



Sur la côte du Calvados : de Honfleur à Isigny au XVIII^e Siècle

Extrait de l'*Annuaire de l'Association Normande*, 1907

Les côtes du département du Calvados ont environ vingt-cinq lieues de développement, depuis Honfleur jusqu'à l'embouchure de la Vire ; elles sont défendues par des bancs de sable de la Dives à la Seules, et par des falaises et des terres élevées entre cette rivière et la Vire. Les côtes sont très peu sinueuses ; leur accès est généralement difficile, à cause des rochers à fleur d'eau qui les bordent et des amas de sables amenés par le mouvement de la mer. On y comptait et on y compte encore neuf ports : Honfleur, Trouville, Touques, Dives, Sallenelles, Caen, Courseulles, Port-en-Bessin et Isigny. Il sera parlé de ces ports ci-après, à mesure qu'ils se présenteront à nos regards dans notre promenade de l'embouchure de la Seine jusqu'aux limites du département.

Au sortir de *Honfleur*, jadis on suivait une route qui longeait le rivage et qui ne s'en écartait qu'à Trouville

[p. 4]

pour aller traverser la Touques. Aujourd'hui, on prend une petite route étroite et pittoresque, ombragée d'ormes, embellie par les eaux de sources aussi abondantes que limpides. On trouve immédiatement le promontoire de Notre-Dame-de-Grâce, qui fait face à la pointe du Hoc située sur l'autre rive. La côte présente au calvaire de Grâce une altitude de 90 mètres. Comme au cap de la Hève dont la composition géologique est la même, il s'est produit à la côte de Grâce des tassements de terrain et des éboulements. Divers auteurs citent comme date d'un premier éboulement l'année 1538. Un affaissement de terrain eut lieu en 1615, un autre en 1757. On en cite un quatrième, - peut-être le plus considérable, - qui se produisit au mois de janvier 1772 ; il a été signalé à cette époque par diverses publications.

Dans tous les temps, il s'était fait beaucoup d'armements dans le port de Honfleur. Mais au milieu du XVIII^e siècle ils étaient poussés à un point plus considérable que jamais. En 1737 et 1738, on y expédiait jusqu'à douze navires pour l'Amérique. En 1751, ce nombre était réduit à quatre, ce qui peut s'expliquer par les pertes essuyées pendant la guerre que la paix d'Aix-la-Chapelle termina. La pêche à Terre-Neuve avait toujours fait le principal objet du commerce de Honfleur. Lorsqu'elle était florissante, on armait pour le Grand-Banc 60 navires environ ; en 1748, il en avait été expédié de treize à quatorze. Ces navires sortaient de Honfleur avec leur lest pour aller prendre leur sel dans les différents ports de l'île de Ré ou dans la rivière de Seudre, à Marennes probablement. Après la pêche ils revenaient en grande partie au port d'armement,

[p. 5]

d'autres allaient à Dieppe, quelques-uns au Havre. Les équipages s'engageaient à la part et avaient le tiers du produit, déduction faite des avaries, droits, etc., et après le sel embarqué dont ils supportaient également le tiers. Les navires rentrés dans le port, le poisson était trié par des experts puis vendu à des marchands de Paris.

La guerre de Sept-Ans, que la France unie à l'Autriche eut à soutenir contre la Prusse et l'Angleterre, porta un coup terrible à ce commerce. Un mémoire daté de juin 1757 présente un aperçu de la situation du port de Honfleur à cette époque, il suffira ici d'en donner un extrait :

" Il demeure constant, par le certificat de l'amirauté du 1^{er} avril 1757, qu'il a sorti du port en l'année 1755, pour les voyages d'Amérique, la côte de Guinée, Québec et côte du Canada, la pêche des morues sur le banc de Terre-Neuve, cinquante-six navires ; que de ce nombre vingt-huit ont été pris par les Anglais avant la déclaration de guerre avec leurs cargaisons, et que les équipages de ces vingt-huit navires étaient composés de 541 personnes ; que depuis la déclaration de guerre, il n'est entré ni sorti de ce port aucuns vaisseaux, sinon dix commandés de la part du roi pour se rendre à Calais et Boulogne, dont les équipages étaient composés de cinquante-six hommes ; que deux de ces navires ont été pris, ce qui augmente de douze le nombre des prisonniers ; enfin que le navire la *Marie-Rose*, aussi de Honfleur, parti de Nantes en février dernier, a été pris avec onze personnes de la ville qui composaient partie de son équipage. Il demeure constant par le même certificat que plusieurs des navires

[p. 6]

du port échappés à la prise des Anglais se sont réfugiés dans ceux de Nantes, La Rochelle, Dieppe et Le Havre et que tous les marchands, négociants et gens de la marine demeurent sans occupations.

" Il résulte encore par le certificat du sieur commissaire de la marine de Honfleur, du 25 avril 1757, que le nombre des gens seulement classés, embarqués par permis sur divers vaisseaux marchands et corsaires, depuis la guerre, dans différents ports, monte à deux cent quarante-sept, nombre qui serait plus considérable si on y joignait les novices, tonneliers et autres qui ont pris ce même parti. On peut assurer que plus des deux tiers sont actuellement prisonniers en Angleterre, en sorte qu'on voit d'un coup d'oeil près de huit cents malheureux de cette ville dans les fers, et dont grand nombre a déjà péri de misère.

" Il y a, en outre, plus de cinq cents gens de mer ou ouvriers employés sur les vaisseaux du roi ou dans ses arsenaux ".

Qu'il nous soit permis de sortir de notre cadre un peu étroit et de nous reporter au siècle précédent. Voici ce qu'un ingénieur de la marine avait observé sur la côte de Honfleur à Villerville :

[p. 7]

DESCRIPTION

DES COTES DE HONFLEUR A VILLERVILLE

Par le chevalier de **SAINTE-COLOMBE** [1].

(Décembre 1678)

" Je commencerai, avant d'entrer en matière, par dire quelque chose des entrées de la rivière de Seine sur lesquelles le port de Honfleur est situé.

Il faut savoir, en premier lieu, que le courant de cette rivière en change très souvent le fond au gré des vents et des marées, depuis Quillebeuf jusqu'au travers de Honfleur et de Harfleur ; en sorte qu'il range tantôt l'un et tantôt l'autre, et forme dans la grande étendue de son lit une infinité de battures. Il est à présent du côté de Harfleur et le reste est occupé de basse mer par des bancs de sable qui sont tous mouvants et découvrent même du bas, de l'eau de mer morte.

Il y a, joignant et au-dessus de Honfleur, une grande anse (l'anse de Saint-Sauveur) que les eaux ont successivement creusée dans des terres basses dont les bords sont vaseux et on y a vu depuis peu d'années plus de cent vaisseaux, la plupart étrangers, à flot, de basse mer, parce que le courant de la rivière était alors de ce côté-là. Ce mouillage avait deux lieues d'étendue pour des bâtiments de 300 à 400 tonneaux.

Il y a, au-dessous de ce port, deux grands bancs qui ne changent jamais, à savoir : le *Ratier* qui est le travers

[p. 8]

du Havre de Grâce, environ un quart de l'embouchure de la rivière du côté du pays d'Auge, gisant E.-N.-E., O.-S.-O., fond de roche avec du galet mêlé de sable ; et le banc d'*Amfart* qui demeure au nord du *Ratier* et se prolonge un peu au-dessus du Havre jusque près du Hoc, en distance d'une bonne demi-lieue de la côte, restant pareillement entre les deux une demi-lieue de canal ou passage où il y a deux ou trois brasses d'eau de basse mer. Il ne paraît que très peu de ce banc de morte-eau, mais le *Ratier* découvre en tout temps. Celui qu'on appelle des *Boeufs* est aussi fixe, mais comme il est hors de l'embouchure de la rivière et hors de la route des vaisseaux, il n'est pas dangereux.

Le *Ratier* et *Amfart* n'étant sujets à aucun changement, le passage des vaisseaux qui est entre les deux est toujours aussi en un même état ; et j'ai trouvé en dedans du *Ratier* depuis quatre jusqu'à huit brasses de basse mer le 18^e jour de la lune du mois de juillet. Il se fait une autre passe assez bonne entre le *Ratier* et *Pennedepie*, du côté du pays d'Auge, jusqu'à Villerville, mais comme il y faut chenaler, elle n'est point en usage ou parce que l'autre est droite et d'une beaucoup plus grande étendue.

Il y a un bon mouillage en dedans, le long et sous la grande portée de canon de ladite portion de côte de *Pennedepie* où les vaisseaux pourraient aller mouiller par le grand passage.

Les avantages d'une rade voisine d'un terrain bas et facile, au milieu de l'eau de sources et d'une forêt en un si bon pays et sur l'embouchure d'une des plus considérables rivières du royaume, mériteraient des

[p. 9]

égards particuliers si les ports du Havre de Grâce et de Honfleur qui en sont si près étaient à faire.

Pennedepie n'est qu'à une petite lieue de Honfleur ; la côte y est très unie et très propre à une descente durant une grande demi-lieue, étant partout ailleurs bordée de falaises inaccessibles jusqu'à la rivière de Touques et même du côté de Honfleur. Cependant il paraît de ce que je viens de dire des entrées de la rivière que si l'ennemi entreprenait d'y prendre terre, il ne s'y hasarderait pas sans danger avec les plus grands vaisseaux de son armée, et que le dedans du pays étant immédiatement fort couvert, plein de défilés et en grande partie occupé par la forêt de Touques, il y aurait plus de peine à la pénétrer qu'à marcher de basse mer par l'estran au pied de la falaise, droit à Honfleur dont la conquête lui serait fort avisée en l'état où il est, si on ne pourvoyait pas à sa sûreté et à le garantir d'une insulte.

