, comme nous l'avons déjà fait ressortir à de nombreuses reprises, combien le port fait aussi partie des préoccupations des élites locales et régionales.

---

[68] Arch. dép. Calvados, 615 Edt 643, *Bulletin du Conseil Municipal ville de Caen* 1986, séance du 15/10/1986, p. 15.
[69] *Ibid*., p. 16.
[70] *Ibid*., p. 13.

Cette motion n'arrête pas la lente descente "aux enfers" de la Société Métallurgique de Normandie. En 1989, sa situation bilancielle est tellement dégradée que « son expert-comptable s'interroge : la SMN n'a-t-elle pas perdu d'ores et déjà tous les attributs d'une société commerciale pour devenir un simple établissement de production »[71].

En 1991, alors que la Société Métallurgique de Normandie s'affirme dans sa nouvelle spécialité : le fil machine (entre 1983 et 1991, sa part du marché national, dans ce secteur de production, est passée de 21 % à 34 %, une progression de plus de 60 %[72]), ses jours sont désormais comptés. En octobre la situation de la société fait de nouveau l'objet de discussions au cours d'un Conseil municipal. Un rendez-vous est sollicité auprès du Premier Ministre de l'époque, madame Édith Cresson. Mais le 14 novembre 1991, l'hebdomadaire l'*Usine Nouvelle* annonce que : « la SMN sera fermée au printemps 1994 »[73].

Le haut-fourneau est définitivement éteint le 5 novembre 1993. Le site est démantelé. L'aciérie part en Chine, le train à fil prend le chemin de la Nièvre[74]. L'ironie de la situation est qu'une partie des éléments démontés part par l'ancien port privé de la société. Dans un dernier baroud d'honneur, « Les sidérurgistes bloquent le port de Caen-Ouistreham »[75], comme le titre la *Liberté* le 28 janvier 1994. Ce blocage traduit le désarroi profond des anciens de la Société Métallurgique de Normandie. Cette fermeture a été vécue comme un véritable drame régional. Dans son ouvrage *La SMN une forteresse ouvrière 1910-1993* Alain Leménorel parle de « la fin d'une "vieille Dame" »[76] qui était âgée de 76 ans. En 2010, l'ancien port privé de la Société Métallurgique de Normandie a reçu 57 navires pour 134 805 tonnes de marchandises[77]. En 90, quelques années avant l'arrêt total de la Société Métallurgique de Normandie, ce bassin recevait 202 navires pour un trafic de 1 683 700 tonnes de marchandises[78].

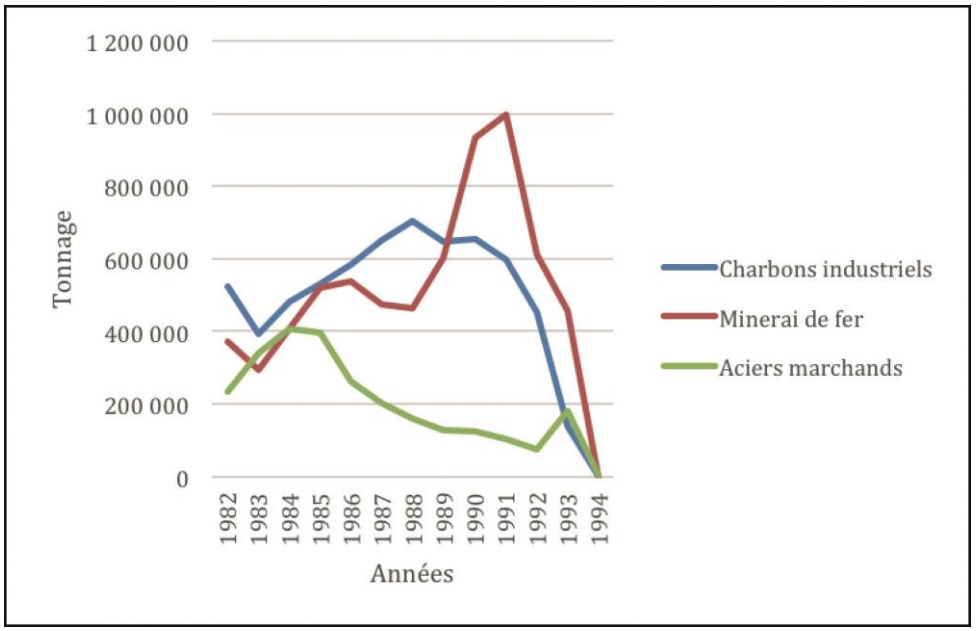
Cet arrêt définitif de la Société Métallurgique de Normandie signe la fin d'un autre pilier du port. La première batterie de four à coke avait été allumée en novembre 1916 et le

---

71 Alain LEMÉNOREL, *La SMN, une forteresse ouvrière…*, *op. cit.*, p. 48.
72 *Ibid.*, p. 52.
73 *Ibid.*
74 *Ibid.*, p. 53.
75 *Ibid.*, p. 52.
76 *Ibid.*
77 *Statistiques du Port de Caen-Ouistreham*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 2008, p. 28.
78 *Statistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1990, p. 41.

premier haut-fourneau le 19 août 1917 en présence d'Albert Thomas, ministre de l'Armement et des Fabrications de guerre[79].

Le trafic du port est immédiatement affecté par cette fermeture, comme le montre le graphique ci-dessous. Il reprend les trois courants de marchandises générés par la Société Métallurgique de Normandie, à savoir les entrées de charbons industriels et de minerai de fer et les sorties d'aciers marchands. Nous avons construit notre graphique à compter de l'année 1982, l'année où la Société Métallurgique de Normandie est cédée par le groupe Schneider, son actionnaire historique, à Usinor-Sacilor.

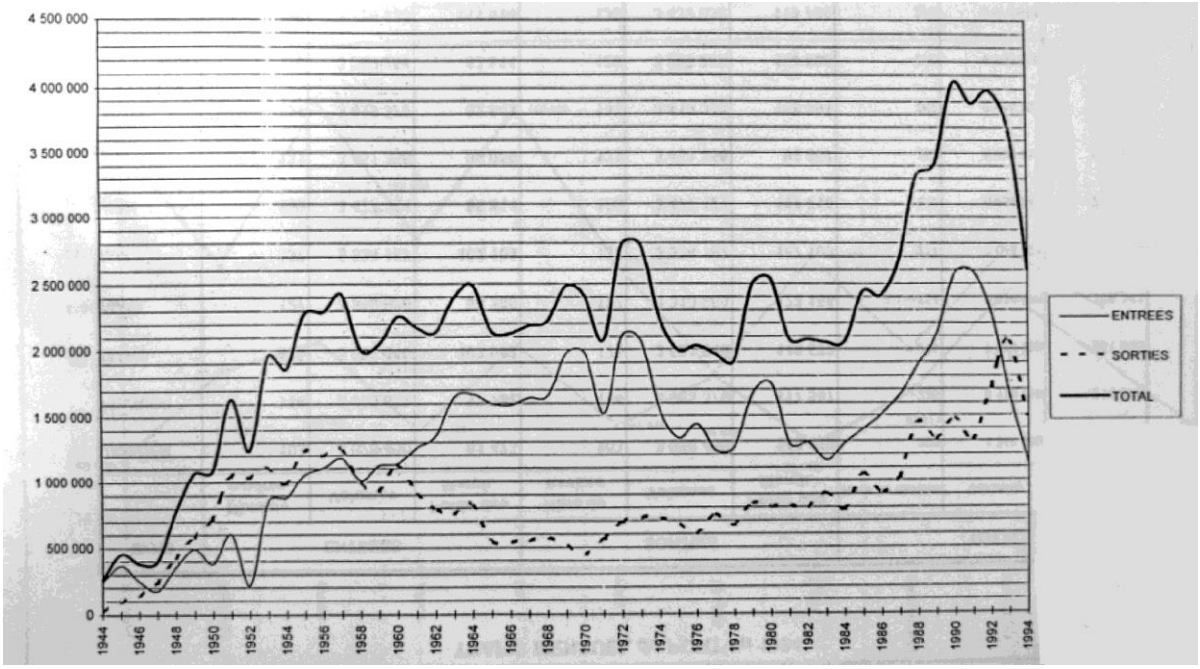


Graphique 64 : Entrées de charbons industriels et de minerai de fer, sorties d'aciers marchands entre 1983 et 1994[80]

Ce graphique est particulièrement significatif. Les premières années de la nouvelle SMN nationalisée montre un certain répit, pour le trafic portuaire qu'elle génère. La pointe concernant les importations de minerai en 1990 et 1991, tient certainement au « passage à la fonte hématite, en 1989, qui implique la fermeture de la mine de Soumont »[81]. Mais en 1994, ce qui représentait, jusqu'en 1991, plus d'un million de tonnes de trafic n'existe plus.

[79] Marie-Jean CHEMINADE, *SMN…*, *op. cit.*, p. 13.
[80] *Statistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen 1984 et 1987, p. 4-5, 1990, p. 5-6, 1994, p. 6-7.
[81] Alain LEMÉNOREL, *La SMN, une forteresse ouvrière…*, *op. cit.*, p. 48.

Cette perte de trafic se retrouve de la même façon dans le trafic portuaire global. Nous avons choisi de le montrer au travers d'un graphique tiré des statistiques annuelles du port pour l'année 1994, publiées par la Chambre de Commerce de Caen. Ce graphique reprend l'activité portuaire depuis 1944.



Graphique 65 : Évolution du TRAFIC ANNUEL du port de Caen 1944-1994[82]

Au-delà des mouvements plus conjoncturels du trafic portuaire de Caen, ce graphique permet de faire ressortir quatre grandes périodes, depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Jusqu'au milieu des années 50, le port est en reconstruction, comme la Société Métallurgique de Normandie qui redémarre en 1950, et qui retrouve en 1951 « sa capacité d'avant-guerre »[83]. Pendant vingt ans l'activité portuaire connaît une certaine stabilité. Elle est ensuite affectée par la crise qui suit la fin des "Trente Glorieuses". Le trafic portuaire connaît une baisse d'activité pendant environ dix années. La mise en service de la passerelle et son succès immédiat, permettent au port de connaître quelques très belles années en matière de trafic, il va jusqu'à traiter plus de 4 millions de tonnes de marchandises en 1990. Mais ce succès est éphémère, la fin de la Société Métallurgique de Normandie en 1993 ramène le port à son étiage, dans le domaine du trafic, à savoir environ 2 500 000 tonnes de

82 *Statistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1994, p. 11.
83 Alain LEMÉNOREL, *La SMN, une forteresse ouvrière…*, *op. cit.*, p. 40

marchandises traitées. L'objectif assigné à la passerelle de Ouistreham est atteint. Il permet de bien compenser l'arrêt de l'activité de la Société Métallurgique de Normandie en initiant un nouveau trafic d'un niveau qui dépasse celui généré par la Société Métallurgique de Normandie comme nous le verrons plus loin.

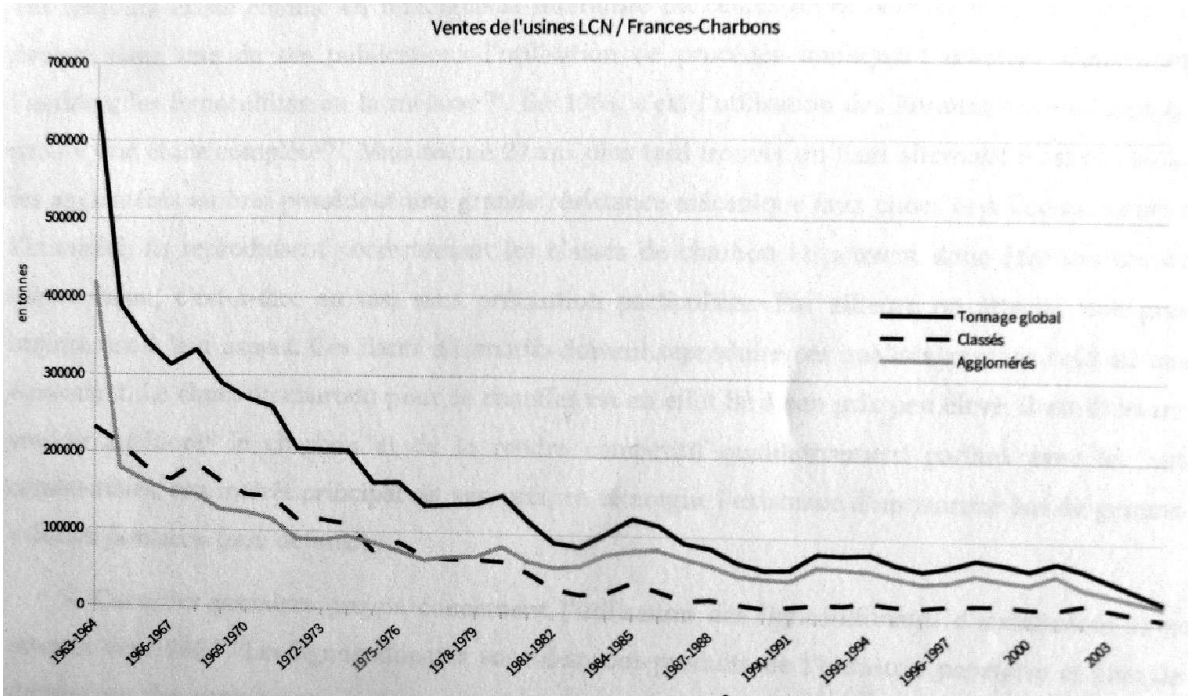
Nous venons de rapporter la fin de la Société Métallurgique de Normandie. Il s'agit de la fin du troisième pilier de l'activité portuaire que nous avions identifié plus haut, après l'arrêt des exportations de minerai de fer en 1960 et la vente de la Société Navale Caennaise en 1988. En 1993, lorsque la Société Métallurgique de Normandie cesse son activité, il ne reste plus qu'un seul trafic historique dans le port, les importations de houille. Ce pilier est fortement ébranlé. La majeure partie de ces importations était générée par les besoins de la Société Métallurgique de Normandie en coke industriel pour le fonctionnement de ses installations. En 1851, avant même la mise en service du canal, la houille représentait environ 30 %[84] des entrées dans le port. Le trafic de houille avait été à l'origine de la création de quatre entreprises de fabriques de briquettes, dont l'une était dirigée par la famille Lamy qui s'associe en 1903 avec ses concurrents pour créer la Société Navale Caennaise, l'armement du port de Caen. En 1961, ces importateurs se regroupent pour créer Les Combustibles de Normandie. Leur usine est basée dans l'usine des Établissements Allainguillaume & Patin. L'usine de la Société Commerciale d'Affrètements et Commissions – SCAC – issue de la Société Charbonnière du Calvados créée en 1906 est fermée en 1962, celle de la maison Lamy en 1964[85]. En 1960, la houille représente encore plus de 70 % des besoins énergétiques de la France, en 1973 sa part est descendue à environ 15 %, en 1990 elle n'est plus que de 5 % et en 2008, elle se limite à environ 2 %[86].

B – Les Combustibles de Normandie

Les entités qui se sont regroupées en 1961 pour créer Les Combustibles de Normandie, ne sont pas seulement les trois anciens acteurs, dans le domaine de la houille, du port de Caen. Les Combustibles de Normandie ont également absorbé l'usine de Cherbourg, qui ferme en 1968, celle de Honfleur, qui ferme en 1973, puis celle de Granville, qui ferme en

[84] En 1851, sur un total de marchandises entrées d'environ 80 000 tonnes, la houille représentait 23 300 tonnes.
[85] Jocelyn MASSOT, *Le quai aux charbons de Caen…*, *op. cit.* p. 41.
[86] *Ibid.*

1988[87]. La nouvelle entité est non seulement une entité industrielle de fabrication de briquettes mais aussi une entreprise commerciale de négoce dont l'activité rayonne dans une partie de l'Ouest de la France vers la Sarthe et la Mayenne. L'usine ne fabrique pas seulement des briquettes mais également des boulets, constitués à partir d'anthracite, importé pour le chauffage domestique. En revanche, la fusion ne permet pas d'enrayer la chute d'une activité en déclin avec la disparition progressive de la houille comme source d'énergie. Le graphique ci-dessous montre l'écroulement des ventes des Combustibles de Normandie entre 1963-1964 et 2008.



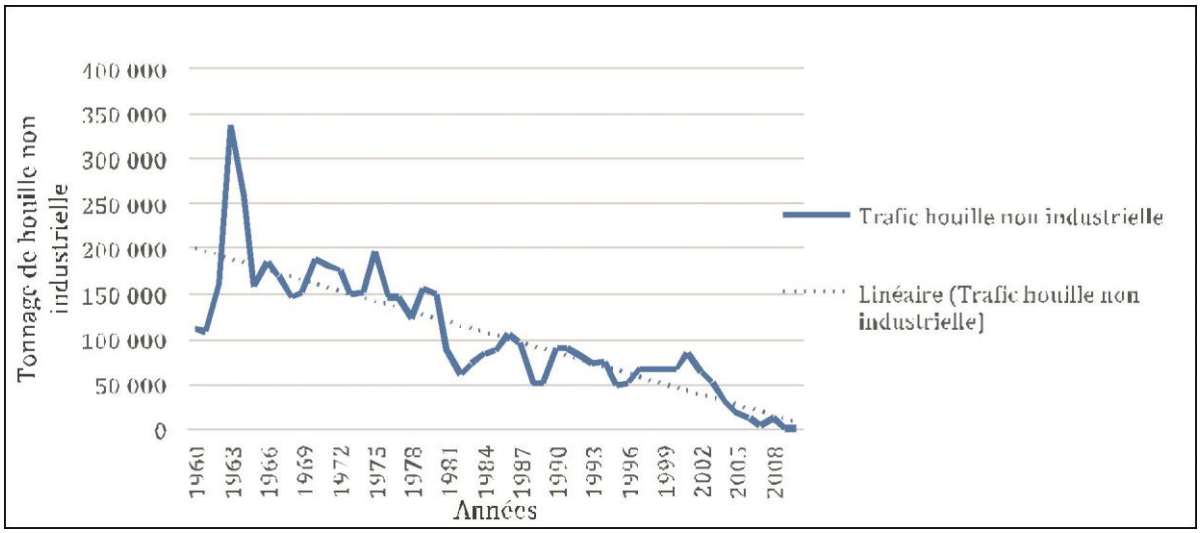
Graphique 66 : Ventes de l'usine « Les Combustibles de Normandie » Caen 1964-2008[88]

Cette courbe est éloquente. Dès la constitution des Combustibles de Normandie, leurs ventes s'effondrent pour atteindre environ 5 000 tonnes par an au début des années 1990. Durant cette décennie la décroissance est un peu moins forte et l'activité tend à se stabiliser, pendant toute la décennie, pour décroître de nouveau au début des années 2000.

87 *Ibid.*, p. 55.
88 *Ibid.*

C'est dans ce contexte qu'intervient un nouveau regroupement avec la création de France Charbons en 1997. La nouvelle entité est issue de la fusion des usines des Combustibles de Normandie implantées à Rouen et à Caen. Cette fusion a également pour objet « de réunir l'ensemble des activités liées aux charbons domestiques dans une seule entité »[89]. Le graphique ci-dessus montre que la fusion génère un certain regain d'activité à la fin des années 90 et au début des années 2000. Mais l'embellie est de courte durée.

Il nous a paru opportun de mesurer parallèlement l'évolution du trafic de houille non industrielle du port de Caen pendant la même période.



Graphique 67 : Trafic de houille non industrielle 1960-2010[90]

La décroissance du trafic de la houille non industrielle du port de Caen est moins forte, au début de la période, que celle des ventes des Combustibles de Normandie, devenus France Charbons en 1997. Cependant après une pointe d'activité en 2001 avec 85 200 tonnes importées, les dernières années de l'activité de France Charbons marquent la même chute de trafic. En 2007 le trafic est de 3 100 tonnes, en 1960 il était de 111 500 tonnes. En 2009 et 2010 le port ne reçoit plus de houille. Cependant en 2011 et 2012 des importations de houille réapparaissent pour un peu plus de 30 000 tonnes[91]. Ces arrivages sont déchargés à Blainville.

---

89 *Ibid.*, p. 60.

90 *Bull. ann. CCI Caen*, 1992, 1995, 1996, annexe statistiques, p. 6, 1999, annexe statistiques, p. 5, 2002, 2005, 2008, 2010, annexe statistiques, p. 8.

91 *Statistiques du Port de Caen-Ouistreham*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 2009 et 2010, p. 9.

L'usine stoppe son activité en 2008. Quand elle ferme elle n'emploie plus que 13 salariés contre 153 en 1968[92]. Cet arrêt n'a pas constitué, pour la ville, le même traumatisme que celui généré par la fermeture de la Société Métallurgique de Normandie. Il a néanmoins marqué l'ultime fin des quatre piliers qui ont fait la vie du port de Caen pendant la plus grande partie du XX^{e} siècle.

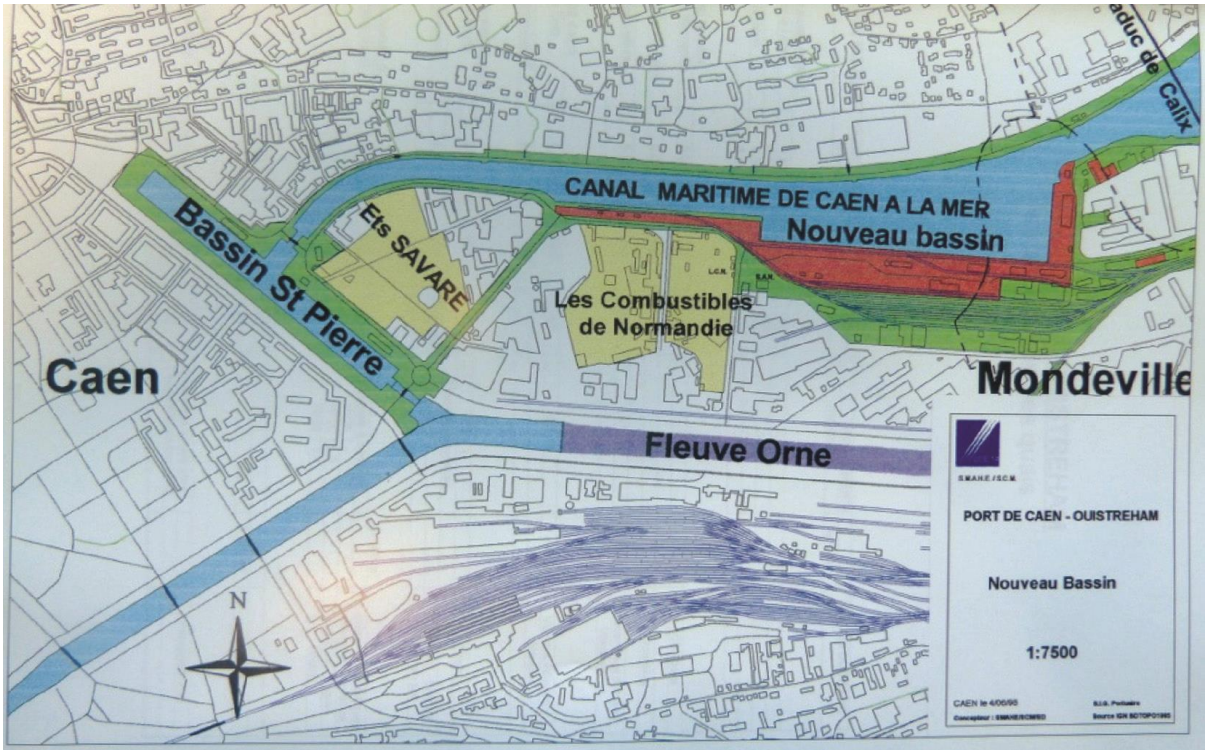
La photographie ci-dessous montre le quai aux charbons aujourd'hui.

Illustration 86 : Le quai aux charbons 2016[93]

Cette photo est l'illustration de la disparition du trafic de houille qui existait à Caen avant la mise en service du canal de Caen à la mer. Le seul souvenir d'une activité commerciale révolue est représenté par deux grues rouillées et à l'abandon.

92 Jocelyn MASSOT, *Le quai aux charbons de Caen…*, *op. cit.*, p. 96.
93 Photo privée de l'auteur, mai 2016.

Ce quai gazonné, avec un pêcheur, n'a rien à voir avec ce qu'il pouvait être lorsque le port importait 100 000 tonnes de houille par an pour l'activité de l'usine des Combustibles de Normandie. Le quai devait être couvert d'une poussière noire qui pénètre partout. Les emprises industrielles sont sur la rive droite, derrière le quai, comme le montre le plan ci-dessous tiré d'un fascicule intitulé *Statistiques Port Caen-Ouistreham 1997,* publié par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen.



Plan 83 : Le Port de Caen 1997[94]

Le quai de Normandie est le premier quai en rouge dans le Nouveau Bassin. L'usine des Combustibles de Normandie était implantée derrière le quai. La rive gauche du canal n'est pas utilisée pour l'activité portuaire. Elle commence à être habitée après la Seconde Guerre mondiale. En février 1957, les habitants du quartier décident de déposer une pétition « auprès du maire de Caen : elle décrit les odeurs et infiltrations des poussières de charbons à

[94] *Statistiques du Port Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen 1997, n.p**.** Nous précisons ici que le choix d'une illustration conservée dans un fascicule publié par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen en 1997 ne peut constituer un anachronisme. L'organisation portuaire montrée par ce plan, existe depuis l'aménagement du Nouveau Bassin à la fin du XIX^{e} siècle. La création de ce bassin a permis aux usines de houille de s'implanter derrière le quai affecté à ce trafic. L'usine de France-Charbons, issue du regroupement des industries des opérateurs d'origine, est restée sur la même emprise jusqu'à la fin de son activité en 2008.

l'intérieur des maisons, fenêtres fermées, mais aussi l'impossibilité de profiter des jardins »[95].

En novembre 1964 les riverains, à l'origine de la pétition, créent le Syndicat de Défense contre la Pollution Atmosphérique de la zone portuaire de Caen[96]. D'après Jocelyn Massot qui a rencontré Albert Bonin (il fut président du syndicat à compter de 1967) et qui a pu dépouiller ses archives personnelles, le syndicat est plutôt « un organisme protestataire et une force de pression »[97].

Jusqu'à l'arrêt complet de l'activité de l'usine des Combustibles de Normandie puis de France Charbons, le Syndicat de Défense contre la Pollution Atmosphérique a entretenu une sorte de "guérilla" juridique contre ses activités, en dénonçant les poussières et les fumées générées par le fonctionnement de l'usine. La création de nouveaux lotissements en face de l'usine a provoqué d'autres pétitions en 1968, en 1979 et en 1991. Ces actions ont dû peser sur la vie de France Charbons mais elles n'ont pas provoqué l'arrêt de son activité. Il est dû à la fin d'un commerce devenu obsolète avec les nouvelles sources d'énergie.

Comme nous venons de le voir, la période 1984-2010 est particulière pour le port, une nouvelle activité est créée alors que tous les anciens piliers de l'activité portuaire disparaissent les uns après les autres. En présentant le démarrage de la passerelle de Ouistreham, comme en expliquant la fin de la Société Métallurgique de Normandie puis du quai aux charbons, nous avons voulu, à chaque fois, montrer la portée directe de ces évolutions sur le trafic concerné dans le but de donner une idée d'ensemble des conséquences du changement présenté. Nous voulons ici nous livrer à une analyse générale du trafic durant les 24 dernières années de notre travail sur le port de Caen.

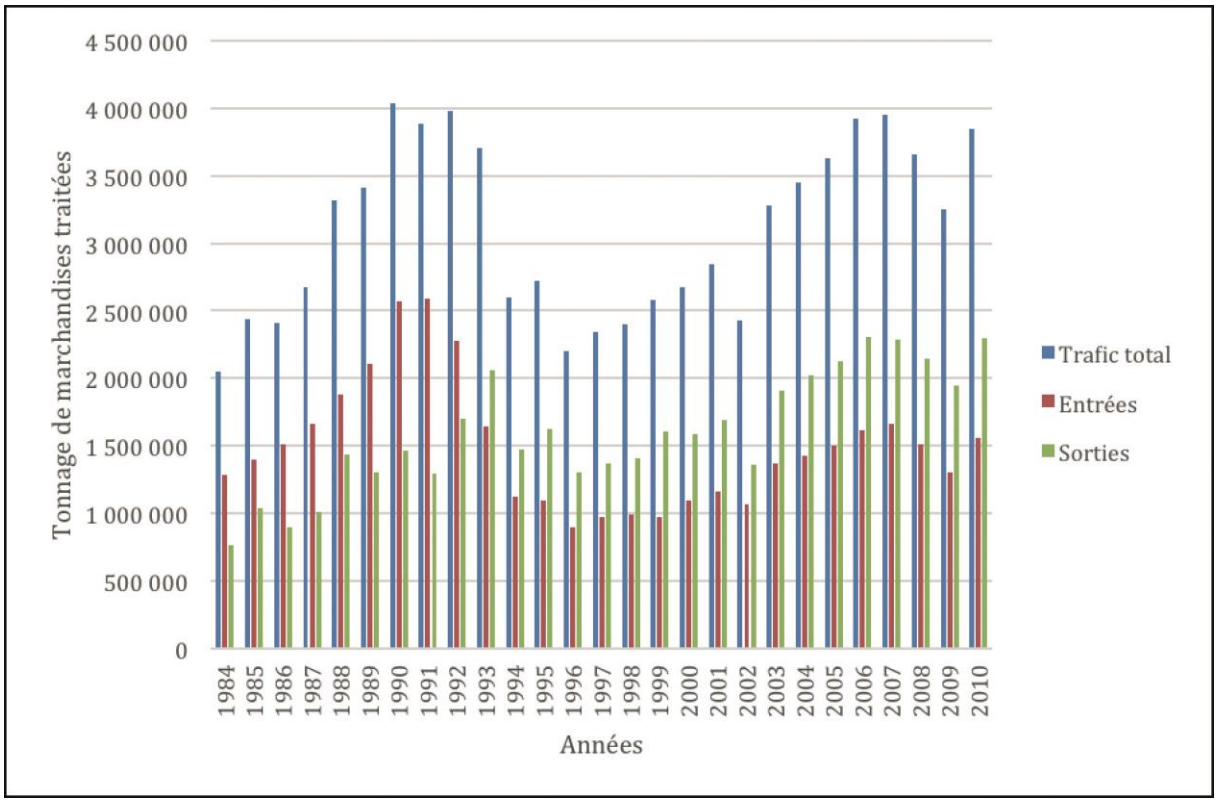
---

95 Jocelyn MASSOT, *Le quai aux charbons de Caen…*, *op. cit.* p. 90.
96 *Ibid.*
97 Registre des délibérations du SDPA – Assemblée générale du 10 janvier 1966 – Cité par Jocelyn MASSOT, *Le quai aux charbons de Caen…*, *op. cit.* p. 91.

III – QUEL TRAFIC POUR LE PORT AVEC LES CHANGEMENTS ?

Lorsque la Chambre de Commerce réussit à lancer la passerelle transmanche en 1986, elle veut préparer un éventuel arrêt de la Société Métallurgique de Normandie. Nous avons vu plus haut que ce lancement est un succès et que l'activité générée par ce trafic ne se dément pas durant ses premières années d'exploitation. En 1994 le tunnel sous la Manche est inauguré. C'est un concurrent sérieux qui apparaît sur un marché en croissance, ce qui a permis à la passerelle de Caen-Ouistreham de s'y installer sans perturber trop fortement l'activité des acteurs déjà implantés. Mais cette situation va-t-elle perdurer ?

Comme nous l'avons expliqué plus haut nous analysons le trafic, avec les entrées et les sorties, entre 1984 et 2010. Nous présenterons dans un second graphique l'activité de la passerelle à compter de 1986 et jusqu'en 2010. L'élargissement de la période à 2010 permet de mesurer si de nouvelles tendances émergent après l'année 2008 et la fin du dernier pilier historique de la vie portuaire de Caen



Graphique 68 : Trafic du port de Caen, en tonnes de marchandises traitées 1984-2010[98]

[98] *Statistiques du Port de Caen-Ouistreham*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 2010, p. 30.

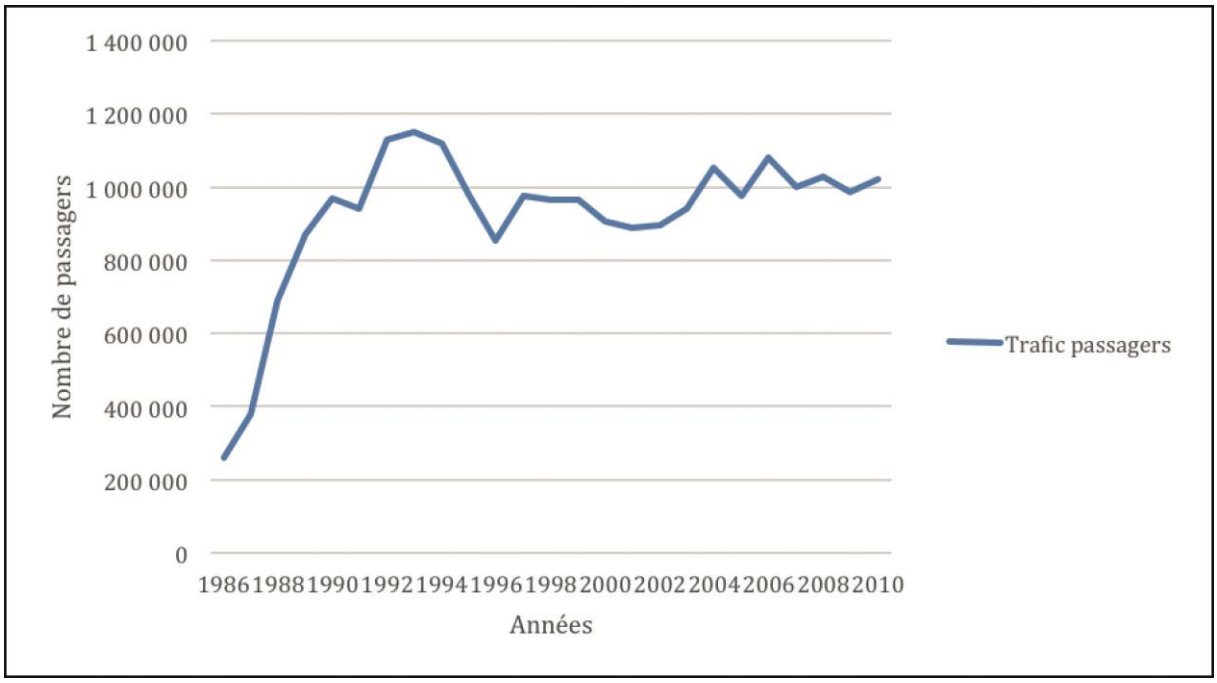
L'amplitude du graphique permet de rappeler l'urgence de prendre des décisions : en 1984 : le trafic dépasse à peine 2 millions de tonnes alors que son meilleur score, 2 750 000 tonnes, date de 1972. Pourrait-on écrire que le port est en difficulté depuis plus de 10 ans ?

La mise en service de la nouvelle passerelle transmanche en 1986 a un effet immédiat, le trafic repart pour atteindre des sommets au début des années 1990, avec un plafond à 4 millions de tonnes, jamais atteint auparavant.

De la même manière que le démarrage de la passerelle influe directement sur le trafic du port, l'arrêt de la Société Métallurgique de Normandie provoque un effet direct qui se fait sentir dès l'année 1994 sous deux aspects : d'une part le trafic redescend à son niveau habituel, entre 2 millions et 2 500 000 tonnes de marchandises traitées, d'autre part l'arrêt des importations de coke à usage industriel ainsi que de minerai de fer pour le fonctionnement de l'usine renverse la structure du trafic. Alors que les importations représentaient environ 60 % du trafic, à compter de 1994 le port redevient un port exportateur, comme il l'avait été entre 1947 et 1960 au moment où les exportations de minerai de fer et d'acier (produit par la Société Métallurgique de Normandie) dopent l'activité portuaire.

Il est frappant de constater une forte reprise de l'activité au début des années 2000, le port retrouve un trafic proche des 4 millions de tonnes. Nous verrons plus loin les raisons de cette évolution au travers d'une analyse plus fine du contenu des entrées et des sorties.

Enfin le graphique ci-dessous mesure le nombre de passagers utilisant la passerelle entre 1986 et 2010.

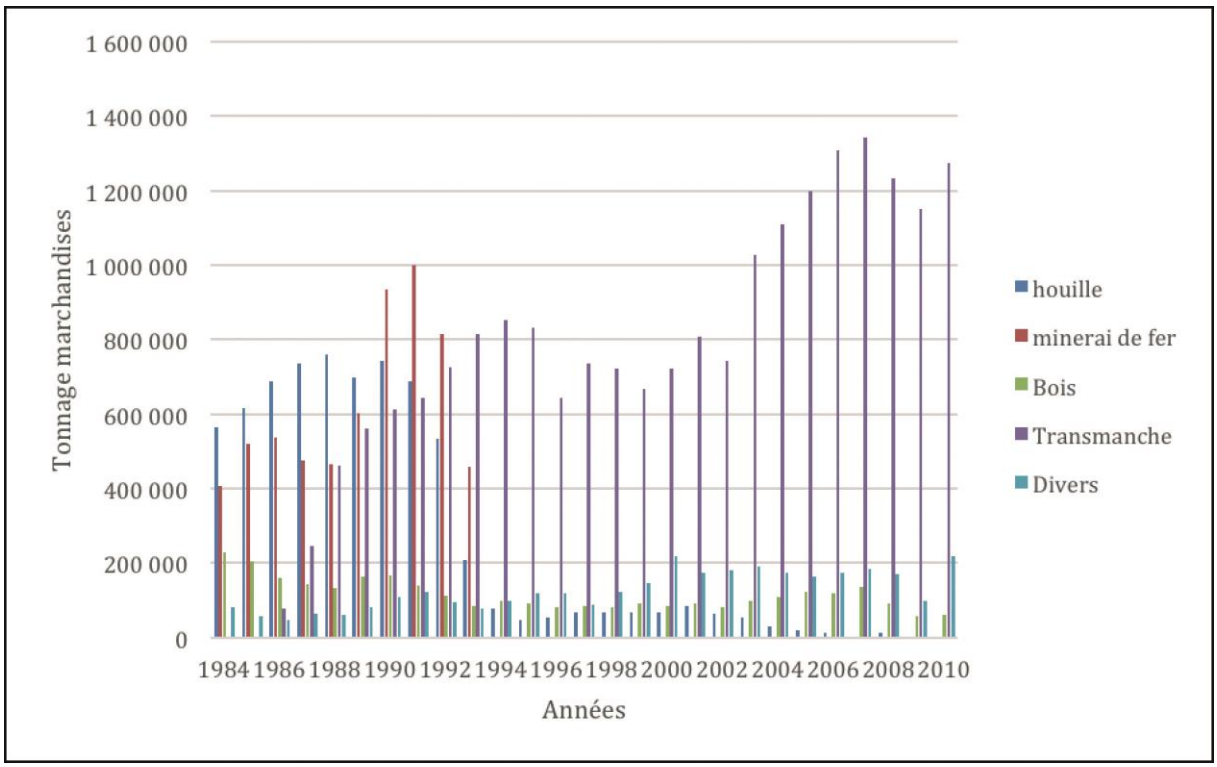


Graphique 69 : Trafic passagers du port de Caen 1986-2010[99]

Ce graphique explique la création de la seconde passerelle en 1992 avec l'achat d'un second navire : le *Normandie.* Le dossier de presse établi par les services de la Chambre de Commerce à l'occasion du lancement de ce second navire en mai 1992, évoque un objectif de 1 400 000 passagers et de 90 000 camions en 1994. Cet objectif est ambitieux, d'autant qu'à compter de mai 1994 est mis en service le tunnel sous la Manche. Même s'il s'agit d'un trafic éloigné de Caen, il a certainement influencé l'activité de la passerelle de Ouistreham. Son trafic "passagers" accuse un ralentissement sensible dès l'année 1995 et ce jusqu'en 2004 où il dépasse de nouveau le million de clients. L'analyse moyenne des trafics est encore plus explicite : entre 1989 (la première année où la passerelle s'approche des 900 000 passagers) et 1994 (l'année qui suit la mise en service du tunnel sous la Manche) le trafic moyen est de 1 030 000 personnes, entre 1995 et 2003, il descend à 930 000 soit une baisse de 10 %, ce qui est relativement conséquent. Entre 2004 et 2010 l'activité de la passerelle retrouve son niveau d'avant la mise en service du tunnel avec une moyenne de 1 026 000 passagers. Peut-on en déduire que la passerelle de Ouistreham a mis environ dix ans à absorber l'apparition d'un nouveau concurrent sur le marché du trafic transmanche ?