Cette place lui donnerait entrée dans un pays ouvert, fertile et abondant où il trouverait sa subsistance et romprait tout le commerce de la rivière. Rien n'en a mieux fait connaître la conséquence que les dommages qu'en recevait toute la province, lorsque les Anglais, chassés de tout le reste du royaume par Charles VII, la soutenaient avec Cherbourg, ou sur la fin du dernier siècle le commandeur Crillon en faveur de la Ligue et contre le service du roi.

Rien n'est donc si capable d'ôter la pensée aux ennemis d'entreprendre une descente de ce côté-là que de mettre cette place hors d'un coup de main et de faire une bonne tour, à la faveur de la paix, sur la pointe inférieure du Ratier, avec une batterie qui

[p. 10]

verrait les ennemis par flanc lorsqu'ils passeraient et de revers lorsqu'ils seraient mouillés.

Il est surtout à remarquer que Honfleur est comme le garant du Havre de Grâce et de ses rades, et un refuge assuré pour les vaisseaux qui s'y sont mouillés en occasion d'un gros temps de la moitié des vents de la boussole, mais particulièrement depuis le nord jusqu'à l'ouest, y perdent leurs ancres et restent sans autre espérance de salut qu'en échouant sur les vases de ce port, ce qu'ils peuvent faire à demi-flot, n'étant que de 300 à 400 tonneaux, ou entrer dans le bassin de pleine mer même durant la morte-eau, comme fit il y a trois ans le vaisseau la *Justice*, de MM. de la compagnie d'Occident, de 350 tonneaux.

Il y en pourrait échouer de plus grands en toute sûreté puisque, parmi le grand nombre de ceux qui s'y sont réfugiés, tant du roi que des particuliers en différentes occasions, on ne trouve pas qu'il en ait jamais péri aucun, suivant les rapports des anciens et personnes d'honneur du pays. Le vaisseau du roi, le *Lion Couronné*,

commandé par M. de Château-Renault, et le *Hardy*, commandé par M. de la Roque-Fontiez, y ont trouvé un assuré refuge après avoir laissé leurs ancres à la rade du Havre de Grâce, d'une grande tourmente. Les flûtes du Roi qui portaient de Hollande les munitions de guerre pour Gigery s'y sauvèrent d'un gros temps en l'an 1664. Les vaisseaux le *Saint-Sauveur* et la *Ville de Rouen*, de plus de 400 tonneaux, y radèrent, joignant la jetée du sud-est et furent de là, de mer-morte, prendre leur charge à Pennedepie, et tout le monde demeure d'accord que le vaisseau du Roi le *Rouen* ne se serait

[p. 11]

pas perdu s'il eût pris le parti, au lieu d'aller au mouillage du Hoc, qui s'est entièrement perdu depuis ce temps-là, ou par un effet du fréquent changement de la rivière, ou par l'absence de celle de Harfleur qui y passait et qu'on a détournée pour entretenir les bassins du Havre.

La relation qu'on voit entre ces deux ports vient donc de ce qu'il n'y a point d'autre retraite sûre, non seulement dans la rivière mais même le long des côtes prochaines et parce qu'étant situés sud-est et nord-ouest sur les deux rives opposées, les vents, qui sont contraires pour sortir du Havre, servent pour sortir de Honfleur.

Il y a des gonds à l'entrée de ce bassin qui marquent qu'on le fermait par le passé. Il est certain qu'il s'y est fait un grand commerce en un temps que les Français négligeaient la mer et les voyages de long cours plus que toutes les autres nations de l'Europe. Les anciens du pays se souviennent de l'armement de deux vaisseaux qu'y fit construire le général Beaulieu, en 1618, pour les Indes-Orientales, dont il en avait un de 500 tonneaux. Le sieur Fontay, capitaine des vaisseaux du Roi, y fit pareillement construire un beau vaisseau, en 1627, pour aller joindre l'armée du Roi à La Rochelle ; et depuis MM. de la compagnie d'Occident y ont tenu les leurs.

Je ne sache point de lieu si abondant en sources de bonne eau que le vallon de Honfleur ; le pays y est en outre de cela fertile et fournit au Havre de Grâce les rafraîchissements qui lui sont nécessaires. Tous ces avantages méritent un moment de réflexion de Sa Majesté.

[p. 12]

Depuis Criquebeuf et Villerville jusque près la rivière de Touques, il n'y a point de descentes à appréhender, tant à cause de la falaise qui règne presque partout que des bancs que le voisinage et l'embouchure de la Seine et de la rivière de Touques forment le long de cette distance qui, d'ailleurs, est occupée par la forêt ".

En consultant d'autres mémoires du siècle suivant, on trouve qu'à *Vasouy* et à *Pennedepie*, on comptait quelques pêcheurs " au bout de quièvre " ; et par de très mauvais chemins on gagnait *Criquebeuf* où, sur la grève, existaient six *étalières* sur lesquelles le seigneur riverain exerçait, depuis plusieurs siècles, des droits maritimes. Un arrêt de 1756 lui faisait défenses de continuer en jouir.

Villerville, village situé sur une côte un peu élevée, au bord de la mer, dépendait de l'amirauté de Touques. En 1730, il y avait six bateaux plats d'environ 3 tonneaux et de 4 à 5 hommes d'équipage chacun, sans mousses. Il y avait aussi six bateaux nommés petites plattes, d'un quart de tonneau chacun ou environ ; ils servaient aux pêcheurs pour se faire porter à bord des grandes plattes, pour les décharger ou pour les haler sur les grèves. Il y avait de plus trente-deux pêcheurs tendeurs de basse eau, matelots et autres, qui se servaient de guideaux, et trois hommes ou femmes du " bout de quièvre ". Les pêcheurs pratiquaient aussi la pêche à la ligne avec des épines, à la côte.

Par le travers du village, à une portée de fusil de terre, il y avait une moulière appelée la *Chaussée de Villerville*, d'un demi-quart de lieue de longueur, de l'ouest à l'est, et de 200 brasses de largeur ou environ.

[p. 13]

Elle découvrait presque tout à fait dans les grandes mers et à moitié dans la morte-eau, de manière à pouvoir prendre les moules alors à longueur de bras. Sur la chaussée de Villerville, on comptait douze *étalières* qu'on nommait : le *Bas-long-Banc*, le *Haut-long-Banc*, la *Tourniressse*, le *Croupet*, le *Courant*, la *Marre-aux-Maisons*, etc. ; elles produisaient au seigneur de Villerville, en droits de pêche, la somme de 1.730 livres, vers le milieu du XVIII^e siècle.

Il y avait encore sur cette paroisse, à une lieue et demie de terre, le banc appelé le *Ratier*, qui est d'une grande lieue de long, Est et Sud-Ouest, sur lequel il y avait, et il y a de nos jours, une moulière très abondante. Les pêcheurs depuis Fiquefleur jusqu'à Trouville allaient avec leurs bateaux pêcher des moules. Ils portaient sur le *Ratier* un grand nombre de femmes et d'enfants pour y pêcher, achetaient d'eux les moules et les allaient vendre au Havre, Caudebec, Rouen, Honfleur, Pont-l'Évêque, Lisieux et autres lieux, avec leurs bateaux ou par terre (1730).

Les pilotes lamaneurs du Havre venaient à Villerville exprès pour acheter des vers de mer qui se trouvaient dans les sables, à la basse eau ; on y voyait jusqu'à deux cents femmes ou enfants dans certaines marées. On prétendait que la vente de ces vers produisait plus de 600 livres par an.

Enfin, on ne négligeait pas de voir à Villerville un atelier qu'un marchand d'Étretat y avait établi. Il y traitait le varech recueilli sur les rochers pour fabriquer de la soude que les grosses verreries recherchaient.

[p. 14]

Même nature de chemins détestables le long de la côte. A une demi-lieue on rencontrait *Hennequeville* où il n'y avait que quatre pêcheurs tendeurs à la basse eau ; ils se servaient de guideaux et de venets. Puis un chemin légèrement descendant menait à Trouville qu'on traversait par une vieille rue nommée la *rue des Écores* [2], ou mieux *Accores*, qui a le sens de côte élevée et coupée verticalement.

Trouville, à trois lieues au O.-S.-O. de Honfleur fait en quelque sorte, sur la rive

gauche de l'estuaire de la Seine, le pendant du port du Havre, mais dans des conditions bien différentes. Jadis, il était bâti à l'embouchure et sur la rive droite de la Touques dans laquelle il n'entraît que des bateaux qui y chargeaient du cidre, des pommes et du bois pour Rouen, Le Havre, Dieppe et autres ports de la côte. Sur la haute colline, à l'est, se présentaient l'église et le village. L'entrée était gênée par des hauts fonds qui tendent encore, de nos jours, à s'accroître. Du reste, Trouville est plutôt aujourd'hui habité par des touristes que par la population maritime et le port a plutôt un caractère de plaisance que d'utilité. Les dunes qui ont été rasées pour l'établissement des bains de mer se reforment chaque année, notamment sur la rive gauche de la Touques.

En 1726, on trouvait à Trouville cinq grandes plattes et neuf petites ; elles servaient à dix-huit pilotes lamaneurs pour entrer ou sortir les bâtiments. Il y avait

[p. 15]

neuf pêcheurs tendeurs à la basse eau. Sur la rade foraine et sans abri, il restait de morte-eau 4 à 5 brasses d'eau, et, de grande mer, 3 brasses et demie.

Après avoir franchi la Touques, lorsqu'au XVIII^e siècle on se portait dans la direction de l'ouest, on rencontrait un petit marais, des sables, un coteau, et, sur la pente de ce coteau que des dunes séparaient de la mer, se présentait le village de *Deauville*. Il est superflu d'ajouter que le village a disparu pour faire place à une luxueuse station balnéaire. Dans l'ancienne localité, si embellie aujourd'hui, dans le vieux Deauville, on comptait uniquement, en 1760, sept pêcheurs qui tendaient leurs filets à la basse eau.

Laissant à gauche ce village, le voyageur longeait la côte et gagnait *Bénéville* où il y a tradition d'un hameau emporté autrefois par la mer ; l'église paroissiale aurait été enlevée dans une tempête ; ses ruines auraient été vues pendant longtemps, à la basse mer. L'église actuelle est construite sur une falaise escarpée d'où l'on jouit d'une vue magnifique : en face apparaît la mer ; au nord se dresse le cap de la Hève couronné des phares qui éclairent l'entrée du Havre ; à l'est s'étendent les prairies de Deauville au delà desquelles se développe la plage de Trouville avec ses chalets, ses villas et ses terrasses qui s'étagent en amphithéâtre sur le sinueux penchant d'une colline.

En 1760, le bureau des classes de la marine portait sur ses contrôles le nombre de sept pêcheurs pour Bénéville et celui de neuf pour *Blonville*, village qui domine une riante vallée.

Les falaises deviennent un peu plus élevées en approchant de *Villers-sur-Mer*, localité fort ancienne

[p. 16]

et dont le territoire a été rongé par la mer. La route abandonnait les hauteurs et les herbages pour descendre dans les dunes que les flots recouvraient pendant les fortes marées. Il a dû, à Villers, exister un ancrage, un endroit où les caboteurs

pouvaient mouiller par gros temps avant d'atteindre Dives (1720).

Les curieux y voyaient avec plaisir le château qui alors était la propriété du marquis de Brunoy (Armand-Louis-Joseph Paris de Montmartel), seigneur de Villers, l'héritier d'une immense fortune, un plaisant original et un étonnant prodige. Après lui, Villers a passé à Antoine-Marie Paris d'Illins que l'on trouve aux Dragons de la Reine en 1765, puis maréchal des camps et armées, émigré en 1792 et revenu de Hambourg à Villers en 1799 ; remis en activité en 1807, il fut tué à la bataille d'Ocana, le 19 novembre 1809. Il laissait un fils, Raoul Paris d'Illins, né en 1802 et décédé en 1874.

Plus loin, le premier village que l'on rencontre est *Auberville-sur-Mer*, situé au sommet d'une côte très élevée qui borne la mer, à un demi-quart de lieue dans les terres ; la population maritime s'y composait de onze pêcheurs.

Par le travers du village, à environ cinquante brasses de terre, on remarquait une petite moulière d'environ un quart de lieue d'étendue, de l'est à l'ouest ; elle découvrait dans les grandes mers.

C'est sous le village d'Auberville, au pied de la côte, que se trouvent les *Vaches Noires*, falaises sombres, riches en fossiles. On appelait du même nom des roches qui découvraient à la basse eau ; on passait

[p. 17]

entre deux sur le sable pour aller de Honfleur à Caen.

On gagne ensuite *Beuzeval*, dans une vallée, au bord de la mer. Le village possédait deux bateaux de six hommes chacun d'équipage, vingt-deux pêcheurs tant matelots que riverains. Il y avait aussi plusieurs femmes, filles et garçons qui se servaient du bout de quièvre. Des habitants d'entre les terres venaient à la mer de deux à trois lieues.

Beuzeval est devenu une station balnéaire, et le village de *Houlgate* qui dépend de la commune de Beuzeval se compose aujourd'hui d'un assez grand nombre de jolies villas et d'élégants chalets. La route court parallèlement à la mer et gagne le sommet de la falaise qui domine l'embouchure de la Dives. Au sommet du promontoire s'élève la colonne monolithe qui rappelle le plus grand événement historique de la Normandie : le départ du duc Guillaume le Bâtard pour la conquête de l'Angleterre en 1066.

Après avoir quitté Beuzeval, nous trouvons, au bout d'un quart de lieue, le bourg de *Dives*. On sait que la Normandie se divisait en deux parties principales : la Haute-Normandie qui comprenait la généralité de Rouen, et la Basse-Normandie dont Caen était le chef-lieu. La Dives, depuis sa source au-dessus de Courménéil jusqu'à son embouchure dans le canal de la Manche, formait la ligne de division entre ces deux parties. A Dives finit donc la généralité de Rouen et commence celle de Caen. La généralité de Caen contenait environ quatre-vingts lieues de côtes depuis l'embouchure de la rivière de Dives jusqu'au Couesnon, dans la baie du

Mont-Saint-Michel.

Lorsque, au commencement du XVIII^esiècle, parcourant

[p. 18]

à pied la côte normande, on arrivait à Dives, les maisons qui formaient le bourg se présentaient au pied d'un coteau, sur les dunes, proche la rivière ; elles étaient bâties à un quart de lieue de la mer. Les statistiques de ce temps constatent qu'aucun bateau n'était attaché à ce petit port dont les bancs de sable obstruaient l'entrée. Mais il en venait du Havre, de Rouen et de Caen. Ceux du Havre y apportaient des futailles vides et remportaient du cidre, de l'eau-de-vie, des bois à brûler. Il y avait à Dives un pilote lamaneur qui n'était point reçu ; il servait aux navires à entrer dans la rivière et à en sortir avec une des plattes de Beuzeval équipée ordinairement de six hommes. Les bateaux qui venaient de Rouen payaient six à sept livres à ce pilote ; ceux du Havre et de Caen, trois livres, à la sortie.

De même que la Touques, la Dives descend du département de l'Orne. A l'ouest de son cours s'étend la région appelée la campagne de Caen, limitée par l'Orne. La côte maritime y est défendue par des dunes de sable. Les riverains ont su fixer ces dunes, les planter, de telle sorte que des villas ont été construites, à *Cabourg*, par exemple, de manière à créer une station pour les touristes et les baigneurs.

En 1725, un inspecteur des pêches écrivait : " Cabourg est dans les dunes, en plat pays, à un demi-quart de lieue de la mer. Ce sont là des plages sablonneuses dominées par le très modeste clocher d'une petite église ; quelques chaumières de pêcheurs sont sur le sable. Les habitants des localités voisines n'y manquent pas d'y venir chasser les lapins de la garenne de ce village, lesquels sont fort estimés ".

[p. 19]

Une mention particulière est due, en passant, au propriétaire de la garenne de Cabourg. Elle appartenait, en 1731, à M. Doublet de Persan, conseiller au parlement de Paris, dont le nom rappelle le fameux salon où M^{me} Doublet reçut, pendant soixante ans (1731-1771), la meilleure compagnie de Paris, où siégeaient l'abbé de Voisenon, Bachaumont, les deux Lacurne de Sainte-Palaye, etc., où l'on voyait défiler toutes les célébrités du jour.

Quand on avait passé le pont de bois jeté sur la Dives, on se trouvait dans les limites de l'amirauté de Caen. Un maître établi sur ce pont percevait 1 sol 6 deniers pour le passage de chaque cheval, et 6 deniers pour chaque homme de pied. Le passage appartenait au roi ; il était affermé 1.500 à 1.600 livres.

En 1780, on comptait à Cabourg trois bateaux plats de deux tonneaux et six autres bateaux plats nommés picoteux.

Le village était divisé en deux quartiers : le haut Cabourg et le bas Cabourg. Dans les deux quartiers, il y avait trente-trois pêcheurs, la plupart matelots ou invalides de la marine.

Le village de *Varaville*, le hameau du *Home* et la pointe de *Merville* se montrent ensuite.

Merville, situé en plat pays, à une demi-lieue de la mer, possédait un bateau de deux tonneaux et de sept hommes d'équipage, et trois bateaux plats qui pratiquaient la pêche à la traîne ou seine. Dans cette localité et au hameau nommé le *Bisson*, situé dans les dunes, dix-huit pêcheurs tendaient des filets à la côte.

En sortant du *Bisson* et se dirigeant vers l'ouest, on rencontrait le village de *Sallenelles*, situé dans les

[p. 20]

dunes de sable. Quatre bateaux plats servaient aux habitants pour la pêche dite du picot et pour tendre sur les sables des lignes avec des épines.

Là se présente l'embouchure de l'Orne autrement dite la rivière de Caen, laquelle a pris sa source près de la ville de Sées et qui, après avoir coulé par Argentan, le Pont-d'Ouilly, Harcourt, etc., baigné les murs de Caen, se jette dans la Manche entre Sallenelles et Ouistreham.

L'embouchure de cette rivière se nomme la baie de Caen ; elle est située à 16 ou 17 lieues de Saint-Vaast-la-Hougue, à 8 ou 9 lieues du Havre et à 3 petites lieues de Caen. Son excellente position maritime a fait autrefois l'objet de l'attention des ingénieurs. Mais il y avait à lutter contre des obstacles naturels, contre l'ensablement, et rien n'y fut tenté. A différentes époques, le maréchal de Vauban, M. Gourdon de Caux, directeur des fortifications, M. du Hamel, de l'Académie des sciences, M. de la Londe, de l'Académie de Caen, et M. Viallet, ingénieur en chef des ponts et chaussées, avaient pensé qu'il aurait été à propos d'ouvrir un nouveau chenal pour le port d'*Ouistreham* par la fosse de *Colleville* et de changer l'entrée de la rivière d'Orne ; cet avis était conforme au voeu de tous les marins qui fréquentaient la côte. Ce port était susceptible de devenir peut-être le plus intéressant que la France pouvait avoir dans la Manche, à cause de l'Orne déjà navigable jusqu'à *Caen*. La navigation aurait pu être poussée jusqu'à Argentan et même communiquer à la Loire par la Sarthe. De nos jours, pour faciliter la navigation, on a substitué un canal direct aux sinuosités multipliées que formait le cours de

[p. 21]

l'Orne ; cette rivière, séparée du canal latéral, est également canalisée.