[99] *Ibid.*

Nous avons noté plus haut, la modification de la structure du trafic, quelles en sont les raisons ou plutôt quel trafic a permis d'inverser cette tendance qui était surtout dû aux besoins de la Société Métallurgique de Normandie ? Le graphique ci-dessous indique les principales marchandises entrées dans le port entre 1984 et 2010.



Graphique 70 : Détail des entrées dans le port de Caen-Ouistreham 1984-2010[100]

Pour faciliter l'analyse de ce tableau nous présentons ci-dessous la base de données chiffrées qui a permis de le constituer.

[100] *Statistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1987, p. 4, 1988, p. 4 et 6, 1991, 1994, 1996, p. 6, 1999, p. 5, 2002, 2005, 2008, 2010, p. 8.

Tableau 50 : Les entrées dans le port de Caen-Ouistreham 1984-2010[101]

Années	Houille	Minerai fer	Bois	Divers	Transmanche
1984	565 206	406 795	229 718	82 176	0
1985	615 056	520 689	203 518	56 056	0
1986	686 722	537 978	159 212	47 583	78 877
1987	734 373	475 011	142 166	64 576	245 347
1988	761 038	466 406	133 415	61 375	460 957
1989	697 080	603 750	162 334	81 411	560 857
1990	742 577	935 883	168 334	110 184	612 849
1991	686 631	1 000 259	137 983	122 131	643 563
1992	534 203	814 441	111 171	94 304	726 433
1993	208 514	457 039	85 432	76 294	816 228
1994	76 751	0	99 278	97 203	851 545
1995	47 766	2040	91 043	118 651	832 290
1996	52 856	0	79 655	118 681	643 502
1997	66 003	0	83 027	89 491	735 272
1998	65 762	0	82 226	123 003	721 770
1999	68 098	0	91 928	145 550	667 452
2000	67 076	0	82 975	219 549	720 758
2001	85 165	0	90 493	172 519	808 804
2002	62 614	0	81 029	181 069	743 649
2003	52 482	0	99 109	191 647	1 027 180
2004	29 854	0	110 007	174 973	1 110 817
2005	19 044	0	121 740	164 289	1 197 152
2006	13 382	0	119 437	172 459	1 308 909
2007	3 059	0	137 625	183 437	1 341 303
2008	13 971	0	92 525	168 971	1 233 133
2009	0	0	56 217	96 693	1 149 671
2010	0	0	61 381	218 642	1 274 235

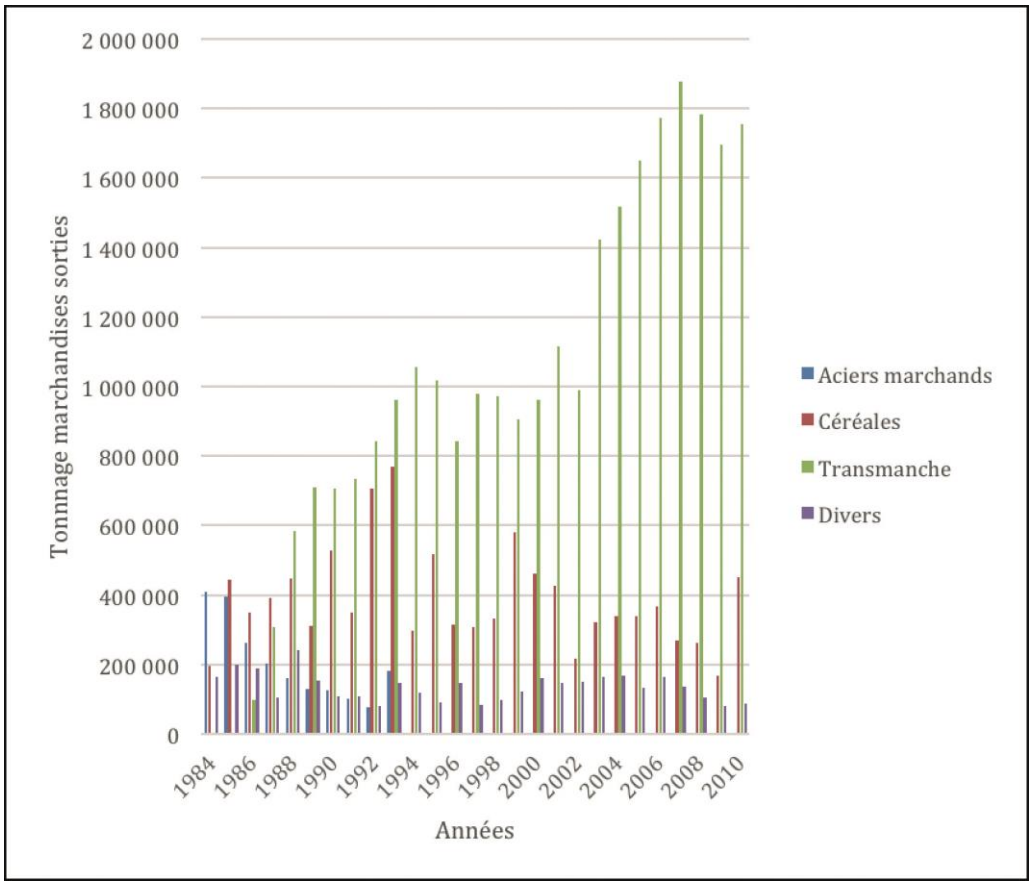
Nous avons déjà abordé la fin des trafics générés par la Société Métallurgique de Normandie ainsi que par les Combustibles de Normandie, devenus France Charbons en 1997, nous n'y reviendrons pas. En revanche nous avons insisté plus haut sur le développement du trafic de voyageurs généré par la passerelle transmanche. Le mouvement de passagers n'est pas le seul profit pour le port de Caen-Ouistreham, un important trafic de marchandises se développe au point, qu'à compter de 2003, il remplace une grande partie des anciennes activités générées par la Société Métallurgique de Normandie ainsi que par France-Charbon, à savoir les importations de houille et de minerai de fer qu'on peut voir au début du tableau jusqu'en 1993 puis l'importation de houille domestique jusqu'en 2008. À

[101] *Ibid.*

compter de 1994 le trafic de marchandises qui se développe par le biais de la passerelle transmanche, représente plus de 70 % des entrées pour atteindre 80 % à compter de 2005.

Les importations de bois sont fluctuantes mais elles se poursuivent tous les ans. Nous noterons toutefois qu'elles ont une tendance à décliner à compter des années 1990. L'évolution du trafic de marchandises diverses tient à une croissance, pendant plusieurs années, des importations de phosphate probablement pour l'usine créée au début des années 30.

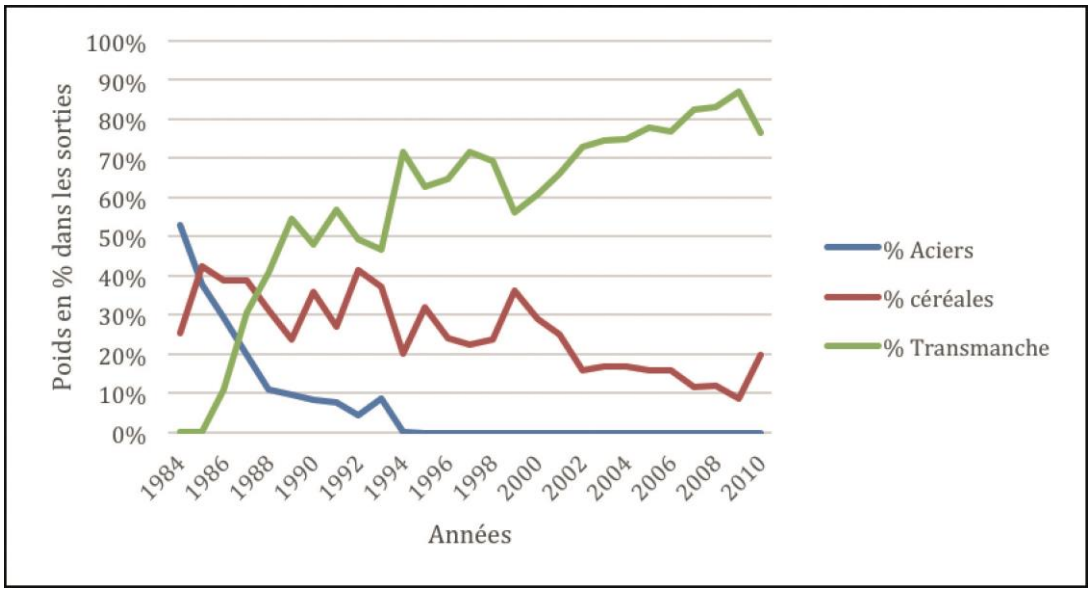
Nous avons relevé ci-dessus une inversion de la structure du trafic au profit des sorties du port. Le graphique ci-dessous montre le détail des principales marchandises expédiées par le port de Caen-Ouistreham. Pour compléter et faciliter l'analyse des sorties du port, nous avons choisi de présenter ensuite le poids relatif des principales marchandises expédiées.



Graphique 71 : Détail des sorties du port de Caen-Ouistreham 1984-2010[102]

Comme annoncé, on trouvera ci-dessous le graphique du poids en % des principales marchandises expédiées par le port.

[102] *Statistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen 1987, p. 5, 1988, p. 5-6, 1991, 1994, 1996, p. 6, 1999, p. 5, 2002, 2005, 2008, 2010, p. 8.



Graphique 72 : Les principales marchandises expédiées par le port de Caen-Ouistreham (en %) 1984-2010[103]

L'inversion de la structure du trafic du port provient principalement des exportations générées par le transmanche. Dès l'année 1988 (deux ans après sa mise en service) elles deviennent le premier trafic de sorties. Le trafic de céréales est toujours conséquent mais fluctuant d'une année à l'autre. En revanche on note une relative baisse de son importance à compter des années 2000 : alors qu'entre 1984 et 2001 sa place se maintient autour de 25 % il diminue ensuite pour se stabiliser plutôt en dessous de 20 %. Cette baisse relative n'est pas uniquement due au développement des expéditions de marchandises par le transmanche, les tonnages de céréales expédiées diminuent en valeur absolue. Entre 1984 et 2001 la moyenne des expéditions de céréales se situe autour de 430 000 tonnes, contre 304 000 tonnes entre 2002 et 2010.

Nous venons de montrer le développement du trafic de marchandises généré par la nouvelle passerelle transmanche, dans le domaine des sorties comme dans celui des entrées, après la fin de la Société Métallurgique de Normandie. Cette activité devient la première source de trafic du port : elle en représente plus de 70 %. Le graphique ci-dessous

[103] *Ibid.*

illustre ce nouveau lien entre l'activité générale et l'activité générée par le transmanche dans le domaine des marchandises.

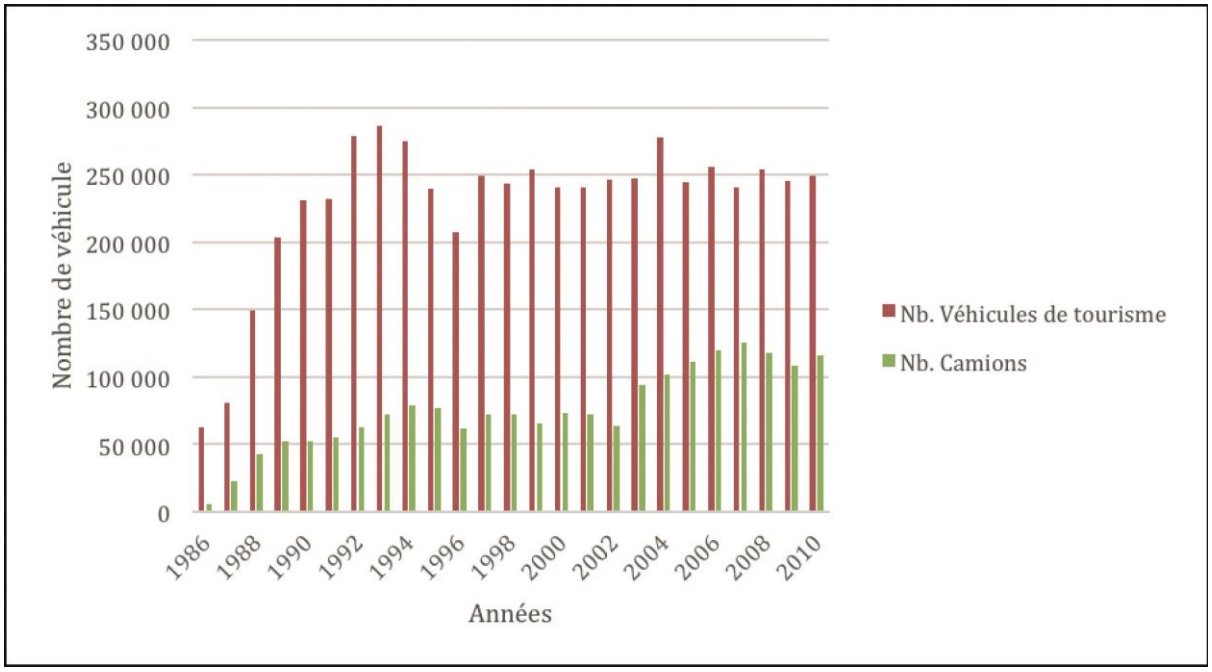
Graphique 73 : Trafic total et trafic marchandises transmanche, port de Caen-Ouistreham 1984-2010[104]

Ce graphique montre le lien direct qui s'établit entre le trafic transmanche et le trafic général du port dès la fin de l'activité de la Société Métallurgique de Normandie. Elle arrête ses activités en novembre 1993, dès l'année 1994 la vie du port dépend de celle du transmanche. À partir de cette date, on note une corrélation presque parfaite entre les deux courbes. Enfin on notera que cette activité n'est pas concernée par la mise en exploitation du tunnel sous la Manche en 1994, ce qui est normal son activité principale concerne le transport de personnes et de véhicules.

Avant de commenter les conséquences pour le port de ce lien entre l'activité de la passerelle et le trafic portuaire nous voulons montrer ci-dessous l'ensemble du mouvement portuaire qu'elle génère. Nous avons déjà évoqué le nombre de voyageurs qui l'utilise ainsi que les marchandises qu'elle transporte, il nous reste à appréhender le nombre de véhicules de

[104] *Ibid.*, références graphique 68 pour le trafic total et graphiques 70 et 71, pour le trafic transmanche.

tourisme et de commerce qu'elle transporte chaque année. C'est l'objet du graphique ci-dessous.



Graphique 74 : Trafic transmanche de véhicules (tourisme et camions) port de Caen-Ouistreham 1986-2010[105]

Le premier constat qui ressort de ce graphique est l'incidence de la mise en exploitation du tunnel sous la Manche en 1994 : comme pour les passagers, le transport de véhicules recule. En revanche la régression est de courte durée pour les voitures de tourisme. En 1997 leur nombre remonte pour se stabiliser à environ 250 000 par an. La situation n'est pas identique pour les camions. L'incidence de l'ouverture du tunnel sous la Manche est plus longue, ce n'est qu'en 2003 que le transport de camions repart à la hausse d'une façon significative.

Le développement de l'activité de la passerelle transmanche provoque un changement important dans la vie portuaire. Il la reporte vers la mer, à Ouistreham, au détriment de Caen et surtout des bassins implantés le long du canal. Nous avons considéré qu'une analyse de la structure du trafic, par place de quai, par tranche de cinq ans, était suffisamment pertinente. C'est l'objet du tableau ci-dessous.

[105] *Statistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1988, 1989, 1990, p. 6, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 1999, p. 7, 2002, 2005, 2008, 2010, p. 10.

Tableau 51 : Évolution du trafic par place de quai, port de Caen-Ouistreham 1984-2010[106]

Années	Quai aux charbons	Bassin Hérouville	Quai Blainville	Passerelle
1984	5 %	60 %	23 %	0 %
1990	2 %	42 %	19 %	19 %
1995	2 %	1 %	26 %	69 %
2000	2 %	3 %	30 %	64 %
2005	0 %	3 %	17 %	80 %
2010	0 %	3 %	18 %	79 %

Le déplacement du trafic vers Ouistreham est très marqué. Dès l'année 1995, près de 70 % de l'activité ne passe plus par le canal. Ce phénomène confirme, par les chiffres, la signification de la création de la passerelle transmanche que nous avions signalée plus haut.

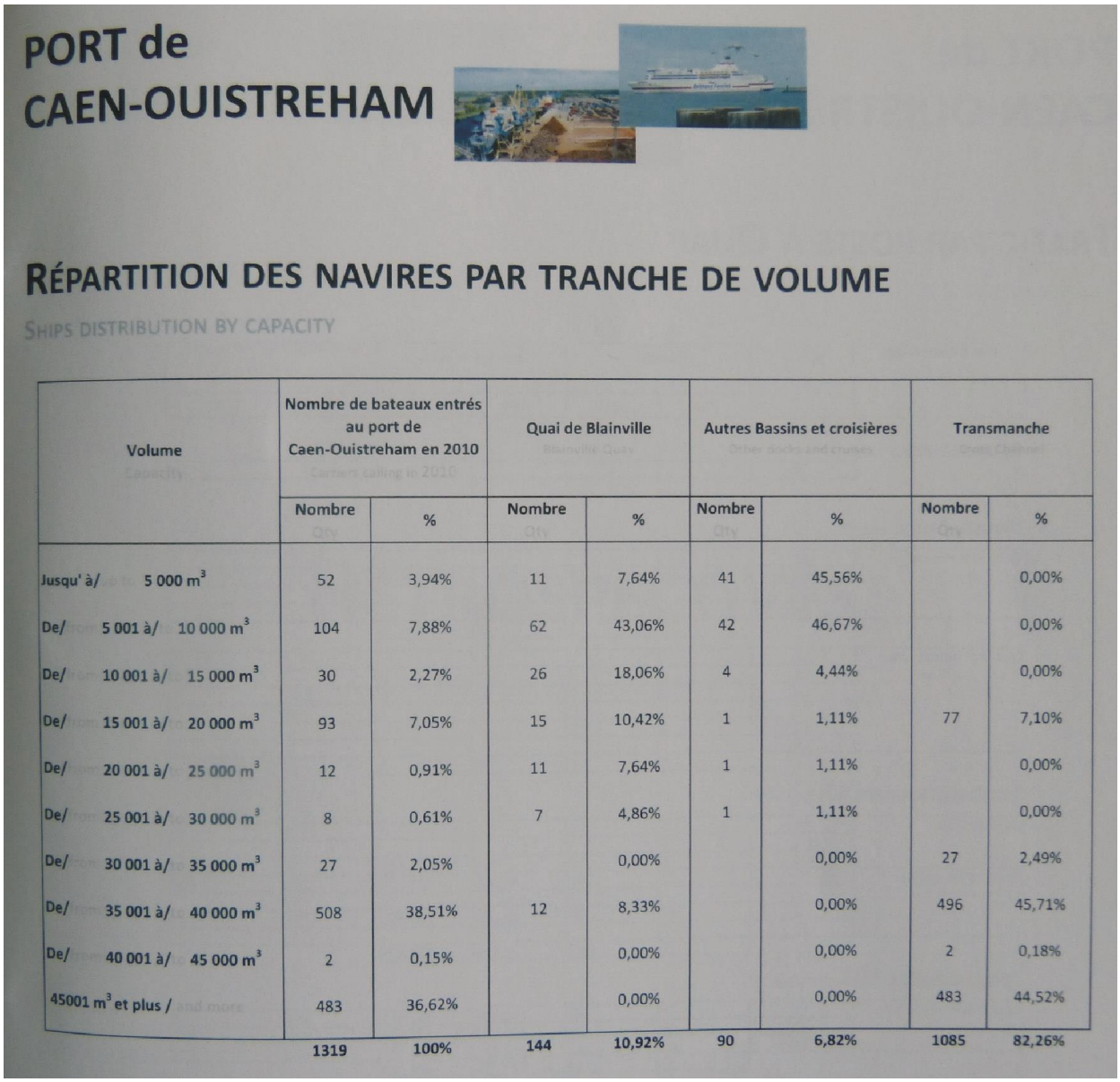
La création de cette passerelle, au bord de la haute mer, à Ouistreham a permis de dépasser la question lancinante du gabarit du canal ainsi que des obstacles qu'avaient à franchir les navires, à savoir l'écluse à l'entrée du canal et les ponts sur son cours. La répartition des navires par tranche de volume en 1984 et en 2010 est très révélatrice. Nous les présentons ci-dessous l'une après l'autre avant de les commenter.

Tableau 52 : Port de Caen-Ouistreham.
Répartition des navires entrés par tranche de volume 1983-1984[107]

DESIGNATION	1983	1984
- de 3.000 m3	123	124
de 3.001 à 6.000 m3	108	72
de 6.001 à 16.000 m3	244	170
de 16.001 à 30.000 m3	114	131
+ de 30.000 m3	55	63
	644	560

[106] *Statistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1985, p. 55, 1985, p. 50, 1990, p. 41, 1995, 2000, p. 35, 2005, p**.,** 2010, p. 28.
[107] *Ibid.*, 1984, p. 6.

Tableau 53 : Port de Caen-Ouistreham.
Répartition des navires entrés par tranche de volume 2010[108]



PORT de
CAEN-OUISTREHAM

RÉPARTITION DES NAVIRES PAR TRANCHE DE VOLUME

SHIPS DISTRIBUTION BY CAPACITY

Volume	Nombre de bateaux entrés au port de Caen-Ouistreham en 2010		Quai de Blainville		Autres Bassins et croisières		Transmanche	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Jusqu' à/ 5 000 m³	52	3,94%	11	7,64%	41	45,56%		0,00%
De/ 5 001 à/ 10 000 m³	104	7,88%	62	43,06%	42	46,67%		0,00%
De/ 10 001 à/ 15 000 m³	30	2,27%	26	18,06%	4	4,44%		0,00%
De/ 15 001 à/ 20 000 m³	93	7,05%	15	10,42%	1	1,11%	77	7,10%
De/ 20 001 à/ 25 000 m³	12	0,91%	11	7,64%	1	1,11%		0,00%
De/ 25 001 à/ 30 000 m³	8	0,61%	7	4,86%	1	1,11%		0,00%
De/ 30 001 à/ 35 000 m³	27	2,05%		0,00%		0,00%	27	2,49%
De/ 35 001 à/ 40 000 m³	508	38,51%	12	8,33%		0,00%	496	45,71%
De/ 40 001 à/ 45 000 m³	2	0,15%		0,00%		0,00%	2	0,18%
45001 m³ et plus /	483	36,62%		0,00%		0,00%	483	44,52%
	1319	100%	144	10,92%	90	6,82%	1085	82,26%

En 1984 le port ne peut recevoir que des navires ayant au maximum un volume de 30 000 mètres cubes et il n'en reçoit que 63 sur un total de 560, soit 11 %. En 2010 la répartition est totalement bousculée, 38 % des navires qui entrent ont un volume qui se situe dans la tranche 35 à 40 000 mètres cubes et 37 % ont un volume au-delà de 45 001 mètres cubes.

[108] *Statistiques du Port de Caen-Ouistreham*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 2010, p. 27.

La dernière conséquence de la création de la passerelle est le retour d'une activité privilégiée avec le Royaume Uni, le partenaire traditionnel du port depuis le XIX^{e} siècle.

Là encore nous avons souhaité comparer les grandes masses de la structure du trafic en 1984 et en 2010.

Pour l'année 1984 nous avons retenu les pays qui ont apporté plus de 100 000 tonnes de trafic cumulé (entrées plus sorties). Le tableau ci-dessous donne cette répartition.

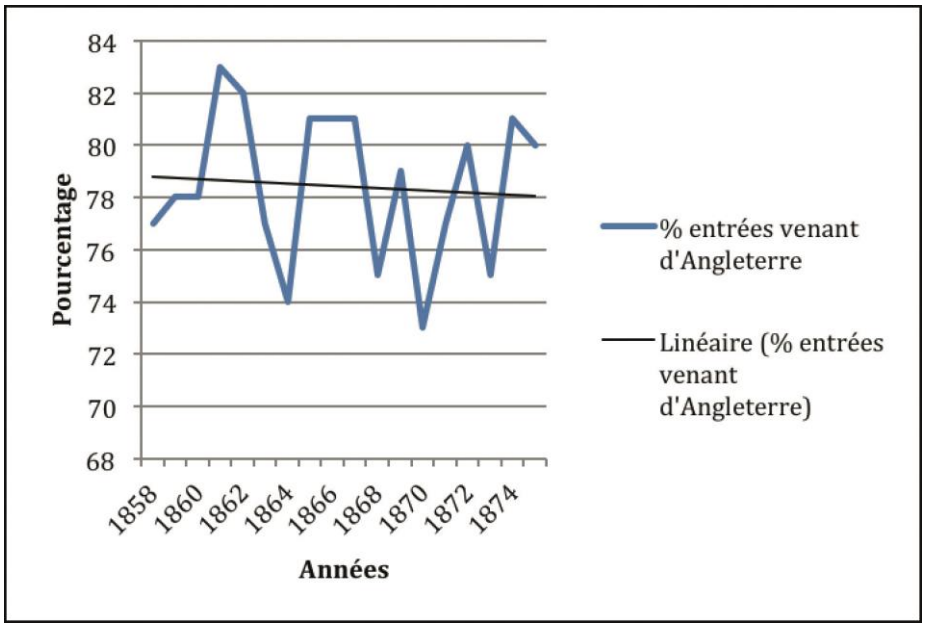
Tableau 54 : Port de Caen-Ouistreham.
Trafic par pays supérieur à 100 000 tonnes de marchandises 1984[109]

Norvège	421 700	21 %
Pays Bas	249 100	12 %
Pologne	208 900	10 %
Chine	123 400	6 %
Royaume Uni	109 400	5 %

En 1984, le premier pays partenaire du port est la Norvège. Le Royaume Uni n'apparait plus que pour 5 %.

En 2010, avec la passerelle de Ouistreham, le Royaume Uni est redevenu le principal partenaire du port de Caen-Ouistreham avec 80 % de l'activité portuaire. Il s'agit d'une sorte de "retour aux sources". Le tableau ci-dessous montre le poids des marchandises entrées dans le port et venant d'Angleterre entre 1850 et 1874, au début de notre période d'étude du port.

[109] *Statistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1984, p. 36-37.



Graphique 75 : Port de Caen : poids des navires venant d'Angleterre 1850-1874[110]

Ce graphique avec la droite linéaire illustre ce "retour aux sources" que nous évoquons plus haut : pendant ces 25 années, le commerce du port de Caen se fait avec l'Angleterre à près de 80 %.

Nous souhaitons préciser ici que nous sommes conscients que l'Angleterre et le Royaume Uni sont des entités différentes. Le Royaume Uni se compose de la Grande Bretagne – un lieu géographique qui comprend l'Angleterre, l'Écosse, et le Pays de Galles – et du Nord de l'Irlande. Nous avons retenu cette comparaison car elle veut comparer des ordres de grandeur qui sont comparables. Ils permettent d'illustrer le "retour aux sources" de l'organisation du trafic du port de Caen.

Nous avons décrit plus haut les importants changements intervenus dans l'activité du port de Caen durant les 25 dernières années de notre travail. Ces changements ont provoqué une mutation du trafic, de sa structure, de son organisation, de son contenu et des emplacements où il s'opère.

Le plus important changement est la création de la passerelle transmanche de Ouistreham, elle oriente le port vers un trafic de voyageurs avec l'Angleterre qu'il n'avait

[110] BnF, FOL-LF158-70, *Tableau du commerce extérieur de la France*, Douane.

que très peu connu auparavant, sauf à deux époques mais d'une façon très éphémère comme nous l'avons rappelé. Ce nouvel outil, joint à la disparition de la Société Métallurgique de Normandie ainsi que de l'activité charbonnière, provoque un transfert du trafic vers la haute mer, à savoir vers Ouistreham et limite le caractère de voie d'eau, à caractère commercial, du canal. La plupart des bassins aménagés entre les années 1880 et 1960, ont perdu leur raison d'être, seul reste opérationnel le quai de Blainville, à mi-chemin du canal entre la mer et la ville de Caen, et pour seulement environ 20 % de l'activité du port. Enfin avec le commerce généré par la passerelle de Ouistreham, seuls deux trafics historiques principaux du port subsistent : les importations de bois et les exportations de produits agricoles. En 2010 ils ont constitué 75 % de l'activité du terminal de Blainville.

Avant de mesurer les conséquences pour Caen de ces changements, nous voulons ici saluer l'action des acteurs politiques et économiques caennais. Ils ont su, le moment venu, comprendre les évolutions en cours, s'y adapter et transformer leur outil portuaire pour lui permettre de continuer à exister.

Ces changements ont-ils fait évoluer Caen et Ouistreham, ont-ils modifié la perception du port par les dirigeants ville de Caen et par ses habitants ?

IV – CAEN ET OUISTREHAM FACE A L'ÉVOLUTION DU PORT

Cette dernière période de notre étude est porteuse de paradoxes pour Caen et pour son port. D'un côté nous avons expliqué la disparition des anciennes activités portuaires à proximité de la ville comme la fin du quai aux charbons. Nous avons montré ce quai, devenu un espace gazonné destiné à la pêche. Un peu plus loin l'ancien port privé de la Société Métallurgique de Normandie à Hérouville est presque un bassin "vide". En 2010, il n'assure plus que 3 % du trafic contre 60 % au début de notre période, neuf ans avant la fin de la Société Métallurgique de Normandie. La photo ci-dessous illustre ce port vide mais avec les traces de son passé.

Illustration 87 : Le bassin d'Hérouville 2016[111]

L'intérêt de cette photographie est qu'elle montre, au premier plan, l'ancien môle à charbons de la Société Métallurgique de Normandie pour les arrivages de coke à destination de ses installations industrielles. Il est vide. En 1984, il reçoit 76 navires pour 892 525 tonnes de marchandises, soit 37 % des navires entrés dans le bassin pour 72 % du tonnage de marchandises manutentionné dans le port[112]. On aperçoit également, sur la droite du cliché, dans les broussailles, l'avancée qui permettait aux navires de s'amarrer pour venir chercher leur cargaison de minerai de fer. Tout est vide de navire.

Pour faciliter la comparaison, nous montrons ci-dessous une photographie du bassin d'Hérouvillle après 1976. Nous avons pu fixer cette limite grâce au viaduc de Calix qui apparaît à l'arrière-plan de du cliché. Il est inauguré en décembre 1976.

[111] Le bassin d'Hérouville aujourd'hui, mars 2016. Collection privée de l'auteur.
[112] *Statistiques du Port de Caen*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen 1984, p. 55.

Illustration 88 : Caen – le port – Navires de commerce[113]

Cette photographie montre le bassin d'Hérouville en activité avec deux navires de commerce à quai et de nombreuses grues pour la manutention des marchandises. On peut apercevoir, derrière le môle réservé à la Société Métallurgique de Normandie, sur le côté gauche du cliché, une ligne de chemin de fer avec un train chargé. Ce train assurait le transport de la houille ou du minerai qui arrivait, dans ce bassin, pour l'approvisionnement de la Société Métallurgique de Normandie.

Au travers des deux images nous voulons insister sur le contraste entre les deux périodes.

Ces quelques photographies du Nouveau Bassin ainsi que du bassin d'Hérouville veulent symboliser la fin de la vie portuaire de ces deux emprises.

À l'autre bout du canal, à Ouistreham, la passerelle accueille des touristes et du fret par le biais des ferrys qui font la traversée vers le port de Plymouth.

[113] Carte postale du port de commerce de Caen, disponible sur http://www.delcampe.fr/items?language=F&searchString=port+de+caen&cat=0&catLists[]=2449&searchOptionForm[searchMode]=extended&searchOptionForm[termsToExclude]=&searchOptionForm[searchTldCountry]=fr&searchOptionForm[searchInDescription]=N, consultation du 30/05/2016.

La carte postale ci-dessous montre cette nouvelle vie portuaire différente de celle du passé.

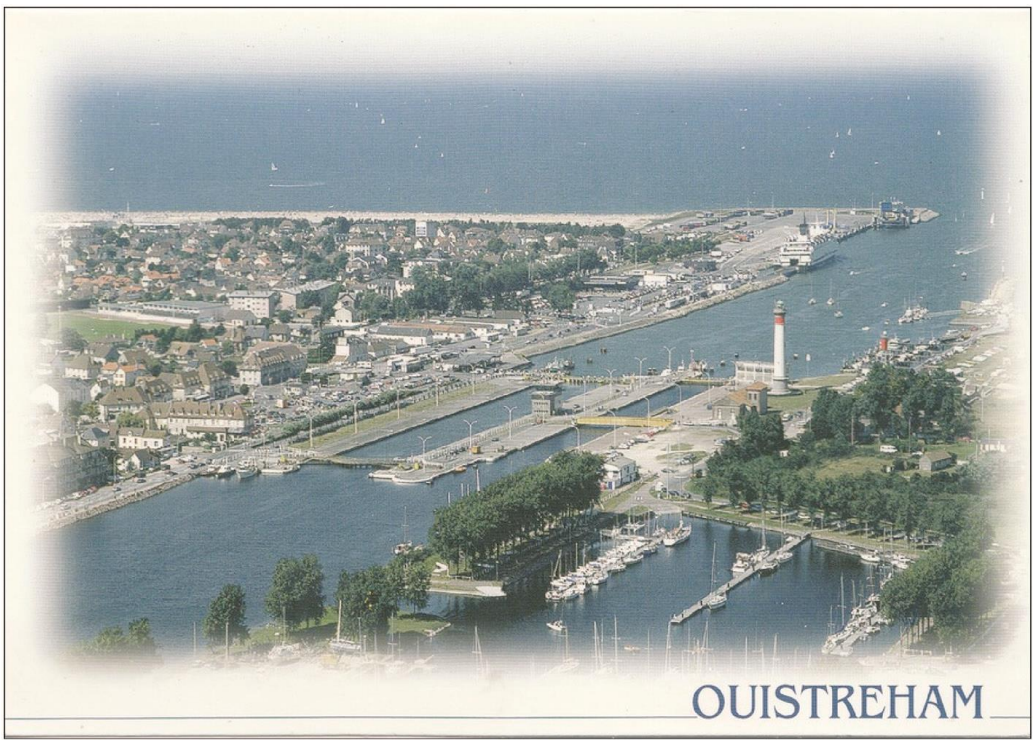


Illustration 89 : Ouistreham Riva-Bella, le port de pêche[114]

Cette carte postale n'est pas explicitement datée, mais elle montre la nouvelle activité de la passerelle transmanche. Elle est donc postérieure à l'année 1986. Un ferry est à quai. Les espaces de parking ou de stockage de marchandises, à proximité, veulent illustrer ce nouveau trafic commercial. Les deux écluses, vides, au milieu du cliché, servent à montrer le transfert de l'activité commerciale du canal vers l'emprise de la passerelle, tout près de la haute mer. Cette photographie présente aussi l'avantage de faire ressortir un contraste important pour Ouistreham. Le grand large et le chenal d'accès vers les écluses sont surtout envahis par des voiliers de plaisance. Les camions garés sur le parking des emprises de la passerelle illustrent un port, devenu port de commerce pour du fret en complément d'un port de plaisance et de pêche, pour quelques chalutiers amarrés à la sortie de la grande écluse vers le canal.

[114] Carte postale de Ouistreham Riva-Bella, le port de pêche, disponible sur http://www.delcampe.fr/items?language=F&searchString=port+de+ouistreham&cat=0&catLists[0]=3782&searchOptionForm[searchMode]=extended&searchOptionForm[termsToExclude]=&searchOptionForm[searchTldCountry]=fr&searchOptionForm[searchInDescription]=N&page=2&useAsDefault=, consultation du 30/05/2016.

Avec tous ces changements la seule trace réelle du port de Caen dans la ville est le bassin de plaisance avec ses voiliers. Nous avons voulu l'illustrer par cette carte postale datée de 1989 : elle montre les voiliers et les immeubles d'habitation.

Illustration 90 : Le port de plaisance 1989[115]

Les immeubles d'habitation sur la gauche de la photographie montrent un port en pleine ville, même si le bassin Saint-Pierre ne reçoit plus aucun navire de commerce il a gardé sa vocation de port en ville. Aujourd'hui il représente la seule trace visible d'une vie portuaire dans Caen. La présence de ce bassin en centre-ville a néanmoins contribué à l'éclosion d'une sorte de quartier portuaire qui n'existait pas à l'époque où le bassin Saint-Pierre avait une vocation commerciale. Dans un document intitulé *Pré-diagnostic environnemental du port de plaisance de Caen, bassin Saint-Pierre,* l'auteur écrit : « Depuis quelques années, s'opère à

[115] Carte postale du port de plaisance de Caen, disponible sur http://www.delcampe.fr/items?language=F&searchString=port+de+plaisance&cat=0&catLists[]=3772&searchOptionForm[searchMode]=extended&searchOptionForm[termsToExclude]=&searchOptionForm[searchTldCountry]=fr&searchOptionForm[searchInDescription]=N, consultation du 08/06/2016.

Caen un dédoublement du centre-ville ; le quartier du port est en plein développement résidentiel et commercial. Les hôtels, restaurants, bars fleurissent le long du quai Vendeuvre, influant sur l'immobilier voisin et modifiant les relations entre les domaines portuaires et la ville »[116]. Ce document de pré-diagnostic environnemental n'est pas explicitement daté mais il a été rédigé durant les années 1990 ou 2000, plus vraisemblablement durant les années 1990. Il fait ressortir une évolution de la relation de Caen à son port qu'il nous a semblé nécessaire de souligner.

Dans ce cadre en mouvement, il est difficile de se faire une idée de la perception du port par les caennais. Depuis le début de notre travail nous distinguons la relation des édiles de Caen et celle des habitants de la ville. Cette distinction est toujours d'actualité durant ces 25 dernières années. Les édiles continuent à s'investir dans leur port. Nous avons relaté plus haut l'investissement du maire de Caen dans la création de la passerelle transmanche de Ouistreham. Si on se réfère au mémoire rédigé par Brigitte Morival au moment de la création de cette passerelle, la polémique qui a entouré le projet a aussi indirectement contribué à rapprocher les caennais de leur port, comme l'exprime madame Messien, responsable commerciale de Brittany ferries, dans un entretien le 6 décembre 1985 : « Si quelqu'un en Normandie ignore encore l'évènement, c'est qu'il ne lit pas la presse, ou qu'il n'écoute ni la radio, ni la télévision »[117]. La suite du mémoire est tout aussi explicite : « Il y a trente ou quarante ans, on apprenait en classe que Caen était le sixième port français. Depuis sa chute, beaucoup de personnes avaient oublié qu'il y avait un port à Caen et que Caen était à proximité de la mer. Outre l'homme de la rue, de nombreux professionnels attachés à des activités portuaires dissociaient souvent l'image du port de l'image de Caen, le car-ferry permet de "faire la synthèse". On s'est aperçu, par exemple, qu'on faisait entrer, dans le port de Caen, des navires plus grands que ceux qui sont menés à Dieppe »[118].