Mais, pendant plusieurs siècles, la navigation y était restée dans un grave état d'imperfection lorsqu'en 1740 un homme de lettres, qui réunissait à des talents distingués le zèle le plus ardent pour la prospérité de son pays, M. de la Londe, éveilla l'attention de ses concitoyens sur les avantages qui devaient résulter non seulement de la navigation de l'Orne depuis son embouchure, mais encore de l'établissement d'un port accessible aux vaisseaux de guerre dans le havre d'Ouistreham. Le gouvernement accueillit avec faveur les projets de cette double entreprise. Les résolutions relatives à leur exécution allaient être données quand la

guerre de la Succession d'Autriche, commencée en 1741, vint tout arrêter.

En 1750, les habitants de Caen se déterminèrent à former une compagnie qui offrit au gouvernement de faire exécuter à ses frais tous les ouvrages propres à améliorer la navigation de l'Orne. Cette proposition ne fut suivie d'aucune décision satisfaisante. Mais, enfin, vers l'année 1771, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées Viallet projeta de redresser le lit de la rivière ; l'ingénieur Lefebvre qui lui succéda fit adopter le projet d'un vaste établissement dont l'exécution fut commencée sous les murs de Caen dès 1786 et suspendue vers le commencement de l'an III.

Aujourd'hui, les navires qui fréquentent le port de Caen communiquent dans la Manche par la rivière et par un canal maritime ouvert à la navigation en 1857.

Nous donnons ci-après un fragment d'un mémoire

[p. 22]

sur le commerce de Caen au commencement du XVIII^e siècle :

Mémoire de la ville de Caen. - Caen est une grande ville dans la Basse Normandie, située entre deux belles et spacieuses prairies qui offrent aux yeux un très bel aspect. L'une, appelée la grande prairie, est au sud de la ville, et l'autre, appelée la prairie Saint-Gilles, est au nord-nord-est. Elles sont arrosées par la rivière d'Orne qui porte bateau et par une autre rivière appelée de l'Odon qui passe sous le pont de l'Hôtel-de-Ville.

La généralité de Caen s'étend en forme de croix de Saint-André, savoir : depuis le Tilleul jusqu'à la Hague, distance de 18 à 30 lieues, et depuis Dives jusqu'à Pontorson, de 30 à 32 lieues de distance. Cette généralité est composée de neuf élections qui sont : Caen, Bayeux, Carentan, Valognes, Coutances. Avranches, Vire, Saint-Lo et Mortain.

Il y a un maître de quai pourvu par commission de l'Amiral, sans appointements ; il reçoit pour lui tenir lieu de gages, ainsi qu'il se pratique à Rouen, 2 sols 6 deniers pour chaque barque qui entre dans le port venant de la province, 5 sols pour chaque barque venant du dehors de la province et 15 sols pour chaque navire venant des pays étrangers.

Il y a aussi deux interprètes : l'un pour les Anglais et l'autre pour les Hollandais, et deux courtiers pour les Français. Ces interprètes et ces courtiers sont institués par commission de l'Amiral.

Il n'y a point de maître d'hydrographie. Les jeunes gens qui veulent apprendre la navigation vont aux

[p. 23]

écoles de Dieppe ou du Havre et plus fréquemment à cette première ville.

Commerce intérieur. - Il se fabrique à Caen des serges de laine appelées lingettes, très fines ; des bas de laine au métier ; des dentelles de gros fil ; des grenades ou toiles de coton ; toile de lin ouvrée et non ouvrée de toutes sortes ; des toiles de chanvre : ce sont les manufactures les plus considérables de Caen.

Il s'y fabrique, année commune, à la manufacture des lingettes, dix à douze mille pièces de quarante-cinq à cinquante aunes chacune, à raison de 34 à 40 sols l'aune, faisant environ un million.

Celle de bas au métier est composée de cinq à six cents métiers qui peuvent produire quinze cent mille livres, année commune.

Les dentelles de fil produisent dix à douze cent mille livres, aussi année commune.

Les grenades et les toiles rapportent sept à huit cent mille livres par an.

Il résulte de ce qui vient d'être dit que le commerce intérieur de cette ville monte à quatre millions cinq cent mille livres ou environ, non compris une grande quantité de ratines qui s'y fabriquent.

Il se consomme et se débite aussi à Caen une quantité considérable de toutes espèces de cuirs du Brésil, d'Irlande, de la Havane, des cuirs frais de vache, veau et mouton bruts et apprêtés.

Une partie des ouvrages de ces manufactures se consomment dans la province ; le surplus est envoyé dans les autres villes du royaume et, par Nantes et Saint-Malo, dans les pays étrangers. Il s'en embarque

[p. 24]

aussi pour les îles de l'Amérique par Le Havre, Nantes et La Rochelle.

Commerce maritime. - L'embouchure de la rivière d'Orne appelée la baie de Caen est à trois lieues et demie de cette ville par terre et à cinq lieues et demie par eau. La situation de cette embouchure est nord-est et sud-ouest. On y entre vent arrière de vent nord-est.

Pour entrer dans cette baie, on vient mouiller à la rade de Caen qui est sous la paroisse de Colleville, à une demi-lieue de terre vers le sud-ouest. On appelle cette rade la fosse de Colleville. On y mouille à huit ou dix brasses d'eau. Il ne peut jamais s'y perdre aucun navire par rapport à la bonne tenue et au bon mouillage, son fond étant de terre glaise.

Le commerce maritime de la ville de Caen n'est pas d'une grande étendue. Il consiste dans les ports du royaume ci-après. Son plus considérable commerce maritime est avec Rouen pour les épiceries et quincailleries qu'elle en tire et pour les papiers, les fers et les voides qu'elles y envoie. Elle fait aussi le même commerce avec Le Havre d'où elle tire diverses marchandises qui proviennent de

différents ports du royaume et de l'étranger.

Bordeaux. - Caen n'a aucun commerce avec Bordeaux. Il en tire seulement quelquefois des vins, mais rarement, n'y étant aucun débit : les habitants estiment mieux ceux de Blois, de Beaugency et du Vexin français que l'on apporte à Caen par charroi.

La Rochelle. - Les navires de Caen vont à La Rochelle lestés de grand pavé appelé communément carreau de Caen. Ces bâtiments chargent ensuite à

[p. 25]

fret à La Rochelle pour Dunkerque, Le Havre et autres ports. Caen tire de La Rochelle des sucres en pains et quelque peu de cassonnade par mer et par terre.

Bretagne. - Le commerce de Caen avec la Bretagne se fait par terre et très peu par mer.

Il envoie seulement à Nantes et à Saint-Malo quelques pavés de Caen qui servent de lest aux navires qui les portent. Ces pavés sont ordinairement destinés pour les îles de l'Amérique.

Les navires qui vont à Nantes et à Saint-Malo font leur retour à Rouen, et ceux qui vont à Saint-Malo font quelquefois leur retour à Caen avec des cuirs verts et secs.

Caen envoie aussi à Morlaix quelques cidres et il vient de Morlaix à Caen des tabacs de la manufacture pour le bureau de la ferme.

Cherbourg. - Caen y envoie des fers en barre et en verge qu'il tire des forges du Maine et de celles d'Arnoux et de Balleroy, à huit lieues de Caen ; des bois de menuiserie et des petites provisions pour quelques détailliers de mercerie et d'épicerie. Et il en tire des charbons de bois, du bois à brûler, des pois, de la cendre de varech et quelques barils d'eau-de-vie de Cognac venant de La Rochelle pour la provision de quelques particuliers seulement.

Isigny. - Caen y envoie de la pierre à bâtir et il en tire des bois à brûler et des beurres. Cette dernière marchandise se transporte ordinairement par terre.

Dives. - Quelques bateaux ou gabares y portent de Caen des pierres de taille et du pavé de Caen et en rapportent des terres grasses par pelottes ou terre à foulon pour les étoffes en laine.

[p. 26]

Touques. - Les navires de Caen qui vont à Honfleur, Le Havre et Dieppe portent à Touques en passant des pierres de taille et du pavé de Caen. Et en revenant de Dieppe, du Havre et de Honfleur, ils passent aussi à Touques pour y prendre du bois à brûler qu'ils portent à Caen.

Honfleur. - Caen envoie à Honfleur du carreau ou pavé de Caen pour les îles, du bois de menuisier, du chanvre, quelque peu de fer et des clous pour les navires et de la pierre pour les travaux du Roi. Il tire de Honfleur de la morue et du bois à brûler.

Rouen. - Caen y envoie beaucoup des papiers qu'il tire de Vire et des environs, des fers en barre des forges d'Argentan, des essieux de charrette, peaux de mouton passées au blanc, des voides en pelottes pour les teintures et quelque peu de miel et suif du pays, plumes à lits, laine non filée pour faire tapisseries, planches de chêne, membrures à faire meubles ou merrain, pavés de Caen, et peu de cidre.

Il tire de Rouen des drogueries, toutes sortes d'épiceries et de quincailleries, beaucoup de merceries, des cotons, des vins français, des amidons, des huiles d'olive et de rabette, des plâtres, des meules à moulin, des carreaux à moulage, acier, fers d'Espagne en barres, sandal, sumac, brai, goudron, noir, beaucoup de faïence, toiles de Rouen, toiles bleues par carreaux, fichus en pièces, tabac de Hollande en caisse pour le bureau de la ferme, du sucre en pain et de la cassonnade.

Le Havre. - Caen y envoie des fers de Rouen et d'Argentan en verge et en barre, clous en fer, chanvres crus en masse, miel du pays, carreaux ou pavé de Caen

[p. 27]

pour les îles, planches de chêne, cuirs tannés lors de la foire franche, papier de Vire ou des environs, beurre, et de la pierre pour les travaux du Roi. Il tire du Havre des huiles d'olive fines et grasses, huile de poisson, savon de Marseille, coton en laine, coton d'Acre, du Levant, plombs en saumon, cuirs secs et en poil, sucres bruts, brai, goudron, bois de teinture, etc.

Fécamp et Saint-Valéry-en-Caux. - Caen y envoie des suifs, du miel, fers, papiers, pierres à bâtir, chanvre cru en masse, voides en pelottes, toiles à voile de Bretagne, beaucoup de bois de menuisier et un peu de carreau ou pavé de Caen. Il en tire des huiles de lin cru, huile de rabette, harengs, bois de teinture moulus, etc.

Dieppe. - Les marchands de Caen envoient à Dieppe des fers, chanvres crus du pays, toiles de chanvre qu'ils tirent de Bretagne, miel, bourre, alun blanc, papier, plomb en grain, clous de fer, carreau de Caen, et de la pierre pour les travaux du Roi. Ils tirent de Dieppe des huiles, des harengs, plusieurs ouvrages de mercerie des manufactures de Dieppe, du sucre de la raffinerie de Dieppe et du tabac pour le bureau de la ferme.

Picardie. - Boulonnais. - Flandre. - On y envoie beaucoup de papiers, quelque peu de cidre, des cartes en feuilles et à jouer, des toiles à voile, des poires du pays du Maine, des carreaux que l'on tire de la carrière du village d'Allemagne. On en tire des amidons, des lins crus, des bois de teinture, du poivre, des harengs, des cornes de boeuf, de la bière.

Hollande. - Le commerce le plus considérable que la ville de Caen fasse dans le

pays étranger est avec

[p. 28]

la Hollande par les villes d'Amsterdam et de Rotterdam.

Portugal. - Les cuirs tannés sont la principale marchandise que Caen envoie à Lisbonne. En outre, il y expédie par les navires de Dieppe des peaux de veau et de vache, des camelots de laine, des toiles et des papiers du pays [3].

Après avoir fourni quelques indications sur le port de Caen, nous longerons les bords de l'Orne pour signaler deux ou trois localités.

D'abord *Amfreville* situé sur un coteau, à un quart de lieue de la rivière. Il y avait un pilote lamaneur reçu à l'amirauté pour l'entrée et la sortie des bâtiments qui allaient à Caen, mais il n'en faisait guère les fonctions par suite de la rivalité qui existait entre les officiers des amirautés de Caen et d'Ouistreham. Dans le village d'Amfreville-sur-Orne, il y avait deux bateaux à quille de 8 tonneaux avec lesquels les matelots allaient quelquefois porter des moules et des navets au Havre. Avec ces mêmes bateaux, les pêcheurs allaient jeter leurs filets jusqu'à 25 lieues au large ; cinq autres bateaux de deux tonneaux et de 6 hommes d'équipage faisaient la pêche à 8 à 10 lieues au large ; et vingt autres bateaux appelés picots pêchaient à la traîne. Amfreville comptait donc vingt-sept bateaux pêcheurs et quatre-vingts matelots.

A *Ranville*, éloigné de deux lieues de la mer, la marine entretenait deux pilotes lamaneurs, et plus de

[p. 29]

vingt bateaux plats se livraient à la pêche du picot. Ce village avait un hameau nommé *Longueval*, situé sur le bord de la rivière, dans lequel deux bateaux étaient employés à aller chercher du sable à la pointe d'Ouistreham.

Au village de *Benouville-le-Port*, seize pilotes lamaneurs faisaient leur résidence. Ils servaient à piloter les navires qui montaient ou descendaient la rivière, depuis la Roque ou Butte de Saint-Martin jusqu'au bac de Colombel. Les bateaux pêcheurs étaient au nombre de vingt. Plusieurs pêcheurs se servaient dans la rivière d'un instrument nommé *boutet*, construit à peu près comme le bout de quièvre, pour prendre du *mignon*, espèce de sauterelle de mer qui leur servait d'appât dans les nasses dont ils faisaient usage pour prendre des anguilles.

Ensuite, nous rencontrons *Ouistreham* qui était un village ramassé en manière de bourg, situé en pays plat, au bord de la baie de Caen et des dunes de la mer, à trois petites lieues de Caen en suivant la rivière, courant vers le nord-nord-est. Il y avait dans ce village douze pilotes lamaneurs pour la rivière d'Orne ou baie de Caen. Ils prenaient les navires à la rade de Colleville et les pilotaient jusqu'à la Roque ou Butte de Saint-Martin. Aucun tarif ne réglait les droits. Les pilotes étaient payés suivant un ancien usage : navires français, 20 sols par pied des deux quatre premiers pieds de leur tirant d'eau, et 10 sols par pied au-dessus des quatre

premiers pieds ; navires étrangers, 40 sols par pied aussi des premiers pieds de leur tirant, et 20 sols par pied au-dessus des quatre premiers pieds. Ces lamaneurs avaient un bateau de

[p. 30]

3 tonneaux, équipé de quatre pilotes pour l'entrée et la sortie des bâtiments par les gros temps. Mais ils étaient peu attentifs à aller en mer. Il y avait dans ce village vingt-trois bateaux de pêche, en 1726 ; femmes, filles et enfants pratiquaient la pêche du bout de quièvre.

A Ouistreham, on se trouve dans un canton qui occupe les deux tiers du littoral de l'arrondissement de Caen. Les terres arables y sont d'une qualité supérieure et plusieurs légumes y sont, en général, d'une qualité excellente. Mais si de temps immémorial, sur les bords de la mer, la population s'est adonnée à la culture des oignons, des navets et des haricots, elle s'occupait aussi avec beaucoup de succès des pêches de poissons frais, tels que : la barbue, le rouget, le mullet, la sole, la raie, la limande, la plie et quelquefois le hareng.

Nous empruntons aux mémoires des intendants quelques détails statistiques. Il y avait à *Hermanville-sur-Mer* huit bateaux nommés plattes que montaient quarante pêcheurs ; à *Lion-sur-Mer*, vingt-et-un bateaux et cent dix pêcheurs ; à *Langrune*, où la juridiction de l'amirauté se tenait dans une chambre de cabaret, on comptait trois bateaux à quille pour le petit cabotage au Havre, à Honfleur et à Touques, et dix-huit autres bateaux pour la pêche ; à *Saint-Aubin-sur-Mer*, hameau qui dépendait de Langrune, il y avait neuf bateaux à quille de 8 tonneaux et de quatre hommes d'équipage, et trente-deux autres bateaux de 2 à 3 tonneaux.

A *Bernières-sur-Mer*, remarquable par sa belle église, onze bateaux à quille servaient au cabotage et

[p. 31]

douze bateaux à la pêche du poisson ou des huîtres.

On a pour Bernières des lettres patentes de Henri III par lesquelles le roi, ayant égard aux pertes et aux ruines souffertes par les habitants tant à l'occasion de deux incendies que de la perte de leurs navires, les décharge de la moitié des tailles pour les années 1578 et 1579. En voici quelques lignes :

" Henry, par la grâce de Dieu, roy de France et de Polloigne, etc. Nos bien amez les manans et habitants de la paroisse de Bernières-sur-la-Mer, élection de Caen, nous ont en nostre conseil privé présenté requeste tendant à ce que ayant esgard à leur pauvreté et aux grandes pertes et ruynes par eulx souffertes tant à l'occasion de l'infortune de feu par deux diverses foys advenue audit lieu après la recepte des grains et fruicts de l'année dernière que de la perte de leurs navires et vaisseaulx qui auroient naguerrés esté submergez en ladite mer, n'aïans plus de moyen de faire leur petit traficq comme ils souloient faire par le passé, il nous pleust les descharger de toutes tailles, creues, subsides et autres impositions pour le temps de six années entières et consécutives, ou bien les réduire et remettre en l'ancienne

cotte et taxe de 250 livres qu'ilz avoient acoustumez porter pour leur part et portion de nos dites tailles ordinaires ainsy que plus à plain est contenu par ladite requête. Sçavoir faisons, etc. - Donné à Paris, le 19 avril 1578 " [4].

C'est vis-à-vis de Langrune que les roches sous-marines du Calvados commencent. On trouve en mer,

[p. 32]

à peu de distance des côtes, les *Roches-de-Lion*, le *Raz-de-Langrune*, les *Iles-de-Bernières* et le *Rocher-Germain* en face du chenal de la Seulles.

Là apparaît le bourg de *Courseulles* qui possédait jadis un petit havre dans lequel les bateaux de ce bourg et ceux du village de Bernières se mettaient à l'abri du mauvais temps. Il était placé à l'embouchure de la rivière de la Seulles sur une côte basse et sablonneuse, à bancs mouvants. L'approche en était difficile. Mais aujourd'hui que le port de Courseulles a pris quelque importance, qu'on y a creusé un avant-port revêtu sur ses deux rives de perrés à pierres sèches et construit un bassin à flot, les navires ou barques qui se rendent au port de Courseulles peuvent se guider sur plusieurs bouées qui signalent les rochers : celle des Essards, celle de La Marguerite et celle du Calvados mouillée dans le nord d'Asnelles.

Au XVIII^e siècle, Courseulles possédait sept bateaux à quille qui, dans l'intervalle des pêches, faisaient le petit cabotage à Cherbourg, Barfleur, Isigny, Caen, Dives, Touques, Honfleur, Rouen, Le Havre ; quelques-uns allaient à Ostende.

La petite rivière de *Seulles*, qui joint ses eaux à celles de la Seuline, de la Thue et de la Mue, faisait la séparation de l'amirauté de Ouistreham avec celle de Bayeux.