Ces attentes ont-elles été récompensées ? Le car-ferry a-t-il pu jouer l'effet de catalyseur espéré ? Nous n'en sommes pas certains. Dans son mémoire *La dynamique foncière de la zone portuaire caennaise* daté de 1998, Éric Duclos affirme : « Aujourd'hui, Caen n'est plus

[116] A.F.C. Environnement, *Pré-diagnostic environnemental du port de plaisance de Caen…*, *op. cit.*, p. 14.
[117] Arch. mun. Caen, carton n° 5, Port – Car-Ferry Ouistreham – Brigitte MORIVAL, *Un car-ferry pour la ville de Caen…*, *op. cit.*, p. 58.
[118] *Ibid*., p. 59. Cette citation constitue un résumé des entretiens de Brigitte Morival avec M. Le Guen, Secrétaire Général de la CCI de Caen, le 17/12/1985 et M. Rancurel, Directeur commercial du port de Caen le 27/01/1986.

une ville portuaire. En revanche, une zone portuaire entre Caen et la mer s'est peu à peu développée »[119]. Pour formuler cette affirmation, Éric Duclos se réfère à toutes les évolutions du port entre 1857 et 1986 en montrant qu'avec le temps, les activités se sont déportées vers l'estuaire de L'Orne. Nous l'avons montré. La distinction est intéressante et riche, elle rejoint le commentaire d'Olivier Mériel dans son ouvrage *Liaison maritime Caen-Cherbourg.* Il écrit « Le port de Caen ne s'offre pas d'emblée, il faut au fil de l'eau provoquer sa rencontre »[120]. Les caennais peuvent-ils entretenir une relation avec un port plutôt marqué par des souvenirs devenus « inactifs et silencieux » comme cette ancienne grue à charbons désormais inutile ?

Illustration 91 : Grues à charbon, Caen, décembre 2007[121]

Alors qu'au fur et à mesure tous les marqueurs historiques du port de Caen ont disparu et que la ville s'étend de plus en plus vers la zone portuaire historique, comment les caennais

[119] Éric DUCLOS, *La dynamique foncière de la zone portuaire caennaise*, mémoire de maîtrise, Géographie, sous la direction de Pierre Bergel, Université de Caen, 1998, 2 vol., 77 p. (dactyl.), p. 57.
[120] Olivier MÉRIEL, Karine LE PETIT, *Liaison maritime Caen-Cherbourg*, Cabourg, Éd. Cahiers du temps, 2008, n.p.
[121] *Ibid.* photo n° 27.

peuvent-ils se sentir concernés par un outil pour lequel « sa rencontre doit être provoquée » ? Le seul élément dont nous disposons pour compléter cette analyse de l'évolution de Caen face à son port est le commentaire rapporté plus haut concernant l'éclosion d'un quartier du port « modifiant les relations entre les domaines portuaires et le port »[122].

En revanche l'implantation de la passerelle à Ouistreham, si elle n'a pas changé fondamentalement la ville, a eu un effet très bénéfique sur son développement. En effet entre 1990 et 1999, la population passe de 6 709 habitants à 8 679 et à 9 248 en 2007[123], soit une progression de 37 % en dix-sept ans. Le car-ferry a été créateur d'emplois comme l'explique Brigitte Morival dans son mémoire : « le car-ferry emploiera quatre à cinq cents personnes. Indirectement des activités commerciales pourraient être générées à terre »[124].

Le déport de la vie portuaire vers l'estuaire de l'Orne à Ouistreham a été bénéfique pour la ville.

Avant de conclure notre travail et d'ouvrir des perspectives pour l'avenir nous voulons ici conclure sur ces années 1984-2010 qui ont bouleversé le port de Caen.

[122] A.F.C. Environnement, *Pré-diagnostic environnemental du port de plaisance de Caen…*, *op. cit.*, p. 14.
[123] Population de Ouistreham, disponible sur http://www.cartesfrance.fr/carte-france-ville/population_ 14488_ Ouistreham.html, consultation du 08/06/2016.
[124] Arch. mun. Caen, carton n° 5, Port – Car-Ferry Ouistreham : Brigitte MORIVAL, *Un car-ferry pour la ville de Caen…, op. cit.*, p. 59.

Conclusion de la troisième partie

Nous avons terminé notre première partie en insistant sur la capacité du port de Caen à s'adapter "à un environnement en évolution permanente".

À la fin de notre seconde partie, nous avons insisté sur les interrogations générées par la forte dépendance du port "à l'activité de la Société Métallurgique de Normandie".

Peut-on ici affirmer que la période 1984-2010 marque, pour le port de Caen, la fin d'une époque jointe à l'ouverture d'une nouvelle ère tout aussi intéressante ? Une nouvelle époque construite grâce aux capacités d'anticipation et d'adaptation des dirigeants locaux économiques, représentés par la Chambre de Commerce de Caen, et politiques, représentés par le maire de Caen, les élus, devenu ministre pour l'un d'entre eux, les présidents du Département du Calvados et de la Région Basse-Normandie.

Ces capacités ont permis au port de se renouveler et de se reconstruire en étant capable d'abandonner tous les piliers qui avaient fait son prestige passé.

Le commerce de houille, il est le plus ancien et il disparaît le plus tard en 2008, après de nombreuses adaptations qui ont permis de retarder une issue inscrite dans les faits.

Le commerce de minerai de fer, il arrive en 1875, il disparaît en 1970. Il est victime d'un produit devenu incapable de faire face à la concurrence mondiale.

La Société Navale Caennaise, constituée en 1903, elle est vendue en 1988. Elle disparaît en 1992. Elle avait été créée pour assurer le trafic du charbon et du minerai de fer. Après l'arrêt de ce dernier, les 18 dernières années de sa "vie" sont difficiles. Malgré de nombreux efforts pour tenter de s'adapter elle est contrainte à la disparition plutôt par suite de problèmes familiaux. En revanche pendant 50 à 60 ans elle a été un des animateurs de la vie portuaire de Caen et elle a été pilotée par deux dirigeants particulièrement charismatiques : Gaston Lamy, puis Georges Guilin.

La Société Métallurgique de Normandie, fondée à l'origine par un industriel allemand, en 1910, avant la Grande Guerre, elle disparaît en 1993 après une agonie de près de 20 ans durant laquelle ce fleuron de l'industrie caennaise, et surtout du port, a été "balloté" au gré d'intérêts supérieurs qui la dépassent totalement.

Et pourtant, malgré cette "hécatombe", les dirigeants du port ont su faire face et reconstruire un port différent mais adapté aux possibilités générées par le développement des relations avec les pays européens et notamment la Grande Bretagne. Une nouvelle évolution basée sur le tourisme alors que le port de Caen n'avait quasiment jamais exercé d'activité dans ce domaine à l'exception de la ligne Le Havre-Caen disparue dans l'entre-deux-guerres, victime du développement de la voiture.

Toutes ces évolutions ont précipité un mouvement engagé dès la fin du XIX^{e} siècle avec la création du Nouveau Bassin, au bord du canal et déjà éloigné de la ville ; la passerelle trans-manche est construite face à la haute mer, avant les écluses de Ouistreham.

Ainsi ce dernier changement, apparu dans notre période, consacre l'obsolescence progressive d'un canal inauguré en 1857 et qui continue néanmoins à assurer quelques services puisque les quais de Blainville et le terminal d'Hérouville (pour une part très faible) assurent, en 2010, environ 21 % du trafic portuaire.

La création de la passerelle transmanche a affirmé la capacité des élites économiques et politiques locales à prendre leur destin en main. Cependant dans le même temps son implantation, loin de Caen, a probablement définitivement annihilé toute capacité des habitants de Caen à se sentir citoyen d'un port. Il est vrai que si « le port de Cherbourg s'impose au cœur de sa ville, celui de Caen se fait plus discret »[1]. Et pourtant ce port et surtout son devenir s'est révélé être un catalyseur qui a permis à des hommes d'horizons différents de s'unir pour lui construire un nouvel avenir.

La période qui s'achève est aussi celle de la fin d'un autre grand acteur du port, les dockers. La réforme de 1992 modifie profondément cette profession. Le nombre des dockers du port de Caen ne s'est jamais comparé à celui de grands ports comme Le Havre ou Marseille, encore qu'au début du XX^{e} siècle les archives évoquent 400 dockers. Elle précipite, là encore, une profonde évolution d'un métier qui avait aussi contribué à façonner la vie du port de Caen.

[1] Olivier MÉRIEL, Karine LE PETIT, *Liaison maritime Caen-Cherbourg*, *op. cit.*, n.p.

Enfin l'évolution réglementaire et législative a apporté une dernière mutation dans le pilotage des ports de Caen et de Cherbourg. En 2004 la loi de décentralisation a confié la gestion des ports dits « d'intérêt national »[2] aux Conseils Régionaux. C'est dans ce cadre qu'a été créé "Ports Normands Associés", syndicat mixte financé par la Région Normandie ainsi que par les départements du Calvados et de la Manche. Ces trois entités ont tenu, à l'occasion de cette loi de décentralisation, à s'unir afin de favoriser un développement cohérent et coordonné des deux principaux ports de l'ex Basse-Normandie. PNA est l'alliance de la Région Normandie et des départements de la Manche et du Calvados, au service du développement économique de leur territoire. Son rôle est de gérer et d'aménager le domaine portuaire, de garantir la sécurité des accès nautiques et de définir une politique de développement durable pour ces deux ports.
Quant à la Chambre de Commerce et d'Industrie Caen Normandie, elle assure toujours la gestion du port de Caen-Ouistreham, au travers d'une concession qui vient à échéance en 2045. En 2010, Caen-Ouistreham, avec un trafic marchand de 3 847 000 tonnes, se situe au dixième rang des ports français, alors que Cherbourg, avec un trafic marchand de 1 803 000 tonnes se situe au 16e rang.

Plusieurs dimensions nous paraissent pouvoir traduire la période qui s'achève. Pourrions-nous parler d'un changement maitrisé joint à une capacité à se mobiliser pour construire un nouvel avenir dans un environnement différent ? En revanche la conséquence de ce changement maitrisé – permettant au port de trouver un nouvel élan – est-elle la disparition du port dans l'inconscient collectif des caennais en raison d'un éloignement de ses emprises, devenu inéluctable, et de l'empiètement progressif de la ville sur des terrains rendus disponibles par l'éloignement de l'activité portuaire ?

Au travers des trois grandes périodes retenues pour la présentation de notre travail nous venons de retracer 160 années de la vie du port de Caen. Dans notre introduction nous avons expliqué notre double souhait de vérifier la capacité d'adaptation du port à un environnement qui change en permanence et de mesurer la "maritimité" de Caen. C'est l'objet de notre conclusion générale.

[2] Le port de Caen-Ouistreham, comme celui de Cherbourg, appartient à cette catégorie.

Conclusion Générale

Nous sommes arrivés au terme de notre compagnonnage avec le port de Caen entamé il y a quatre ans.

Notre premier souhait, comme nous l'avions écrit dans notre introduction était de comprendre le port de Caen dans une "rencontre fraternelle", suivant le mot de Marc Bloch. Nous laisserons au lecteur le soin d'apprécier si nous avons su comprendre le port de Caen. En revanche notre "rencontre a été fraternelle". Comment ne pas apprécier un "être" qui se montre capable de profiter de l'opportunité originelle du creusement du Canal de Caen à la mer, pour construire une brillante histoire ? Une histoire riche qui mêle économie, avec une vie portuaire diversifiée et des acteurs économiques qui s'adaptent pour assurer un développement au fur et à mesure que les opportunités surviennent et qui savent se reconvertir le moment venu. Une histoire riche qui mêle intimement le port et sa ville. À chaque tournant de sa "vie" : chaque fois qu'il a besoin d'elle, elle est là et elle s'investit pour le soutenir financièrement. Une histoire riche bâtie par des hommes : les ingénieurs des Ponts et Chaussées, ceux qui ont dirigé le port comme leurs collaborateurs les ingénieurs ordinaires, qui ont préparé, puis dirigé, toutes les évolutions du canal pour lui permettre de continuer à recevoir des navires toujours plus grands et toujours plus imposants. Ils ont permis au port de suivre les évolutions de la construction maritime. Ces ingénieurs ne sont pas les seuls hommes du port. Des industriels d'exception l'ont accompagné, le baron Thyssen, Hyppolite Lefèvre, Gaston Lamy au début du XX^{e} siècle, Georges Guillin, Alexis Gourvennec et Paul Spriet à la fin. Des maires de Caen, François-Gabriel Bertrand, le maire de l'ouverture du canal, Yves Guillou, celui de la reconstruction de la ville et l'homme du concept d'un port de quatorze kilomètres le long du canal, Jean-Marie Girault l'un des acteurs de la construction de la passerelle transmanche mais aussi de la fin de la Société Métallurgique de Normandie. Dans l'histoire du port ces maires ont eu la double responsabilité de soutenir l'activité portuaire et d'intégrer des espaces libérés par l'évolution dans un urbanisme en mouvement permanent. Enfin il y a les hommes au quotidien de la vie du port, nous avons évoqué les dockers, ils ne sont pas les seuls, il y a aussi les pilotes « avant […] de

diriger la manœuvre, ils doivent obtenir la confiance du capitaine »[1]. Nous ne saurions oublier les « boscos »[2] et « graisseurs »[3] les lamaneurs qui « doivent dans un temps très court amarrer le navire »[4] ainsi que les grutiers, les "bras" des dockers pour manipuler les marchandises. Après la Seconde Guerre mondiale, dans les années soixante, le port a compté jusqu'à 35 grues de 3 à 25 tonnes.

Nous n'avons pas cité les marins des navires qui ont assuré les trafics du port, notamment ceux de la houille, du minerai de fer et de l'acier fabriqué par la Société Métallurgique de Normandie. Pendant plus de 70 ans, à bord des navires de la Société Navale Caennaise, ils ont construit la base du trafic du port. Leur histoire est à raconter comme l'a fait Nicolas Cochard dans la thèse qu'il consacre aux marins du Havre au XIX^{e} siècle. Pendant des dizaines d'années, *Ouest-France,* a contribué à permettre à leur famille de garder le lien avec sa rubrique quotidienne, "Où sont nos navires" ?

Au travers du rappel des sciences que nous avons dû utiliser et de tous ces acteurs du port de Caen, nous voulons montrer que notre travail, essentiellement historique et destiné à enrichir prioritairement l'historiographie des ports, a croisé d'autres dimensions de la vie portuaire. Il n'a pas été en mesure de les exploiter toutes. Ces portes ouvertes sur des chemins à la croisée de l'histoire et de l'économie, de l'histoire et de l'ethnographie, de l'histoire et de l'architecture et de l'urbanisme, de l'histoire et de la géographie restent à creuser chacune dans leur domaine pour continuer à comprendre le port de Caen. Notre liste ne se veut pas exhaustive, la géographie appelle l'analyse des évolutions des espaces portuaires abandonnés car devenus obsolètes en raison du gigantisme des bateaux. Cette transformation des navires nous relie aussi à l'histoire de la marine marchande. Le port en fut un acteur durant l'entre-deux-guerres avec les Chantiers Navals français. Nous ne saurions oublier enfin l'hydrographie avec le réseau hydraulique si complexe et si particulier de Caen ainsi que de l'estuaire de l'Orne, l'un et l'autre ont pesé sur l'adaptation du canal à des navires toujours plus grands pour répondre aux exigences d'accessibilité des armateurs, justifiées par le modernisme des flottes de commerce.

---

1 Olivier MÉRIEL, Karine LE PETIT, *Liaison maritime Caen-Cherbourg*, *op. cit.* n.p.
2 « De l'anglais Boatswain, nom familier du maître d'équipage » cité par Karine LE PETIT, *Ibid.*, n.p.
3 Olivier MÉRIEL, Karine LE PETIT, *Liaison maritime Caen-Cherbourg*, *op. cit.*, n.p.
4 *Ibid.*

Enfin on ne saurait oublier l'histoire dans l'histoire, celle de la création de la passerelle transmanche. Nous avons cherché à expliquer combien la réussite de ce projet, qui s'est révélé vital pour le port, a été difficile et longue mais aussi bénéfique grâce à son aspect fédérateur que nous avons cherché à mettre en exergue, sans oublier "l'aboutissement" qu'il représente dans le domaine de l'adaptation du canal et du chenal aux exigences générées par le développement de la taille des navires. Les pages que nous avons écrites appellent certainement d'autres développements et des analyses complémentaires. Ne serait-ce qu'au travers de l'étude des très nombreux articles que la presse a consacrés à cet investissement et surtout aux crispations qu'il a provoquées de la part surtout de la Chambre de Commerce de Cherbourg. Les articles auxquels nous avons fait référence nous ont permis d'éclairer notre propos. Ils sont issus de revues de presse que nous avons trouvées toutes faites dans nos sources, nous n'avons pas été en mesure de les compléter par une étude systématique.

Nous avons volontairement retenu une période longue, 1850-2010, considérant que ces 160 années de la vie du port de Caen constituent une tranche de sa "vie" qu'on ne saurait éclater sans en dénaturer la compréhension. Grâce à cette "longue durée" de nos recherches, nous avons pu, au travers des évènements que le port a vécu durant cette période, définir des cycles dans le trafic. Ce sont les ruptures de ces cycles qui nous ont permis de fixer les phases de nos travaux pour atteindre une structure définie comme « des éléments stables d'une infinité de générations »[5]. Ces éléments stables, que nous pouvons assimiler à nos piliers de la vie portuaire, se sont effrités mais avec le temps ils ont constitué les limites de notre travail et nous n'avons pu nous en affranchir car l'homme s'est trouvé ici "prisonnier" d'une géographie dont il n'a pu totalement s'écarter, à savoir la distance de Caen à la mer et la « logique de l'adaptation permanente »[6] du canal au gigantisme croissant des flottes.

Pour comprendre nous avons eu l'obligation de diversifier les sources consultées. Nous avons voulu faire appel à un spectre le plus large possible dans lequel ont dominé deux outils principaux : d'une part les Archives départementales et nationales, en cas de besoin,

---

5 Fernand BRAUDEL, Armand COLIN, « Histoire et Sciences Sociales : La longue durée », *Réseaux*, 1987, n° 2, p. 15.

6 Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 63.

elles nous ont surtout permis d'appréhender les aménagements du port, d'autre part les *bulletins de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen*. Cette source s'est révélée particulièrement précieuse pour suivre la vie du port au jour le jour et pour mesurer son trafic et ses évolutions.

Dans sa thèse *Les marins dans la ville : gens de mer et société urbaine au Havre 1830-1914,* Nicolas Cochard écrit à propos du Havre de 1914 : « Le Havre était une ville-port industrielle. Avec un espace urbain ouvert et des aménagements portuaires conséquents, l'essor de la ville avait permis de combler en partie les lacunes initiales »[7].

Il introduit ici un concept intéressant, celui de la ville-port industrielle. Nous l'avons retenu dans les questionnements du début de notre travail en lien avec une interrogation touchant Caen, ville maritime conformément à la définition qu'en donnent René Couliou, Nicole Piriou et Jean-Michel Le Boulanger quand ils écrivent : « Une ville maritime est une construction sociale qui, de sa naissance à nos jours, trouve sa substance dans la mer avec laquelle ses habitants entretiennent des relations très étroites »[8]. Avant de vérifier si nous pouvons appliquer cette définition au Caen des trois grandes époques de notre travail au travers du prisme de cette définition, nous rappellerons que dans la thèse qu'il consacre au Caen du XVIII[e] siècle, Jean-Claude Perrot décrit plutôt une ville terrienne qui « exploite plus efficacement ses campagnes par le circuit des échanges monétaires »[9]. Les choses changent-elles avec l'ouverture du canal reliant Caen à la mer en 1857 ? Peut-on appliquer au Caen de l'époque des investissements initiés par le baron Thyssen le concept d'une ville-port industrielle ? Le Caen de cette période est ouvert sur l'extérieur, grâce à son port, nous l'avons montré mais les élites portuaires n'ont pas la place « des membres de l'enseignement, des robins, des professions libérales variées – directeurs d'assurances, ingénieurs, architectes, médecins pharmaciens »[10] qui constituent à l'époque la "haute société caennaise". Quant à la dimension industrielle, elle est en devenir sous l'impulsion d'un industriel allemand.

---

7 Nicolas COCHARD, *Les marins dans la ville : gens de mer et société urbaine au Havre 1830-1914*, thèse d'Histoire contemporaine, sous la direction conjointe d'André Zysberg et John Barzmann, Université de Caen, 2013, 581 pages (dactyl.), p. 561.

8 Jean René COULIOU, Nicole PIRIOU, Jean-Michel LE BOULANGER « L'identité maritime des villes ports de pêche en Bretagne » *op. cit.*, p. 209.

9 Jean-Claude PERROT, *Genèse d'une ville moderne…, op. cit.,* p. 1262

10 Gabriel DÉSERT, *Histoire de Caen…*, *op. cit. p.* 243.

Cette identité de ville-port industrielle n'apparaît pas plus dans la suite de l'histoire de la relation de Caen à son port. La reconstruction, après les ravages des bombardements à la fin de la Seconde Guerre mondiale, tend plutôt à valoriser l'ancienneté de l'histoire de la ville, avec "l'allée triomphale" vers le château de Guillaume Le Conquérant, plutôt que son développement économique et portuaire. La municipalité envisage même une couverture partielle du bassin Saint-Pierre, le seul vestige, au centre-ville, d'un passé portuaire.

La fin, durant les quinze dernières années du XX^{e} siècle, des piliers de l'activité portuaire de presque un siècle d'histoire, n'affirme pas plus l'identité de Caen ville-port industrielle.

Pourtant nous avons montré plus haut quels grands espoirs avaient mis les dirigeants de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen dans la création de la passerelle transmanche. Brigitte Morival rapporte les propos de ses dirigeants qui veulent associer l'image du port à celle de Caen.

Pourtant en 2004, alors que de tous les marqueurs portuaires, il ne subsiste à proximité de la ville que l'usine France Charbons dont le trafic transite toujours par le quai aux charbons créés en 1882-1883 avec l'aménagement du Nouveau Bassin, les dirigeants de la "communauté d'agglomération du Grand Caen" choisissent de la désigner désormais sous le nouveau vocable de "communauté d'agglomération Caen la mer". Cette décision semble être l'expression d'une volonté politique d'affirmer une vocation maritime, plus porteuse (en termes de communication) qu'une vocation agricole liée à la plaine de Caen, à une ville qui en fut jusqu'à présent bien éloignée et dont l'imaginaire n'est pas liée à la mer à la différence de villes comme Nantes, comme Le Havre, comme Rouen ou encore comme Cherbourg, alors même que le port de Caen a quasiment toujours développé un trafic marchand (en tonnes de marchandises traitées) supérieur à celui de son homologue du Cotentin.

Pour Nantes, les mutations qui « ont changé la forme de la ville n'ont pas mis fin à la permanence d'une conviction, celle du "mythe du port élément moteur de l'économie de la cité, c'est-à-dire d'un port qui tiendrait sous la puissance dominatrice de ses activités la

prospérité de la ville"[11] »[12]. À Caen jamais le port n'a été vécu comme "l'élément moteur de l'économie de la cité".

Pour Le Havre, alors que le désarmement du *France* en 1974 a été vécu comme « le glas d'une identité fortement revendiquée et unanime, celle de la "Porte Océane", d'une ville-port de renommée mondiale »[13], les édiles recherchent depuis « la crise de fin de siècle, du port comme des industries »[14] à réaffirmer « une maritimité autrefois consensuelle et conquérante, et à réinventer la ville-portuaire »[15]. Comment affirmer à Caen une identité maritime qui n'est pas inscrite dans l'inconscient de la ville ?

Pour Cherbourg, la notion de ville-port fait partie du patrimoine culturel car « le port s'impose au cœur de la ville »[16], à Caen « le port se fait plus discret […] et les caennais s'aventurent rarement vers l'aval où l'activité portuaire a été déplacée »[17].

Le cas de Rouen présente des similitudes avec celui de Caen. À Rouen « les travaux de reconstruction entamés au lendemain de 1945, s'inscrivent dans un reflux global des activités portuaires vers l'aval »[18], nous avons vu le même phénomène à Caen. La vie portuaire se déroule désormais sur deux sites : le port amont, constitué des derniers quais encore en activité le long du canal, à savoir les terminaux d'Hérouville et de Blainville et le port aval, à Ouistreham, qui accueille tout le trafic transmanche, un port aval qui n'a plus aucun lien avec le canal puisqu'il se situe au-delà des écluses. Cet aménagement constitue une sorte d'aboutissement de l'évolution d'un canal ouvert en 1857 et qui a encore aujourd'hui, 160 ans plus tard une raison d'être. À Rouen « la reconquête des quais et du fleuve se révèle être à l'aube de l'an 2000, le projet d'aménagement urbain le plus important à mener par la municipalité rouennaise »[19], à Caen « l'ensemble de l'ancienne zone portuaire fait l'objet d'une démarche de renouvellement urbain »[20] avec la Société Publique Locale d'Aména-

[11] André VIGARIÉ, « Évolution et développement des activités portuaires dans la Basse-Loire », dans J. RENARD (sous la direction de) *Nantes et son agglomération*, Ouest-Éditions, 1990, p. 205.
[12] Didier GUIVARC'H, « Nantes au XIX^e^ et au XX^e^ siècle : du port vécu au port rêvé », *La ville maritime temps espace et représentations*, Brest, Université de Bretagne occidentale, p. 78.
[13] Alain LEMÉNOREL, « Les Havrais se dopent-ils à la maritimité ? Identité portuaire et environnement socio-culturel », *Environnements portuaires*, Publications des universités de Rouen et du Havre, coll. Publications de l'Université de Rouen, Anne Lise Piétri-Lévy, éditeur scientifique, 2003, p. 60.
[14] *Ibid.*, p. 61.
[15] *Ibid.*
[16] Olivier MÉRIEL, Karine LE PETIT, *Liaison maritime Caen-Cherbourg*, *op. cit.*, n.p.
[17] *Ibid.*
[18] Michel CROGUENNEC, *L'Aménagement du port de Rouen…, op. cit.,* p. 336.
[19] *Ibid.*
[20] Jocelyn MASSOT, *Le quai aux charbons de Caen…*, *op. cit.*, p. 116.

gement Caen Presqu'île. Les projets engagés concernent principalement la presqu'île dont nous donnons ci-dessous une photographie afin de percevoir l'emplacement qu'elle représente dans Caen.

"

Illustration 93 : La presqu'île portuaire[21]

La presqu'île est la bande de terrain au milieu de la photographie, insérée entre l'Orne, à gauche, le bassin Saint-Pierre qu'on distingue au fond et le canal sur le haut du cliché avec le Nouveau Bassin creusé à la fin du XIX^{e} siècle. Les hangars, au premier plan, sont les témoins de l'histoire économique de cette bande de terre. Aujourd'hui Caen veut reconquérir cet espace avec un triple objectif : « renforcer l'espace métropolitain caennais ; faire ressurgir l'identité et l'ouverture maritime et fluviale du territoire ; répondre aux objectifs des collectivités en matière d'habitat, de développement économique, de protection de l'environnement et de développement culturel, touristique et de loisirs »[22] comme l'explique Sonia de la Provôté, la présidente de la Société Publique Locale d'Aménagement Caen Presqu'île. La transformation du quai Vendeuvre, que nous avons évoquée plus haut, contribue à cette "ouverture maritime et fluviale". Dans cette vaste opération à la fois urbanistique et promotionnelle Caen semble vouloir renouer « le contact avec la mer ou tout du moins avec le front d'eau, quand le port, devenu espace de travail clos et lointain, s'évanouit de

[21] Ville de Caen, *Caen, une ville d'Art et d'Histoire*, Dossier de candidature, 2013, p. 314, (photo studio C, datée de 2007).

[22] Communauté d'agglomération Caen la Mer, « La presqu'île se métamorphose », *Sillage*, janvier-février-mars 2016, n° 45, p. 13.

l'horizon mental et souvent visuel de [ses] habitants »[23]. Comme l'explique Bruno Marnot dans son ouvrage *Les villes portuaires maritimes en France XIX^e^-XXI^e^ siècle.* Avec ce projet les édiles cherchent à se réapproprier un espace urbain devenu disponible en mettant en valeur « l'identité maritime du lieu »[24], comme le font d'autres villes portuaires. Il s'agit d'une démarche qui veut respecter son histoire et son passé tout en cherchant à affirmer aussi une vocation maritime à Caen. Une volonté s'affirme de conserver quelques traces de ce passé à dimension maritime et économique avec la préservation de bâtiments tels que le siège de la Société Navale Caennaise ou encore une partie des bâtiments de la minoterie créée en 1882, reconstruite en 1883 suite à un incendie et qui fonctionne encore aujourd'hui. Même si nous ne sommes pas certains que les caennais perçoivent ce passé dans l'identité de leur ville, cette volonté découle directement des décisions prises pendant toute la période de notre histoire du port par des édiles qui ont toujours su se montrer à la hauteur des enjeux du développement de leur port et de l'adaptation du canal de Caen à la mer aux besoins des acteurs portuaires. Ce qui est fascinant dans cette démarche, c'est « moins la conception raisonnée de l'aménagement qu'un processus de construction d'un territoire »[25] qui va contribuer à réinventer la relation de Caen à son port et surtout à la mer. Toutefois, si l'histoire a marqué ce territoire, les élus devront veiller à garder en mémoire la vision économique de leurs prédécesseurs et ne pas sacrifier les eaux portuaires sous le sceau tentant de l'urbanité et des loisirs. En effet l'histoire nous montre que l'essor des territoires de Caen à la mer a été permis grâce au développement industrialo-portuaire le long du canal et non l'inverse.

Ce souhait n'a-t-il pas pour objectif lointain d'utiliser la géographie pour affirmer l'identité de Caen, dans le cadre des réserves exprimées plus haut. Les dirigeants d'aujourd'hui cherchent-ils à répondre, pour Caen, à la question que Fernand Braudel pose à propos de la France dans son ouvrage *L'identité de la France-Espace et Histoire :* « la géographie a-t-elle inventé la France »[26] ?

---

[23] Bruno MARNOT, *Les villes portuaires maritimes en France*, Paris, A. Colin, coll. U. Histoire, 2015, p. 219.
[24] Ville de Caen, *Caen, une ville d'Art et d'Histoire*, *op. cit.*, p. 319.
[25] Anne VAUTHIER-VÉZIER, *L'estuaire et le port…*, *op. cit.*, p. 222.
[26] Fernand BRAUDEL, *L'identité de la France.* t. 1, *Espace et histoire*, *op. cit.*, p. 237.

Sources et bibliographie

A – Archives

1 – Archives Nationales

F/14/11 488, Dossiers individuels d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées : M. LEBLANC.

F/14/11 490, Dossiers individuels d'ingénieurs des Ponts et Chaussées : M. LESTELLE.

F/14/11 523, Dossiers individuels d'ingénieurs des Ponts et Chaussées : M. BOREUX.

F/14/11 535, Dossiers individuels d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées : M. COBLENTZ.

F/14/14 488, Voies Navigables.

F/14/14 494, Programme des grands travaux 1893-1903.

F/14/14 493, Grands Travaux 1898.

F/14/14 495, Commission des voies navigables 1905-1927.

F /14/14 496, Commission des voies navigables 1905-1927.

2 – Archives départementales du Calvados

Série 615 Edt : Dépôts de la ville de Caen

615 Edt 575, Chemin de fer : projets (1844-1854), procès MORIN relatif au passage du chemin de fer rue Neuve du Port (1874), plan d'un projet de débarcadère à Vaucelles (XIX^{e} siècle)., Caen.

615 Edt 576, Construction d'une passerelle sur l'Orne (1901-1903), Caen.

615 Edt 623, Règlement de police et d'administration municipale 1870, Caen.

Série J

1 J 87/2, Port de Caen des origines à 1985 – Documentation.

Série M *Administration générale : santé*

M 2990, Rapport de Police - Commissariat Central Caen 1868-1872.

M 2991, Rapport de Police - Commissariat Central Caen 1871-1872.

M 3009, Police Générale - Divers - Rapports de Police pendant la Grande Guerre.

M 3010, Police Générale - Instructions - Rapports - Correspondance 1914-1915.

M 3011, Police Générale - Rapports du Commissariat Central de Caen – 1915.

M 3012, Police Générale - Rapports du Commissariat Central de Caen année 1916.

M 3013, Police Générale - Rapports du Commissariat Central de Caen année 1917.

M 3014, Police Générale - Rapports du Commissariat Central Caen.

M 3058, Sûreté générale, Étrangers - Mutinerie de Mondeville - Correspondance 1916-1919.

M 3152, Etrangers - Questionnaires 1917.

M 3633, Police - Régates - Affaires générales.

M 3796/1, Commissions de pisciculture.

M 3796/2, Pêche fluviale – Réglementation.

M 8636, Commerce et Industrie - Situations industrielles.

M 8637, Commerce et Industrie - Situations industrielles.

M 8638, Commerce et industrie - Situations industrielles.

M 8639, Commerce et industrie - Situations industrielles.

M 8640, Commerce et industrie - Situations industrielles.

M 8641, Commerce - Régime industriel.

M 8642, Situations industrielles.

M 8661, Commerce - Docks - Magasins généraux – Instructions.

M 9103/1, Industrie – Grèves.

M 9103/2, Industrie – Grèves.

M 9125, Police générale et grèves premier Mai (versement du cabinet du préfet) 1890-1921.

M 9127, Grèves 1898-1907.

M 9128, Commerce – Industrie – Grèves – Instructions - Affaires diverses 1893-1934.

M 9129, Police Générale - Grèves (versement du cabinet du préfet) 1898-1909.

M 9130, Police Générale - Grèves, (versement cabinet du préfet) 1910-1912

M 9131, Police Générale - Grèves (versement du cabinet du préfet) 1913-1914.

M 9132, Police Générale – Grèves - Réunions syndicalistes 1917-1918.

M 9134, Police Générale - Grèves 1920.

M 9135, Commerce - Industrie - Grèves - Affaires diverses 1920-1927.

M 9136, Tentative générale de grève 30/11/1938.

M 13120, Baie de l'Orne et de la Dives 1887-1903.

M 13181, Appareils à vapeur - Instructions 1846-1927.

M 13182, Bateaux à vapeur - Port de Caen 1897-1909.

M 13183/1, Taxe sur les épreuves à vapeur 1893-1899 - Bateaux à vapeur 1873-1899 - Examen des mécaniciens - Bateaux à vapeur Honfleur - Trouville 1880.

M 13213, Gardiens de phares et fanaux 1906-1931.

M 13807, Courtiers Maritimes.

M 13808, Courtiers Maritimes - Affaires classées 1857-1917.

M 14526, Sociétés mutualistes dissoutes - Dossier n° 8.

M 14620, Sociétés mutualistes - Liquidation - Dossier n° 4.

M 14648, Epaves - Affaires diverses - Rivage de mer.

M 14649/1, Service hydraulique (1936-1948) - Crues de l'Orne (1926-1957).

M 14649, Extractions de Matériaux sur le rivage de la mer.

M 14652, Port de Ouistreham.

M 14653, Port de Caen et de Ouistreham.

M 14654, Port de Caen - Affaires diverses.

M 14655, Port de Caen 1940-1957 - Port de Ouistreham 1913-1954 - Port de Dives sur Mer 1900-1939.

M 16007, Sociétés mutualistes - Statistiques 1953-1955-1956.

M 16076, Grèves (suite du 16075).

M 16182, Commission des ports de commerce.

M 16202/1, Affaires diverses - Cabinet du préfet.

M 16202/2, Documents divers - Versement du cabinet du préfet.

M 16204/ 16205, Etudes diverses.

Série O *Administration communale*

O 1538, Dépôt ville de Ouistreham.

O 1539/1, Dépôt ville de Ouistreham.

O 1540/2, Dépôt mairie de Ouistreham.

O 9318, Ouistreham - Reconstruction de la gare maritime - Délibérations diverses.

Série P *Administration communale*

P 6598, Douane - Personnel 1852-1878.

P 12668, Douanes - Navigation : état des navires entrées et sortis des ports 1848-1849 - Droits pour la navigation : tableau des recettes 1848-1850.

Série R *Affaires militaires : Inscription maritime*

R 3701, Inscription Maritime - Divers – Caen.

R 5336, Inscription Maritime - Quartier de Caen - Syndicat de Ouistreham - Hors Service 1850-1860.

R 5810, Quartier de Caen - Matricule des bâtiments de Commerce - 1891.

R 5811, Quartier de Caen - Matricule des bâtiments de commerce à compter de 1897.

R 5812, Quartier de Caen - Matricule des bâtiments de Commerce à compter de 1907.

R 5813, Quartier de Caen - Registre d’armement des bâtiments de commerce à compter de 1924

jusqu'en 1932.

R 5814, Quartier de Caen - Registre de désarmement des bâtiments de Commerce à compter de 1919 jusqu'en 1928.

R 5815, Quartier de Caen - Matricule des bâtiments de Plaisance du bateau n° 301 immatriculé en 1888 au bateau n° 906 immatriculé en 1909.

R 5816, Quartier de Caen - Matricule des bâtiments de plaisance entre 907 et 1 500 - Immatriculations entre 1909 et 1927.

R 5817, Quartier de Caen - Registre d'armement de 1907 à 1958.

Série S *Travaux Publics et Transports : Ponts et Chaussées - ports*

S 1045, Rivière d'Orne - Curage et Dragage.

S 1049, Rivière d'Orne - Ponts Bacs Navigation.

S 1229, Bacs et bateaux du port de Caen - Colombelles 1848-1911.

S 1284 et S 1285, Régime des eaux avant et après la création du canal.

S 1289, Mines et carrières - Mines de LittryCaen - Etat d'exploitation 1818-1867.

S 1294, Mines de fer.

S 1343, Navigation - Bateaux - Sous-marins - Ports - Canaux 1822-1919.

S 1347, Canalisation de l'Orne.

S 1356, Port de Caen - Trafic entrées et sorties second semestre 1820.

S 1358, Ports - Comptes moraux mensuels.

S 1359, Ports - Comptes généraux.

S 1360, Comptes moraux.

S 1361, Port de Caen - Règlement - Personnel – Mouvement.

S 1362, Port de Caen Pont de Vaucelles Reconstruction Expropriations Construction du quai de juillet 1824 - 1839.

S 1363, Port de Caen - Remorquage Péages - Sauvetage – Indemnités.

S 1364, Lit de l'Orne - Redressement et approfondissement - Bassin Saint-Pierre – Écluses.

S 1365 Port de CAEN - Place de quai - Alignement - Chantiers de construction - Égouts - Prises d'eau.

S 1366, Port de Caen - Pont de Vaucelles plans 1822-1827.

S 1367/1 et 2, Port de Caen – Ponts.

S 1368, Port de Caen - Voies ferrées.

S 1369, Travaux 1824-1836.

S 1370, Port de Caen - Outillage – Entrepôt.

S 1371, Port de Caen - Voies ferrées 1856-1884.

S 1372, Port de Caen - Outillage – Grues.

S 1373, Port de Caen – Éclairage.

S 1374, Port de Caen - Travaux 1840-1920.

S 1386, Divers port de Caen années 1907 à 1920.

S 1387, Voies ferrées - Construction - Modifications - Embranchements particuliers.

S 1390, Service des ports - Phares : Phares de Fatouville - Instruction et Renseignements.

S 1443, Port de Oyestreham 1840-1880.

S 1453, Port de Caen - Construction d'un nouveau barrage sur l'Orne - Subvention du département 1901-1908.

S 1456, Port de Ouistreham 1899-1905.

S 1457, Port de Ouistreham - Occupations temporaires - Affaires diverses.

S 1478, Canal de Caen à la mer - Chenal de Caen à Ouistreham.

S 1479, Canal de Caen à la mer - Construction - Ponts - Aqueducs - Chemin de halage.