Le premier village qui dépendait de l'amirauté de Bayeux est *Graie*, situé au bord de la mer, à un quart de lieue de Courseulles. Il n'y avait point de bateaux de pêche ; les matelots allaient à la pêche des huîtres sur les plattes du port voisin. Il n'en était pas de même au village de *Ver-sur-Mer* qu'arrose le ruisseau

[p. 33]

de Provence ; les habitants y armaient quatre bateaux nommés plattes, de sept à huit matelots d'équipage y compris un mousse chacun. Quatorze riverains s'y livraient à la pêche, à la basse eau ; ils se servaient de parcs et de rêts à banc.

Même nature de rivage jusqu'à *Asnelles*, paroisse maritime dont les habitants pour la plupart étaient matelots et vivaient de la pêche. Sur le bord du rivage, il s'élevait un centre de maisons que la mer détruisit vers le commencement du XVIII^e siècle. Proche de terre, il y avait une moulière qui découvrait dans les vives eaux et sur laquelle on pêchait les moules à la main.

Vient ensuite *Saint-Côme-de-Fresné-sur-la-Mer*, nommé par les marins le *Blanc-Moutier* ; il ne formait qu'un hameau.

La côte commence à s'élever immédiatement après ; elle continue à se soutenir ainsi à une certaine altitude jusqu'à la fin de l'amirauté de Bayeux.

On rencontre *Arromanches* dans un vallon abrité. C'était un petit port situé à peu de distance du mouillage connu sous le nom de *Fosse d'Espagne* ; il servait de relâche aux bateaux pêcheurs. Les pêcheurs y disposaient de quatre bateaux de 5 à 8 tonneaux, mais le rocher que l'on appelle *Tête du Calvados* se trouve situé vis-à-vis d'Arromanches ; il ne permettait pas de tendre des filets à la basse eau. Cependant, comme ce rocher découvre aux mers basses d'équinoxe, on y avait établi quatre parcs clos de pierres ; ils appartenaient au marquis de Magny, en 1730.

En quittant le rivage, mais sans beaucoup s'en éloigner, on rencontre le village de *Traci-sur-Mer* ;

[p. 34]

l'administration de la marine y comptait dix riverains qui se servaient du bout de quivière et de la bourraque, sorte de nasse.

Puis viennent *Manvieux* et les hameaux de la *Rue de Longues*, le *Mesnil*, le *Bouffay* ; à peu de distance s'ouvre dans les falaises la goulette de *Vary*. Alors on découvre le mont Castel, appelé jadis le *Fort Castel-de-Port*, et, dans une anfractuosité des falaises, *Port-en-Bessin*.

Une lacune dans la bande rocheuse du rivage, portant le nom de *Boucle-du-Port*, constitue l'anseforaine, sans abri contre la mer, de *Port-en-Bessin* ; elle est située entre la falaise dite du Castel, à l'est, et celle de *Huppain*, à l'ouest.

Port-en-Bessin a possédé de temps immémorial un havre que l'on a converti en port de commerce et de refuge. Des travaux importants y ont été exécutés. Sa heureuse situation à l'ouverture d'un vallon, la profondeur avantageuse du fond de la mer, la remarquable durée des étales ont depuis longtemps éveillé l'attention. On assure que dans la seconde moitié du XV^e siècle, en 1470, Louis de Harcourt, évêque de Bayeux, y fit creuser un bassin entouré de parapets et fermé par un pont à vannes, dont on voyait encore les restes au commencement de ce siècle. Après une longue suite d'années et de tentatives, *Port-en-Bessin* ne recevait que de nombreuses barques de pêche quand Vauban le visita et en jugea la situation propre à l'établissement d'un port de guerre. L'illustre ingénieur fit construire sur la colline de l'Est une tour ronde à grenadières, dans laquelle la marine entretenait un gardien à demi-solde pour en avoir soin et des

[p. 35]

quelques pièces de canon qui y étaient. C'est cette vieille tour qu'on remarque dans le quartier dit le *Pollet*, aux deux tiers de la falaise. Mais on ne voit pas qu'à cette époque rien de durable fut fondé à *Port-en-Bessin*.

En 1730, il y avait dans ce port quatre bateaux à quille à demi pontés avec lesquels les matelots faisaient, dans l'intervalle des pêches, le petit cabotage au

Havre, à Fécamp et à Dieppe. On se servait des mêmes bateaux pour faire la pêche des huîtres sur les huîtrières de Grandcamp. On y comptait de plus deux bateaux qui étaient destinés à la pêche du maquereau, mais depuis quelques années ils n'étaient plus équipés. Au-dessus du bourg un peu éloigné du bord de la mer, l'on voyait deux bois de haute futaie qui, du large, paraissaient comme deux petites montagnes, ce qui rendait la côte facile à reconnaître.

En 1772, les villes de l'élection de Bayeux adressèrent au Conseil du Roi une requête tendant au rétablissement et à l'extension de Port-en-Bessin. Nous en donnons le texte.

Mémoire pour la reconstruction du port et havre de Port-en-Bessin. - 25 février 1772 [5].

La France a sur pied une marine respectable, il ne lui manque pour être en état de repousser la force par la force et maintenir sa puissance sur les eaux, qu'un port qui puisse lui servir de retraite et protéger son commerce dans la Manche. De tous les emplacements propres à remplir cet objet, celui de Port-en-Bessin

[p. 36]

mérite à tous égards la préférence. Tous les avantages s'y trouvent réunis : défense, sûreté, commodité ; ce sont ces avantages qu'il faut détailler, je démontrerai ensuite la nécessité d'y construire et l'utilité que le Roi et la nation doivent infailliblement retirer.

Port-en-Bessin n'est plus qu'un village habité par quelques pêcheurs où plusieurs commerçants de Bayeux font le cabotage. Il y a eu anciennement un port et c'est de ce port et du Bessin dont il tire son nom. Ce port subsisteroit probablement encore si les jetées qui opposoient au galet un rempart à droite et à gauche et qui n'étoient construites qu'en bois eussent pu résister aux efforts du temps et de la mer, mais les jetées s'étant trouvées détruites, le galet n'ayant plus rencontré de résistance a insensiblement fermé la communication de la mer au bassin qui, dans cet état, s'est trouvé comblé par des terres que les eaux des pluies y ont apportées et par l'industrie de quelques habitants du lieu qui en ont fait une prairie.

Le siège d'une amirauté, le privilège du franc-salé, des droits confirmés par nos Rois au profit de l'évêque de Bayeux et d'anciens magasins encore existants prouvent qu'il a joui d'une certaine réputation ; ce qu'on peut avancer comme une vérité c'est qu'on y armait pour la pêche de la morue, du maquereau et du hareng ; qu'il s'y faisait des salaisons de viandes, de poisson et de beurre. On pourrait encore ajouter sans craindre d'être contredit qu'il servait d'entrepôt et de débouché au Bessin et au Cotentin tant pour l'exportation de ses draps que pour les denrées dont il regorge.

[p. 37]

Sa situation est unique pour la navigation et le commerce ; l'objet intéressant de la retraite y est parfaitement rempli et l'on pourrait, en cas de besoin, retirer dans

son avant-port cent vaisseaux de ligne sans que l'ennemi les y puisse attaquer.

Il a devant lui deux roches plates que la mer découvre à chaque marée et qui s'étendent à droite et à gauche sur la longueur de quatre à cinq lieues. Ces roches s'avancent en mer jusqu'à quatre cents toises du rivage et laissent entre elles une ouverture qui semble plutôt l'ouvrage des hommes qu'un des chefs-d'oeuvre de la nature. C'est un goulet qui, pour donner une entrée plus facile aux vaisseaux, se sépare dans la distance de trois cent cinquante toises à son extrémité et vient en se rétrécissant pour ne laisser qu'un espace combiné aux vaisseaux qui voudraient se retirer dans le bassin.

Ce goulet, que les habitants du lieu nomment la Boucle, expression qui, dans leur sens, signifie assurance, sûreté, formerait l'avant-port dont je viens de parler. Il ne s'agit, pour en défendre les approches, que de placer des batteries sur chacune des jetées qu'il serait nécessaire d'y construire.

A quelque distance de ces roches, en montant à l'Est, on rencontre le Rocher du Calvados. Ce rocher, que la mer découvre dans le temps des vives eaux, se trouve dirigé de manière à former dans l'espace qui le sépare du continent un large canal dans lequel les navigateurs seraient à l'abri de toute insulte. Je l'ai sondé avec M. de Fourchy et l'ai trouvé très sain. Il est susceptible de toutes les fortifications qu'on pourrait y faire quoique je ne pense point qu'elles y soient

[p. 38]

nécessaires. On lui compte cinq à six lieues de longueur et il est parallèle à la côte, et dans sa position il est envisagé comme une barrière à l'appui de laquelle le commerce du port à la Seine est parfaitement à couvert, même dans les temps les plus orageux.

J'ai pareillement sondé les deux rades conjointement avec M. de Fourchy. Je n'y ai trouvé qu'un fond de terre glaise, une espèce de mastic sur lequel les navires couleraient plutôt sur leurs ancres que d'y chasser. La première, qu'on appelle la grande Rade, porte sur neuf brasses d'eau et la petite, qui bat à l'embouchure de l'avant-port, en porte six ; l'une et l'autre sont sous la portée du canon de la montagne.

Voilà pour ce qui concerne les dehors de Port-en-Bessin. Passons à la situation intérieure.

La falaise ou la montagne dont je viens de parler et qui fait face à la mer s'élève à pic à la hauteur de trois cents pieds. La surface offre de tous côtés sous le même coup d'oeil des plaines fertiles, des terres cultivées et des villages qui en annoncent la bonté ; elle se sépare en forme de promontoire du côté de la mer dans la distance de cent toises et donne l'entrée à une vallée de trois quarts de lieue de long sur plus d'un tiers de large ; c'est là qu'est placé Port-en-Bessin.