S 1480, Canal de Caen à la mer - Construction - Marche de l'entreprise - Crédits – Inauguration.

S 1481, Canal de Caen à la mer - Police du chenal et du chemin de halage.

S 1482, Canal de Caen à la mer - Halage - Lestage - Remorquage - Francs bords.

S 1483, Canal de Caen à la mer - Approfondissement et Rigole alimentaire 1860-1891.

S 1485/1, Canal de Caen à la mer - Exhaussement du plan d'eau 1893 à 1898.

S 1485/2, Travaux d'exhaussement du plan d'eau du canal de Caen à la mer – 2ème lot : Siphons et aqueducs Communes d'Hérouville - Blainville - Bénouville - Enquête parcellaire.

S 1486, Canal de Caen à la mer - Approfondissement et Élargissement 1916-1919.

S 1487, Reconstruction des Ponts 1910.

S 1488, Canal de Caen à la mer - Défenses des berges 1900-1916.

S 1489, Canal de Caen à la Mer - Outillage - Personnel - Concessions et Terrains.

S 1490, Canal de Caen à la Mer - Navigation à vapeur.

S 1494, Canal de Caen à la Mer - Indemnités Ouistreham Ranville.

S 1495, Canal de Caen à la Mer - Entretien des ponts.

S 1496, Canal de Caen à la Mer – Entretien.

S 1497, Ports Maritimes et Canal de Caen à la Mer - Travaux d'entretien - Adjudications 1878, 1893, 1909, 1921.

S 1512, Règlement de Police du Port de Commerce.

S 1601, Port Ouistreham 1877-1890.

S 1605, Ports - Canal de Caen à la mer – Usines.

S 1606, Crédit Maritime Mutuel - Industrie des pêches maritimes - Conseils d'arbitrage.

S 1608, Dépenses - Travaux 1857-1863.

S 2508, Chemin de fer de Caen à la mer - Affaires diverses.

S 2527, Chemin de fer minier de Soumont à Caen.

S 2528, Chemin de fer minier de Soumont à Caen - Expropriations - Affaires diverses.

S 2529, Chemin de fer minier de Soumont à Caen - Arrondissement de Falaise.

S 13349, Ligne de Soumont à Caen.

S 13350, Chemin de fer minier de Soumont à Caen.

S 13412, Port de Caen-Ouistreham - Reconstruction de la jetée de l'est et consolidation de l'ouest - Projet et exécution des travaux 1907-1912.

S 13413, Travaux entre 1888 et 1935.

S 13414, Alignements sur le littoral et les quais des ports.

S 13415, Port de Caen - Installation pour la manutention des minerais - Projet de la société "Applevage" - Plans - Partie mécanique - Entreprise Zublin – Correspondances.

S 13418, Port de Caen-Ouistreham - Éléments divers.

S 13419, Port de Caen - Canal de Caen à la Mer.

S 13420, Port de Caen-Ouistreham - Travaux divers seconde moitié du XIX^{e} siècle.

S 13421, Port de Caen-Ouistreham - Travaux divers fin du XIX^{e} siècle.

S 13422, Port de Caen-Ouistreham - Travaux divers 1900-1905.

S 13423, Port de Caen - Années 30.

S 13424, Port de Caen-Ouistreham - Travaux divers.

S 13425, Port de Caen-Ouistreham - Travaux divers.

S 13426, Canal de Caen à la mer - Éclairage des quais.

S 13427, Canal de Caen à la mer - Port de Caen-Ouistreham - Traversée de Caen - État de la rigole d'alimentation.

S 13428, Port de Caen et canal de Caen à la mer.

S 13429, Port de Caen-Ouistreham - Plans et sondages du chenal.

S 13430, Port de Caen-Ouistreham - Travaux divers.

S 13431, Port de Caen-Ouistreham - Travaux divers.

S 13432, Port de Caen-Ouistreham - Travaux divers.

S 13433, Port de Caen-Ouistreham.

S 13434, Canal de Caen à la mer - Reconstruction du pont de Bénouville.

S 13435, Port de Caen-Ouistreham – Divers.

S 13436, Port de Caen-Ouistreham.

S 13437, Port de Caen - Construction d'un quai d'embarquement sur la rive droite pour la société des mines de Barbery.

S 13438, Port de Caen-Ouistreham - Document Hillairet.

S 13439, Canal de Caen à la mer - Reconstruction du pont de Bénouville.

S 13440, Port de Caen-Ouistreham - Canal de Caen à la mer - Pont basculant de Bénouville.

S 13441, Port de Caen-Ouistreham.

S 13442, Port de Caen-Ouistreham - Dossiers divers années 1929 à 1935.

S 13443, Canal maritime de Caen à la mer – Divers.

S 13444, Port de Caen-Ouistreham - Construction d'un barrage mobile dans l'Orne à Caen.

S 13445, Port de Caen-Ouistreham.

S 13446, Port de Caen-Ouistreham – Divers.

S 13447, Port de Caen-Ouistreham - Pont tournant écluse de la Fonderie.

S 13448, Port de Caen - Remplacement du pont tournant de l'écluse de la Fonderie.

S 13449, Port de Caen-Ouistreham - Dossiers divers années 1935 à 1941.

S 13450, Port de Caen-Ouistreham - Dossiers divers 1865-1866 puis 1896-1902 puis 1908-1909.

S 13451, Port de Caen-Ouistreham - Nouveau barrage sur l'Orne 1900-1909.

S 13452, Port de Caen-Ouistreham - Nouveau barrage sur l'Orne.

S 13453, Port de Caen-Ouistreham - Nouveau barrage sur l'Orne.

S 13454, Port de Caen-Ouistreham - Remplacement d'une porte d'écluse.

S 13462, Outils et matériel de dragage.

S 13463, Canal de Caen à la mer - Reconstruction du pont de Bénouville.

S 13464, Port de Caen-Ouistreham - Pont des Abattoirs.

S 13465, Port de Caen-Ouistreham - Canal de Caen à la mer.

S 13466, Port de Caen-Ouistreham.

S 13467, Port de Caen-Ouistreham - Travaux relatifs à l'extension du port de Caen dans les années 30, à compter surtout de 1932-1933.

S 13468, Port de Caen-Ouistreham - Canal de Caen à la Mer - Dossiers divers.

S 13469, Port de Caen-Ouistreham - Éléments divers de 1830 à 1930.

S 13470, Port de Caen-Ouistreham - Divers.

S 13471, Port de Caen - Ouistreham Limites de salure des eaux.

S 13472, Port de Caen - Ouistreham - Grues.

S 13473, Construction d'une seconde écluse à Ouistreham en 1902.

S 13474, Port de Caen-Ouistreham - Divers.

S 13475, Port de Caen-Ouistreham – Divers.

S 13476, Port de Caen-Ouistreham - Dragages dans le bassin Saint-Pierre et le canal.

S 13477, Canal de Caen à la mer - Écoulement des eaux de la rive gauche - principalement année 1940.

S 13478, Port de Caen - Pont de l'écluse de l'Orne - Dessins d'exécution.

S 13479, Ville de Caen - Protections de la ville contre les inondations.

S 13480, Port de Caen-Ouistreham - Aménagement des terre-pleins du Nouveau Bassin.

S 13481, Port de Caen-Ouistreham - Programme général d'exécution et d'aménagement du port, des écluses et de l'avant-port 1956.

S 13482, Port de Caen-Ouistreham - Écluse de Ouistreham - Matériel de dragage.

S 13483, Port de Caen-Ouistreham - Écluse Est de Ouistreham 1903.

S 13484, Port de Caen-Ouistreham - Construction d'une seconde écluse à Ouistreham 1901-1904.

S 13485, Port de Caen-Ouistreham - Seconde écluse à Ouistreham 1902.

S 13488, Construction du phare de Ouistreham.

S 13490, Balisage - Signalisation Courseulles, Dives, Cabourg, Trouville, Caen-Ouistreham.

S 13494, Statistiques - Renseignements divers.

S 13495, Ports maritimes de commerce - Comptes rendus descriptifs et statistiques.

S 13496, Renseignements généraux et statistiques - Trafic des ports français.

Série W Seconde Guerre mondiale

1 W 3, Occupation - Rapports du préfet et du commissariat central 1940.

1 W4/1 et 2, État Français - Demandes d'audiences au préfet 1940.

3 W 11, Police - Rapports 1940-1941.

3 W 12, Police - Rapports politiques.

3 W 14, Police - Rapports 1940-1941.

4 W 3, Correspondance 1942-1944.

5 W 9/1, Réquisitions.

5 W 9/2, Réquisitions mobilières et immobilières.

5 W 10/2, Police - Sûreté - Gendarmerie - Douane - Pompiers 1941-1943.

5 W 10/4, Rapport sur la situation de police 1942-1944

21 W 42/2, Production industrielle - Demandes d'emploi - Enquêtes sur le personnel - Instructions et correspondance 1945.

21 W 43/1, Production industrielle - Demandes d'emploi - Enquêtes sur le personnel - Instructions et correspondance 1945-1946.

Série W Après la Seconde Guerre mondiale

1024 W 2, Port de plaisance Caen-Ouistreham - Travaux 1963-1973.

1024 W 6, Port de Caen-Ouistreham - Bassin de Plaisance.

1024 W 12, Port de Caen - Remise en état de l'écluse, 1967-1972.

1024 W 13, Port de Caen - Silo portuaire - Divers 1955-1971.

1084 W 94, Tarif des ports - Lamanage, Tarifs d'usage - Droits de port.

1084 W 95, Tarif des ports - Outillage public 1976-1978.

1084 W 96, Tarif des ports - Remorquage de Caen - Courtiers interprètes.

1095 W 27, Dossier ports de commerce et de pêche 1976.

1095 W 62, Blainville - Équipement d'un 3^{e} poste à quai (1re tranche) - *idem* (2^{e} tranche).

1095 W 183, Trafic portuaire - Calvados - Manche 1980 et Pêche - Calvados – Manche.

1107 W 143, Ports de Commerce et Ports de Pêche 1978 et 1979.

1107 W 144, Zone industrielle portuaire - Port Caen-Ouistreham.

1107 W 146, Port de Plaisance – Ouistreham.

1166 W 78, Affaires maritimes - Aménagement des ports 1969-1976.

1166 W 79, 70-77 Port Caen.

1339 W 53, Trafic portuaire 1983 Caen - Pêche 1983 - Immatriculations 1983.

1339 W 66, Trafic portuaire Caen 1984.

1430 W 61, Trafic portuaire Caen année 1986.

1519 W 143 Construction d'un poste pour navires transbordeurs dans l'avant-port de Caen–Ouistreham

1519 W 147, Port de Caen-Ouistreham - Postes pour navires transbordeurs 1980-1981 - Dossier avant-projet.

1519 W 148, Port de Caen-Ouistreham - Création d'un poste pour navires transbordeurs - juin 1981.

1527 W 67, Car-ferry Ouistreham 1980-1988.

1579 W 163, Trafic portuaire 1989.

1725 W 174, Pêche - Dockers - Marins pêcheurs - Société Navale Caennaise 1968 à 1984.

1725 W 176, Ports : Caen - Courseulles - Deauville – GrandcampCaen-les-Bains - Honfleur – Port-en-Bessin - Trouville.

2366 W 25, Dockers Caen et Honfleur.

2576 W 23, Conseil portuaire Caen-Ouistreham.

Série Z Sous-préfectures : Pont - L'Évêque

La référence indiquée pour cette archive correspond à une ancienne codification. Les archives de la sous-préfecture ayant fait l'objet d'un reclassement total au début de l'année 2012, après les recherches effectuées par l'auteur, qui eurent lieu au début de l'année de 2011 dans le cadre de son mémoire de master consacré à un autre port du Calvados.

5 Z 230, Extraits de Rapports de la chambre de commerce d'Honfleur pour les années 1920 et 1921.

3 - Archives de la ville de Caen

Série spécifique concernant le Port de Caen

Carton n° 1, Port - Canal - Orne – Odons.

Carton n° 2, Port - Canal - Orne – Odons.

Carton n° 3, Port - Canal - Orne – Odons.

Carton n° 4, Port - Canal - Orne – Odons.

Carton n° 5, Port - Car-Ferry Ouistreham.

Carton n° 6, Navires - Voiliers - Paquebots - Péniches - Sous-marins.

Série spécifique concernant le Service des eaux.

Carton non numéroté, Eau – Canal.

Carton n° 1, Service des eaux.

Carton n° 5, Service des eaux.

Carton n° 8, Service des eaux.

Carton non numéroté, Divers service des eaux.

Carton, Yves GUILLOU.

4 - Archives du musée de Normandie

Carton n°1, Divers port de Caen.

Carton n°2, HEBE de la SNC.

Carton non numéroté, Éléments divers sur les cargos charbonniers de plus de 5000 tonnes 1951.

Divers : article du *Moniteur de Caen* relatant l'inauguration du Canal.

5 - Archives privées de Paul Spriet

Dossier « Revue de presse Liaison CAR-FERRY Caen-Portsmouth ».

Dossier « Chambre de Commerce et d'Industrie – Projet de liaison Car-Ferry Caen-Portsmouth ».

Dossier « CAR-FERRY – Différend CCI-Cherbourg ».

Dossier « *Normandie* réception CCI, 15 et 16 mai 1992 ».

B - Sources imprimées

1 - Bibliothèque Nationale de France

1.1 Archives des Douanes

Année 1855 : Tableau général des mouvements du cabotage, 1855.

Année 1855 : Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères, 1855.

Année 1856 : Tableau général des mouvements du cabotage, 1856.

Année 1856 : Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères, 1856.

Année 1857 : Tableau général des mouvements du cabotage, 1857.

Année 1857 : Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères, 1857.

Année 1858 : Tableau général des mouvements du cabotage, 1858.

Année 1858 : Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères, 1858.

Année 1859 : Tableau général des mouvements du cabotage, 1859.

Année 1859 : Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères, 1859.

Année 1860 : Tableau général des mouvements du cabotage, 1860.

Année 1860 : Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères, 1860.

Année 1861 : Tableau général des mouvements de cabotage, 1861.

Année 1861 : Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères, 1861.

Année 1862 : Tableau général des mouvements de cabotage, 1862.

Année 1862 : Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères, 1862.

Année 1863 : Tableau général des mouvements de cabotage, 1863.

Année 1863 : Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères, 1863.

Année 1864 : Tableau général des mouvements de cabotage, 1864.

Année 1864 : Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères, 1864.

Année 1865 : Tableau général des mouvements de cabotage, 1865.

Année 1865 : Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères, 1865.

Année 1866 : Tableau général des mouvements de cabotage, 1866.

Année 1866 : Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères, 1866.

Année 1867 : Tableau général des mouvements de cabotage, 1867.

Année 1867 : Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères, 1867.

Année 1868 : Tableau général des mouvements de cabotage, 1868.

Année 1868 : Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères, 1868.

Année 1869 : Tableau général des mouvements de cabotage, 1869.

Année 1869 : Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères, 1869.

Année 1870 : Tableau général des mouvements de cabotage, 1870.

Année 1870 : Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères, 1870.

Année 1871 : Tableau général des mouvements de cabotage, 1871.

Année 1871 : Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères, 1871.

Année 1872 : Tableau général des mouvements de cabotage, 1872.

Année 1872 : Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères, 1872.

Année 1873 : Tableau général des mouvements du cabotage, 1873.

Année 1873 : Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères, 1873.

Année 1874 : Tableau général des mouvements de cabotage, 1874.

Année 1874 : Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères, 1874.

Année 1875 : Tableau général des mouvements du cabotage, 1875.

Année 1875 : Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères, 1875.

Année 1876 : Tableau général des mouvements de cabotage, 1876.

1.2 Département des Estampes

Asselineau Léon-Auguste, *La France de nos jours*, Paris, Frick frères, 1864-1866, t 2, estampe 230.

1.3 Chambre de Commerce de Caen

Année 1877 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1878, 81 p

Année 1878 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen., 1879, 99 p.

Année 1879 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1880, 116 p.

Année 1880 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1881, 103 p.

Année 1881 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1882, 102 p.

Année 1882 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1883, 122 p.

Année 1883 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1884, 133 p.

Année 1884 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de commerce de Caen, 1885, 138 p.

Année 1885 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1886, 136 p.

Année 1886 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1887, 142 p.

Année 1887 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1888,

176 p.

Année 1888 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1889, 174 p.

Année 1889 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1890, 172 p.

Année 1890 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1891, 179 p.

Année 1891 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1892, 157 p.

Année 1892 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1893, 153 p.

Année 1893 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen.,1894, 171 p.

Année 1894 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1895, 160 p.

Année 1895 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1896, 150 p.

Année 1896 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1897, 148 p.

Année 1897 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1898, 162 p.

Année 1898 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1899, 160 p.

Année 1899 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1900, 155 p.

Année 1900 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1901, 167 p.

Année 1901 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1902, 142 p.

Année 1902 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1903, 142 p.

Année 1903 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1904, 154 p.

Année 1904 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1905, 148 p.

Année 1905 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1906, 169 p.

Année 1906 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1907, 78 p.

Année 1907 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1908, 288 p.

Année 1908 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1909, 299 p.

Année 1909 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1910,

155 p.

Séance du 11 janvier 1910 : Chambre de commerce de Caen, 1910.

Année 1910 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1911, 161 p.

Année 1911 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1912, 184 p.

Année 1912 : Compte rendu sommaire des travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1913, 186 p.

Rapport M. Devaux sur les travaux de l'année 1913, Caen, 1913, 12 p.

Année 1913 : Compte rendu sommaire des Travaux de la Chambre de Commerce de Caen, 1914, 178 p.

Séance du 19 mars 1929 Bulletin chambre de commerce de Caen, 1929, p. 32 à 102.

Année 1930 n° 1 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1930, p. 2 à 32.

Année 1931 n° 1 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1931, p. 1 à 72.

2 - Bibliothèque de documentation internationale et contemporaine

Chambre de Commerce de Caen

Année 1914 n° 2 : Bulletin mensuel de la chambre de commerce de Caen, 1914, p. 53 à 83.

Année 1914 n° 3 : Bulletin mensuel de la chambre de commerce de Caen, 1914, p. 85 à 132.

Année 1914 n° 4 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1914, p. 133 à 166.

Année 1914 n° 5 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1914, p. 167 à 206.

Année 1914 n° 6 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1914, p. 207 à 236.

Année 1914 n° 7 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1914, p. 239 à 260.

Année 1914 n° 8 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1914, p. 263 à 286.

Année 1915 n° 1 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1915, p. 3 à 30.

Année 1915 n° 2 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1915, p. 85 à 120.

Année 1915 n° 3 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1915, p. 121 à 148.

Année 1915 n° 4 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1915, p. 149 à 224.

Année 1915 n° 5 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1915, p. 227 à 281.

Année 1916 n° 1 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1916, p. 1 à 34.

Année 1916 n° 2 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1916, p. 39 à 59.

Année 1916 n° 3 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1916, p. 63 à 80.

Année 1916 n° 4 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1916, p. 83 à 106.

Année 1916 n° 5 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1916, p. 111 à 138.

Année 1916 n° 6 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1916, p. 1 à 27.

Année 1917 n° 1 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1917, p. 1 à 31.

Année 1917 n° 2 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1917, p. 33 à 89.

Année 1917 n° 3 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1917, p. 93 à 128.
Année 1917 n° 4 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1917, p. 129 à 170.
Année 1918 n° 1 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1918, p. 1 à 20.
Année 1918 n° 2 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1918, p. 21 à 36.
Année 1918 n° 3 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1918, p. 37 à 127.
Année 1918 n° 4 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1918, p. 129 à 191.
Année 1919 n° 1 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1919, p. 1 à 36.
Année 1919 n° 2 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1919, p. 37 à 80.
Année 1919 n° 3 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1919, p. 81 à 126.
Année 1919 n° 4 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1919, p. 127 à 198.
Année 1920 n° 1 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1920, p. 1 à 52.
Année 1920 n° 2 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1920, p. 53 à 128.
Année 1920 n° 3 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1920, p. 129 à 216.
Année 1920 n° 4 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1920, p. 217 à 304.
Année 1921 n° 2 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1921, p. 113 à 183.
Année 1921 n° 3 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1921, p. 185 à 266.
Année 1922 n° 1 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1922, p. 1 à 66.
Année 1922 n° 2 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1922, p. 67 à 165.
Année 1922 n° 3 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1922, p. 167 à 254.
Année 1923 n° 1 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1923, p. 1 à 63.
Année 1923 n° 2 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1923, p. 66 à 188.
Année 1923 n° 3 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1923, p. 189 à 328.
Année 1925 n° 1 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1925, p. 1 à 79.
Année 1925 n° 2 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1925, p. 81 à 136.
Année 1925 n° 3 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1925, p. 137 à 234.
Année 1925 n° 4 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1925, p. 235 à 346.
Année 1926 n° 1 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1926, p. 1 à 66.
Année 1926 n° 3 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1926, p. 235 à 305.
Année 1926 n° 4 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1926, p. 307 à 426.
Année 1927 n° 1 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1927, p. 1 à 75.
Année 1927 n° 2 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1927, p. 77 à 199.
Année 1927 n° 3 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1927, p. 201 à 252.
Année 1927 n° 4 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1927, p. 253 à 362.
Année 1928 n° 1 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1928, p. 1 à 95.
Année 1928 n° 2 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1928, p. 97 à 211.
Année 1928 n° 3 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1928, p. 213 à 285.
Année 1928 n° 4 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1928, p. 287 à 350.

Année 1929 n° 1 : Bulletin mensuel de la Chambre de commerce de Caen, 1929, p. 1 à 30.
Année 1929 n° 3 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1929, p. 103 à 144.
Année 1929 n° 4 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1929, p. 143 à 171.
Année 1929 n° 5 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1929, p. 173 à 236.
Année 1930 n° 2 : Bulletin mensuel de la chambre de Commerce de Caen, 1930, p. 37 à 95.

3 – Bibliothèque universitaire Droit-Lettres Université Caen-Normandie

Chambre de Commerce de Caen

Le Centenaire de la Chambre de commerce de Caen, Caen, Chambre de commerce, 1921, 101 p.
Année 1931 n° 5 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1931, p. 169 à 227.
Année 1932 n° 1 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1932, p. 1 à 71.
Année 1932 n° 2 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1932, p. 73 à 106.
Année 1932 n° 5 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1932, p. 223 à 259.
Année 1933 n° 1 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1933, p. 1 à 72.
Année 1934 n° 2 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1934, p. 89 à 183.
Année 1934 n° 3 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1934, p. 185 à 259.
Année 1934 n° 4 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1934, p. 261 à 347.
Année 1934 n° 6 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1934, p. 381 à 451.
Année 1935 n° 1 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1935, p. 1 à 79.
Année 1935 n° 4 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1935, p. 269 à 379.
Année 1935 n° 7 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1935, p. 593 à 691.
Année 1936 n° 1 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1936, p. 1 à 86.
Année 1936 n° 2 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1936, p. 89 à 196.
Année 1936 n° 6 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1936, p. 442 à 517.
Année 1936 n° 7 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1936, p. 522 à 606.
Année 1936 n° 8 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1936, p. 610 à 666.
Année 1937 n° 1 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1937, P. 2 à 85.
Année 1937 n° 2 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1937, p. 90 à 207.
Année 1937 n° 3 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1937, p. 210 à 262.
Année 1937 n° 4 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1937, p. 266 à 319.
Année 1937 n° 5 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1937, p. 322 à 372.
Année 1937 n° 6 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1937, p. 374 à 489.
Année 1937 n° 7 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1937, p. 492 à 613.
Année 1937 n° 8 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1937, p. 616 à 692.
Année 1937 n° 9 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1937, p. 696 à 715.
Année 1938 n° 2 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1938, p. 65 à 231.

Année 1938 n° 10 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1938, p 862 à 949.
Année 1939 n° 1 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1939, p. 1 à 88.
Année 1939 n° 2 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1939, p. 89 à 259.
Année 1939 n° 3 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1939, p. 261 à 335.
Année 1939 n° 4 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1939, p. 337 à 438.
Année 1939 n° 5 : Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de Caen,1939, p. 439 à 540.
Année 1941 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1941.
Année 1942 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1943, 396 p.
Année 1944 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1945, 116 p.
Année 1945 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1946, 104 p.
Année 1946 n° 1 : Bulletin trimestriel de la Chambre de Commerce de Caen, 1946, p. 1 à 61.
Année 1946 n° 2 : Bulletin trimestriel de la Chambre de Commerce de Caen, 1946, p. 62 à 163.
Année 1946 n° 3 : Bulletin trimestriel de la Chambre de Commerce de Caen, 1946, p. 164 à 278.
Année 1947 n° 1 : Bulletin trimestriel de la Chambre de Commerce de Caen, 1947, p. 1 à 162.
Année 1947 n° 2 : Bulletin trimestriel de la Chambre de Commerce de Caen, 1947, p. 163 à 249.
Année 1947 n° 3 : Bulletin trimestriel de la Chambre de Commerce de Caen, 1947, p. 250 à 390.
Année 1948 n° 1 : Bulletin trimestriel de la Chambre de Commerce de Caen, 1948, p. 1 à 144.
Année 1948 n° 2 : Bulletin trimestriel de la Chambre de Commerce de Caen, 1948, p. 163 à 265.
Année 1948 n° 3 : Bulletin trimestriel de la Chambre de Commerce de Caen, 1948, p. 275 à 460.
Année 1949 n° 1 : Bulletin trimestriel de la Chambre de Commerce de Caen, 1949, p. 1 à 155.
Année 1949 n° 2 : Bulletin trimestriel de la Chambre de Commerce de Caen, 1949, p. 163 à 265.
Année 1949 n° 3 : Bulletin trimestriel de la Chambre de Commerce de Caen, 1949, p. 275 à 460.
Année 1950 n° 1 : Bulletin semestriel de la Chambre de Commerce de Caen, 1950, p. 1 à 184.
Année 1950 n° 2 : Bulletin semestriel de la Chambre de Commerce de Caen, 1950, p. 193 à 315.
Année 1952 n° 1 : Bulletin semestriel de la Chambre de Commerce de Caen, 1952, p. 1 à 175.
Année 1952 n° 2 : Bulletin Semestriel de la Chambre de Commerce de Caen, 1952, p. 179 à 256.
Année 1953 n° 1 : Bulletin semestriel de la Chambre de Commerce de Caen, 1953, p. 1 à 171.
Année 1953 n° 2 : Bulletin semestriel de la Chambre de Commerce de Caen, 1953, p. 179 à 256.
Année 1954 n° 1 : Bulletin semestriel de la Chambre de Commerce de Caen, 1954, p. 1 à 156.
Année 1954 n° 2 : Bulletin semestriel de la Chambre de Commerce de Caen, 1954, p. 169 à 233.
Année 1955 n° 1 : Bulletin semestriel de la Chambre de Commerce de Caen, 1955, p. 1 à 156.
Année 1955 n° 2 : Bulletin semestriel de la Chambre de Commerce de Caen, 1955, p. 167 à 241.
Année 1956 n° 1 : Bulletin semestriel de la Chambre de Commerce de Caen, 1956, p. 1 à 171.
Année 1956 n° 2 : Bulletin semestriel de la Chambre de Commerce de Caen, 1956, p. 180 à 236.
Année 1956 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1956, 63 p.
Année 1957 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1958, 184 p., annexe : 29 p.
Année 1958 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1959, 215 p., annexe : 28 p.

Année 1959 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1960, 215 p., annexe : 28 p.

Année 1960 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1961, 213 p., annexe : 29 p.

Année 1961 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1962, 189 p., annexe : 33 p.

Année 1962 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1963, 200 p., annexe : 33 p.

Année 1963 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1964, 218 p., annexe : 35 p.

Année 1964 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce de Caen, 1965, 159 p., annexe : 35 p.

Année 1965 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1966, 243 p. annexe : 35 p.

Année 1966 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1967, 230 p., annexe : 35 p.

Année 1967 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1968, 181 p., annexe : 35 p.

Année 1968 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1969, 228 p., annexe : 35 p.

Année 1969 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1970, 134 p., annexe 35 p.

Année 1970 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1971, 156 p.

Année 1971 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1972, 167 p.

Année 1972 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1973, 187 p.

Année 1973 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1974, 187 p.

Année 1974 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1975.

Année 1975 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1976, 168 p.

Année 1976 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1977, 188 p.

Année 1977 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1978, 175 p.

Année 1978 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1979, 190 p.

Année 1979 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1980, 157 p.

Année 1980 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1981, 229 p.

Année 1981 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1982, 258 p.

Année 1982 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1983, 156 p.

Année 1983 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1984, 257 p.

Année 1984 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1985, 216 p.

Année 1985 : Bulletin annuel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, 1986, 190 p.

4 - Archives du Port de Caen

Chambre de Commerce de Caen

Année 1970 : Statistiques du port de Caen, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1971, 48 p.

Année 1972 : Statistiques du Port de Caen, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1973, 48 p.

Année 1973, Statistiques du Port de Caen, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1974, 47 p.

Année 1974, Statistiques du Port de Caen, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1975, 47 p.

Année 1975 : Statistiques du Port de Caen, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1976, 54 p.

Année 1976 : Statistiques du Port de Caen, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1977, 58 p.

Année 1977 : Statistiques du Port de Caen, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1978, 59 p.

Année 1978 : Statistiques du Port de Caen, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1979, 59 p.

Année 1979 : Statistiques du Port de Caen, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1980, 59 p.

Année 1980 : Statistiques du Port de Caen, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1981, 58 p.

Année 1981 : Statistiques du Port de Caen, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1982, 61 p.

Année 1982 : Statistiques du Port de Caen, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1983, 60 p.

Année 1983 : Statistiques du Port de Caen, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1984, 59 p.

Année 1984 : Statistiques du Port de Caen, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1985, 62 p.

Année 1985 : Statistiques du Port de Caen, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1986, 57 p.

Année 1986 : Statistiques du Port de Caen, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1987, 79 p.

Année 1987 : Statistiques du Port de Caen, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1988, 68 p.

Année 1988 : Statistiques du Port de Caen, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1989, 51 p.

Année 1989 : Statistiques du Port de Caen, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1990, 52 p.

Année 1990 : Statistiques du Port de Caen-Ouistreham, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1991, 47 p.

Année 1991 : Statistiques du Port de Caen-Ouistreham, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1992, 46 p.

Année 1992 : Statistiques du Port de Caen-Ouistreham, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1993, 47 p.

Année 1993 : Statistiques du Port de Caen-Ouistreham, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1994, 44 p.

Année 1994 : Statistiques du Port de Caen-Ouistreham, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1995, 41 p.

Année 1995 : Statistiques du Port de Caen-Ouistreham, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1996, 43 p.

Année 1996 : Statistiques du Port de Caen-Ouistreham, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1997, 38 p.

Année 1997 : Statistiques du Port de Caen-Ouistreham, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1998, 36 p.

Année 1998 : Statistiques du Port de Caen-Ouistreham, Chambre de Commerce et d'Industrie, 1999, 29 p.

Année 1999 : Statistiques du Port de Caen-Ouistreham, Chambre de Commerce et d'Industrie, 2000, 31 p.

Année 2000 : Statistiques du Port de Caen-Ouistreham, Chambre de Commerce et d'Industrie, 2001. 41 p.

Année 2001 : Statistiques du Port de Caen-Ouistreham, Chambre de Commerce et d'Industrie, 2002, p. 43.

Année 2002 : Statistiques du Port de Caen-Ouistreham., Chambre de Commerce et d'Industrie, 2003, 41 p.

Année 2003 : Statistiques du Port de Caen-Ouistreham, Chambre de Commerce et d'Industrie, 2004, 41 p.

Année 2004 : Statistiques du Port de Caen-Ouistreham, Chambre de Commerce et d'Industrie, 2005, 39 p.

Année 2005 : Statistiques du Port de Caen-Ouistreham, Chambre de Commerce et d'Industrie, 2006, 39 p.

Année 2006 : Statistiques du Port de Caen-Ouistreham., Chambre de commerce et d'Industrie, 2007, 40 p.

Année 2007 : Statistiques du Port de Caen-Ouistreham., Chambre de commerce et d'Industrie, 2008, 40 p.

Année 2008 : Statistiques du Port de Caen-Ouistreham, Chambre de commerce et d'Industrie, 2009, 35 p.

Année 2009 : Statistiques du Port de Caen-Ouistreham, Chambre de commerce et d'Industrie, 2009, 35 p.

Année 2010 : Statistiques du Port de Caen-Ouistreham, Chambre de commerce et d'Industrie, 2011, 35 p.

5 - Archives départementales du Calvados

Série 615 Edt : Dépôts de la ville de Caen

615 Edt 624, *Bulletin municipal de la ville de Caen, années 1894 -1895-1896 -1897-1898-1899.*

615 Edt 625, *Bulletin municipal de la ville de Caen, années 1900 et 1901*.

615 Edt 626, *Bulletin municipal de la ville de Caen, années 1905-1906-1907-1908*.

615 Edt 627, *Bulletin municipal de la ville de Caen, années 1909-1910-1911-1912*.

615 Edt 628, *Bulletin municipal de la ville de Caen, années 1913-1914-1915-1916*.

615 Edt 629, *Bulletin municipal de la ville de Caen, années 1917-1918-1919-1920*.

615 Edt 630, *Bulletin municipal de la ville de Caen, années 1921-1922-1923-1924-1925-1926*.

615 Edt 631, *Bulletin municipal de la ville de Caen, années 1927-1928-1929-1930-1931*.

615 Edt 632, *Bulletin municipal de la ville de Caen, années 1932-1933-1934-1935-1936-1937*.

615 Edt 633, *Bulletin municipal de la ville de Caen, années 1938-1939-1940-1941-1942-1943-1944*.

615 Edt 634, *Bulletin municipal de la ville de Caen, années 1945-1946-1947-1948*.

615 Edt 635, *Bulletin municipal de la ville de Caen, années 1949-1950-1951-1952-1953*.

615 Edt 636, *Bulletin municipal de la ville de Caen, années 1953-1954-1955-1956-1957-1958*.

615 Edt 637, *Bulletin municipal de la ville de Caen, années 1959-1960-1961-1962-1963*.

615 Edt 638, *Bulletin municipal de la ville de Caen, années 1964-1965-1966-1967-1968-1969*.

615 Edt 639, *Bulletin municipal de la ville de Caen, années 1970-1971-1972-1973-1974*.

615 Edt 640, *Bulletin municipal de la ville de Caen, années 1975-1976-1977-1978*.

615 Edt 641, *Bulletin municipal de la ville de Caen, années 1979 (complète)-1980 (manque n° 6 et 7)-1981 (un seul numéro le 7)-1982 (un seul numéro le 1)-1983 (manque numéros 1 à 4).*

615 Edt 642, *Bulletin municipal de la ville de Caen, années 1984-1985*.

615 Edt 643, *Bulletin du Conseil Municipal de la ville de Caen, année 1986*.

615 Edt 644, *Bulletin du Conseil Municipal de la ville de Caen, année 1987*

615 Edt 645, *Bulletin du Conseil Municipal de la ville de Caen, année 1988*.

615 Edt 646, *Bulletin du Conseil Municipal de la ville de Caen, année 1989*

615 Edt 647, *Bulletin du Conseil Municipal de la ville de Caen, année 1990*.

615 Edt 648, *Bulletin du Conseil Municipal de la ville de Caen, année 1991*.

615 Edt 649, *Bulletin du Conseil Municipal de la ville de Caen, année 1992*.

615 Edt 650, *Bulletin du Conseil Municipal de la ville de Caen, année 1993 (bulletins n° 3 et 4 manquants).*

615 Edt 651, *Bulletin du Conseil Municipal de la ville de Caen, année 1994 n° 1 à 9*.

615 Edt 652, *Bulletin du Conseil Municipal de la ville de Caen, année 1994 n° 10 et 11 et année 1995 n° : 1 à 6.*,

615 Edt 653, *Bulletin du Conseil Municipal de la ville de Caen, année 1995 n ° 7 à 11 et année 1996 n° 1 à 3*.

615 Edt 654, *Bulletin du Conseil Municipal de la ville de Caen, année 1996 suite (n° 4 à 10)*.

615 Edt 655, *Bulletin du Conseil Municipal de la ville de Caen, année 1997 n° 1*.

615 Edt 656, *Bulletin du Conseil Municipal de la ville de Caen, année 1997 n° 9 à 12 et année 1998 n° 1 à 3*.

615 Edt 657, *Bulletin du Conseil Municipal de la ville de Caen, année 1998 n° 4 à 11*.

6 - Archives de la ville de Caen

Bulletins du Conseil Municipal

Bulletin municipal de la ville de Caen, 1902.

Bulletin municipal de la ville de Caen, 1903.

Bulletin municipal de la ville de Caen, 1904.

Bulletin municipal de la ville de Caen, 1919.

Bulletin municipal de la ville de Caen, 1964.

GUILLOU Yves, *Mémoire de Yves GUILLOU*, Caen, 1926.

GUILLOU Yves, *Caen et son avenir*, Texte d'une conférence donnée en 1955, 12 p.

Annuaire Administratif du Calvados, 1872.

7 - Archives privées de Paul Spriet

BRIER Max-André, *Le trafic trans-manche et la création d'une passerelle de car-ferry à Caen-Ouistreham*, Région Basse-Normandie, 1980, 41 p. et annexes.

8 - Ouvrages divers concernant le port de Caen parus au XIX^{e} siècle

BOREUX Léon, « Port de Caen - Note sur les Travaux d'enrochement exécutés dans la baie de l'Orne » *Mémoires de l'Académie nationale des sciences, arts et belles-lettres de Caen*, Caen, 1888, pp. 1-15.

CAMPION Michel, « Port de Caen. – Rivière d'Orne. – Avant-port. – Canal maritime. », *Annuaire des cinq départements de la Normandie*, 58 ème année, 1892, 58^{e}, pp. 156-181.

GUICHARD M., « Mouvement du port de Caen : période de 1850 à 1858 », *Annuaire des cinq départements de la Normandie / publié par l'Association normande,* Caen, Impr. Le Blanc-Hardel, 1860, 21 p.

GUICHARD M., « Mouvement comparé du port de Caen et de la gare en 1859 », *Annuaire des cinq départements de la Normandie / publié par l'Association normande*, Caen, Impr. Le Blanc-Hardel, 1861, pp. 103-108.

KNELL Victor, *Le port de Caen : l'Orne et le canal maritime*, Caen, France, Impr. Le Blanc-Hardel, 1880, 35 p.

LANGE Grégoire-Jacques, *Mémoire sur le port de Caen : sur l'avantage qu'il y aurait à rendre l'Orne navigable depuis cette ville jusqu'à Argentan, et sur la possibilité de la faire communiquer avec la Loire par la Mayenne ou la Sarthe, sans aucunes dépenses pour l'Etat, lu à la Société d'Agriculture et de commerce de la ville de Caen, le 17 avril 1818 ...*, Caen, chez F. Poisson, 1818, 36 p.

LAVALLEYCAEN Gaston, *Caen démoli : recueil de notices sur des monuments détruits ou défigurés et sur l'ancien port de Caen*, Caen, Impr. le Blanc-Hardel, 1878, 24 p.

LENTHERIC Charles Pierre Marie, *Côtes et ports français de La Manche*, Paris, Plon-Nourrit, 1903, 318 p.

PATTU, M. « Observations sur le cours de la rivière d'Orne dans la ville de Caen », *Mémoires de l'Académie Royale des sciences, arts et belles-lettres de Caen*, 1825, pp. 110-122.

9 - Cartes et Plans

BEVILLE de, AIDES MARÉCHAUX GÉNÉRAUX DES LOGIS DE L'ARMÉE, *Cartes d'une partie des côtes de la Basse Normandie depuis Vieux-Port sur la Seine jusqu'à l'embouchure de la rivière d'Orne.*, 1785.

BIQUET François, Carte du littoral de la Manche.

DAEFFLER Michel, *Représentation cartographique du trafic moyen, en tonnes, du port de Caen entre 1857 et 1875*, à partir des données du trafic remises par l'auteur.

DAEFFLER Michel, *Le sud de l'Angleterre et la côte ouest de la France.*

FER de Nicolas, *Plan de la ville et du château de Caen en Normandie,* 1705, disponible sur http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Caen_Plan1705.jpg, consultation du 27/03/2015.

LECLER P., *Plan de la ville de Caen*, Jean Md. d'Estampe, 1826.

TARDIEU Ambroise, *Carte des cinq départements composant l'Ancienne Normandie et d'une partie de l'ancien Perche*, 1827.

La France après l'armistice du 22 juin 1940, disponible sur http://images.google. fr/imgres?imgurl=http:// etcomp.pagesperso-orange.fr/, consultation du 1er janvier 2016.

Carte des pays belligérants de la Grande Guerre, Hérodote.net, disponible sur http://www.herodote. net/Cartes/1914.jpg, consultation du 23 septembre 2015.

10 - Presse

L'Écho de mines et de la métallurgie, 84e année, jeudi 11 et lundi 15 juillet 1907, disponible sur http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34368225h/date, consultation du 3 mars 2015.

L'Illustration, Journal Universel, « Inauguration du canal de Caen à la Mer », 5 septembre 1857, vol. XXX, n° 758. pp. 152-153 et http:// projetbabel.org/fluvial/rica_caen-canal.htm, consultation du 20/01/2015, pour les 2 gravures de l'inauguration du canal.

Le Monde Illustré, n° 22, le 12/09/1857, p. 12, disponible sur file:/// C:/Users/pc/ Documents/Articles %20num %C3 %A9ris %C3 %A9s %20pour %20ma %20th %C3 %A8s e/Inauguration %20du %20canal %20de %20Caen %20 %C3 %A0 %20la %20mer.htm, consultation du 25/09/2014.

Bibliographie

1 – Ouvrages généraux

Histoire de France

ALLEM Maurice, *La Vie quotidienne sous le Second Empire*, Genève, Suisse, diffusion F. Beauval, 1979, 354 p.

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES. SERVICE ÉDUCATIF, *L'industrie et la vie ouvrière dans le Calvados sous le Second Empire : choix de documents*, Caen, France, CRDP, Institut pédagogique national, coll. Annales du Centre régional de documentation pédagogique de Caen, 1969, 225 p.

BARJOT Dominique, « Les entrepreneurs de Normandie, du Maine et de l'Anjou, à l'époque du Second Empire », Caen, *Annales de Normandie*, 1988, n° 38, pp. 215-237.

BARJOT Dominique Centre de recherche d'histoire quantitative Caen, *Les patrons du second Empire*, Paris Le Mans, Picard Éd. Cénomane, 1991, 255 p.

BÉDARIDA François, *Normandie 44*, Paris, Albin Michel, 2004, 320 p.

BÉNAMOU Jean-Pierre, *Bataille de Caen : 6 juin au 15 aout 1944.*, Bayeux, Heimdal, 1988, 440 p.

BERSTEIN Gisèle, GAUTHIER Yves, *Histoire du XX^e siècle*, t. 1, *1900-1945, la fin du « monde européen »*, Paris, Hatier, 1996, 501 p.

BERSTEIN Serge (dir.), MILZA Pierre (dir.), BERSTEIN Gisèle, GAUTHIER Yves, GUIFFAN Jean, *Histoire du XIX^e siècle*, Paris, Hatier, 1996, 538 p.

CHATELLE Albert, *La Base navale du Havre et la guerre sous-marine secrète en Manche, 1914-1918*, Caen, Éditions Médicis, 1949, 264 p.

DÉSERT Gabriel, *La vie quotidienne sur les plages normandes du Second Empire aux années folles*, Paris, Hachette, 1983, 334 p.

FICHET-POITREY Françoise (dir.), BRUNEAU J., KAUFMANN M., *Le Corps des Ponts et Chaussées : du génie civil à l'aménagement du territoire : la politique d'aménagement et les fonctions techniques*, Paris, Ministère de l'urbanisme et du logement, 1982, p. 230-XXVII.

GIRARD Louis, *La politique des travaux publics du second Empire*, Paris, A. Colin, 1952, 415 p.

GOY Joseph, *L'Élaboration du Plan Freycinet (1878-1879)*, Grenoble, France, 1959, 127 p.

JEANNE Frédérick, BERNAGE Georges, *Caen-Carpiquet : juin 1944*, Bayeux, Heimdal, 2010, 160 p.

MARY Marcel, *Les barrages*, Paris, Presses universitaires de France, coll. Que sais-je ?, 1965, 128 p.

MOLLIER Jean-Yves, GEORGE Jocelyne, *La plus longue des républiques : 1870-1940*, Paris, Fayard, 1994, 872 p.

SIEGFRIED André, *Tableau politique de la France de l'Ouest*, Paris, Impr. nationale, coll. Acteurs de l'histoire, 1995, 636 p.

UMBREIT Hans, *Der Militärbefehlshaber in Frankreich 1940-1944*, Boppard am Rhein, Allemagne, H. Boldt, 1968, 360 p.

VALENSISE Marina, FURET François, *François Guizot et la culture politique de son temps*, Paris, Gallimard, 1991, 320 p.

Histoire sociale

BARZMAN John, BECKER Jean-Jacques, *Dockers, métallos, ménagères*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen, coll. Publications de l'Université de Rouen, 1997, 423 p.

BENSIMON Doris, *Mondeville : Changement social et vie quotidienne dans une banlieue ouvrière.*, Caen, Université de Caen, 1983, 91 p.

BORDEREAUX Laurent, « La réforme du statut des dockers : de l'alignement du régime spécifique du travail portuaire sur le droit commun. », *Revue juridique de l'Ouest*, 1994, n° 2, vol. 7, pp. 161-187.

COCHARD Nicolas, *Les marins dans la ville : gens de mer et société urbaine au Havre 1830 – 1914*, thèse de doctorat d'Histoire, sous la direction d'André Zysberg, Université de Caen Basse-Normandie, Caen, [s.l.], [s.n.], 2013, 581 p. (dactyl.).

FRÉMONT Armand, *Ouvriers et ouvrières à Caen*, Caen, Université de Caen, 1981, 133 p.

LAUNAY Gisèle, *Population et main d'œuvre à Mondeville, Colombelle, Giberville*, [s.l.], [s.n.], 1956, 71 p.

LE MAREC Marion, ROUGE Lionel, *Le logement social individuel à l'épreuve d'un renouveau urbain et social : le cas du Plateau à Colombelles, et des Brandons à Blainville-sur-Orne*, Caen, [s.n], 2008, 192 p.

LE PETIT Karine, *Carnets de bord : Caen-Ouistreham un port de commerce*, Caen, Centre Régional de Culture Ethnologique et Technique (CRECET), 2005, 124 p.

LE PETIT Karine, *DOCKERS de pères en fils*, Caen, Baraka Productions (film), 2014.

MORLIER Gérard, *Naissance d'un syndicat,* 1968, [s. l.], 19 p.

PIÉTRI-LÉVY Anne-Lise, *Environnements portuaires*, Mont-Saint-Aignan, Publications des

universités de Rouen et du Havre, coll. Publications de l'Université de Rouen, 2003, 509 p.

PIGENET Michel, « Les dockers Retour sur le long processus de construction d'une identité collective en France, XIX^e^-XX^e^ siècles », *Genèses*, 2001, n° 42, pp. 5-25.

PIGENET Michel, « Le statut des dockers de 1947 : Luttes sociales et compromis législatif », Aix-en-Provence, Cahiers de l'institut Régional du Travail, 2000, pp. 241-259, disponible sur https://hal.archives-ouvertes.fr/halshs-00776481/document, consultation du 26 janvier 2016.

QUELLIEN Jean, « Contribution à l'histoire du Mouvement ouvrier en Basse-Normandie : La naissance du mouvement ouvrier bas-normand à la fin du XIX^e^ siècle », *Annales de Normandie*, 1983, vol. 33, n° 1, pp. 21-61.

ROMET Pierre, *Étude sur la situation économique et sociale des marins pêcheurs*, Paris, Institut international de bibliographie scientifique, 1901, 253 p.

Culture, art

ARDOUIN-DUMAZET Victor-Eugène, *Voyage en France.... Tome 6 / Ardouin-Dumazet*, Paris, Berger-Levrault, 1893, 433 p.

BAYLE JEAN, *Ports et plages de la Côte fleurie : de Honfleur à Franceville*, Condé-sur-Noireau, Éd. Ch. Corlet, 1997, 340 p.

BÉNÉZIT Emmanuel, BUSSE Jacques, *Dictionnaire critique et documentaire des peintres, sculpteurs, dessinateurs et graveurs de tous les temps et de tous les pays par un groupe d'écrivains spécialistes français et étrangers*, Paris, France, Gründ, 1999, vol 5, 958 p.

BÉNÉZIT Emmanuel, BUSSE Jacques, *Dictionnaire critique et documentaire des peintres, sculpteurs, dessinateurs et graveurs de tous les temps et de tous les pays par un groupe d'écrivains spécialistes français et étrangers*, Paris, France, Gründ, 1999, vol. 8, 958 p.

BÉNÉZIT Emmanuel, BUSSE Jacques, *Dictionnaire critique et documentaire des peintres, sculpteurs, dessinateurs et graveurs de tous les temps et de tous les pays par un groupe d'écrivains spécialistes français et étrangers*, Paris, Gründ, 2002 (autre tirage), vol. 2, 958 p.

BLOCH Marc, BLOCH Étienne, *Apologie pour l'histoire ou Métier d'historien*, Paris, A. Colin, coll. « Références », 1997, 159 p.

BRAUDELCAEN Fernand, *L'identité de la France.* Paris, Flammarion, coll. Champs. Histoire, 2009, 410 p.

BRAUDELCAEN Fernand, COLIN Armand, « Histoire et Sciences Sociales : La longue durée », *Réseaux*, 1987, vol. 5, n° 27, pp. 7-37.

CABANTOUS Alain, *Les citoyens du large : les identités maritimes en France*, Paris, Aubier, coll. Collection historique, 1995, 279 p.

CABANTOUS Alain, LESPAGNOL André, PÉRON Françoise, *Les Français, la terre et la mer : XIII^e^-XX^e^ siècle*, Paris, Fayard, 2005, 902 p.

CARBONELL Charles-Olivier, « L'histoire dite "positiviste" en France », *Romantisme*, 1978, vol. 8, n° 21, pp. 173-185.

CHALINE Jean-Pierre, JACQUART Jean, *Sociabilité et érudition : les sociétés savantes en France : XIX^e^-XX^e^ siècles*, Paris, Éd. du CTHS, coll. « CTHS », 1998, 479 p.

CORBIN Alain, *Le territoire du vide : l'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Flammarion, coll. Champs Histoire, 2010, 407 p.

CORBIN Alain, RICHARD Hélène, *La mer : terreur et fascination*, Paris, Éd. du Seuil, coll. Points. Histoire, 2011, 251 p.

DESCAMPS Patrick, « Images au long cours », *Les Français, la Terre et la mer XIII^e^-XX^e^ siècle*, Alain CABANTOUS, Paris, Fayard, 2005, pp. 412-482.

DUPRÉ Philippe, *La Société honfleuraise au XIX^e^ siècle*, [S.l.], [s.n], 1973, 201 p. plus 60 p. d'annexes.

FOURCAUT Annie, VADELORGE Loïc, « Où en est l'histoire urbaine du contemporain ? », *Histoire urbaine*, 2011, vol. 32, n° 3, pp. 137-157.

GRANGE Daniel-Jacques, POULOT Dominique, CENTRE DE RECHERCHE EN HISTOIRE ET HISTOIRE DE L'ART ITALIE-PAYS ALPINS, *L'esprit des lieux : le patrimoine et la cité*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, coll. La Pierre et l'écrit, 1997, 476 p.

GUILLET François, CORBIN Alain, *Naissance de la Normandie : genèse et épanouissement d'une image régionale en France, 1750-1850*, Caen, Annales de Normandie, 2000, 591 p.

KALAORA Bernard, SAVOYE Antoine, MARIE Michel, *Les Inventeurs oubliés*, Seyssel, Champ Vallon, coll. Collection Milieux, 1989, 293 p.

LE BEHOT Léon, *Les grèves du Calvados et les bains de mer de GrandcampCaen à Honfleur*, http://www.normannia.info/document/lebehot1881.html, consultation du 27 janvier 2013.

LEMAS Nicolas, « Pour une épistémologie de l'histoire urbaine française des époques modernes et contemporaines comme histoire-problème », *Histoire@Politique*, 2009, vol. 9, n° 3, pp. 101-122, revue en ligne disponible sur http://www.histoirepolitique.fr/index.php?numero=09&rub=pistes&item=14, consultation du 31 mars 2015.

LENHOF Jean-Louis, *Les hommes en mer*, Paris, A. Colin, 2005, 797 p.

LE ROC'H MORGÈRE Louis, SERRAND Anne-Thérèse, *Réunion de peintres et de graveurs à Bayeux, l'été 2009*, Livret de l'exposition, Caen, Direction des Archives du Calvados, 2009, 124 p.

MARIN Jean-Yves, THYBERT Héléna, LEBOUCHER Françoise, LEDRAN André, *Ouistreham Riva-Bella*, Ouistreham, Office municipal d'action culturelle, 1994, 267 p.

MASSARD-GUILBAUD Geneviève, « Pour une histoire environnementale de l'urbain », *Histoire urbaine*, 2007, vol. 18, n° 1, pp. 5-21.

MERGER Michèle, BARJOT Dominique, *Les entreprises et leurs réseaux : hommes, capitaux, techniques et pouvoirs, XIX^e^-XX^e^ siècles : mélanges en l'honneur de François Caron*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1998, 838 p.

MEYRONIN Benoît, « De la cité industrielle à la métropole informationnelle : une perspective historique sur la relation ville-industrie », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2003, février n° 1, pp. 153-182.

NOIRIEL Gérard, *Population immigration et identité nationale en France XIX^e^ et XX^e^ siècle.*, Paris, Hachette, 1992, 190 p.

PÉRON Françoise, RIEUCAU Jean, *La maritimité aujourd'hui*, Paris, L'Harmattan, coll. Géographie et cultures, 1996, 335 p.

REVEL Jacques, *Fernand BraudelCaen et l'histoire*, Paris, Hachette littératures, coll. Pluriel. Série L'Histoire en revue, 1999, 215 p.

ROUDAUT Fañch et CENTRE DE RECHERCHE BRETONNE ET CELTIQUE *La ville maritime : temps, espaces et représentations : actes du colloque de Brest 9-10-11 juillet 1993*, Université de Brest, Centre de recherche bretonne et celtique, 1996, 358 p.

TAPIE Alain, CORBIN Alain, FRÉMONT Armand, MUSÉE DES BEAUX-ARTS, *Désir de rivage : de Granville à Dieppe : le littoral normand vu par les peintres entre 1820 et 1945 : Ville de Caen, Musée des beaux-arts, 1er juin-31 août 1994*, Caen, 1994, 211 p.

VADELORGE Loïc (DIR), POIRRIER Philippe, *Pour une histoire des politiques du patrimoine*, Paris, Comité d'histoire du Ministère de la Culture, 2003, 615 p.

VADELORGE Loïc, *Rouen sous la III^e^ République Politiques et pratiques culturelles*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2005, 441 p.

VAUTHIER-VÉZIER Anne, *L'estuaire et le port L'identité maritime de Nantes au XIX^e^ siècle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2007, 235 p.

VAUTHIER-VÉZIER Anne, *Nantes : Le port et la Loire Maritime, Une histoire culturelle de l'aménagement au XIX^e^ siècle*, Thèse de doctorat d'Histoire sous la direction de Jean-Clément Martin, Rennes, 1997, 803 p.

YON Jean-Claude, *Histoire culturelle de la France au XIXe siècle*, Paris, A. Colin, coll. « U. Histoire », 2010, 318 p.

Histoire maritime et des ports

ANNALES DE GÉOGRAPHIE, « Les ports de l'estuaire de l'Humber », *Annales de Géographie*, 1919, vol. 28, n° 155, pp. 387-390.

BARBANCE Marthe, *Saint-Nazaire, le port, la ville, le travail*, Moulins, Crépin-Leblond 1948, 646 p.

BAUDOUIN Thierry, COLLIN Michèle (dir.), *Villes portuaires et nouveaux enjeux internationaux : séminaire de l'Association internationale Villes et ports*, Caen, Paradigme, 1991, 214 p.

BILLARD Jérôme, *La Mar Mar : la marine marchande française de 1914 à nos jours*, Boulogne-Billancourt, ETAI, 1999, 192 p.

BIQUET François, *La Pêche La Houille Le Yachting*, mémoire de master sous la direction de Jean Louis lenhof, [s.l.], [s.n.], 2012, 289 p. (dactyl.).

BOIS Paul, *Armements marseillais*, Marseille, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, coll. Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille 19e-20e siècle, t. 2, 1988, 447 p.

BONILIO Jean Lucien (dir.), BORRUEY René, ESPINAS Jean-Denis, PICON Antoine, *Marseille, ville et port*, Marseille, Parenthèses., 992, 221 p.

BORDE Christian, *Calais et la mer : 1814-1914*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, coll. Histoire et civilisations, 1997, 342 p.

BORRUEY René, *Le port moderne de Marseille : du dock au conteneur : 1844-1974*, Marseille, Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence, coll. Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille 19e-20e siècle, t. 9, 1994, 444 p.

BOUDOT Olivier, *Les Schiaffino, une dynastie d'armateurs*, Saint-Malo, Pascal Galodé, coll. Les Maritimes, 2008, 650 p. - [16] p.

BOUVRIE Roger, « Dessin et descriptif du fonctionnement d'un barrage Poirée », *Les Amis du Cher canalisé, rubrique Patrimoine*, disponible sur http://www.amis-du-cher.fr/6.html, consultation du 30/03/2015.

BRIOT Jacqueline, BRIOT Claude, *Les Officiers de port : histoire de la police dans les havres et rades de commerce*, Condé-sur-Noireau, Éd. Ch. Corlet, 1989, 160 p.

BRIOT Claude, BRIOT Jacqueline, RENAULT François, *Les clippers français*, Douarnenez, Le Chasse-marée/Armen, 1995, 466 p.

BRUNOT A., *Le Corps des ponts et chaussées*, Paris, Editions du Centre national de la recherche scientifique, coll. Histoire de l'administration française, 1982, 915 p.

BRUYELLE Pierre, « Dunkerque : expansion et problèmes d'aménagement », *L'information géographique*, 1964, vol. 28, n° 4, pp. 139-152.

CANTAL-DUPART Michel, CHALINE Claude, *Le port cadre de ville : séminaire de l'Association internationale Villes et ports*, Paris, Éd. l'Harmattan, 1993, 253 p.

CENTRE D'HISTOIRE MODERNE ET CONTEMPORAINE DE L'EUROPE MEDITERRANÉENNE ET DE SES PÉRIPHÉRIES, *Les ports dans l'Europe méditerranéenne : trafics et circulation, images et représentations (XVI-XXIe siècles) : actes du colloque tenu à Montpellier les 19 et 20 mars 2004 en hommage à Louis Dermigny (1916-1974)*, Montpellier, Presses universitaires de la

Méditerranée, 2007, 463 p.

CHARLIER Jacques, *Ports et mers : mélanges maritimistes offerts à André Vigarié*, Caen, Paradigme, coll. Transports & communication, 1986, n° 7, 481 p.

CLOITRE-QUÉRÉ Marie-Thérèse, *Brest et la mer : 1848-1874*, Brest, Centre de recherche bretonne et celtique, 1992, 333 p.

COLLIN Michèle, JOURNÉES D'HISTOIRE ET D'ARCHÉOLOGIE MARITIME et LABORATOIRE D'HISTOIRE ET D'ARCHÉOLOGIE MARITIME A L'ÉPOQUE MODERNE, *Ville et port : XVIII^e^-XX^e^ siècle*, Paris, France, Ed. l'Harmattan, coll. Maritimes, 1994, 292 p.

CONGRES NATIONAL DES SOCIÉTÉS HISTORIQUES ET SCIENTIFIQUES, SECTION D'HISTOIRE MODERNE ET CONTEMPORAINE, *Des villes, des ports, la mer et les hommes*, Paris, Éd. du CTHS, coll. « Actes du ... Congrès national des sociétés savantes. Section d'histoire moderne et contemporaine », 2001, 309 p.

CORDEMOY Camille Jacob de, *Exploitation des ports maritimes*, Paris, H. Dunod et E. Pinat, coll. Bibliothèque du conducteur de travaux publics, 1909, 560 p.

CROGUENNEC Michel, « Les docks-entrepôts de Rouen, 1862 - 1940 : un symbole de la modernisation du port », *Études normandes*, 2001, n° 3, pp. 47-59.

CROGUENNEC Michel, *L'Aménagement du port de Rouen de 1800 à 1940 : contraintes, techniques et stratégies*, Thèse de doctorat sous la direction de M. Pigenet, [s.n.], [s.l.], France, 1999, 517 p.

CROGUENNEC Michel, « Le centenaire du port aux yachts de Rouen ou le rêve d'un port de plaisance à la rouennaise. », *Études Normandes*, 1 / 2002, pp. 37-52.

CROGUENNEC Michel, *1893-1987, les Chantiers de Normandie : un siècle de construction et de réparation navale en Seine-Maritime*, Darnétal, Petit à petit, 2008, 261 p.

DAMIEN Marie-Madeleine, MARCADON Jacques, *Les ports européens et la mondialisation : la réforme française*, Paris, France, l'Harmattan, 2009, 175 p.

DOCUMENTATION FRANÇAISE ILLUSTRÉE, « Les ports maritimes français », *La documentation française illustrée*, 1952, n° 70, 31 p.

FISHER, « Les ports maritimes Essai de classification », *L'information géographique*, 1963, n° 27, pp. 105-114.

FOULD René, *L'Industrie de la construction navale française*, Paris, Chambre syndicale des constructeurs de navires et de machines marines, 1955, 13 p.

FRÉMONT Armand, *La mémoire d'un port*, Paris, Arléa, 1997, 299 p.

GELI Hélène, *Brittany Ferries L'épopée d'un armement paysan 1973-2003*, Brest, Le Télégramme, 2003, 100 p.

GIARD Michel, *Sauveteurs en mer, Mer du Nord, Manche : de Dunkerque au Havre*, Saint-Cyr-sur-Loire, A. Sutton, coll. Témoignages et récits, 2008, 158 p.

GONJO YASUO, « Le « Plan Freycinet », 1878-1882 : un aspect de la « grande dépression » économique en France. », *Revue historique*, 1972, 96e année, no 503, pp. 49-86.

GUILLAUME Pierre, Comité des travaux historiques et scientifiques, *Les activités littorales*, Paris, Éd. du CTHS, 2002, 204 p.

GUIVARC'H Didier, « Nantes au XIXe et au XXe siècle : du port vécu au port rêvé », *La ville maritime temps espace et représentations*, Brest, Université de Bretagne occidentale, 1996, 358 p.

HÉBERT Michel, *Ports, phares et sauvetage en mer dans la Manche*, Condé-sur-Noireau, Éd. C. Corlet, 2007, 135 p.

HÉBERT Michel, *La pêche de la morue à Terre Neuve et en Islande racontée par la carte postale ancienne*, Condé sur Noireau, Éd. Ch. Corlet, 1997, 207 p.

HERSENT Georges, COLSON Clément, MARLIO Louis, BARETY Léon et METAYER Maurice, *L'Outillage économique de la France... L'outillage maritime : les chemins de fer ; les forces hydrauliques ; le tourisme ; la métallurgie*, Paris, F. Alcan, 1921, 239 p.

HÉRUBEL Marcel-Adolphe, *Les ports maritimes*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Que sais-je ? », 1943, 116 p.

HUYARD Etienne, *Vers l'autonomie des ports de commerce : la loi du 12 juin 1920. Travaux préparatoires - premières applications*, Bordeaux, Féret et fils, 1925, 347 p.

LA GORCE-FOUILLAND Brigitte de, *Les politiques d'aménagement des villes portuaires*, Paris, L'Harmattan, coll. Logiques politiques, 2003, 344 p.

LE DEZ Morgan, « La CIM (1920-1940) : regard sur un acteur portuaire du Havre », *Études Normandes*, 3/2002, pp. 5-18.

MALON Claude, BARJOT Dominique, *Le Havre colonial de 1880 à 1960*, Mont-Saint-Aignan, Publications des Universités de Rouen et du Havre ; Caen, Presses universitaires de Caen, coll. Bibliothèque du Pôle universitaire normand, 2006, 674 p.

MANNEVILLE PHILIPPE, « Marcel Hérubel et les origines de l'économie maritime », *Études Normandes*, no 3, 1984, pp. 7-13.

MARNOT Bruno, *La mondialisation au XIXe siècle 1850-1914*, Paris, A. Colin, 2012, 286 p.

MARNOT Bruno, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIXe siècle (1815-1914)*, Paris, PUPS, coll. Histoire maritime, 2011, 589 p.

MARNOT Bruno, « La politique des ports maritimes en France de 1860 à 1920 », *Histoire, économie et société*, 1999, vol. 18, no 3, pp. 643-658.

MARNOT Bruno, *Les villes portuaires maritimes en France*, Paris, A. Colin, coll. U. Histoire, 2015, 137 p.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DU LOGEMENT, *Les Ports maritimes de France*, Paris, Service de presse, édition, information, coll. Regards sur la France, 1971, 531 p.

PELLUET Jessy, *L'évolution d'un port moyen de l'estuaire de la Seine*, mémoire de master sous la direction de Jean Louis Lenhof, Normandie Université [s. l.], [s.n]., 2013, 233 p. (dactyl.).

PLAN URBANISME CONSTRUCTION ARCHITECTURE et LORIENT, *Le port et la ville : interactions des mutations portuaires et urbaines : compte rendu des interventions des Rencontres, les 3 et 4 juin 1993, à Lorient*, [S.l.], [s.n.], 1993, 97 p.

PRÉLORENZO Claude, « Le retour de la ville portuaire », *Cahiers de la Méditerranée*, 80/2010, pp. 157-167.

ROMET Pierre, *Etude sur la situation économique et sociale des marins pêcheurs*, Paris, Institut international de bibliographie scientifique, 1901, 253 p.

RONCAYOLO Marcel, *L'imaginaire de Marseille : port, ville, pôle*, Marseille, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, coll. Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille 19e -20e siècle, t. 5, 1990, 368 p.

ROUSIERS Paul de, *Les grands ports de France, leur rôle économique*, Paris, A. Colin, 1909, 260 p.

ROUSIERS Paul de, *Les Grandes industries modernes : T IV Les Transports Maritimes*, Paris, France, A. Colin, 1930, 280 p.

SEYMOUR John, LETENOUX Guy, *Métiers oubliés*, Paris, Chêne, 1985, 187 p.

SIOC'HAN-MONNIER Françoise, *La construction et l'évolution des ports en Bretagne aux 19e et 20e siècle*, Thèse de doctorat d'Histoire sous la direction de Jean-Yves Andrieux, Université Rennes 2, 1998, 676 p.

STREIFF René, « Les ports de commerce de Normandie », *L'information géographique*, 1965, no 19-5, pp. 197-207.

TOURRET Paul, « Les grandes mutations des flottes océaniques, une approche géographique du gigantisme naval. », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, Décembre 2013, no 2013-4, pp. 428-440.

VERGÉ Emmanuel, *La construction navale en France*, Mesnil-sur-L'Estrée, Firmin-Didot, 1933, 160 p.

VIGARIÉ André, « La France a-t-elle su gérer ses ports ? remarques sur cinquante ans d'évolution de nos ports de commerce. », *La géographie Acta géographica*, Décembre 2003, n° 1511, pp. 7-27.

VIGARIÉ André, « Le Havre et l'évolution de la pensée méthodologique en économie portuaire et maritime », *Études Normandes*, 1984, n° 3, pp. 13-22.

VIGARIÉ André, « Les ports de commerce français de 1965 à 1983 », *Norois*, 1984, vol. 121, pp. 15-29.

VIGARIÉ André, *Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin : leur évolution devant l'industrialisation des arrière-pays*, Paris, France, S.A.B.R.I., 1964, 714 p.

VIGARIÉ André, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, France, Hachette, coll. « Hachette université », 1979, 496 p.

WAUTERS Éric, *Les ports normands : un modèle ? : colloque interdisciplinaire, 28 et 29 mai 1998*, Mont-Saint-Aignan, Publications de l'Université de Rouen, coll. Publications de l'Université de Rouen, 1999, 240 p.

Sites internet :

Histoire et matrimoine des rivières et canaux, dictionnaire fluvial et batelier, lexique fluvial et batelier, article « Barrage mobile », disponible sur http://projetbabel.org/fluvial/b.htm consultation du 30/03/2015.

Guide pratique pour le système international d'unités (SI), 2e édition, Paris, Éditions Technip, 1996, p. 25, disponible sur https://books. google.fr/books?id=joKlwd5urKwC&pg=PA25&lpg=PA25&dq=signification+de+tdw+pour +le++port+en+lourd+d %27un+navire&source=bl&ots=7wlTQhFDzb&sig=RU-walE_jDMpvx2CBGpN5i_Gz5c&hl=fr&sa=X& ved=0ahUKEwj9yrCn1ZDLAhWBvRoKHfDWDsYQ6AEIJjAC#v=onepage&q=signification %20de %20tdw %20pour %20le %20 %20port %20en %20lourd %20d %27un %20navire &f=false, consultation du 24 février 2016.

Forum of Shipping and Logistics, *La Politique Portuaire Française, II Les moyens d'action des Pouvoirs Publics*, [en ligne], disponible sur http://www.informare.it/news/forum/1999/ courdescomptes/pportuaire6uk.asp consultation du 19 avril 2016.

Drague aspirante et foulante à désagrégateur, disponible sur images.google.fr/imgres?imgurl= http://www. larousse.fr/archives/assets, consultation du 3 mars 2016

Radier, disponible sur https://fr.wikipedia.org/wiki/Radier, consultation du 18 novembre 2015.

Rescindement : remaniement des berges et des fonds d'un cours d'eau, disponible sur http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-vral/docs/pdf/elements-de-reflexion/6-lexiqu, consultation du 24 février 2016.

Tonnage de port en lourd d'un navire désigné par « Deadweight tonnage » ou plus simplement par son acronyme « dwt » qu'on trouve aussi sous la forme «tdw», « Classes de taille des navires exprimées en tonnage de port en lourd », disponible sur http:// www.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/Referentiel_Tonnages_de_port_en_lourd_.pdf, consultation du 10 juin 2016.

Histoire économique et industrielle

AGULHON Maurice, NOUSCHI André, SCHOR Ralph, *La France de 1940 à nos jours*, Paris, Nathan, coll. fac histoire, 1995, 574 p.

AINVAL Henri d', *Deux siècles de sidérurgie française*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, coll. Histoire industrielle, 1994, 359 p.

ANDRÉANI Jean-Louis, « Paris et le désert français », *Le Monde*, 15 juillet 2008, disponible sur http://www. lemonde.fr/idees/article/2008/07/15/paris-et-le-desert-francais-par-jean-louis-andreani_1073531_3232.html, consultation du 2 février 2016.

BARJOT Dominique, *Industrialisation et sociétés en Europe occidentale*, Paris, CNED SEDES, 1997, 445 p.

BARJOT Dominique, *La politique d'aménagement du territoire*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. Espace et territoires, 2002, 360 p.

BISANTI Olivier, « L'aventure sidérurgique de Fos sur Mer Logiques d'hier, d'aujourd'hui et de demain », Texte d'une conférence prononcée le 15 avril 2002 à la CCI de Marseille et le 17 mars 2003 à la CCI de Grenoble, 16 p.

BODIGUEL Jean Luc, « La DATAR : quarante ans d'histoire », *Revue française d'administration publique*, Mars 2006, vol. 119, pp. 401-414.

BOURNAY Jacques, PIONNIER Pierre-Alain, *L'économie française : rupture et continuité de 1959 à 2006*, Paris, INSEE Première, 2007, 4 p.

BRASSEUL Jacques, *Histoire des faits économiques. Tome II, De la révolution industrielle à la Première Guerre mondiale : industrialisation et sociétés dans le monde au XIX^e^ et au début du XX^e^ siècle*, Paris, A. Colin, coll. U Histoire contemporaine, 2004, 333 p.

BRASSEUL Jacques, *Histoire des faits économiques. De la Grande Guerre au 11 Septembre*, Paris, A. Colin, coll. U Histoire contemporaine, 2003, 302 p.

BRAUDELCAEN Fernand (dir), *Histoire économique et sociale de la France*, Paris, PUF, coll. Quadrige, 1993, 1089 p.

BROCARD Madeleine et OBSERVATOIRE POPULATION ET HABITAT LE HAVRE Seine-Maritime, *Atlas de l'estuaire de la Seine*, Mont-Saint-Aignan, Publications de l'Université de Rouen, coll. Publications de l'Université de Rouen, 1996, 155 p

CADIER-REY Gabrielle, « Les chambres de commerce dans le débat douanier à la fin du XIX^e^ siècle », *Histoire, économie et société*, 1997, vol. 16, n° 2, pp. 279-298.

CHARDONNET Jean, *Le Charbon, sa production, son rôle économique et social*, Paris, France, Arthaud, 1949, 211 p.

DELAMARRE Aliette, LACOUR Claude, *50 ans d'aménagement du territoire*, Paris, La Documentation française DATAR, coll. Territoires en mouvement, 2015, 201 p.

DI MEO Guy, « La crise du système industriel, en France, au début des années 1980 », *Annales de Géographie*, 1984, vol. 93, n° 517, pp. 326-349.

DUPUY Gabriel, *Une technique de planification au service de l'automobile, les modèles de trafic urbain*, Paris, France, 1975, 201 p.

FOURASTIÈ Jean, *Les Trente glorieuses ou la Révolution invisible de 1946 à 1975*, Paris, Fayard, 1979, 299 p.

FREYSSENET Michel, *La sidérurgie française. 1945 - 1979. Histoire d'une faillite. Les solutions qui s'affrontent*, Savelli, 1979, 241 p.

FREYSSENET Michel, *La crise de la sidérurgie française*, Paris, Édition numérique, freyssenet.com, 2010, 80 p.

GRAVIER Jean-François, DAUTRY Raoul, *Paris et le désert français*, Paris, Le Portulan, coll. L'Homme et la cité, 1947, 414 p.

GUESLIN André, *Nouvelle histoire économique de la France contemporaine sous la dir. d'André Gueslin. 4, L'économie ouverte : 1948-1990.*, Paris, Éd. la Découverte, coll. Repères, 1989, 127 p.

LAMBERT-DANSETTE Jean, *Histoire de l'entreprise et des chefs d'entreprise en France*, t. V, *L'entreprise entre deux siècles, 1880-1914 : les rayons et les ombres*, Paris, France, l'Harmattan, 2009, 632 p.

LEJEUNE Dominique, *La France des Trente Glorieuses*, Paris, A. Colin, coll. Cursus, 2015, 185 p.

LEMÉNOREL Alain, *L'économie libérale à l'épreuve : 1914-1948*, Paris, Éd. la Découverte, coll. Repères, 1998, 128 p.

LHOMME Jean, « La crise agricole à la fin du XIX^{e} siècle en France. Essai d'interprétation économique et sociale », *Revue économique*, vol. 21, n° 4, 1970, vol. 21, n° 4, pp. 521-553.

LOUIS Paul, *Histoire de la classe ouvrière en France, de la Révolution à nos jours : la condition matérielle des travailleurs, les salaires et le coût de la vie.*, Paris, Librairie des sciences politiques et sociales Marcel Rivière, 1927, 412 p.

MERGER Michèle et BARJOT Dominique, *Les entreprises et leurs réseaux : hommes, capitaux, techniques et pouvoirs, XIX^{e}-XX^{e} siècles : mélanges en l'honneur de François Caron*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1998, 838 p.

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE EXTÉRIEUR et DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉNERGIE ET DES MATIERES PREMIÈRES, *Bilans de l'énergie*, Paris, Observatoire de l'énergie, coll. Chiffres et documents, 1992, 66 p.

MIOCHE Philippe, « La sidérurgie française de 1973 à nos jours. Dégénérescence et transformation », *Vingtième Siècle*, Juin 1994, n° 42, pp. 17-28.

MIOCHE Philippe, *Le Plan Monnet : genèse et élaboration, 1941-1947*, Publications de la Sorbonne, 1987, 326 p.

MOSSE Éliane, *Comprendre la politique économique*, Paris, éd. du Seuil, coll. Points. Economie, 1990, 183 p.

MOUREAU Magdeleine, *Guide pratique pour le système international d'unités (SI)*, 2ème édition., Paris, TECHNIP, 1996, 47 p.

MURAT Auguste et TRUCHY Henri, *Précis d'Economie Politique*, Paris, Nouvelles Editions Latines, 1953, 482 p.

NICOLAS A, *Commission du Travail National*, Paris, 1915, 28 p.

NOVEL Paul, *Le Charbon et l'énergie en France*, Paris, Berger-Levrault, coll. L'Administration nouvelle, 1970, 479 p.

RICHARD Guy, *Le monde des affaires en Europe de 1815 à 1917*, Paris, France, A. Colin, 2000, 223 p.

RIVET Daniel, *L'acier et l'industrie sidérurgique*, Paris, PUF, coll. Que sais-je, 1978, 127 p.

ROUSIERS Paul de, *Les grandes industries modernes*, Paris, A. Colin, 1924, 345 p.

ROWLEY Anthony, *Évolution économique de la France, du milieu du XIX^e^ siècle à 1914*, Paris, France, Société d'édition d'enseignement supérieur, coll. Regards sur l'histoire, 1982, 520 p.

SIRINELLI (DIR.) Jean François, VANDENBUSSCHE Robert et VAVASSEUR-DESPERRIERS Jean, *La France de 1914 à nos jours*, Paris, Presses universitaires de France, coll. Premier Cycle, 1993, 498 p.

STOSKOPF Nicolas, LUCAS Michel, CHANCELIER Isabelle, MERGER Michèle et INSTITUT D'HISTOIRE MODERNE ET CONTEMPORAINE, *Les patrons du Second Empire, Banquiers et financiers parisiens*, Paris, France, Ed. Cénomane, coll. Les Patrons du Second Empire, 2002, 384 p.

VERLAQUE Christian, *Trente ans de décentralisation industrielle en France (1954-1984)*, Paris, CREPIF, 1984, 207 p.

VERLEY Patrick, GUESLIN André, *Nouvelle histoire économique de la France contemporaine. 2, L'industrialisation : 1830 - 1914.*, Paris, la Découverte, coll. Repère, 2003, 121 p.

VIDAL Jean-François, *Dépression et retour de la prospérité : les économies européennes à la fin du XIXe siècle*, Paris, l'Harmattan, coll. Logiques économiques, 2000, 207 p.

VILLENEUVE André et INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES, *L'Équipement des ménages en automobiles : enquête « Transports » 1967*, Paris, INSEE, 1972, 120 p.

Sites internet

Laitier : sous-produit de l'industrie sidérurgique lors de la fabrication de fonte dans les hauts-fourneaux, disponible sur http:// www.actu-environnement.com/ae/dictionnaire_ environnement/definiti consultation du 11 décembre 2015.

Statuts de l'Association technique de l'importation charbonnière (ATIC) déposés le 7 novembre 1944, disponible sur http://www.economie.gouv.fr/caef/association-technique-limportation-charbonniere-atic, rubrique Archives, organismes sous tutelle, consultation du 25/07/2016.

Tableau de l'inflation en France avec inflateur cumulé depuis 1901, disponible sur http://france-inflation.com/inflation-depuis-1901.php, consultation du 28/01/2016.