Cette vallée est donc enfermée par une chaîne de montagnes qui prennent la figure d'un fer à cheval et dont le talon se termine au rivage. C'est là aussi que, de quelque côté que l'on porte ses regards, on n'aperçoit partout qu'un amphithéâtre

qui invite à y bâtir et qui, au moyen des défenses naturelles du lieu, promet à ses habitants la paix, l'agrément et la tranquillité.

[p. 39]

Sur la pente de ces montagnes, à l'Est, est le village de Commes ; la charrue trace des sillons sur la partie opposée, qu'on nomme le Mont-Huppain. Plus loin en avançant au midi est le hameau d'Écures. Au delà de ce hameau, c'est-à-dire de l'autre côté de la montagne, sont des vastes prairies qu'on pourrait sauver de l'inondation en donnant un écoulement aux eaux de deux petites rivières [6] qui vont se perdre dans un gouffre connu sous le nom de *Fosse du Soucy* et qui, filtrant par-dessous terre, vont se rendre à la mer [7].

On voit par ce tableau que tous les avantages de la défense et de la sûreté se trouvent réunis à Port-en-Bessin ; ceux de commodité ne s'y rencontrent pas moins.

Le Bassin produit de tout ce qui peut servir à la construction et à l'approvisionnement de la marine : bois, fer, chanvres, lins, toiles, fils, cordages, viandes, beurres, légumes, etc. Les eaux y sont excellentes ; leurs sources sont l'une au-dessus du village de Commes, l'autre au-dessous de celui d'Huppain ; celle-ci forme un ruisseau qui fournit abondamment aux habitants du port avant de se décharger dans l'ancien bassin.

Ce bassin, dont les murs sont encore existants ainsi qu'un pont avec ses arches, servirait d'emplacement à celui qu'on projette et auquel, pour contenir un nombre suffisant de vaisseaux, on donnerait plus de

[p. 40]

longueur et une largeur proportionnée, ce bassin, dis-je, se trouve placé derrière la montagne du Castey et ne peut être aperçu de la mer.

Les navires y seraient plus commodément que dans aucun de nos ports. On n'aurait point à craindre qu'ils y fussent jamais agités par les vents, puisque par la disposition des montagnes ils y seraient parfaitement à couvert et que le Castey les préserverait de ceux du nord. Autre avantage, on pourrait les y charger et les y décharger toujours à flot, ce qu'on ne peut faire dans presque aucun de nos ports, considération bien importante et pour le conseil de la marine et pour le commerce en général.

Pas un des vents n'en pourrait retarder l'entrée et la sortie des navires. Cette vérité est démontrée par MM. de Fourchy et de Saint-Pierre [8], en sorte qu'on peut être assuré d'y entrer et d'en sortir à tous airs de vent, à toute heure et à toute marée. Au moyen des cales, des chantiers, des corderies et des magasins qu'on y établirait, on pourrait y construire, radouber, équiper et mettre à l'eau sans qu'on y puisse rencontrer aucun des inconvénients qui se trouvent partout ailleurs. Ainsi sous quelque face qu'on envisage l'établissement de ce port, sous quelque point de vue qu'on le prenne, on sera forcé de convenir qu'il réunit la défense, la sûreté, la commodité, que tout y tend à l'épargne et que les avantages qui en doivent résulter

pour le Roi, la nation et le commerce déterminent la nécessité d'y travailler.

[p. 41]

J'ai dit d'abord qu'il ne manque à la France pour repousser la force par la force et faire éclater sa puissance sur mer qu'un port qui puisse lui servir de retraite dans la Manche et y protéger son commerce. J'ai ajouté que l'établissement de ce port était indispensable : un tableau succinct de la Manche et de ses écueils me suffira pour le prouver.

Personne ne peut contester qu'elle ne soit traversée par les coups de vent fréquents qui occasionnent les naufrages dont les registres de nos amirautés font foi, que toute la côte est hérissée de pointes de rochers, de bancs de sables et de vases qui en rendent les approches mille fois plus périlleuses que le grain le plus impétueux ; que dans la distance qui sépare Brest et Dunkerque, si l'on en excepte Saint-Malo, nous n'avons point un port, pas même une rade, où nos vaisseaux surpris par la tempête ou poursuivis par l'ennemi puissent se mettre en sûreté ; que ceux du Havre et de Cherbourg ne peuvent tout au plus recevoir que des navires marchands quand les vents sont favorables, encore faut-il que la haute mer en facilite l'entrée.

Je ne rapporterai point les inconvénients de ces deux ports, mais pour faire voir qu'ils ne sont d'aucune ressource dans les circonstances critiques, j'observerai seulement que l'un est trop éloigné de la Seine et que les rades de l'autre sont mauvaises, sans abri, sans défense et sans tenue, qu'elles ne portent que huit pieds d'eau et que les risques de l'abordage y sont partout évidents, qu'il faut attendre plusieurs mois des vents favorables pour en sortir, qu'on ne peut également y entrer en tous temps, même de pleine mer,

[p. 42]

et que nos navigateurs sont souvent obligés de se laisser échouer sur les côtes d'Angleterre plutôt que de courir les risques d'en approcher.

On voit par cette esquisse la nécessité d'une retraite dans la Manche et que si nous n'en eussions pas été privés en 1691, nous aurions conservé une marine que M. de Tourville se trouva forcé de couler à fond sous les murs de la Hougue pour ne pas enrichir les Anglais ; or, je défie qu'on puisse placer cette retraite plus avantageusement qu'à Port-en-Bessin, etc., etc.

Je ne propose point un port de Roi, je me borne à la retraite, à une retraite qui serait autant favorable aux nations qui naviguent dans cette partie de mer qu'à nous-mêmes. Il est vrai cependant que dans une rupture nous serions pour ainsi dire les maîtres de ruiner le commerce de nos voisins et de leur couper les ressources sans lesquelles il leur est impossible de soutenir longtemps la guerre. Il nous suffirait d'entretenir à Port-en-Bessin une vingtaine de frégates qui établiraient leur croisière dans le canal ; il leur serait d'autant plus aisé de donner la chasse aux vaisseaux ennemis et de s'en rendre les maîtres qu'ils sont nécessairement obligés de passer à la hauteur des rades de ce port, qui n'est éloigné des côtes d'Angleterre

que de vingt-cinq lieues.

La facilité qu'elles auraient d'en sortir au premier signal et d'y entrer à chaque instant leur procurerait un avantage dont on ne peut assez apprécier l'importance et l'étendue. Elles interrompraient leur commerce que rien ne pourrait garantir des coups qu'elles pourraient lui porter qu'en leur opposant des escadres nombreuses, mais les dépenses excessives que cette

[p. 43]

manoeuvre produirait d'un côté nous fournirait de l'autre les moyens certains de l'inquiéter avec succès ; je me réserve à des mémoires particuliers si on les exige et je m'engage à donner des raisons beaucoup plus fortes et plus frappantes sur l'utilité que l'État peut retirer de cet établissement, etc., etc.

Je passe rapidement aux ouvrages qu'il conviendrait de faire et j'espère prouver encore que la dépense n'égalera pas à beaucoup près ce qu'il en coûterait ailleurs.

Il est question suivant le plan de M. le chevalier de Saint-Pierre, auquel j'ai cru devoir m'arrêter du consentement de M. de Fourchy, de construire deux jetées dans toute la longueur des roches plates, de recreuser l'ancien bassin afin de donner au nouveau une profondeur, une longueur et une largeur suffisantes pour contenir au moins 80 navires du port, de 400 tonneaux, qui y seraient toujours à flot ; de former une corderie sur toute la longueur du bassin qui doit être de deux cents toises ; de fonder à l'extrémité opposée à la mer des chantiers et des cales pour la bâtisse ; d'établir sur la gauche des magasins pour les toiles à voiles, etc., et de rembourser aux propriétaires sur le prix de l'estimation qui en sera faite, et pour tout ce travail dans lequel M. de Saint-Pierre comprend un éperon ainsi que les deux forts à fonder sur les plattes des jetées, il ne fait pas monter son devis à plus de 1.101.118 livres. Je peux cependant assurer que l'estimation a été portée à un tiers au delà du prix courant de chaque chose, etc., etc.

Si le ministre approuve ce projet, j'offre, aussitôt que ma mission sera reconnue et autorisée par un arrêt

[p. 44]

du Conseil, de former une compagnie qui en formera les fonds.

J'aurais pu faire graver le plan à la suite de ce mémoire, mais l'incertitude du succès et la dépense m'en ont empêché ; d'ailleurs, on doit en avoir au bureau de la marine, etc.

Présenté à Paris, le 25 février 1772.

DE SAINT-MARS.

Nous nous arrêterons peu aux villages situés au delà de Port-en-Bessin : *Huppain, Villiers-sur-le-Port, Sainte-Honorine, Colleville-sur-Mer, Saint-Laurent-sur-*

Mer, dernier village de l'amirauté de Bayeux.

A *Sainte-Honorine-des-Pertes*, au XVII^e siècle, il y avait un grand nombre de matelots, lesquels quittèrent leur paroisse pour aller demeurer à Saint-Malo et à Granville. Leurs bateaux faisaient la pêche du hareng et du maquereau ; d'autres trafiquaient en Hollande, en Angleterre et en Espagne ; quelques-uns allaient même au Grand-Banc. Il y avait de très habiles pilotes. Mais, à la fin du même siècle, il restait peu de matelots et presque plus de bateaux. En 1720, on y comptait un seul bateau ponté de 25 tonneaux, avec lequel les matelots faisaient la pêche du hareng ; à la même époque, Saint-Laurent possédait trois plattes de 2 tonneaux.

On ne tarde pas ensuite à découvrir *Vierville*, la pointe et raz de la *Percée*, *Englesqueville*, *Saint-Pierre-du-Mont* et *Grand-Camp*, situé au fond d'une petite anse qui n'offre aucun abri à la navigation.