Divers

BLANCHARD Marcel, DAUTRY Raoul, *Géographie des chemins de fer*, Paris, Gallimard, coll. Géographie humaine, 1942, 231 p.

FOURCAUT Annie, VADELORGE Loïc, « Où en est l'histoire urbaine du contemporain ? », *Histoire urbaine*, 2011, vol. 32, n° 3, pp. 137-157.

GIRARD Jules, *Les rivages de la France*, Paris, Ch. Delagrave, 1885, 296 p.

LEON Paul, *Fleuves, canaux, chemins de fer. Avec une introduction de Pierre Baudin»,...*, Paris, France, A. Colin, 1903, 259 p.

MERGER Michèle, « La concurrence rail-navigation intérieure en France 1850-1914 », *Histoire, économie et société*, 1990, vol. 9, n° 1, pp. 65-94.

VERGEADE Suzanne, « Un aspect du voyage en chemin de fer : le voyage d'agrément sur le réseau de l'Ouest des années 1830 aux années 1880 », *Histoire, économie et société*, 1990, vol. 9, n° 1, pp. 113-134.

2 - Histoire Locale

La Normandie

Association pour l'atlas de Normandie, Institut de géographie de Caen, *Atlas de Normandie*, Caen, Imprimerie de la préfecture, 1970, pagination diverse.

BALMER Pierre, BASSE-NORMANDIE. Conseil économique social et environnemental régional, *Le développement récent de la plaisance en Basse-Normandie : assemblée plénière du 18 octobre 2002*, Caen, Conseil Économique et Social Régional de Basse-Normandie, 2002, 116 p.

BÉDARIDA François, *Normandie 44*, Paris, A. Michel, 1987, 320 p.

BRUNET Paul, ELHAÏ Henri, JOURNAUX André, M. GAY, FRÉMONT Armand, « Chronique de Normandie », *Norois*, 1962, vol. 36, n° 1, pp. 443-461.

CHALINE Jean-Pierre, *Les dynasties normandes*, Paris, Perrin, 2009, 534 p.

CLARY Daniel, *Tourisme et villégiature sur la Côte Normande : la façade littorale de Paris*, thèse de doctorat de Géographie, sous la direction de Pierre Brunet, Caen, [S.l.], [s. n.], 1974, 578 p.

COFTIER Pierre, *Mineurs de charbon en Normandie*, Cabourg, Éd. Cahiers du temps, 2006, 223 p.

CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL RÉGIONAL BASSE-NORMANDIE, *La Plaisance et sa pratique en Basse-Normandie*, Caen, Conseil Régional Basse Normandie, 1999, 116 p.

COUTARD Patricia, *Le cordon dunaire entre l'Orne et la Dives : Un milieu naturel soumis à une forte pression humaine.* Mémoire de maîtrise sous la direction de Félix Hinschberger, Caen, 1995, 227 p.

CONSEIL GÉNÉRAL DE LA MANCHE, MUSÉE MARITIME DE L'ILE DE TATIHOU SAINT-VAAST - LA HOUGUE, *Les Normands et la mer : XXV^e congrès des sociétés historiques et archéologiques de Normandie*, Saint Lô, 1995, 427 p.

DÉSERT Gabriel (dir.), GARNIER Bernard et *alii*, *Atlas historique et statistique de la Normandie occidentale à l'époque contemporaine,* vol. III, *Les communications*, Caen, Centre de recherche d'histoire quantitative, 2000, 271 p.

DIGUET Jean Pierre, « La dynamique industrielle en Basse - Normandie », *Études Normandes*, 1996, n° 1-2, pp. 195-205.

DUJARDIN Laurent, *Carrières de pierre en Normandie : Contribution à l'étude historique et archéologique des carrières de pierre à bâtir à Caen (calvados) et en Normandie aux époques médiévale et moderne*, Thèse de doctorat en Histoire médiévale et moderne, sous la direction de Claude Lorren, Université de Caen, [s. l.], [s. n.], 1998, 712 p.

DUPRÉ Philippe, *Histoire économique. La Côte du Calvados 1830-1939. Des activités traditionnelles au tourisme.*, Thèse de doctorat en Histoire contemporaine sous la direction de Gabriel Désert, [s. l.], [s. n.], France, 1980, 2 vol., 437 p. (dactyl.).

FIXOT Anne-Marie, *La Bourgeoisie industrielle en Basse-Normandie : un siècle et demi de désindustrialisation de la fin de l'ancien régime à la seconde guerre mondiale : Essai de géographie sociale*, Thèse de 3° cycle en Géographie sous la direction d'Armand Frémont, Caen, Pari, 1981, 432 p.

FRANCK Jean, *La région économique de Basse-Normandie...*, Caen, impr. E. Lanier, 1921, 109 p.

GALLARDO Guy, DECAËNS François, LUCAS Serge, *Bateaux et métiers de la pêche en Basse-Normandie*, Caen, CRECET, coll. Images du patrimoine, 1996, 80 p.

GIARD Michel, *Phares & feux de Normandie*, Bayeux, Éd. OREP, 2012, 64 p.

GIRARD Benjamin., *La Normandie maritime*, Niort, Imprimerie Lemercier et Alliot, [S.l.], [S.n.], 1899, 415 p.

HÉBERT Michel, DELAUNEY Michel, *La belle histoire de la pêche en Normandie : mer et rivages : racontée par la carte postale ancienne : et sa gastronomie, 10 recettes de haute tradition*, Condé-sur-Noireau, Éd. Ch. Corlet, 2001, 125 p.

LE CHENE Monique, « *Faire la pelouze » : l'exploitation des vers de vase en baie de SallenellesCaen et en baie de Somme : rapport final, octobre 2000*, Caen, Conseil régional de Basse-Normandie, Conseil régional de Picardie, CRECET, 2000, 107 p.

LEMÉNOREL Alain, *L'Impossible révolution industrielle ? Economie et sociologie minières en Basse-Normandie, 1800-1914*, Caen, Annales de Normandie, coll. Cahier des Annales de Normandie, 1988, n° 21, 478 p.

LEUILLOT Paul, « La Presse et l'Histoire. Notes sur la presse en Normandie sous le Second Empire et au début de la Troisième République », *Annales de Normandie*, 1963, vol. 13, n° 4, pp. 305-328.

MACHUREY Michel, *Le canal et l'Orne*, Caen, fascicule relié, 1986, 20 p. plus 12 plans en annexe.

MUSÉE Eugène BOUDIN, *Phares et feux des côtes normandes : Honfleur, Musée Eugène Boudin, 1er juin-29 juillet 2002, Granville, La Halle au blé, 10 août-6 octobre 2002*, Honfleur, Granville, 2002, 207 p.

PASQUIER Albert, « La Normandie. Données et problèmes de son expansion économique », *Revue Economique*, 1956, vol. 7, n° 6, pp. 928-948.

PETIT-BERGHEM Yves, « Géographie historique d'un espace côtier : l'exemple de la basse vallée de l'Orne (Basse-Normandie) », M@ppemonde, consultable sur http://mappemonde.mgm.fr/num8/articles/art05407.pdf, 2005, 12 p.

PETIT-BERGHEM Yves, Laboratoire GEOPHEN, *Estuaire de l'Orne : étude de géographie historique : État de la documentation, mise en place d'un outil à vocation pédagogique*, Caen, [s.n.], 2014, 102 p.

RENAULT François, *Bateaux de Normandie*, Douarnenez, Éditions de l'Estran, 1984, 379 p

REVEL Jean, *Histoire des Normands*, Paris, Eugène Fasquelle, 1918, 709 p.

RICHARD Thibault, *Les Normands sous l'Occupation, 1940-1944 : vie quotidienne et années noires.*, Condé-sur-Noireau, Éd. Ch. Corlet, 1998, 270 p.

VADELORGE Loïc, « Mythe et Réalité de la décentralisation en Normandie de 1951 à 1972 », *Études Normandes*, 4° Trimestre 2006, pp. 27-42.

VANNIER Jean Marie, *Paris - Granville 150 ans d'Histoire - Aspects économiques, historiques et sociaux*, Inédits et Introuvables Editions Rééditions du patrimoine normand, 2005, 256 p.

Le Calvados

BARRE Éric, RIDEL Élisabeth, *Ils vivent avec le rivage - Pêche côtière et exploitation littorale. Actes de colloque du CRHQ. La pêche côtière des côtes du Calvados. Voir notes manuscrites ainsi que les photocopies.*, Caen, CRHQ, 2005, 352 p.

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DU CALVADOS. SERVICE ÉDUCATIF, *L'industrie et la vie ouvrière dans le Calvados sous le Second Empire : choix de documents*, Caen, CRDP, Institut pédagogique national, coll. Annales du Centre régional de documentation pédagogique de Caen, 1969, 225 p.

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DU CALVADOS. SERVICE EDUCATIF, *L'industrialisation dans le Calvados à travers deux exemples : Courseulles et Colombelles*, Caen, Archives départementales du Calvados, 2004, n° 26, 45 p.

BRIER Max-André, « Un canton en crise : le canton de Douvres-la-Délivrande (Calvados) », *Norois*, 1967, vol. 54, n° 1, pp. 290-298.

COFTIER Pierre, *L'éveil d'un monde ouvrier, 1789-1919, Calvados*, Cabourg, Cahiers du temps, 1998, 167 p.

DÉSERT Gabriel, « 1848 dans l'arrondissement de Caen », *Annales de Normandie*, 1951, vol. 1, n° 2, pp. 125-131.

DÉSERT Gabriel, *Une société rurale au XIX^e siècle : les paysans du Calvados, 1815-1895*, Caen, Centre de recherche d'histoire quantitative, 2007, 864 p.

DÉSERT Gabriel, « La population de la Plaine de Caen et la crise de 1846-1847 », *Annales de Normandie*, 1951, vol. 1, n° 3, pp. 252-265.

DIEULEVEULT de Alain, BLIN Anne Sophie, *Calvados pour les petits trains*, Paris : La Vie du Rail ; Le Mans, Ed. Cénomane, coll. Le siècle des petits trains, 1997, 175 p.

DUVAL Jean-Pierre, *Les Decauville du Calvados (1891-1944)*, Condé-sur-Noireau, Éd. Ch. Corlet, 2002, 86 p.

ENGUEHARD Benoît, *Le département du Calvados durant la guerre franco-prussienne (1870-1871)*, 2 vol., Université de Caen, Caen, 2001, 261p. et 143. p.

NICOLAS Auguste, *Le Calvados agricole et industriel. Caen et la Basse-Normandie*, Caen et Paris, H. Dunod et E. Pinat, 1918, 223 p.

NICOLAS Auguste, *Commission du Travail National*, Département du Calvados, Résultats de l'enquête faite auprès des Chambres de Commerce et des Chambres consultatives des Arts et Manufactures par la Commission chargée d'étudier le *Maintien et le développement de l'Industrie dans le Département du Calvados et la Création d'Industries nouvelles,* Paris, 1915, 28 p.

POULAIN Christophe, « Une famille de charpentiers de navires et cordiers, les Thibout à Amfreville et SallenellesCaen de 1793 à la fin du XIX^e siècle », CUC Cherbourg, 1990, 12 p.

QUELLIEN Jean, *Bleus, Blancs, Rouges, politique et élections dans le Calvados, 1870 - 1939*, Caen, Annales de Normandie, coll. Cahier des Annales de Normandie, 1986, n° 18, 424 p.

SCHEIKEVITCH Antoine, COMITÉ CONSULTATIF D'ACTION ÉCONOMIQUE DE LA 3E RÉGION. *Enquête sur la situation des industries dans le département du Calvados*, Caen, impr. H. Delesques, 1918, 370 p.

Caen

AUGER Jack, MORNET Daniel, *La Reconstruction de Caen*, Rennes, Ouest-France, coll. Le Grand souvenir, 1986, 143 p.

BERTAUX Jean-Jacques, *Renaissance d'une ville*, Paris Caen, Ed. Delpha Musée de Normandie, 1994, 106 p.

BRIER Max-André, *La zone d'influence de Caen.*, [S.l], [s.n], 1958, 32 p. plus annexes 43 p.

CHÉREAU Bernard, ASSOCIATION RÉGIONALE POUR LA DIFFUSION DE L'IMAGE, *Bacot, A. de Brébisson, A. Humbert de Molard trois photographes en Basse-Normandie au XIX^e siècle, naissance d'un art : la photographie.*, Caen, Association régionale pour la diffusion de l'image, 1989, 129 p.

CHRISTIANE BROU-FARNIER, « Electeurs et partis politiques à Caen », *Études Normandes*, 1962, 4^e trimestre, pp. 42-64.

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION CAEN LA MER, « La presqu'île se métamorphose » *SILLAGE*, Magazine de la communauté d'agglomération de Caen la Mer, pp. 11-14.

DELAHAYE Aurélie, *L 'immédiat après-guerre à Caen : de la libération de la ville jusqu'en 1947*, [s.l.], [s.n.], 2010, 148 p.

DEMEESTERE René, LALU Christian, « Les organigrammes des grandes villes », *Annuaire des collectivités locales*, 1981, t. 1, pp. 701-809.

DÉSERT Gabriel, *Histoire de Caen*, Toulouse, Privat, coll. Pays et villes de France, 1981, 345 p.

DÉSERT Gabriel, *Caen pendant la seconde moitié du XIX^e siècle : une ségrégation mouvante*, Caen, CRHQ, 1979, 25 p. plus annexes.

DIONNET Marie Claude, « Les zones d'influence des villes du Calvados », *Études Normandes*, 4^e trimestre 1962, pp. 3-12.

DIRECTION DE L'EAU ET DE L'ASSAINISSEMENT, *Travaux d'assainissement réalisés à Caen de 1931 à 1933*, 2008, n. p.

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT, *Les inondations à Caen en 1926*, Caen, Direction Départementale de l'Equipement, 1997, 39 p.

DUPRÉ Philippe, « Une enfant de la République : la Société Nautique de Caen. », *Annales de Normandie*, 1995, vol. 45, nº 5, pp. 473-481.

DUPUIS Jean-Marc et Jean-Paul, *Mille ans de moulins à Caen*, Cabourg, Cahier du Temps, 2014, 143 p.

ÉQUIPE D'ENSEIGNANTS DE L'UNIVERSITE DE CAEN, *Caen et son agglomération*, Paris, Documentation française, 1977, 100 p.

FRÉMONT Armand, *Caen 1900-2000 : un siècle de vie*, Fécamp, France, Ed. des Falaises, coll. Collection Mémoires de ville, 2001, 196 p.

GUIDE JOANNE, *Caen et les bains de mer de Lion à Port en BessinCaen*, Paris, Librairie Hachette, 1889, 152 p.

HERVAL René, *Biographie d'une cité CAEN*, Maugard., Rouen, Ozanne et Cie Editeur Imprimeur, 1944, 199 p.

JACQUES Raymond, *Caen et ses ruines*, Rouen, la Liberté normande impr. de Curial-Archereau, 1945, n. p.

KOURILENKO Jean-Luc, *Caen Tome I*, Rennes, A. Sutton, coll. Mémoire en images, 1995, 128 p.

KOURILENKO Jean-Luc, *Caen Tome II*, Joué-lès-Tours, A. Sutton, coll. Mémoire en images, 1999, 128 p.

KOURILENKO Jean-Luc, *Caen Tome III*, Saint-Avertin, A. Sutton, coll. Mémoire en image, 2012, 128 p.

LA RUE de Gervais, abbé, *Essai historique sur la ville de Caen et son arrondissement*, Caen, Imprimerie Poisson, 1820, 395 p.

LECOUTURIER Yves, *Ville de Caen N° 1 : images souvenir.*, Cully, OREP, coll. Belle époque. Les Villes, 2004, n. p.

LECOUTURIER Yves, *Ville de Caen n° 1 : Normandie 1944*, Cully, OREP, coll. Memory 1944, 2004, n. p.

LENGLART Philippe, *Le Nouveau siècle à Caen*, Condé-sur-Noireau, Éd. Ch. Corlet., Condé-sur-Noireau, 1989, 363 p.

LOPEZ Laurence, PACARY Valérie, HÉRIN Robert, FIXOT Anne-Marie, *La ville, un espace à modeler et à promouvoir : L'exemple de la capitale bas-normande*, Caen, France, [s.n], 1994, 212 p.

LORAUX Jacques, « Caen, la ville d'hier et de demain », *L'information géographique*, 1946, vol. 10, n° 10-5, pp. 184-189.

LOUICHE Stéphanie, *François-Gabriel Bertrand (1797-1875) : La vie et l'œuvre d'un Haussmann caennais*, mémoire de maîtrise en histoire contemporaine sous la direction de Jean-Pierre Daviet, Université de Caen,[s. n.], 2004, 120 p. (dactyl.).

MAURIN Jean, *GUILLOU le Conquérant Bâtisseur de CAEN 1880 - 1963*, Bayeux, OREP Editions, 2013, 271 p.

OSMONT Alain, *La prostitution et le monde des prostituées à Caen dans la seconde moitié du XIX^e siècle*, [S.l.], [s.n], 1977, 156 p.

PERROT Jean-Claude, *Genèse d'une ville moderne : Caen au XVIII^e siècle*, Thèse d'Histoire, Service de reproduction des thèses, Université de Lille III, 1975, 1549 p.

PINSON Gérard, « L'espace social d'une bourgeoisie urbaine Caen au début du XX ème siècle », *Annales de Normandie*, 1985, n° 19, pp. 205-235.

PRENTOUT Henri, *Introduction à l'histoire de Caen*, Caen, H. Delesques, 1904, 44 p.

QUÉTEL Claude, *Caen 1940-1944 : la guerre, l'Occupation, la Libération*, Rennes, Éd. « Ouest-France » Mémorial de Caen, coll. Une ville pendant la guerre, 1994, 91 p.

RABEC Alain, « La construction de la grande agglomération caennaise : du plan d'urbanisme directeur de 1965 au schéma directeur révisé 1994 », *Études Normandes*, 1996, n° 1-2, pp. 209-228.

ROBILLARD DE BEAUREPAIRE Eugène de, CARBONNIER Paulin, *Caen illustré : son histoire, ses monuments.*, Péronnas, les Éd. de la Tour Gile, 1994, 538 p.

STREIFF René, *Pendant le siège de Caen... ceux des équipes d'urgence*, Caen, Impr. Caron et Cie, 1945, 136 p.

TANTER Joël, *Caen une ville trop loin sur l'aile gauche britannique*, Condé-sur-Noireau, Éd. Ch. Corlet, 1990, 151 p.

TRÉBUTIEN Guillaume-Stanislas, *Caen précis de son histoire, ses monuments, son commerce et ses environs Seconde édition*, Caen, A. Hardel, 1855, 175 p.

TRÉBUTIEN Guillaume-Stanislas, *Caen Son histoire Ses monuments Son commerce et ses environs. Réédition du tirage de 1855.*, Péronnas, Éd. de la Tour Gile, 1994, 368 p.

TRIBOUILLARD Édouard, *Caen après la bataille : la survie dans les ruines.*, Rennes, Éd. « Ouest-France », 1993, 188 p.

VANEL Gabriel, *Une grande ville au XIX^e siècle, la ville de Caen de 1861 à 1932 : Ce qu'elle était, ce qu'elle est devenue, transformations matérielles et morales*, Caen, Jouan et Bigot, 1933, 152 p.

VILLE DE CAEN, *Caen, une ville d'Art et d'Histoire - dossier de candidature.*, 2013, 387 p. 38 p. annexes.

VILLE DE CAEN, *Caen, d'un siècle à l'autre 1900 - 2000*, Caen, Ville de Caen, 2000, 78 p.

VILLE DE CAEN, *Caen dessine son futur : projet de ville, 2000-2010.*, Caen, Ed. Management et Société, 2000, 87 p.

VOLDMAN Danièle, *La reconstruction des villes françaises de 1940 à 1954 : histoire d'une politique*, Paris, l'Harmattan, coll. Villes (Paris 1996), 1997, 487 p.

« CAEN (II) Hier - Aujourd'hui - Demain », *Études Normandes*, numéro spécial consacré à Caen et son avenir (5 communications), 1986, n° 1, 80 p.

Sites internet

Chronologie de l'occupation à Caen 1940 - 1941 - 1942 - 1943 – 1944, disponible sur http://sgmcaen.free.fr/chronique-occupation.htm, consultation du 19 janvier 2014.

Archive École des Hautes Études en Sciences Sociales – Notice Communale – Caen, *Le nombre d'habitants,* disponible sur http://cassini.ehess.fr/cassini/fr/html/fiche.php?select_resultat=6530, consultation du 03/04/2015.

Ouistreham

GIARD Michel, *Ouistreham : d'une tempête à l'autre*, Condé-sur-Noireau, Éd. Ch. Corlet, 1994, 127 p.

Le bulletin de la Société des Régates de Caen-Ouistreham, *La Pendille*, mars 2013, n° 1, n.p.

Le bulletin de la Société des Régates de Caen-Ouistreham, *La Pendille* décembre 2013, n° 4, n. p.

Le bulletin de la Société des Régates de Caen-Ouistreham, *La Pendille* avril 2014, n° 5, n.p.

LIOT Eugène, *Oystreham-Ouistreham, son église, ses curés, ses patronnes, ses maires, ses instituteurs, et ses institutrices, son port Ouistreham-les-Bains, Riva-Bella*, Caen, 1893, 134 p.

MARIN Jean-Yves, THYBERT Héléna, LEBOUCHER Françoise, LEDRAN André et OUISTREHAM . OFFICE MUNICIPAL D'ACTION CULTURELLE, *Ouistreham Riva-Bella*, Ouistreham, Office municipal d'action culturelle, 1994, 267 p.

ONILLON Jean-Paul, SERONDE-BABONAUX Anne-Marie, *Ouistreham Riva-Bella.*, [S.l], [s.n], 1968, 144 p.

PROVOT Jean, *Histoire de Ouistreham des origines à 1939*, Caen, 1976, 156 p.

SIMENON Georges, *Le port des Brumes*, Paris, Pocket, 2000, 299 p.

Société Régates Caen-Ouistreham, *S. R. C. O. - 1892-1992 Centenaire*, numéro du centenaire, 1992, n. p.

STREIFF René, « La côte de nacre d'Arromanches à Ouistreham », *Études Normandes*, 1954, n° XI, pp. 757-776.

VIGOT M. le Docteur, « Huitres et fièvre typhoïde », *Mémoire de l'Académie nationale des sciences, arts et belles-lettres de Caen*, 1903, 2° mémoire, 42 p.

Les entreprises liées au port de Caen : la Société Métallurgique de Normandie, les mines, la Société Navale Caennaise.

BEN AHMED Georges, DESLOGES Jean, *Blainville sur Orne d'autrefois 1920 - 1965*, Manche-court, Maury, 1998, 219 p.

BIGOT Alexandre, « La société géologique de France en Basse-Normandie », *Mémoires de l'Académie nationale des sciences, arts et belles-lettres de Caen*, 1904, pp. 5-34.

BOUR René, « Cent ans d'industrie mosellane Un siècle de transformations économiques continues ont fait de la Moselle un des plus grands complexes industriels mondiaux », *Mémoire de l'Académie nationale de Metz.*, 1959, pp. 38-46.

BRUSSOT Érik, *La reconversion des salariés de la SMN*, Caen, Université de Caen, mémoire de maîtrise en Géographie, 1999, 83 p.

CHAMBRE DE COMMERCE DE CAEN, HONFLEUR, CHERBOURG, GRANVILLE, FLERS ET ALENÇON., *Les Mines de fer du Calvados, de l'Orne et de la Manche*, Chambre de Commerce de Caen, 1924, 122 p.

CHATELIER Robert Le, CAYEUX L. et LOISY M. de, *Les hauts-fourneaux de Caen, [suivi de] Structure du bassin d'Urville (Calvados), [suivi de] Disposition générale de l'usine de Caen*, disponible sur http://www.normannia.info/cgi-bin/aurweb.exe/normannia/voirdoc?tex=port+de+caen&aur_offset_rec=45&AUR_FILE=../web/document/hautsfourneaux1913.html&expr=port+de+caen, consultation du 9 janvier 2013.

CHATELIER Robert Le, *Hauts-fourneaux et aciéries de Caen : compte rendu... des assemblées ordinaire et extraordinaire du 31 janvier 1914*, disponible sur http://www.normannia.info/cgi-bin/aurweb.exe/normannia/voirdoc?tex=port+de+caen&aur_offset_rec=46&AUR_FILE=../web/document/hautsfourneaux1914.html&expr=port+de+caen, consultation du 9 janvier 2013.

CHEMINADE Marie-Jean, *SMN : pour le souvenir*, Mondeville, Mairie de Mondeville, 1994, 120 p.

CORNIER Gérard, « La Société Navale Caennaise Du charbon aux lignes régulières », *Navires et Marine marchande*, Octobre 2003, n° 17, pp. 22-37.

DES ANCIENS DE LA NAVALE CAENNAISE, *Navale Caennaise, Un siècle et demi d'histoire*, Caen, Imprimerie caennaise, [s.n.], 1998, 136 p.

DORNIC François, « L'Industrie du fer en Basse-Normandie et au Perche », *Hors-série des Annales de Normandie*, 1982, vol. 1, nº 1, pp. 213-228.

FOURNIER Gérard, *Les mineurs de Soumont-Potigny, 1907-1989*, Cully, Éd. OREP, 2009, 216 p.

GALLIEN Pascal, *La Société Métallurgique de Normandie de 1944 à 1975*, Caen, Université de Caen, mémoire de maîtrise d'Histoire, 2000, 323 p.

GIRAULT André, « Une lignée d'armateurs caennais : les LAMY Un siècle et demi d'histoire », *Mémoires de l'Académie nationale des sciences, arts et belles-lettres de Caen*, t. XXVIII, 1990, pp. 123-143.

GOMBERT Marcel, « La naissance difficile de la Société Métallurgique de Normandie 1908-1924 », *Mémoires de l'Académie nationale des sciences, arts et belles-lettres de Caen*, t. XXVI, 1988, pp. 149-178.

LA RÉDACTION DU CHASSE-MARÉE, « Le port de Caen et ses navires - Histoire de la "Navale caennaise" », *Le Chasse Marée*, Mai 1994, n° 80, pp. 20-33.

LE MAITRE Yves, *La société métallurgique de Normandie*, Caen, Université de Caen, 1968, 193 p.

LEHÉRICY Claire, *La fin de la sidérurgie en Normandie : étude comparative avec les bassins sidérurgiques de Lorraine et du Pas de Calais.*, Caen, Université de Caen, mémoire de maîtrise en Géographie, [s. n.], 1995, 128 p.

LEMÉNOREL Alain, *La SMN, une forteresse ouvrière, 1910-1993*, Cabourg, Cahiers du temps, 2005, 225 p.

LEMÉNOREL Alain, « De l'enracinement des Italiens en Normandie, de la fin du XIX^{e} siècle à nos jours », *Cahier des Annales de Normandie*, 1998, vol. 28, nº 1, pp. 43-62.

LEMÉNOREL Alain, « Minerai de fer et sidérurgie en Basse-Normandie, dans la Mayenne et la Sarthe, de 1835 à 1914 », *Annales de Normandie*, 1982, vol. 32, nº 2, pp. 121-152.

MAULDE Jean de, *Les mines de fer et l'industrie métallurgique dans le département du Calvados*, [Épron], France, Éd. de Neustrie, 1999, 218 p.

MAULDE Jean de, *Les mines de fer et l'industrie métallurgique dans le département du Calvados : les minières anciennes, les mines actuelles, les concessions du département, historique et développement de la métallurgie, les hauts-fourneaux de Caen*, disponible sur http://www.normannia.info/cgi-bin/aurweb.exe/normannia/voirdoc?tex=port+de+caen&aur_offset_rec=70&AUR_FILE=../web/document/maulde1916.html&expr=port+de+caen, consultation du 9 janvier 2013.

PAGES Pierre Henri, *La société métallurgique de Normandie*, Thèse de Droit, Université de Caen, Caen, 1951, 239 p.

PAWLOWSKI Auguste, *Une Normandie inconnue : le bassin minier de la Basse-Normandie : étude scientifique, économique et sociale*, disponible sur http://www.normannia.info/cgi-bin/aurweb.exe/normannia/voirdoc?tex=port+de+caen&aur_offset_rec=79&AUR_FILE=../web/document/pawlowski1911.html&expr=port+de+caen, consultation du 9 janvier 2013.

PEREZ Benjamin, *Potigny au siècle des mineurs*, Cabourg, Éd. Cahiers du temps, 2010, 215 p.

POTTIER Marc, *Mondeville de 1911 à 1926 ou la naissance d'un nouveau Creusot*, [s.l.], [s.n], 1986, 345 p.

POTTIER Marc, « Immigration italienne et industrialisation en Basse-Normandie : une main d'œuvre dans l'essor économique d'une région », *Cahier des Annales de Normandie*, 1998, vol. 28, n° 1, pp. 259-282.

« Mines de fer et sidérurgie en Basse - Normandie (XIX^{e}-XX^{e} siècles) », *Annales de Normandie*, numéro spécial (6 communications), 2010, n° 2, 128 p.

Site internet animé par des anciens de la Société Navale Caennaise : http://navale.pagesperso-orange.fr/hebe5.htm, site de la Société Navale Caennaise.

Port de Caen XIX^{e} siècle.

CASTELJAU Marie-Thérèse de, « Le Port de Caen de 1815 à 1870. Évolution économique et sociale », *Annales de Normandie*, 1959, vol. 9, n^{o} 3, p. 230.

LAURENT Karl, MOISY Jean, Trouville, *Le bateau du Havre à Trouville* : [exposition, Trouville-sur-Mer, Musée Villa Montebello, du 30 juin au 30 septembre 2012], Cabourg, Éd. Cahiers du temps, 2012, 119 p.

MOISY Jean, « Relations maritimes entre Le Havre et la Côte Fleurie », *Cahiers havrais de Recherche historique*, 2001, n° 5, pp. 73-83.

VIGLA François, *Évolution du port de Caen au XIX^{e} siècle*, 2 vol., Caen, [s.d], 349 p., vol. 2 annexes.

Une partie des documents consultés concernant le port de Caen au XIX^{e} siècle a été classée dans les sources imprimées.

Port de Caen XX^{e} siècle.

A.F.C. ENVIRONNEMENT, *Pré-diagnostic environnemental du port de plaisance de Caen, Bassin Saint-Pierre,* [s.l]., [s. d.], 55 p.

ASSOCIATION POUR LE DÈVELOPPEMENT DU PORT DE CAEN-OUISTREHAM, *Le Port de Caen Ouistreham*, Hérouville-Saint-Clair, A.D.P.C.O., 2001, 58 p.

AUBRY Maurice, M. GIBERT, HESSE Maxime, « Le port de Caen », *Science et Industrie*, Numéro hors-série, 1933, pp. 59-64.

AZE François, *Le port de Caen, son passé, son avenir*, Thèse de doctorat en Droit, Caen, 1946, 192 p. (dactyl.).

C C I DE CAEN - DIRECTION DES ÉQUIPEMENTS PORTUAIRES., « Port de Caen Ouistreham Un port en expansion rapide », *Le journal de la Marine Marchande*, 2004, n° 4398 – 85e année, pp. 25-35.

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE CAEN, *Caen Ouistreham Port de Commerce Port de Plaisance*, 1975, n. p.

COMITE RÉGIONAL DE BASSE-NORMANDIE, *Les ports de Basse-Normandie : Honfleur, Caen, Cherbourg, Granville*, Caen, La Région économique de Basse-Normandie, 1925, 196 p.

DAVID Patrick, *Un port dans la plaine : de Caen à Ouistreham*, Amfreville, France, les Éd. du Bout du monde, 2011, 162 p.

DESQUESNES Rémy, *Le port de Caen*, Caen, CNDP, CRDP, coll. Annales du Centre régional de documentation pédagogique de Caen, 1984, 37 p.

DEVAUX René, « L'extension du port de Caen », *La Revue illustrée du Calvados*, Avril 1914, n° 4, pp. 59-62.

DIONNET Marie Claude, « Les étapes de l'évolution du port de Caen », *Norois*, Décembre 1963, n° 40, pp. 456-463.

DUCLOS Éric, *La dynamique foncière de la zone portuaire caennaise*, Caen, [s.n], 1998, 77 p.

DUTOUR Françoise, DE KONINCK Isabelle, LE ROC'H-MORGÈRE Louis, *De Caen à la mer : histoire d'un canal*, Caen, Archives départementales du Calvados, coll. Cahiers des Archives départementales du Calvados, 1996, 39 p.

FÉNÉLON S. P., *Le port de Caen - Une étude économique avec introduction historique*, Caen, 1976, 27 p. (dactyl.).

GALLIER Alfred, « Le Calvados agricole. Le beurre », *Mémoires de l'Académie nationale des sciences, arts et belleslLettres de Caen*, Caen, Impr. Le Blanc-Hardel, 1909, p. 96-98.

GAUDILIÈRE Jean, *Le port de Caen, son rôle économique*, Thèse de doctorat en Droit, Caen, 1951, 149 p. (dactyl.).

GIDEL Philippe, *Caen, Dieppe et Cherbourg*, Paris, Dunod, 1922, 160 p.

GIRAULT André, « Le rôle historique joué par le port dans le développement économique de Caen », *Mémoires de l'Académie nationale des sciences, arts et belles-lettres de Caen*, 1984, pp. 23-43.

HÉRUBEL Marcel, *Le port de Caen et la Basse-Normandie*, Paris, France, Ed. de la Ligue maritime française, 1912, n. p.

INGÉNIEUR EN CHEF DES PONTS ET CHAUSSÉES, *Port de Caen Ouistreham*, Caen, Imprimerie DELMAS à Bordeaux, 1921, 11 p. plus 2 plans.

LASSERAY M., BRUN J. Le, « Le port de Caen », *L'information géographique*, 1937, vol. 2, n° 5, pp. 232-233.

LE PETIT Karine, *Carnets de bord : Caen-Ouistreham, un port de commerce*, Caen, CRECET, coll. Les Carnets d'ici, 2005, 124 p.

LE ROC'H-MORGÈRE Louis, *De la fin des camps à la reconstruction : les normands 1945 - 1947 : colloque international.*, Caen, Conseil général du Calvados Direction des Archives départementales, 2001, 367 p.

LEMAREC Yves, « Le port de Caen et les mines de fer de Basse-Normandie. », *Annales de Géographie*, 1912, n° 117, pp. 213-229.

MACHUREY Michel, *La zone portuaire de Caen : son avenir*, Thèse de doctorat en géographie 2 vol., Caen, 1971, V 1 549 p. et V 2 Planches : XVI p.

MAISSE Fr., « Caen, Travaux d'amélioration et d'extension », *Editions Science et Industrie*, coll. Numéro consacré aux Ports maritimes français, Octobre 1963, 12 p.

MASSOT Jocelyn, *Le quai aux charbons de Caen dans la deuxième moitié du XX^{e} siècle*, [S.l.], [s. n.], 2013, 162 p.

MÉRIEL Olivier, LE PETIT Karine, *Liaison maritime*, Cabourg, Éd. Cahiers du temps, 2008, 93 p.

MUSÉE DE NORMANDIE, *Vivre un port Le port de commerce de Caen aux XIX^{e} et XX^{e} siècles*, Journal de l'exposition du même nom, 2005, 20 p.

MUSSET René, « Le port de Caen », *Annales de Géographie*, 1955, vol. 64, n^{o} 341, pp. 65-67.

PLANCHE A, « Le port de Caen », *Études Normandes*, 4^{e} trimestre 1972, pp. 1-5.

POLLIER René, « La passerelle de Ouistreham est un grand espoir mais elle n'est pas seule à justifier les possibilités d'essor du port », *Journal de la Marine Marchande*, 1982, p. 1041-1045.

RAMONET Gérard, FRÉMONT Armand, *L'espace industriel de l'agglomération caennaise : à l'est du canal maritime et de la route de Falaise*, Caen, France, [s.n.], 1975, 161 p.

RAOULX Benoît, « Cherbourg et Caen : deux modèles de relation entre la ville et le port », *Norois*, 1996, vol. 169, n^{o} 1, pp. 93-109.

REVUE PÉRIODIQUE PUBLIANT L'INVENTAIRE PERMANENT DES RICHESSES ET VIRTUALITÉS FRANÇAISES, *Regards sur la France. Les ports maritimes de France*, Paris, Service de presse, édition, 1971, 531 p.

SPRIET Henri, « Le port de Caen au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale », *Bulletin de la Chambre de Commerce de Caen*, 1956, n° 2, pp. 225-231.

SPRIET Henri, « Caen ville nouvelle… le port de Caen : aspects techniques de la reconstruction », *Bâtir*, Société nationale de propagande et de diffusion des techniques du bâtiment, 1956, 216 p.

SPRIET Paul, « Communications maritimes et aériennes en Basse-Normandie, et leur avenir », *Mémoires de l'Académie nationale des sciences, arts et belles-lettres de Caen*, 2008, pp.

STREIFF René, « Le port de Caen et le canal de Caen à la mer », *Études Normandes*, coll. Études Normandes, 1953, pp. 269-296.

STREIFF René, *Le canal de Caen à la mer.*, [s.l], [s.n], 1946, 63 p.

TARIN Claude, « Caen - Ouistreham Port Canal », *Navires et Marine marchande*, Juillet 2005, n° 24, pp. 6-19.

TOURMENTE Daniel, *Le Port de Caen : étude historique, technique et économique Les mines de fer - Les hauts-fourneaux.*, Thèse de doctorat de droit, Caen, 1914, 142 p.

VAUTIER Emmanuel, *Caen : port de commerce (milieu XIX^{e}-milieu XX^{e})*, Caen, 2001, 446 p. (dactyl.).

VIGLA François, *La zone portuaire de Caen espace industriel 1857-1992*, Caen, 1992, 76 p.(dactyl.).

Site internet
Pour la création de l'usine d'engrais construite dans le but d'utiliser les laitiers de la SMN. Les Compagnies régionales réunies de fabriques d'engrais et de produits chimiques : elles ont trois usines à Mondeville, Issoudun et Voves. Elles sont filiales de la Compagnie des phosphates de Constantine, disponible sur http:// www.scriponet.com/societe.php?idP=2766&idR=140020 consultation du 18 décembre 2015.

Iconographie

Collections particulières de cartes postales conservées par des caennais passionnés du port.

Série de cartes postales conservées aux Archives de la ville de Caen.

Photos de l'auteur.

Site internet : http://www.delcampe.fr/, Calvados, Caen.

ANNEXES

Annexe 1

Glossaire

Barrage : il existe plusieurs types de barrages : les barrages mobiles et les barrages à aiguilles.

Les **barrages mobiles** sont essentiellement constitués de piles parallèles à l'axe de la rivière et de vannes, parfois de grande largeur, entre ces piles. Un radier général sous l'ouvrage permet de protéger le fond du lit contre les affouillements qui pourraient notamment se produire pendant le passage des crues avec des vitesses importantes du courant. Sur les rivières navigables, ils sont souvent accolés à des écluses.

Sur les fleuves ou dans la partie aval des rivières les vallées s'évasent, les débits de crue augmentent et l'occupation humaine devient importante. Pendant les crues, il faut éviter la montée du plan d'eau ; le barrage doit alors s'effacer presque entièrement pour permettre le libre passage du débit du cours d'eau. Les barrages mobiles répondent à cet objectif.

Le principe du **barrage à aiguilles** est sensiblement le même. On enlève à la main les aiguilles pour réguler le fonctionnement de la rivière. Le barrage à aiguilles est une forme de barrage mobile inventé en 1830 par l'ingénieur François POREE. (Source pour la définition des barrages : http://www.barrages-cfbr.eu/Barrages-mobiles.htm).

Bassin à flot : bassin fermé par une écluse qui permet aux navires de ne pas s'échouer en période de basse mer.

Bassin de chasse : permet l'évacuation des alluvions d'un port par l'ouverture d'une vanne[1].

Bassin de marée : bassin ouvert de grande profondeur pour subir le moins possible les mouvements verticaux de la marée[2].

---

1 Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 579.
2 *Ibid.*

Bordage d'une jetée : ensemble de planches qui revêtent extérieurement le coffre renfermant la maçonnerie sur laquelle on veut fonder une jetée.

Busc d'une écluse : marche en maçonnerie formant un angle pointé vers l'amont, contre laquelle s'appuie la base de la porte d'écluse (source Histoire et Patrimoine des Rivières et Canaux - Dictionnaire fluvial et batelier disponible sur http://projetbabel.org/fluvial/b.htm.

Grand cabotage : navigation au-delà des mers.

Petit cabotage : navigation le long des côtes d'une même mer.

Cale au bois : partie de quai aménagé spécifiquement pour le trafic du bois.

Cordon d'enrochement : entassement de blocs de pierre destiné à freiner l'érosion marine.

Courant de jusant : marée descendante.

Courant de flot : marée montante.

Darse : bassin aménagé dans un port[3].

Digue : construction rectiligne destinée à contenir les eaux[4].

Dock : ensemble de magasins construits sur les quais pour recevoir des marchandises.

Écaude : nom donné en Normandie à de petits bateaux, très étroits.

Écluse à sas : écluse qui présente deux paires de portes et, entre les deux, un petit bassin longitudinal, c'est le cas de l'écluse de 1903[5].

Entrepôt : local dans lequel les marchandises sont placées avec l'autorisation de la douane. Elles y sont considérées comme hors de France et elles peuvent être retirées, soit pour la réexportation en franchise, soit pour la consommation intérieure après acquittement des droits qui ne sont dus qu'à ce moment, soit enfin pour toutes les destinations que peut recevoir une marchandise arrivant de l'étranger[6].

Entrepôt réel : constitué dans un magasin spécial fermé à deux clefs, dont l'une est entre les mains de la douane pour qui la marchandise est le gage des droits. L'entrepôt réel est ouvert pour les marchandises non prohibées et prohibées, dans les ports et les villes de l'intérieur qui en ont obtenu l'autorisation[7].

---

3 *Ibid.*
4 *Ibid.*
5 *Ibid.*
6 *Ibid.*
7 *Ibid.*

Forme de radoub : cale sèche servant à l'entretien ou à la réparation de la coque d'un navire[8].

Gril de carénage : chantier de réparation à claire voie[9].

Gueule d'un canal correspond au total constitué par la largeur du plan d'eau à laquelle on ajoute la largeur du chemin de halage le long du canal.

Hématite rouge : oxyde naturel de fer se présentant en filons ou en masses et constituant un excellent minerai de fer.

Hinterland d'un port : espace terrestre desservi par le port, une région ou un pays.

Hochseelotte : flotte de haute mer allemande pendant la Première guerre Mondiale.

Home fleet : flotte de haute mer anglaise pendant la Première Guerre Mondiale

Inscription maritime : créée par Colbert en 1665, elle avait pour but de fixer un contingent annuel de marins, formés dans chaque localité littorale et appelés à servir sur les vaisseaux du roi. Elle disparaît en 1965. Les Inscrits maritimes sont répartis dans les arrondissements maritimes, lesquels sont divisés en quartier maritime, lesquels sont divisés en syndicat maritime. Caen dépend du premier arrondissement maritime installé à Cherbourg. Dans cet arrondissement, Caen est un quartier maritime constitué de cinq syndicats dont ceux de Caen et de Ouistreham.

Konzern : terme allemand qui désigne une association d'entreprises, indépendantes juridiquement, qui associe concentration horizontale et verticale avec un contrôle familial de ces entreprises.

Kriegsmarine : nom donné à la Marine de Guerre allemande pendant la Seconde Guerre mondiale.

Lest : corps lourd qui a pour but de charger un bateau, il permet de pallier l'absence de fret.

Magasins généraux : locaux qui ont pour objet de recevoir en dépôt des marchandises et de permettre à leurs propriétaires de les engager ou de les vendre, sans les déplacer, par le procédé des warrants[10].

Maître au cabotage : marin qui a passé des examens spéciaux et qui a le droit de commander un bateau armé au cabotage**.**

Militärbefelshaber in Frankreich : commandement militaire allemand en France pendant l'occupation.

---

8 *Ibid*., p. 580.
9 *Ibid.*
10 *Ibid.*

Minière : vieille mine exploitée à ciel ouvert.

Môle : ouvrage de maçonnerie pour protéger l'entrée d'un port ou aménagé à l'intérieur d'un bassin pour augmenter la surface des terre-pleins, c'est le cas du môle à charbon construit dans le bassin d'Hérouville [11]Caen.

Palplanches métalliques : étais en métal pour le coffrage des quais d'un port.

Petite pêche : se caractérise par une absence du port inférieure à 24 heures.

Grande pêche : elle répond à trois caractéristiques :

- Des navires de plus de 1 000 tonneaux de jauge brute,
- Des navires de plus de 150 tonneaux s'absentant plus de 20 jours de son port d'exploitation ou de ravitaillement,
- Des navires de plus de 150 tonneaux dont le port d'armement est éloigné de plus de 20 jours du port d'exploitation ou de ravitaillement[12].

Pitchpin : bois très résineux croissant en Amérique du Nord et employé en menuiserie et ébénisterie.

Plafond : lit du canal situé entre les bases des talus formant les berges.

Port d'échouage : port où la hauteur d'eau est insuffisante à marée basse pour que les navires continuent à flotter, c'est pourquoi ils reposent sur le fond.

Portes d'une écluse : Èbe et de flot (portes d') : Lorsqu'un canal débouche sur une rivière dont le niveau est susceptible de varier de façon importante, ou sur une mer soumise à la marée, et donc lorsque ce canal peut être plus bas que la rivière ou la mer, il faut placer à son débouché une écluse spéciale qui peut fonctionner quelles que soient les niveaux respectifs de la rivière ou la mer, et du canal. Pour cela, en plus des deux portes busquées ordinaires, cette écluse est équipée de deux autres portes, voisines des premières, mais busquées dans l'autre sens, le sas restant commun quel que soit le sens de fonctionnement de l'écluse. Les portes disposées dans le sens normal (pour le canal plus haut que la rivière) sont dites "portes d'èbe", et les autres (rivière ou mer plus haute que le canal) "portes de flot". C'est le cas des portes de l'écluse de Ouistreham. (Source de cette définition des ports d'èbe http://projetbabel.org/fluvial/e.htm).

Produits fabriqués et exportés à la décharge d'acquit à caution d'admission temporaire délivrés à Caen : dispositif douanier qui permet l'importation en franchise (de droits de douane à acquitter) de certains produits destinés à être réexportés après avoir subi une transformation sur le territoire national, selon Bruno Marnot.

Quintal métrique : mesure de poids qui équivaut au quintal et qui correspond à 100 kg.

---

[11] *Ibid.*
[12] Définition INSEE.

Radier d'une écluse : massif de maçonnerie sur lequel on établit les fondations d'une écluse, les piles d'un pont etc.

Régime de propriété des bateaux « à la part » : les bateaux sont exploités par un seul armateur mais détenu par plusieurs personnes qui détiennent des parts.

Rescindement : modification du tracé des berges au niveau des courbes d'une rivière aménagée.

Sorties sur primes : concerne des produits qui bénéficiaient de primes à l'exportation, selon Bruno Marnot.

Steamer : navire à vapeur.

Tirant d'eau : mesure de l'immersion d'un navire calculée par la distance verticale entre sa ligne de flottaison et le dessous de sa quille[13].

Tonnage de jauge : le tonnage de jauge international est une mesure de volume égale à 100 pieds cubiques (2,83 m^3 environ) ; **le tonnage de jauge nette** d'un navire exprime le volume utile pour le transport des marchandises. En pratique, on multiplie par trois le tonnage de jauge nette d'un navire pour obtenir le poids maximum de marchandises qu'il peut transporter ou **port en lourd, (**Source **:** Atlas de Normandie chapitre F 5 consacré aux ports de commerce).

Tonne : poids total des marchandises transportées par un navire. Il est difficile de faire un lien entre le tonneau d'un navire et le tonnage des marchandises transportées. En effet le tonnage transporté est également fonction de la densité des marchandises transportées par le navire. Ainsi des marchandises très lourdes mais peu encombrantes peuvent utiliser un navire à faible tonneau mais il faudra une capacité suffisante en termes de poids total que peut supporter le navire.

Tonneau : charge utile d'un navire, un tonneau représente un cubage de 2,83 m^3.

Touage : système de remorquage à partir d'un navire – le toueur – muni d'un cabestan sur lequel s'enroule une chaine posée au fond du canal sur toute sa longueur.

Tramping : désigne le transport maritime à la demande par un navire de commerce non affecté à une ligne régulière.

Vantellerie : ensemble de vannes ou vantelles destinées à faire entrer, retenir ou libérer l'eau pour le canal ou dans le bassin Saint-Pierre.

Vives eaux : marées d'amplitude supérieure à la moyenne par opposition aux **mortes eaux.**

[13] *Ibid.*

Annexe 2

Table des figures

Elle reprend toutes les figures de la thèse. On en compte cinq sortes : les cartes, les graphiques, les illustrations, les plans et les tableaux.

Liste des Cartes

Carte 1 : La côte normande 26
Carte 2 : Le réseau de chemin de fer au début des années 1850 37
Carte 3 : Les sociétés savantes en France en 1846 43
Carte 4 : L'embouchure de l'Orne en 1785 – Fonds cartographique de l'Armée de Terre, SHAT, Ministère de la Défense, cote J.10.C.1136 45
Carte 5 : OYESTREHAM Canal-Avant-port-Chenal-Baie de l'Orne (mars 1878) 47
Carte 6 : Les prostituées indépendantes et celles des « maisons closes » vers 1875 159
Carte 7 : Représentation cartographique du trafic moyen, en tonnes, du port de Caen entre 1857 et 1875 162
Carte 8 : La France navigable et les nouveaux canaux votés au Parlement dans le cadre du plan Baudin 171
Carte 9 : Les principaux gisements de minerai de fer aux environs du port de Caen 1893 173
Carte 10 : La vallée de l'Orne aux abords de Caen – plan des concessions et industrie 2018
Carte 11 : Nombre de ménages pour une automobile à Caen en 1910 256
Carte 12 : Nombre de ménages pour un téléphone à Caen en 1910 256
Carte 13 : Les membres du bureau des Associations culturelles ou politiques en 1910 ... 259
Carte 14 : Tracé de la ligne du train minier entre la mine de Soumont et l'usine sidérurgique de Colombelles 283
Carte 15 : Le bassin minier de Basse-Normandie 285
Carte 16 : Les deux alliances constituées par les belligérants de la Grande Guerre 325
Carte 17 : La France après l'armistice de 1940 454
Carte 18 : Les zones d'influence de la Haute et de la Basse-Normandie..... 546
Carte 19 : Évolution de la population active dans le secteur secondaire 1962 553
Carte 20 : Évolution de la population active dans le secteur tertiaire 1962 554
Carte 21 : Ports de commerce normands 1964 605
Carte 22 : Le projet du Parfond 1970 623
Carte 23 : Les industries alimentaires 1964 631
Carte 24 : Les industries chimiques 1964..... 632
Carte 25 : Les industries métallurgiques 1964 633
Carte 26 : Les zones d'influence de la Haute et de la Basse-Normandie..... 709
Carte 27 : Construction d'un poste pour navires transbordeurs dans l'avant-port, plan de situation 1981 728
Carte 28 : Le sud de l'Angleterre et la côte ouest de la France 743

Liste des graphiques

Graphique 1 : Courbe des marées dans le port de Ouistreham 48
Graphique 2 : Régime des vents dans l'estuaire de l'Orne 49
Graphique 3 : Trafics comparatifs ports Caen et Honfleur : 1858-1875 (en tonneaux) 85
Graphique 4 : Trafics comparatifs ports Caen et Honfleur : 1858-1875 (en tonnes) 86
Graphique 5 : Entrées port de Caen : 1858-1875 (en tonneaux) 93
Graphique 6 : Sorties port de Caen : 1858-1875 (en tonneaux) 94
Graphique 7 : Poids du cabotage dans les entrées du port de Caen : 1859-1875 108
Graphique 8 : Trafic du port de Caen : 1876-1909 (en tonnes) 178
Graphique 9 : Trafic importations port de Caen : 1876-1909 (en tonnes) 179
Graphique 10 : Trafic exportations port de Caen : 1876-1909 (en tonnes) 179
Graphique 11 : Cumul du mouvement des navires dans le port de Caen (entrées plus sorties) 1882-1891 195
Graphique 12 : Poids des marchandises (entrées plus sorties) 1882-1891 196
Graphique 13 : Trafic port de Caen en tonnes – décennie 1880 206
Graphique 14 : Trafic port de Caen en tonnes – décennie 1890 209
Graphique 15 : Trafic port de Caen : 1899-1909 (en tonnes) 221
Graphique 16 : Progrès du trafic du port de Caen entre 1888 et 1911 274
Graphique 17 : Trafic du port de Caen entre 1910 et 1914 (en millions de tonnes) 298
Graphique 18 : Trafic du port de Caen entre 1888 et 1911 314
Graphique 19 : Les exportations de minerai de fer entre 1910 et 1920 318
Graphique 20 : Les importations de houille entre 1910 et 1920 321
Graphique 21 : Trafic général du port entre 1910 et 1920 322
Graphique 22 : Trafic de bois entre 1910 et 1920 324
Graphique 23 : Trafic du port 1920-1940 363
Graphique 24 : Répartition importations – exportations années 1920 à 1940 365
Graphique 25 : Les entrées 1919-1940, dont la houille 366
Graphique 26 : Les sorties dont le minerai de fer, l'acier et la fonte 1919-1940 367
Graphique 27 : Trafic du port de Caen entre 1865 et 1931 372
Graphique 28 : Les principales données de l'activité de la SMN (1922-1940) 418
Graphique 29 : L'activité de la Société Métallurgique de Normandie dans le port de Caen (tableau 1) 1922-1940 419
Graphique 30 : L'activité de la Société Métallurgique de Normandie dans le port de Caen (tableau 1) 1922-1940 420
Graphique 31 : Courbe de population (Colombelles, Giberville et Mondeville) 1911-1936 445
Graphique 32 : Population de Caen 1911-1936 445
Graphique 33 : Le trafic entre 1930 et 1960 468
Graphique 34 : Trafic général avec entrées et sorties 1944-1960 495
Graphique 35 : Comparatif entrées et importations de houille 1944-1960 496
Graphique 36 : Comparatif sorties et exportations de minerai de fer 1944-1960 497
Graphique 37 : Croissance du trafic du port 1944-1960 520
Graphique 38 : Trafic 1960-1965 562
Graphique 39 : Trafic entre 1960 et 1970 598
Graphique 40 : Trafic entre 1944 et 1970 599
Graphique 41 : Les sorties et les exportations de minerai de fer 600
Graphique 42 : Trafic des sorties port de Caen années 1960 602

Graphique 43 : Trafic des entrées port de Caen années 1960 603
Graphique 44 : Comparatif entrées et importations de produits pétroliers années 1960 604
Graphique 45 : Poids relatif du trafic de la SMN années 1960 608
Graphique 46 : Répartition (simplifiée), en nombre, des navires par tonnage de jauge légale nette, années 1960 609
Graphique 47 : Répartition (simplifiée) des navires par tonnage de jauge légale nette, années 1960 610
Graphique 48 : Tonnage traité par bassin en pourcentage, années 1960 611
Graphique 49 : Trafic par pavillon en entrées (référence « tonnage de jauge ») années 1960 614
Graphique 50 : Trafic par pavillon en sorties (référence « tonnage de jauge ») années 1960 614
Graphique 51 : Place du trafic du bassin Saint-Pierre dans le trafic total du port années 1960 625
Graphique 52 : Poids des exportations de minerai de fer dans le trafic total 1955-1970.. 634
Graphique 53 : Poids des importations de produits pétroliers 1960-1972 642
Graphique 54 : Place des produits pétroliers en % du trafic total 1960-1972 642
Graphique 55 : Cumul trafic avec entrées et sorties 1960-1984 645
Graphique 56 : Détails des entrées port de Caen 1970-1984 650
Graphique 57 : Détails des sorties port de Caen 1970-1984 652
Graphique 58 : Port de Caen-Ouistreham – évolution du trafic 1967-1977 661
Graphique 59 : Poids du trafic de la SMN dans le trafic total du port 1970-1984 662
Graphique 60 : Comparatif entre le trafic total et le trafic SMN en tonnes de marchandises 1970-1984 663
Graphique 61 : Exploitation du port, années 1979 à 1984 682
Graphique 62 : Trafic général, importations totales et exportations totales 1934-1980 .. 696
Graphique 63 : Trafic du port de Caen 1972-1983 740
Graphique 64 : Entrées de charbons industriels et de minerai de fer, sorties d'aciers marchands entre 1983 et 1994 768
Graphique 65 : Évolution du TRAFIC ANNUEL du port de Caen 1944-1994 769
Graphique 66 : Ventes de l'usine « Les Combustibles de Normandie » 1964-2008 771
Graphique 67 : Trafic de houille non industrielle 1960-2010 772
Graphique 68 : Trafic du port de Caen, en tonnes de marchandises traitées 1984-2010 . 776
Graphique 69 : Trafic passagers du port de Caen, 1986-2010 778
Graphique 70 : Détail des entrées dans le port de Caen-Ouistreham 1984-2010 779
Graphique 71 : Détail des sorties dans le port de Caen-Ouistreham 1984-2010 781
Graphique 72 : Les principales marchandises expédiées par le port de Caen-Ouistreham (en %), 1984-2010 782
Graphique 73 : Trafic total et trafic marchandises transmanche, port de Caen-Ouistreham 1984-2010 783
Graphique 74 : Trafic transmanche de véhicules (tourisme et camions) port de Caen-Ouistreham 1986-2010 784
Graphique 75 : Port de Caen : poids des navires venant d'Angleterre 1850-1874 788

Liste des illustrations

Illustration 1 : Vue du port de Caen (1832) 18
Illustration 2 : Près de Ouistreham 66
Illustrations 3 et 4 : Inauguration du canal de Caen à la mer le 23 août 1857 73-74
Illustration 5 : Affiche « Fête de l'inauguration du canal de CAEN À LA MER le dimanche 23 août 1857 » 76
Illustration 6 : Le port de Cean depuis le cours Caffarelli 82
Illustration 7 : Le Bateau du Havre 103
Illustration 8 : La vapeur *Progrès* 109
Illustration 9 : Intérieur d'un picoteux 118
Illustration 10 : La rentrée des sablonniers 119
Illustration 11 : La poissonnerie à Caen 120
Illustration 12 : Affiche de lancement de l'adjudication pour l'approfondissement du canal de Caen à la mer 130
Illustration 13 : L'Odon près de l'église Saint-Pierre à Caen 134
Illustration 14 : Dessin du système de barrage Poirée 142
Illustration 15 : Le bassin Saint-Pierre le 23 juillet 1878 177
Illustration 16 : Chargement d'un bateau de minerai pour l'Angleterre 180
Illustration 17 : Arrivée des Bois du Nord 183
Illustration 18 : Trafic de bestiaux dans le port de Caen 188
Illustration 19 : Ouistreham : le nouveau sas (1903) 222
Illustration 20 : Caen : le Pont du Commerce 227
Illustration 21 : L'arrivée du minerai de fer 228
Illustration 22 : Les Établissements Allainguillaume au bord du bassin Saint-Pierre 238
Illustration 23 : Le baron Auguste Thyssen 276
Illustration 24 : Embarquement du minerai de fer 300
Illustration 25 : Débarquement du charbon 300
Illustration 26 : Le Nouveau Barrage 303
Illustration 27 : Contre-torpilleurs dans le Nouveau Bassin 320
Illustration 28 : Sous-marin entrant dans le port de Ouistreham 328
Illustration 29 : Compte-rendu mensuel 1ère section : Travaux (page1) 339
Illustration 30 : Compte-rendu mensuel 1ère section : Travaux (page1) 340
Illustration 31 : Chantiers navals en activité au 1er janvier 1914 346
Illustration 32 : L'une des nefs de l'atelier des Coques 347
Illustration 33 : Port de Caen : compte rendu mensuel (page1) 351
Illustration 34 : Port de Caen : compte rendu mensuel (page2) 352
Illustration 35 : Les commissions du port de Caen 359
Illustration 36 : Radier d'un pont 378
Illustration 37 : Un transporteur aérien pour le charbon 393
Illustration 38 : L'embarquement du minerai 396
Illustration 39 : Chargement du minerai dans le port 398
Illustration 40 : Les inondations des 31 décembre et 1er janvier 1926 – quai de l'Orne 410
Illustration 41 : Le grand Odon avant les travaux 412
Illustration 42 : Pose d'un siphon 413
Illustration 43 : L'usine de la Société Métallurgique de Normandie 417
Illustration 44 : Le *Terrible* 423

Illustration 45 : *Circé II*..... 425
Illustration 46 : L'outillage des quais 444
Illustration 47 : Le port de Ouistreham en 1939 451
Illustration 48 : Vue aérienne de Caen après les bombardements de 1944 463
Illustration 49 : Le pont de Vaucelles et la rive droite de l'Orne après les bombardements 464
Illustration 50 : Yves Guillou par le peintre Louis-Édouard Garrido 469
Illustration 51 : L'installation spécialisée pour la manutention des minerais 478
Illustration 52 : Vue d'ensemble du port de la SMN avec l'installation spécialisée pour le minerai 478
Illustration 53 : Tunnel d'acheminement du minerai 479
Illustration 54 : Estacade d'accostage des bateaux pour le minerai de fer aujourd'hui ... 481
Illustration 55 : La reconstruction de la Société Métallurgique de Normandie 506
Illustration 56 : *HÉBÉ V* de la Société Navale Caennaise lancé en 1960 514
Illustration 57 : L'ancien siège de la Société Navale Caennaise 515
Illustration 58 : Le bassin Saint-Pierre en 1954 529
Illustration 59 : *Ouest-France* 1959 : Les grands travaux du port de Caen 539
Illustration 60 : La nouvelle écluse ouest à Ouistreham 561
Illustration 61 : Avant-port à Ouistreham 1967 561
Illustration 62 : La drague *Caen-Ouistreham* 1963 564
Illustration 63 : Drague aspirante et foulante à désagrégateur 564
Illustration 64 : La drague, *Cean-Ouistreham,* suceuse-refouleuse à désagrégateur, au travail 1960 565
Illustration 65 : Chambre de dépôts des produits de dragage, au bord du canal 1963 567
Illustration 66 : Le liberty-ship *AVRANCHES* 569
Illustration 67 : Le terminal de Blainville 587
Illustration 68 : Trafic de bois exotique dans le port de Caen 607
Illustration 69 : Ouistreham Riva-Bella – Vue aérienne sur l'écluse, le phare et le port.... 622
Illustration 70 : Caen – Son port 1970 637
Illustration 71 : Le port de Caen en 1977 648
Illustration 72 : Le bassin Saint-Pierre devenu port de plaisance 679
Illustration 73 : Caen, la bassin Saint-Pierre pris du pont de Courtonne 680
Illustration 74 : L'usine et son ancien port privé 684
Illustration 75 : Bande de transfert du coke et du minerai du quai vers la SMN 2016 687
Illustration 76 : La « Navale Caennaise » change de cap 1970 690
Illustration 77 : La Navale Caennaise a plus de 80 ans (partie 1) – 1986..... 692
Illustration 78 : La Navale Caennaise a plus de 80 ans (partie 1) 692
Illustration 79 : Dockers déchargeant des billes de bois 700
Illustration 80 : Le « Protée » a fait dans l'avant-port une entrée triomphale 1957 704
Illustration 81 : La gare maritime de Ouistreham construite au début des années 30 713
Illustration 82 : Caen, tête de pont vers l'Angleterre 1986 751
Illustration 83 : Le *Nyboat* (bateau pompe) salue l'arrivée du *Duc de Normandie* 1986 ... 752
Illustration 84 : Le car-ferry à Caen 1986 753
Illustration 85 : Les articles de presse et la SMN : 1981-1984 764
Illustration 86 : Le quai aux charbons 2016 773
Illustration 87 : Le bassin d'Hérouville 2016 790
Illustration 88 : Caen – le port – Bateaux de commerce 791
Illustration 89 : Ouistreham 792

Illustration 90 : Le port de plaisance 1989 793
Illustration 91 : Grues à charbon, Caen, décembre 2007 795
Illustration 92 : La presqu'île portuaire 807

Liste des plans

Plan 1 : Caen en 1826 15
Plan 2 : Le port de Caen avec les terrains destinés au dépôt des marchandises 16
Plan 3 : Le port d'échouage en 1829, quai de Vaucelles 17
Plan 4 : Réseau hydrographique et fortifications de Caen vers 1649 54
Plan 5 : Caen vers 1705 55
Plan 6 : Le quai des Abattoirs 60
Plan 7 : Construction d'une voie d'accès entre Ouistreham et l'écluse de navigation 67
Plan 8 : La rivière d'Orne et le Canal 78
Plan 9 : Caen, son port et ses voies ferrées (1889) 114
Plan 10 : Port de Caen – Pont des Abattoirs 124
Plan 11 : Canal des Caen à la mer, plan général 127
Plan 12 : Canal de Caen à la mer, plan indiquant l'emplacement de la gare de Blainville 128
Plan 13 : Rigole d'alimentation du canal, du moulin de Montaigu au bassin de Caen 131
Plan 14 : Rigole d'alimentation du canal entre le pont Saint-Pierre et le bassin de Caen . 133
Plan 15 : Le pont Saint-Pierre et le tracé de la rigole d'alimentation 136
Plan 16 : La rivière d'Orne entre Saint-André de Fontenay et Caen 140
Plan 17 : Comparatif pour un barrage à l'amont et l'aval de la maison Féronelle 141
Plan 18 : Chenal avec la position du banc de sable formé à l'entrée du port 145
Plan 19 : La baie de l'Orne avec les enrochements constitués au fur et à mesure 146
Plan 20 : La baie de l'Orne, plan établi par l'ingénieur GéraldyCaen 148
Plan 21 : Prolongement de la jetée de l'Ouest et achèvement du bordage de cette jetée 199
Plan 22 : Le port de Ouistreham – Élargissement du plafond de l'avant-port 202
Plan 23 : Le port de Caen – nouveau quai 205
Plan 24 : Profils du Canal de Caen à la Mer de 1857 à 1916..... 213
Plan 25 : Établissement d'un nouveau barrage à Caen à l'aval de l'écluse de l'Orne : avant-projet – Plan de la ville de Caen 1901 219
Plan 26 : Le port de Caen au début du XX^{e} siècle 225
Plan 27 : L'emplacement des grues à installer 232
Plan 28 : Transformation de la cale aux bois 234
Plan 29 : Limites cadastrales des communes le long du canal depuis Caen 261
Plan 30 : Création d'un appontement pour les yachts dans l'ancien sas d'accès au canal 264
Plan 31 : Hauts-Fourneaux de Caen – Plan général de l'installation (avant-projet)..... 286
Plan 32 : Le port de Caen et le canal maritime, plan schématique, d'après un document appartenant à la Chambre de Commerce de Caen 287
Plan 33 : Le « cargo-boat » type (de 4 166 t de charge utile) prévu par la Société Métallurgique de Normandie 292
Plan 34 : Le canal de Caen à la mer avec l'emplacement du barrage sur l'Orne 302
Plan 35 : Les abords du barrage dans le port de Caen..... 303
Plan 36 : Profils du Canal de Caen à la Mer de 1857 à 1916..... 305

Plan 37 : La ville de Caen en 1901 310
Plan 38 : Croquis du port de Caen et du canal de Caen à la Mer 335
Plan 39 : Profils du Canal de Caen à la Mer – Élargissement et approfondissements projetés 336
Plan 40 : Avant-projet : Plan général du canal (partie 1 le canal depuis Caen) 1917 342
Plan 41 : Avant-projet : Plan général du canal (partie 2 le canal jusqu'à Ouistreham) 343
Plan 42 : La rivière d'Orne et le canal de Caen à la mer 377
Plan 43 : Profils du Canal de Caen à la Mer entre 1857 et 1916 et profils réalisés en 1923 380
Plan 44 : Première tranche de travaux, entre le quai du Nouveau Bassin et le pont de Calix 1921 382
Plan 45 : L'ensemble du port de Caen 1932 385
Plan 46 : Répartition des quais du Nouveau Bassin 1932 386
Plan 47 : Projet d'extension du port de Caen 1932 388
Plan 48 : Reconstruction de la jetée de l'Est 1919 391
Plan 49 : Le port de Caen 1925 394
Plan 50 : Aménagement des terre-pleins du Nouveau Bassin : plan général 1927 399
Plan 51 : Le canal entre le port de la SMN et la ville de Caen 1937 402
Plan 52 : Le port de la SMN et projets 1937 403
Plan 53 : L'installation pour le minerai de fer 1937 405
Plan 54 : Projet de plan pour l'aménagement des dépôts d'hydrocarbures 1937 407
Plan 55 : Les collecteurs principaux 1933 414
Plan 56 : Le port de Caen et ses abords 1928 421
Plan 57 : Le port avec les communes riveraines du canal et plan général de la rivière d'Orne et du Canal 1936 448
Plan 58 : La rivière d'Orne et le canal 1936 457
Plan 59 : Caen (d'après un plan de 1942) 462
Plan 60 : La rivière d'Orne et le canal de Caen à la mer 1955 487
Plan 61 : Caractéristiques de la future écluse et plan d'accès du port de Ousitreham 1956 488
Plan 62 : Les postes à quai du port de Caen 1956 488
Plan 63 : Les bassins du port de Caen 1957 489
Plan 64 : Les bassins du port de Caen 1960 500
Plan 65 : Le canal de Caen à la mer – plan général 1962 559
Plan 66 : Le port de Caen et ses bassins 1962 560
Plan 67 : Le canal de Caen à la mer 1965 566
Plan 68 : Extrait d'un plan du chenal d'entrée dans le port de Ouistreham 1965 576
Plan 69 : Extrait d'un plan de l'avant-port de Ouistreham 1965 577
Plan 70 : Le canal de Caen à la mer 1966 579
Plan 71 : Le canal de Caen à la mer 1966 585
Plan 72 : Affectations des quais du port 1969 613
Plan 73 : Le port de Ouistreham 1960 619
Plan 74 : L'extension du bassin de plaisance de Ouistreham 1969 621
Plan 75 : Le réseau hydrographique de Caen vers 1649 627
Plan 76 : Le port de Caen et ses bassins 1970 656
Plan 77 : Troisième quai de Blainville – Port de Caen-Ouistreham 1974 657
Plan 78 : Port de Caen-Ouistreham, construction d'un troisième poste à quai, avant-projet 1978 673

Plan 79 : Construction d'un poste pour navires transbordeurs dans l'avant-port, plan de situation à Ouistreham 1981 729
Plan 80 : Le Canal de Caen à la mer 1970 737
Plan 81 : Projet d'aménagement de l'avant-port de Ouistreham 1985 748
Plan 82 : Emplacement, à Ouistreham, de la future passerelle pour le car-ferry 1982 749
Plan 83 : Le port de Caen 1997 774

Liste des tableaux

Tableau 1 : Mouvement commercial par voie ferrée (gare de Caen) et par voie maritime (port de Caen) – 1856 à 1858 – Expéditions et arrivages (en tonnes) 39
Tableau 2 : Trafic moyen port de Caen 1850-1856 (en tonneaux) 57
Tableau 3 : Tableau comparatif trafic moyen des ports normands avec leur poids relatif 1850-1858 (en tonneaux) 57
Tableau 4 : Trafic entrées port de Caen 1851 59
Tableau 5 : Trafic de voyageurs sur les trois lignes partant du Havre 102
Tableau 6 : Navires à voiles construits à Caen et Ouistreham entre 1854 et 1874 117
Tableau 7 : Nombre de navires entrées dans le bassin du 1er janvier 1867 au 1er novembre 1869 152
Tableau 8 : Tableau comparatif des droits par tonneau de jauge et par tonne de marchandises pour les ports de Caen et de Honfleur (à partir de comptes fictifs) 1893 245
Tableau 9 : Principaux droits et maximum (en francs) acquittés dans les ports français par un navire à voiles de 500 tjn (fin XIXe siècle) 246
Tableau 10 : Principaux droits et maximum (en francs) acquittés dans les ports français par un navire à voiles de 1000 tjn (fin XIXe siècle) 246
Tableau 11 : Port de Caen – Mouvement des marchandises : récapitulation 1908 248
Tableau 12 : Structure du trafic du port de Caen 1910-1914 299
Tableau 13 : Structure générale du trafic du port de Caen 1910-1920 323
Tableau 14 : Les importations de houille 1913-1918 327
Tableau 15 : Statistiques des Importations et des Exportations pendant les années 1914 à 1921..... 349
Tableau 16 : Trafic des principaux ports français par suite de leur trafic général 1925 368
Tableau 17 : Trafic général 1931 et projection 371
Tableau 18 : Pourcentage d'utilisation de l'outillage de la Chambre de Commerce 1934-1938 433
Tableau 19 : Prix de revient de l'outillage à la tonne 1930-1938 435
Tableau 20 : Montant perçu par la Chambre de Commerce pour une tonne de marchandises traitée dans le port de Caen 1934-1938 436
Tableau 21 : Droits payés à la tonne dans le port de Caen 1937-1938 438
Tableau 22 : Expéditions de minerai en tonnes après la guerre 1946-1949 480
Tableau 23 : Progression du trafic du port de Caen en % 1950-1955 484
Tableau 24 : Comparatif caractéristiques actuelles et projetées : écluses, avant-port et canal 1956..... 491
Tableau 25 : Sorties du port de Caen – part des produits agricoles 1944-1960 498

Tableau 26 : Tonnage des marchandises manutentionnées par place à quai (en milliers de tonnes) 1960 500
Tableau 27 : Situation de la flotte de la Société Navale Caennaise 1960 514
Tableau 28 : Entrées mensuelles de navires 1947 521
Tableau 29 : Trafic mensuel année 1947 (entrées et sorties de marchandises, en tonnes) 522
Tableau 30 : Comparatif caractéristiques actuelles et projetées : écluses, avant-port et canal 1956 558
Tableau 31 : Trafic du port de Caen en tonnes : entrées, sorties, minerai de fer 1960 et 1965 585
Tableau 32 : Trafic de minerai de fer en tonnes 1955-1970 600
Tableau 33 : Répartition du trafic 1972-1973 639
Tableau 34 : Les entrées du port de Caen 1970-1984 651
Tableau 35 : Poids (en pourcentage) des exportations d'aciers et de céréales 1970-1984 653
Tableau 36 : Répartition des navires par tranche de tirant d'eau 1970-1984 654
Tableau 37 : Répartition des navires par tranche de port en lourd 1970-1984 655
Tableau 38 : Trafic par place à quai en pourcentage 1970-1984 658
Tableau 39 : Trafic de marchandises par pavillon (entrées et sorties) 1970-1980 665
Tableau 40 : Coefficient d'occupation des quais des bassins 1973-1977 669
Tableau 41 : Port de Caen – Mouvement des marchandises : récapitulation 1908..... 710
Tableau 42 : Trafic du port de Caen en milliers de tonnes (comparatif prévisions [étude de 1977] – réel) 715
Tableau 43 : Trafic annuel du port de Caen-Ouistreham en tonnes 1975-1979 717
Tableau 44 : Hypothèses de trafic pour le car-ferry de Ouistreham 1983-1987 726
Tableau 45 : Temps comparatif pour relier la France et l'Angleterre..... 744
Tableau 46 : Trafic prévisionnel car-ferry transmanche (1986-1990) étude de 1984..... 745
Tableau 47 : Trafic prévisionnel car-ferry transmanche (1986-1990) étude de 1984..... 755
Tableau 48 : Trafic du port de Caen 1980-1990 (y compris le car-ferry à compter de mai 1986) 756
Tableau 49 : Trafic transmanche cumulé du 1er décembre au 31 décembre 1986 758
Tableau 50 : Les entrées dans le port de Caen-Ouistreham 1984-2010..... 780
Tableau 51 : Évolution du trafic par place de quai, port de Caen-Ouistreham 1984-2010 785
Tableau 52 : Port de Caen-Ouistreham. Répartition des navires par tranche de volume 1983-1984 785
Tableau 53 : Port de Caen-Ouistreham. Répartition des navires par tranche de volume 2010 786
Tableau 54 : Port de Caen-Ouistreham. Trafic par pays supérieur à 100 000 tonnes de marchandises 1984 787

Annexe 3

Trafic du port entre 1850 et 2010

Comme nous l'avons écrit dans l'introduction de notre travail, au travers de nos recherches nous avons pu reconstituer 160 années du trafic du port. Le découpage de notre travail en séquences répondant à un plan chronologique ne facilite pas une vue d'ensemble sur 160 ans de la vie du port. C'est pourquoi nous avons décidé de construire un tableau qui reconstitue le trafic portuaire entre 1850 et 2010 au travers des entrées, des sorties et du trafic total et ce jusqu'en 1875. À compter 1876, lorsque nous commençons à utiliser les *bulletins de la Chambre de Commerce de Caen,* nous avons pu compléter le tableau, en incluant

- dans les entrées, le charbon, la principale entrée du port
- dans les sorties, le minerai de fer ainsi que l'acier et le fer les principales expéditions du port.

Suite à ces précisions, nous indiquons que pour les années ainsi que pour les marchandises pour lesquelles nous n'avons pu trouver l'information recherchée, nous avons fait le choix de ne pas les renseigner ; en revanche quand le trafic, pour certaines années ainsi que pour certaines marchandises, est nul, la colonne est renseignée à 0.

Afin de constituer une base la plus uniforme possible nous avons de préférence retenue la notion de trafic en tonnes de marchandises reçues ou expédiées, cependant au début de notre période, entre 1850 et 1857 nous n'avons pu trouver que le trafic en tonneaux.

Afin de faciliter la compréhension de l'information en « tonnes de marchandises » et « en tonneaux » nous reproduisons ci-dessous l'explication qu'en donne Bruno Marnot dans son ouvrage *Les grands ports de commerce et la mondialisation au XIX^e siècle (1815-1914) :*

« Le volume du trafic portuaire dans le *Tableau général du commerce de la France*[14]*…* est exprimé en tonnage de jauge nette. Celle-ci est obtenue en défalquant de la jauge brute les espaces affectés au personnel de bord et ceux reconnus indispensables pour la conduite du navire. Il était admis au XIX^e siècle que le rapport entre la jauge nette et la jauge brute était de 80 % pour les navires à voiles et de seulement 55 % pour les vapeurs, en raison de l'encombrement dû à la machinerie. Le tonnage de jauge nette est le principal élément d'appréciation du mouvement maritime, servant de base pour la liquidation des taxes de navigation.

La jauge désigne une méthode de calcul des volumes courbes. Elle se réfère à l'art de calculer, à l'origine, la capacité des tonneaux. Par extension, elle enseigne combien un navire pouvait contenir de tonneaux, plus précisément combien un « tonneau de mer » censé peser 2 000 livres occupait d'espace calculé en pieds cube dans la cale. En France, le texte le plus ancien qui réglementait le jaugeage était l'ordonnance de 1681, qui prenait pour unité la tonne de 2 000 livres, poids de quatre barriques bordelaises »[15].

Enfin la séparation entre l'année 1857 et l'année 1858 marque le changement d'unités de présentation du trafic, à savoir le passage du tonneau à la tonne.

Années	Trafic total	Entrées	dont Houille	Sorties	dont Minerai	dont Acier et fer
1850 **Tx**	97 992	71 084		26 908	0	
1851 **Tx**	132 723	75 941		56 782	0	
1852 **Tx**	143 948	80 601		63 347	0	
1853 **Tx**	143 761	82 115		61 646	0	
1854 **Tx**	131 880	93 148		38 732	0	
1855 **Tx**	123 831	85 169		38 662	0	

[14] Il s'agit de la source que nous utilisons pour le trafic du port avant 1877, la première année où nous disposons d'un *Bull. ann. CC Caen ;* à compter de cette date, ces bulletins constituent la source unique, que nous utilisons jusqu'en 2010.

[15] Bruno MARNOT, *Les grands ports de commerce français…*, *op. cit.*, p. 564.

Années	Trafic total	Entrées	dont Houille	Sorties	dont Minerai	dont Acier et fer
1856 **Tx**	149 601	88 710		60 891	0	
1857 **Tx**	162 410	98 198		64 212	0	
1858 **To**	169 020	117 652		51 368	0	
1859	166 341	121 233		45 108	0	
1860	167 311	128 899		38 412	0	
1861	214 269	183 442		30 827	0	
1862	177 007	147 544		29 643	0	
1863	200 047	149 621		50 426	0	
1864	182 987	135 003		47 984	0	
1865	233 898	161 764		72 134	0	
1866	261 510	177 789		83 721	0	
1867	220 412	169 459		50 953	0	
1868	229 925	173 592		56 333	0	
1869	246 644	191 253		55 391	0	
1870	280 507	248 159		32 348	0	
1871	176 084	135 326		40 758	0	
1872	303 134	183 341		119 793	0	
1873	221 048	171 765		49 283	0	
1874	237 813	183 406		54 407	0	
1875	248 121	186 718		61 403	0	
1876	242700	195197	123709	47503	7777	
1877	260462	209146	127017	51316	6546	
1878	257418	236408	136513	21010	4984	
1879	291954	265885	148432	26069	6130	
1880	323132	271531	156490	51601	24524	
1881	324049	278222	145883	45827	7551	
1882	341614	315917	170956	25697	1836	
1883	356921	317668	186760	39253	1445	
1884	354774	311351	189112	43423	566	
1885	349186	304854	197348	44332	683	
1886	351772	323375	205054	28397	303	
1887	350816	327979	221752	22837	580	
1888	375831	350069	235902	25762	5514	
1889	384680	328150	229977	56530	26206	
1890	408048	338520	224251	69528	43469	
1891	452584	378141	261231	74443	46119	
1892	455685	365686	277687	89999	63574	
1893	472132	359204	264445	112928	75742	
1894	494221	380147	293204	114074	80484	
1895	468750	353873	283164	114877	81099	
1896	455903	343825	277606	112078	74896	
1897	508296	378757	294965	129539	98532	
1898	509103	379984	297825	129119	96653	

Années	Trafic total	Entrées	dont Houille	Sorties	dont Minerai	dont Acier et fer
1899	517382	392170	325345	125212	89590	
1900	568150	421701	348779	146449	112620	
1901	548813	397489	328948	151196	124737	
1902	572967	402185	340711	170782	141171	
1903	636086	453774	376784	182312	162588	
1904	641571	438985	370579	202586	172361	
1905	672801	444683	383554	228118	209179	
1906	743388	482523	404836	260865	242576	
1907	752262	482872	416483	269390	249259	
1908	711217	460823	392576	250394	214046	
1909	812411	553464	469208	258947	229890	
1910	900 674	574 624	486 537	326 050	306 404	
1911	952 081	586 319	500 851	365 762	348 250	
1912	1 028 455	567 350	482 950	461 105	450 895	
1913	1 125 951	627 976	549 259	497 975	489728	
1914	999 875	580 977	511 282	418 898	406 140	
1915	899 277	798 141	749 830	101 136	23 348	
1916	759 183	664 258	555 474	94 925	12 803	
1917	1 038 628	995 703	757 101	42 925	13 621	
1918	1 008 237	937 624	750 648	70 613	34 369	
1919	872 847	821 746	696142	51 101	20655	0
1920	1 024 380	828 947	719084	195433	171550	0
1921	780 931	578310	505664	202621	94353	85031
1922	1 237 667	939280	873 921	298387	162550	84943
1923	1 554 745	1159495	1092207	395250	233767	
1924	1 577 103	1137617	1051243	439486	290905	113303
1925	1 635 479	998412	937935	637067	459848	133847
1926	1 540 014	786204	716655	753810	586225	113006
1927	1 913 370	1052897	981961	860473	617825	195914
1928	1 886 477	1075339	1003397	811138	615372	172589
1929	2 089 917	1203410	1131358	886507	681800	164414
1930	2 000 516	1169067	1086826	831449	639629	117217
1931	1 887 618	1199431	1100887	688187	457249	155520
1932	1 452 922	1062426	907402	390496	217370	133893
1933	1 634 461	1134262	953247	500199	290193	142577
1934	1 762 736	1162028	972483	600708	371755	161316
1935	1 673 778	1095754	930350	578024	332882	155946
1936	1 788 108	1170148	930075	617960	396708	165865
1937	2 223 911	1357731	1 142 874	866180	677 600	133285
1938	1 728 755	1028737	828440	700018	520527	125417
1939	1 717 993	1084825	900154	633168		
1940	895 884	567 283		328601		
1941	0	0	0	0	0	0
1942	0	0	0	0	0	0

Années	Trafic total	Entrées	dont Houille	Sorties	dont Minerai	dont Acier et fer
1943	0	0	0	0	0	0
1944	263 046	239 146		23 900	0	0
1945	453 767	368 080		85 687	0	0
1946	379 121	244 207	120 505	134 914	119 392	0
1947	400 845	176 097	70 054	224 748	220 411	0
1948	773 507	357 317	221 789	416 190	405 108	0
1949	1 068 272	493 969	393 943	574 303	557 658	0
1950	1 083 894	380 668	283 999	703 226	681 135	0
1951	1 634 070	602 200	458 749	1 031 870	767 909	190 908
1952	1 937 513	915 278	739 575	1 022 235	720 721	214 712
1953	1 952 684	854 843	650 072	1 097 841	787 962	216 732
1954	1 856 199	881 880	656 483	974 319	645 060	186 997
1955	2 278 390	1 054 601	757 187	1 223 789	829 250	177 832
1956	2 287 770	1 103 364	752 025	1 181 106	907 724	159 267
1957	2 417 561	1 174 412	834 248	1 243 149	901 411	144 980
1958	2 000 879	1 011 489	662 542	989 390	705 695	160 197
1959	2 040 797	1 121 580	738 860	919 217	568 682	208 969
1960	2 251 647	1 137 314	725 389	1 114 333	718 341	235 762
1961	2 168 135	1 256 477	777 217	911 658	537 349	244 538
1962	2 130 937	1 346 486	791 073	784 451	441 460	231 215
1963	2 393 365	1 647 902	981 441	745 463	390 795	240 486
1964	2 485 601	1 666 323	877 776	819 278	354 285	289 772
1965	2 138 652	1 596 832	793 796	541 820	107 400	275 315
1966	2 121 355	1 583 859	758 729	537 496	62 605	290 215
1967	2 180 389	1 640 355	815 734	540 034	129 909	276 615
1968	2 215 797	1 655 092	717 417	560 705	91 785	296 852
1969	2 529 416	1 968 473	743 692	560 943	42 355	278 181
1970	2 406 784	1 970 345	836 527	436 439	0	269 256
1971	2 649 803	2 100 412	811 813	549 391	0	360 289
1972	2 749 721	2 069 660	849 325	680 061	0	415 444
1973	2 234 473	1 516 474	829 124	717 999	0	368 201
1974	2 246 644	1 535 415	883 592	711 229	0	398 824
1975	1 993 394	1 324 970	893 870	668 424	0	330 870
1976	2 025 739	1 433 556	741 479	592 183	0	277 652
1977	1 962 875	1 231 024	665 277	731 851	0	277 169
1978	1 909 135	1 256 215	716 761	652 920	0	258 014
1979	2 488 767	1 671 162	802 947	817 605	0	319 792
1980	2 531 586	1 740 705	763 373	790 881	0	308 421
1981	2 073 301	1 276 248	598 867	797 053	0	326 518
1982	2 073 945	1 288 348	582 712	785 597	0	234 633
1983	2 048 047	1 153 462	464 556	894 585	0	342 209
1984	2 052 393	1 283 895	565 206	768 498	0	409 411
1985	2 435 675	1 395 319	615 056	1 040 356	0	396 764
1986	2 409 011	1 510 372	686 722	898 639	0	263 870

Années	Trafic total	Entrées	dont Houille	Sorties	dont Minerai	dont Acier et fer
1987	2 672 280	1 661 473	734 373	1 010 807	0	203 109
1988	3 317 422	1 883 191	761 038	1 434 231	0	159 375
1989	3 407 557	2 105 432	697 080	1 302 125	0	129 168
1990	4 037 495	2 569 827	742 577	1 467 668	0	126 643
1991	3 886 554	2 590 567	686 631	1 295 987	0	102 148
1992	3 982 879	2 280 552	534 203	1 702 327	0	76 916
1993	3 701 674	1 643 507	208 514	2 058 167	0	181 029
1994	2 599 565	1 124 777	76 751	1 474 788	0	3 478
1995	2 718 217	1 091 790	47 766	1 626 427	0	0
1996	2 198 276	894 694	52 856	1 303 582	0	0
1997	2 344 439	973 793	66 003	1 370 646	0	0
1998	2 395 937	992 761	65 762	1 403 176	0	0
1999	2 582 376	973 028	68 098	1 609 348	0	0
2000	2 675 855	1 090 358	67 076	1 585 497	0	0
2001	2 847 572	1 156 981	85 165	1 690 591	0	0
2002	2 426 047	1 068 361	62 614	1 357 686	0	0
2003	3 278 551	1 370 418	52 482	1 908 133	0	0
2004	3 449 749	1 425 651	29 854	2 024 098	0	0
2005	3 625 732	1 502 225	19 044	2 123 507	0	0
2006	3 919 822	1 614 187	13 382	2 305 635	0	0
2007	3 947 708	1 665 424	3 059	2 282 284	0	0
2008	3 657 151	1 508 600	13 971	2 148 551	0	0
2009	3 250 436	1 302 581	0	1 947 855	0	0
2010	3 847 390	1 554 258	0	2 293 132	0	0

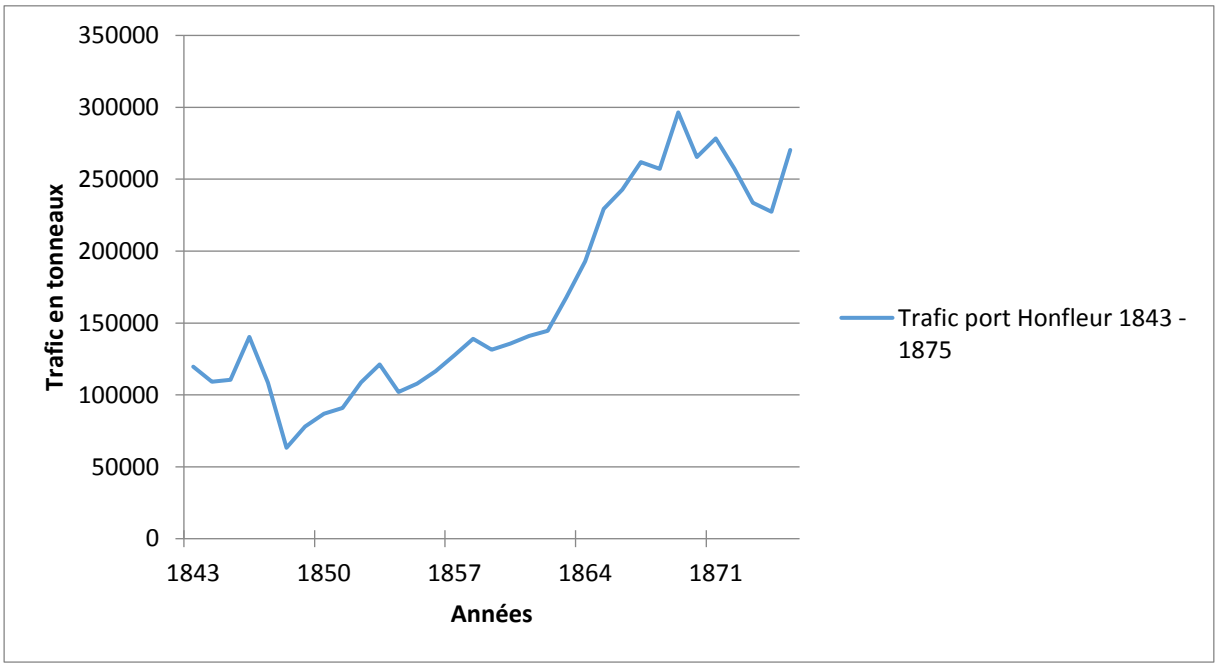
Source pour les années 1850-1857 : Gabriel DÉSERT (dir ;), *Atlas historique et statistique…, op. cit.*, p. 177 (Caen).

Source pour les années 1858-1875 : BnF, FOL-LF158-72, *Tableau général des mouvements du cabotage*, Douane.

Source à compter de l'année 1876 et jusqu'en 2010, *Bulletin de la Chambre de Commerce de Caen* avec les variantes que subit sa présentation dans le temps.

Annexe 4

Trafic du port de Honfleur au milieu du XIX^{e} siècle[16]



[16] Jessy PELLUET, *l'Évolution d'un port majeur de l'estuaire de la Seine au XIX^{e} (1800-1914) : L'exemple de Honfleur entre permanences et reconversions*, *op. cit.*, p. 32.

Annexe 5

Texte intégral du poème rédigé par Bellivet à l'occasion de l'inauguration du canal[17]

De ses parures séculaires
Secouant les nobles replis,
L'antique cité de nos pères
Rajeunit ses charmes vieillis.
Déjà plus fraiche et merveilleuse,
Elle s'avance glorieuse,
Le front ceint de nouveaux fleurons ;
Et sous sa brillante auréole,
Coquette, élégante, elle vole
À d'autres adorations.

Mais tout en admirant en elle
Son air et sa beauté nouvelle,
Qui pourrait oublier jamais
L'éclat de ses anciens attraits ?
Majestueuses Basiliques,
Pieux témoins des arts antiques,
Vieux et superbes monuments,
Vous maudiriez notre âme ingrate,
Vous, dont les siècles, dès longtemps,
Effacèrent l'âge et la date.

Rendons justice à nos aïeux :
Hommage à l'œuvre merveilleuse,
Dont la grandeur religieuse
Semble joindre la terre aux cieux.
Plus humbles, au siècle où nous sommes,
Sans s'élever si haut, les hommes,
Par d'autres intérêts touchés,
Au Globe que leur main puissante
En tout lieu agite et tourmente,
En maîtres se sont attachés.

[17] Arch. dép. Calvados, S 1284, poème de Bellivet : vers adressés à M. Bertrand le 29 août 1857, à l'occasion de l'inauguration du canal.

Dans cette ardente activité,
Notre industrieuse Cité
N'est point demeurée en arrière ;
Et de son étroite rivière,
Sa main élargissant les bords,
Creuse des canaux et des ports.
De l'intermittente marée,
Bravant les reflux impuissants,
Désormais, à l'abri des vents,
Notre Athène aura son Pirée.

Là, dans ses tranquilles bassins,
Asile ouvert à nos voisins,
Viendra leur paisible marine,
Non pour une autre Salamine,
Mais pour l'échange bienveillant
Des richesses des Continents.
Et nos yeux verront cette foule
De poupes et de pavillons
Des plus lointaines nations,
Comme Le Havre ou Liverpoule[1914].

Oui, notre Athènes voit s'ouvrir
Devant elle une ère nouvelle ;
N'avons-nous pas pour l'embellir
Un Archonte actif et fidèle,
Qui nous consacre tous ses soins,
Attentif à tous nos besoins ;
Qui sait, devant l'Aéropage,
Au charme du style français
Joindre en son élégant langage
L'atticisme de Périclès ?

Noble chantre de nos bocages[1915],
Toi dont la poétique main
Aux œuvres du génie humain
Consacra ses plus belles pages,
Viens, lèves-toi, sors du tombeau ;
Redis-nous le progrès nouveau
De la science et du génie,
Et l'étonnante activité
De cette marche indéfinie
Où s'avance l'humanité.

1914 L'auteur fait ici référence à la ville de Liverpool.
1915 Chênedollé, *(Génie de l'homme)*.

Trop resserré dans son domaine,
L'homme, étouffant, veut s'agrandir ;
Roi de la terre, il fait sentir,
En tous lieux, sa main souveraine ;
Il prend à l'Océan ses eaux
Qu'il emprisonne en ses canaux ;
Il sape, broie et pulvérise
Les obstacles sur son chemin,
Et dit aux rivages qu'il brise :
« Ô mer, tes flots iront plus loin. »

Suez, un jour, à sa puissance
Rendant un hommage éclatant,
Redira, par une œuvre immense,
Ce que peut le bras du géant.
Le Nil étonné, sur ses rives,
Libre, et voyant des eaux captives,
Débordera dans sa fureur ;
Et la pyramide orgueilleuse
Se voilera, pâle et honteuse,
Devant le canal bienfaiteur.

Annexe 6

Index

L'index de cette thèse est constitué de deux parties, l'index des noms de lieu et celui des noms d'acteurs ou d'entreprises qui ont œuvré dans le port de Caen. Quelques lieux et personnes n'ont pas été indexés. Il s'agit pour les lieux de la *Normandie.* Nous avons souhaité éviter des ambiguïtés avec la région *Basse-Normandie* et les organismes qui comportaient le terme Normandie, tels que notamment, la *Société Métallurgique de Normandie* ou encore les *Combustibles de Normandie* qui ont été l'un et l'autre indexés. Enfin en raison de l'abondance des occurrences, *Caen* n'est pas repris dans l'index des noms de lieu.

Pour les noms de personnes ou d'entreprises, les noms des auteurs des ouvrages cités ne sont pas indexés, ils n'ont pas de rapport direct avec la vie portuaire caennaise.

Index des lieux géographiques.

A

Allemagne, 181, 182, 189, 190, 239, 240, 269, 270, 277, 280, 288, 299, 317, 355, 359, 360, 361, 371, 373, 389, 396, 425, 440, 458, 460, 476, 496, 497, 510, 512, 534, 615, 834

Angleterre, 20, 35, 61, 62, 63, 68, 69, 84, 90, 96, 98, 100, 101, 104, 107, 108, 155, 161, 166, 180, 181, 187, 189, 194, 240, 262, 269, 274, 280, 285, 299, 317, 326, 346, 355, 371, 389, 425, 440, 485, 496, 505, 510, 615, 712, 713, 717, 738, 742, 743, 744, 750, 751, 787, 788, 832, 865, 867, 868, 869, 873

Ardrossan, 181, 189

B

Basse-Normandie, 8, 14, 40, 181, 190, 250, 269, 270, 277, 285, 287, 295, 317, 318, 362, 446, 492, 540, 545, 546, 548, 552, 553, 555, 584, 624, 635, 636, 641, 701, 709, 723, 724, 730, 738, 754, 755, 761, 766, 797, 831, 834, 835, 846, 847, 848, 849, 850, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 865, 884

bassin de Calix, 287, 559, 566, 569, 579, 588, 611, 613, 657, 658, 706, 738, 753

bassin Saint-Pierre, 10, 16, 19, 28, 52, 60, 64, 73, 74, 79, 83, 91, 110, 114, 120, 121, 122, 124, 129, 131, 133, 137, 138, 140, 143, 151, 176, 177, 196, 203, 205, 219, 224, 226, 227, 233, 234, 237, 238, 260, 287, 304, 307, 308, 311, 312, 382, 384, 385, 386, 393, 394, 396, 397, 411, 413, 449, 457, 462, 463, 464, 465, 472, 475, 476, 483, 484, 489, 490, 500, 501, 502, 528, 529, 530, 531, 534, 566, 612, 625, 626, 627, 628, 629, 652, 658, 671, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 702, 705, 706, 737, 738, 739, 793, 805, 807, 816, 864, 867, 868, 869

Bayonne, 168, 170, 178, 274, 297, 301, 641, 667

Bénouville, 204, 343, 377, 378, 381, 382, 457, 461, 470, 476, 485, 574, 584, 585, 586, 814, 815, 816

Blainville, 10, 79, 128, 129, 193, 343, 345, 347, 348, 361, 378, 380, 408, 421, 422, 423, 424, 425, 446, 448, 450,

461, 470, 471, 476, 485, 507, 509, 584, 585, 586, 587, 626, 628, 652, 657, 659, 660, 666, 668, 669, 671, 672, 674, 675, 681, 693, 699, 705, 708, 716, 730, 737, 738, 759, 760, 772, 785, 789, 798, 806, 814, 817, 834, 854, 869, 870, 871
Bordeaux, 21, 44, 57, 58, 61, 101, 104, 168, 170, 246, 250, 273, 341, 350, 353, 358, 369, 393, 634, 840, 858
Boulogne, 44, 57, 58, 168, 170, 189, 193, 246, 274, 297, 301, 368, 369, 641, 757, 838
Brest, 28, 44, 101, 393, 628, 641, 646, 837, 839, 840

C

Calais, 41, 57, 58, 246, 301, 368, 369, 471, 641, 646, 757, 838, 855
Calvados, 6, 11, 30, 37, 39, 40, 41, 42, 43, 45, 59, 62, 64, 65, 66, 68, 69, 71, 81, 84, 87, 95, 96, 97, 100, 103, 126, 139, 158, 172, 174, 184, 191, 192, 193, 197, 198, 215, 216, 224, 237, 238, 242, 243, 244, 249, 251, 253, 262, 264, 269, 271, 276, 277, 278, 282,290, 293, 327, 337, 350, 356, 370, 371, 372, 376, 384, 434, 437, 440, 442, 443, 446, 455, 458, 465, 490, 492, 518, 534, 552, 559, 570, 588, 591, 601, 617, 709, 720, 724, 730, 731, 739, 741, 742, 745, 746, 755, 761, 770, 797, 810, 817, 818, 829, 830, 833, 836, 847, 849, 850, 854, 855, 857, 858, 859
caserne Hamelin, 83, 160, 329, 463
Cherbourg, 25, 26, 37, 38, 44, 57, 75, 104, 126, 161, 249, 423, 554, 569, 573, 606, 641, 646, 649, 667, 706, 711, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 726, 730, 733, 734, 743, 749, 750, 757, 758, 759, 770, 795, 798, 799, 803, 805, 806, 819, 850, 854, 857, 858, 862
Colombelles, 79, 216, 270, 271, 283, 287, 288, 417, 421, 445, 446, 448, 449, 461, 584, 813, 834, 849, 865, 866

D

Dieppe, 44, 57, 58, 63, 112, 161, 170, 246, 512, 606, 641, 646, 721, 726, 757, 758, 759, 794, 837, 857
Dunkerque, 6, 21, 44, 57, 58, 61, 168, 170, 189, 246, 353, 358, 370, 384, 460, 509, 547, 601, 634, 686, 757, 763, 838, 839

E

États-Unis, 104, 167, 182, 183, 360, 485, 496, 517, 527, 546, 573

F

Falaise, 230, 278, 282, 441, 701, 815, 858

G

Giberville, 445, 446, 834, 866
Grande Bretagne, 108, 237, 280, 319, 325, 497, 512, 516, 606, 717, 788, 798
Grangemouth, 181, 189, 240, 274
Granville, 175, 280, 372, 373, 379, 397, 406, 437, 770, 837, 848, 854, 857

H

Halouze, 175, 181, 280, 601, 617
Hérouville, 213, 214, 260, 261, 287, 291, 378, 380, 448, 455, 470, 471, 502, 528, 529, 530, 559, 566, 578, 579, 584, 585, 611, 658, 666, 671, 674, 699, 706, 730, 737, 738, 785, 789, 790, 791, 798, 806, 814, 856, 863, 869
Hollande, 181, 189, 274, 285, 299, 317, 496, 615
Honfleur, 11, 25, 26, 41, 57, 58, 61, 63, 69, 84, 85, 86, 87, 88, 92, 94, 95, 101, 102, 104, 125, 165, 230, 242, 245, 246, 251, 358, 360, 393, 428, 458, 516, 648, 770, 811, 818, 835, 836, 848, 854, 857, 866, 872, 880

L

La Ferrière, 175, 617
La Rochelle, 99, 112, 168, 246, 274, 641, 646
Le Havre, 21, 25, 26, 44, 57, 58, 61, 62, 63, 64, 68, 72, 73, 80, 83, 84, 91, 97, 99, 101, 102, 103, 104, 106, 114, 149, 161, 168, 170, 186, 187, 189, 192, 230, 242, 246, 249, 250, 273, 285, 301, 319, 329, 353, 358, 411, 442, 498, 520, 573, 590, 606, 632, 634, 711, 720, 726, 757, 758, 798, 804, 805, 806, 840, 841, 843, 856, 882
Lisieux, 58, 74, 77, 87, 511
Littry, 41, 59, 167
Lorient, 628, 641, 646, 841

M

Manche, 46, 68, 118, 175, 184, 238, 278, 280, 318, 319, 320, 328, 350, 356, 361, 454, 516, 547, 709, 711, 719, 720, 723, 734, 754, 759, 776, 778, 783, 784, 817, 831, 832, 833, 839, 840, 847, 854

Maresquier, 51, 80, 204, 343, 378, 408, 657

Marseille, 21, 36, 57, 58, 90, 101, 104, 106, 161, 164, 168, 170, 178, 189, 236, 246, 273, 301, 353, 358, 369, 384, 442, 512, 513, 520, 572, 573, 628, 629, 634, 689, 798, 838, 841, 843

May, 172, 175, 218, 228, 283, 641, 643, 644, 651

Mayenne, 39, 62, 65, 174, 184, 350, 545, 546, 709, 717, 771, 831, 855

Mézidon, 37, 59, 95, 125, 175, 249

Mondeville, 164, 260, 261, 445, 446, 448, 450, 505, 584, 685, 811, 834, 854, 856, 859, 866

N

Nantes, 21, 36, 39, 44, 57, 58, 62, 68, 87, 94, 101, 104, 110, 112, 158, 168, 170, 178, 215, 246, 250, 269, 273, 315, 353, 358, 370, 393, 406, 472, 546, 572, 805, 806, 837, 840

Newhaven, 63, 187, 242, 243, 301, 713

Norvège, 61, 62, 84, 87, 161, 183, 239, 324, 787

Nouveau Bassin, 205, 223, 224, 225, 226, 227, 231, 237, 240, 244, 255, 260, 261, 287, 297, 315, 320, 321, 330, 333, 335, 339, 343, 379, 381, 382, 383, 385, 386, 388, 393, 394, 395, 398, 399, 400, 402, 408, 421, 439, 443, 448, 449, 456, 476, 489, 516, 578, 579, 585, 658,659, 660, 669, 671, 676, 706, 738, 774, 791, 798, 805, 807, 816, 868, 871

O

Ouistreham, 5, 7, 8, 10, 20, 24, 27, 31, 40, 46, 48, 50, 51, 60, 62, 63, 65, 66, 67, 68, 69, 71, 77, 78, 79, 80, 81, 83, 84, 89, 92, 100, 110, 111, 112, 117, 118, 121, 122, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 132, 133, 135, 136, 137, 138, 143, 144, 145, 146, 149, 150, 151, 155, 156, 157, 163, 164, 169, 172, 173, 183, 187, 189, 190, 191, 193, 195, 197, 198, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 208, 209, 210, 211, 213, 215, 216, 220, 221, 222, 226, 229, 230, 233, 234, 235, 252, 253, 254, 257, 261, 262, 263, 264, 266, 291, 292, 295, 302, 304, 306, 310, 311, 313, 328, 341, 343, 344, 353, 370, 372, 374, 375, 377, 382, 383, 384, 385, 386, 388, 390, 391, 396, 397, 399, 400, 401, 407, 409, 420, 421, 423, 430, 437, 450, 451, 452, 455, 456, 458, 459, 461, 465, 469, 475, 476, 481, 483, 484, 486, 487, 488, 490, 492, 494, 510, 511, 527, 559, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 570, 571, 573, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 584, 585, 587, 589, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 626, 627, 628, 629, 643, 645, 657, 661, 664, 665, 667, 669, 673, 674, 676, 703, 705, 708, 711, 712, 713, 714, 715, 717, 718, 720, 722, 724, 725, 726, 727, 729, 730, 731, 732, 733, 735, 738, 739, 741, 742, 743, 744, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 754, 755, 756, 757, 759, 760, 761, 766, 767, 770, 772, 774, 775, 776, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 791, 792, 794, 796, 798, 799, 806, 812, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 828, 829, 831, 834, 836, 853, 854, 856, 857, 858, 859, 862, 863, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873

P

Perrières, 277, 279, 281, 283

pointe du Siège, 51, 66, 78, 83, 146

pont des Abattoirs, 60, 115, 123, 124, 177, 226, 296, 462

Portsmouth, 717, 723, 725, 732, 741, 742, 743, 752, 754, 819

Q

quai Caffarelli, 224, 393, 394

quai de Calix, 487, 488, 595, 669, 671, 677, 752, 754, 759

quai de Juillet, 83, 90, 91, 102, 105, 114, 119, 124, 141, 177, 188, 205, 216, 224, 226, 393, 394, 463, 625

quai de La Londe, 176, 224, 227, 230, 231, 234, 237, 394

quai de Normandie, 489, 516, 774

quai des Abattoirs, 60, 83, 115, 224, 235, 870

quai Hamelin, 410, 411, 625

quai Vendeuvre, 107, 124, 176, 177, 188, 203, 226, 397, 459, 463, 472, 529, 628, 658, 677, 680, 794, 807

R

Ranville, 150, 450, 461, 470, 814

Roscoff, 721, 732, 741, 742, 757, 759

Rotterdam, 181, 189, 240, 245, 269, 274, 280, 371, 389, 440, 547, 697

Rouen, 13, 21, 25, 26, 27, 36, 38, 44, 55, 57, 58, 61, 84, 91, 106, 151, 161, 168, 170, 178, 246, 250, 301, 319, 320, 348, 353, 358, 370, 392, 406, 409, 442, 448, 449, 471, 472, 474, 498, 516, 526, 533, 546, 580, 590, 597, 606, 632, 633, 772, 805, 806, 834, 835, 837, 839, 840, 842, 843, 851

Russie, 183, 279, 324

S

Saint-André, 140, 172, 175, 283, 870

Saint-Malo, 250, 441, 691, 718, 721, 732, 741, 757, 838

Saint-Nazaire, 21, 44, 101, 104, 168, 170, 246, 250, 315, 353, 358, 368, 837

Saint-Rémy, 172, 174, 175, 181, 761

Sallenelles, 50, 63, 67, 150

Sarthe, 39, 41, 62, 65, 184, 216, 238, 249, 442, 545, 546, 709, 717, 771, 831, 855

Sète, 58, 168, 170, 178, 246, 274, 297, 301, 483, 498, 641

Soumont, 175, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 286, 290, 294, 295, 332, 416, 443, 504, 601, 617, 652, 768, 814, 815, 855, 865

Southampton, 69, 511, 713, 742, 743

Suède, 87, 99, 183, 239, 279, 617, 652

Swansea, 181, 189, 240, 245, 274

T

Trouville, 63, 68, 101, 102, 105, 249, 251, 458, 516, 648, 811, 817, 818, 856

V

Vaucelles, 15, 16, 17, 52, 83, 114, 122, 141, 446, 461, 463, 464, 810, 813, 869, 870

Index des noms.

A

Alexis Gourvennec, 734, 801

Allainguillaume, 176, 230, 237, 238, 239, 240, 241, 251, 258, 278, 329, 372, 393, 394, 428, 434, 515, 516, 688, 770, 868

B

Bavant, 28, 87, 121, 151, 154, 155, 157, 160, 162

Bertrand, 39, 58, 62, 65, 71, 74, 83, 89, 90, 94, 119, 143, 157, 162, 258, 493, 555, 801, 852

Blanchard, 4, 5, 691, 718, 723, 846

Boreux, 145, 146, 147, 148, 149, 151, 153, 169, 199, 203, 208, 831

Bouet, 228, 239, 241, 252, 258, 265, 301, 329, 346, 350, 425, 426

Brillaud de Laujardière, 470, 474

Brittany ferries, 794

Brittany Ferries, 6, 721, 723, 732, 734, 741, 742, 746, 754, 839

C

CAEN 7 jours, 704, 705

Caillaux, 127, 132, 134, 135, 144

Cancelloni, 563, 583

Chantiers Navals Français, 8, 9, 27, 344, 348, 353, 356, 361, 364, 378, 379, 395, 421, 422, 423, 424, 440, 448, 450, 459, 485, 507, 509, 517, 531, 540, 550, 555, 567, 583, 586, 694

Combustibles de Normandie, 10, 688, 738, 770, 771, 772, 774, 775, 780, 867, 884

D

Delaunay, 580

Delorme, 695, 696, 705

Desbazeille, 567, 570, 571, 572, 574, 589

Devaux, 289, 290, 293, 301, 315, 331, 337, 823, 857

Dives, 13, 186, 458, 811, 812, 817, 847

Docagne, 257, 258

F

France Charbons, 772, 775, 780, 805

G

Georges Guillin, 4, 426, 427, 466, 467, 471, 472, 473, 474, 476, 510, 512, 523, 583, 589, 590, 591, 592, 593, 612, 616, 624, 636, 638, 665, 688, 691, 694, 801

Géraldy, 148

Gibert, 371, 372, 373, 386, 388, 389, 392, 399, 400, 438, 441, 756, 857

Grand Odon, 15, 16, 17, 19, 52, 55, 132, 133

Guillou, 5, 9, 412, 466, 467, 469, 470, 471, 486, 492, 493, 528, 555, 563, 583, 593, 626, 636, 801, 830, 869

H

Henri Spriet, 19, 483, 485, 486, 492, 494, 495, 496, 498, 518, 525, 526, 559, 584, 635

Herbline, 63, 66, 117, 163

Hesse, 404, 406, 408, 409, 435, 441, 480, 693, 857

Hippolyte Lefèvre, 235, 422, 424, 509

Hyppolite Lefèvre, 801

J

Jean-Marie Girault, 730, 734, 765, 801

Jean-Marie Louvel, 505, 509

Jobert, 42, 60, 64, 105, 107

Jouveneaux, 477, 589, 618

K

Knell, 200, 201, 210, 831

L

La Rivierre, 153, 163, 203, 257, 304, 306

Lamy, 27, 42, 61, 64, 107, 109, 111, 115, 189, 224, 227, 229, 230, 235, 237, 239, 240, 251, 257, 258, 301, 350, 360, 361, 362, 372, 376, 389, 393, 394, 416, 424, 426, 427, 428, 434, 442, 450, 457, 466, 471, 474, 510, 515, 523, 591, 665, 688, 693, 694, 698, 770, 797, 801

Larue, 230, 239, 251, 252, 258, 428

Le Chatelier, 279, 284, 286, 296, 333

Leblanc, 164, 203, 204

Lecorneur, 17, 63, 117

Lepeuple, 71

Les Echos, 684, 714, 733, 734, 749, 754

Louis Le Pensec, 732, 734, 735, 741, 745, 759

M

Maisse, 572, 586, 858

Manche Libre, 720

Marchegay, 124, 125, 127, 132, 135, 139, 143, 145, 151, 156, 158, 258

Marotte, 705, 714, 734

Mauger, 129, 137, 144

N

Napoléon III, 77, 81, 87, 127, 157

Nicolas de Fer, 13, 14, 137

Noë, 52, 53, 55, 131, 309, 311

O

Orne, 7, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 24, 26, 29, 35, 36, 39, 40, 41, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 60, 62, 63, 65, 66, 69, 73, 74, 77, 78, 79, 80, 83, 91, 92, 95, 102, 103, 104, 105, 106, 110, 111, 114, 118, 119, 121, 122, 124, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 143, 144, 145, 146, 148, 149, 150, 151, 156, 158, 160, 163, 170, 177, 184, 187, 188, 190, 191, 194, 201, 204, 205, 208, 214, 216, 217, 218, 219, 224, 226, 228, 229, 238, 248, 249, 254, 255, 265, 269, 271, 280, 287, 296, 302, 303, 304, 306, 308, 311, 312, 329, 350, 356, 373, 378, 379, 386, 394, 397, 410, 411, 413, 421, 437,

440, 442, 448, 449, 456, 457, 461, 462, 463, 464, 465, 471, 472, 473, 474, 475, 481, 482, 485, 487, 528, 530, 534, 551, 582, 601, 617, 619, 625, 641, 643, 644, 651, 684, 702, 709, 717, 729, 737, 795, 796, 802, 807, 810, 811, 812, 813, 814, 816, 818, 831, 834, 847, 848, 854, 865, 866, 868, 869, 870, 871
Ouest-France, 539, 560, 565, 649, 689, 693, 703, 704, 705, 706, 707, 716, 730, 732, 734, 746, 749, 750, 754, 759, 765, 802, 850, 852, 869

P

Paris-Normandie, 529, 629, 647, 649, 701, 705, 706
Paul Spriet, 5, 11, 30, 714, 724, 730, 732, 733, 734, 735, 741, 742, 744, 746, 748, 749, 755, 757, 758, 760, 801, 819, 831
Petit Odon, 53, 55

S

Savare, 99, 205, 230, 257, 258, 626, 698
Saviem, 509, 531, 540, 550, 551, 633
Schiaffino, 371, 408, 441, 508, 721, 722, 723, 838
Schneider, 297, 331, 344, 763, 768
Société de gérance et de navigation, 6, 569, 589, 693
Société des Hauts-Fourneaux de Caen, 22, 270, 284, 291, 292, 296, 298, 306, 315, 341
Société frigorifique de Normandie, 6, 512, 693
Société Métallurgique de Normandie, 6, 9, 10, 21, 23, 27, 174, 278, 356, 364, 368, 370, 372, 373, 374, 378, 379, 383, 385, 386, 387, 388, 395, 400, 401, 402, 403, 405, 406, 415, 417, 418, 419, 420, 421, 428, 434, 440, 441, 443, 444, 445, 447, 448, 450, 455, 456, 460, 465, 474, 475, 483, 485, 489, 490, 493, 497, 498, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 510, 513, 514, 527, 530, 531, 533, 534, 535, 536, 539, 548, 555, 570, 577, 580, 583, 595, 607, 608, 612, 613, 616, 617, 620, 625, 633, 634, 635, 639, 640, 644, 649, 652, 653, 661, 662, 663, 664, 666, 667, 669, 671, 672, 674, 681, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 700, 712, 715, 716, 717, 725, 730, 733, 738, 739, 741, 752, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 773, 775, 776, 777, 779, 780, 782, 783, 789, 790, 791, 797, 801, 802, 854, 855, 866, 868, 869, 870, 884
Société Navale Caennaise, 9, 10, 27, 241, 252, 258, 265, 301, 322, 329, 346, 350, 371, 389, 407, 415, 424, 425, 426, 427, 435, 439, 441, 442, 450, 456, 457, 461, 466, 467, 471, 483, 493, 502, 503, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 522, 534, 535, 536, 539, 549, 550, 555, 568, 569, 571, 589, 590, 591, 612, 613, 615, 616, 624, 638, 664, 665, 666, 688, 693, 694, 697, 703, 706, 718, 721, 722, 723, 726, 738, 760, 770, 797, 802, 808, 818, 854, 856, 869, 873
Société Normande de Métallurgie, 328, 332, 335, 344, 347, 350, 353, 356, 376, 416, 417

T

Thierry, 263, 450, 451, 618, 699, 838
Thyssen, 8, 22, 23, 26, 166, 182, 186, 240, 270, 271, 273, 275, 276, 277, 278, 279, 281, 284, 295, 297, 330, 331, 333, 384, 440, 582, 761, 763, 801, 804, 868

V

Vérel, 107, 109, 111, 112, 229, 230, 237, 239, 241, 258, 394, 428, 515

W

Willotte, 291, 292, 306, 307, 309, 311, 313