Après Grand-Camp et les roches de *Maisy*, en suivant

[p. 45]

le rivage qui incline au sud-ouest, on trouve *Fontenay-sur-le-Vey*, village très ancien situé sur la croupe d'un petit coteau boisé ; à l'ouest de Fontenay, entre le Vey et des marais, on voit la roche dite la pointe ou le *bec du Grouin*.

Entre le pied du coteau de Fontenay et l'emplacement de l'ancien corps de garde de *Géfosse*, qui était au bord du Vey, on traversait un marais pour ainsi dire impraticable, entièrement couvert de fossés et de criques dont plusieurs avaient la largeur de grandes rivières. A travers ces marais serpentaient de petites chaussées très étroites et peu solides pour communiquer à pied au moulin de la Dune.

La *Dune* consistait en un hameau sur le rivage, à un quart de lieue au-dessous du corps de garde de *Géfosse*. Dans cet intervalle, le marais était moins impraticable ; c'étaient des herbages bas et humides et très coupés de fossés défendus contre la mer par une digue en charpente. De la Dune à *Maisy*, il y avait encore une demi-lieue de côte plate, sablonneuse et coupée de fossés.

Après Grand-Camp et les roches de *Maisy* commence la contrée des *Weys*, ancienne baie comblée par les atterrissements. Deux larges canaux y forment : l'un, à l'est, le chenal d'*Isigny* ; l'autre, à l'ouest, le chenal de *Carentan*. Plusieurs cours d'eau débouchent dans la baie : ce sont l'*Aurette*, l'*Aure*, la *Vire*, la *Taute* et la *Douve*.

Le plus important de ces cours d'eau est la *Vire* qui coule du sud au nord et vient se rendre dans les *Weys* après un cours de seize lieues dont les onze premières dans le Bocage, région particulièrement

[p. 46]

montueuse, coupée et couverte. Dans le reste de son cours, elle sépare le Bocage du Cotentin qui est à la gauche. Nous suivrons cette rivière depuis Saint-Lo jusqu'à la mer pour retrouver l'aspect général de la région dans des mémoires datés de

1720.

Saint-Lo, qui passait anciennement comme ville assez forte, est située à la droite de la Vire, à douze lieues de Caen, sept lieues de Bayeux, six de Coutances, douze de Granville et cinq lieues du passage du Petit-Wey.

Cette ville en comptant ses faubourgs avait douze cents maisons. La partie de la ville qu'on appelait le château était entourée de murs assez bien conservés et flanqués de petites tours, la plupart de même hauteur et en fer à cheval, couronnées ainsi que les courtines d'un petit mur d'appui. Il n'y avait point de remparts, les maisons et jardins venant jusqu'à ce mur d'appui. On y remarquait des souterrains fort grands. Les murs, dont les uns étaient presque détruits, les autres assez bien conservés, étaient établis sur un roc escarpé, mais ils étaient presque partout enveloppés des faubourgs.

Saint-Lo avait eu une citadelle " à l'antique ". Elle possédait encore une petite tour à trois étages qui servait de magasin à poudre et de dépôt d'artillerie. Cette ville commandait bien le passage de la Vire.

La rivière est à l'ouest de la ville ; les coteaux qui la bordent, de là en descendant, sont fort élevés, surtout celui de droite qui de plus, par un coude, flanquait le pont dont le passage était masqué par les maisons des faubourgs.

Plus loin, la Vire arrose *Pont-Hébert* qui anciennement

[p. 47]

était un petit bourg ou gros hameau, à une lieue de Saint-Lo, à cheval sur la rivière. La route de cette dernière ville jusqu'à Carentan, laquelle jusque-là est sur la rive droite, passe à Pont-Hébert sur un pont de pierre. Le coteau de droite est rapproché ; la route suit le pied de l'escarpement puis monte taillée dans la colline et de l'autre côté sort dans une petite vallée très profonde.

La Vire, entre Saint-Lo et le Pont-Hébert, se jette à gauche en un demi-cercle et ne se trouve pas à demi-lieue d'un petit cours d'eau nommé la *Terrette* qui, après l'avoir quelque temps côtoyée, va se joindre à la Taute. Le pays entre les deux est assez plat, mais fort coupé de bonnes haies.

Au-dessous du Pont-Hébert se trouvait un moulin appelé les *Clayes-de-Vire* [9], à cause d'une digue de maçonnerie qui traversant la rivière et faisant une chute en fermait le passage à la marée et aux bateaux.

Sur le coteau de gauche à la pente douce et bien réglée, au delà des Clayes-de-Vire, on bâtissait en 1720 un grand et beau château dans la paroisse de Bahais. Le château de la Meauffe qui était considérable et entouré d'un fossé se montrait à peu de distance.

Immédiatement au-dessous des Clayes-de-Vire, on trouve une petite vallée très profonde et très serrée, puis un coteau très fort.

A *Cavigny*, le pays est toujours montueux, coupé de haies, fossés et ravins, en tout extrêmement difficile.

[p. 48]

Saint-Fromond [10] est un village situé sur la rive gauche de la Vire sur une pointe avancée. Les chevaux passaient au bas de Saint-Fromond ; de mer basse les voitures y passaient à gué. De ce point à *Cerisy-la-Forêt* on trouvait de mauvais chemins dans la vallée d'Elle qu'on passait à gué, puis après, un chemin très large et assez bon jusqu'à la *Chapelle-Sainte-Marguerite*.

Au bas de la pente de Saint-Fromond, la rivière tourne en faisant une presqu'île ; la Vire était fort large à cet endroit.

A la droite de la vallée, à hauteur de Saint-Fromond, on remarquait au pied du coteau le château de Bourgeois, vieille construction qui avait une assez grande enceinte près de laquelle cinq ou six maisons étaient groupées. Il s'y tenait un marché. On voyait encore dans le voisinage de ce château un vieux pont de pierre dans la prairie, sur un bras de rivière qui n'existe plus.

Au-dessous de Saint-Fromond, la vallée prend beaucoup de largeur ; elle avait d'assez bons pâturages mais humides, surtout en avançant vers la mer, et très coupés de fossés pleins d'eau et de vase.

Du château de la *Rivière*, la Vire s'approche beaucoup en serpentant de l'Elle, dont elle n'est qu'à quinze cents mètres à un quart de lieue du château de Neuilly. Ce château, entouré de petits fossés marécageux, paraissait, par les ruines qui alors l'entouraient, avoir été considérable. Il est dans la vallée, à peu de distance et à gauche de l'Elle. Cette petite rivière, assez profonde et encaissée, était bordée, du

[p. 49]

côté de la vallée, par une digue. Au moulin de Saint-Lambert elle avait un pont, et elle devenait de là à son embouchure encore beaucoup plus étroite et plus encaissée.

Dans toute cette partie, la Vire était bordée de digues et présentait des bords escarpés jusqu'à son confluent avec l'Elle, vis-à-vis de Mont-Martin-en-Graigne, village situé sur la crête du coteau de la gauche. Au commencement du Petit-Wey, la Vire pouvait avoir quinze mètres de largeur (8 toises) et sur les deux rives des salines étaient établies. Plus loin, des marais coupés de criques et bordés de petites chaussées remplissaient toute la vallée. Mais en approchant du passage des Weys, il n'y avait plus de salines ; des digues bordaient la rivière.

Le passage du Petit-Wey, impraticable de mer haute, devenait guéable quand la mer se retirait. Il avait huit cents mètres environ de largeur et était tout différent de ce qu'il est aujourd'hui. D'ailleurs, il s'est produit dans toute cette contrée un progrès dont le développement a été rapide. Les améliorations se sont portées principalement sur les travaux agricoles ; les dépenses faites pour l'écoulement des eaux ont changé l'ancien état de choses : nulle part on ne voit de plus beaux

pâturages.

Isigny est un port intérieur situé à dix kilomètres de la mer. Le canal de communication, alimenté par les eaux de l'Aure et de la Vire, est endigué sur plus de quatre kilomètres. Ce fut vers 1710 qu'on plaça dans les ponts construits à l'intérieur d'Isigny des portes de flot qui ont eu pour effet le dessèchement des marais et des lagunes.

[p. 50]

Pour fournir quelques renseignements nouveaux sur une région célèbre par son commerce de cidre et de beurre, voici le fragment d'un mémoire :

VISITE de la rivière de Vire par le lieutenant de l'amirauté de Carentan [11].

JUILLET 1740

L'an mil sept cent quarante, le mercredi vingt-septième jour de juillet, sur les sept heures du matin, nous Jacques-Julien Le Comte, sieur du Bieul, lieutenant civil et criminel, commissaire enquêteur et garde-scel en l'amirauté de Carentan et Isigny, en exécution de notre ordonnance du dix-huit de ce mois signée et scellée, rendue sur la requête à nous donnée le même jour par M. Jacques Lefébure, conseiller et procureur du roi en ladite amirauté, contenant que lors du procès-verbal qui fut fait de sa réquisition et en sa présence les seize et dix-sept de juin de l'année dernière 1739, de l'état de la rivière de Vire, laquelle est du ressort du siège de l'amirauté de Carentan depuis la paroisse de Beuzeville-sur-le-Vey jusqu'à la chaussée nommée des *Clayes-de-Vire* [12] sur la paroisse de La Meauffe, afin de voir si cette rivière était dans la profondeur et netteté nécessaires pour la navigation ; les pluies abondantes qui étaient tombées depuis plusieurs mois et dont la plus grande partie des fonds qui bordent la rivière étaient submergés, empêchèrent d'y faire une visite aussi exacte qu'on se l'était proposé. Cette rivière, dont la partie nommée vulgairement *de bas*, qui est navigable et flottable par le secours du flux

[p. 51]

et reflux qui s'y fait continuellement depuis le petit Vey où elle a son embouchure dans la mer jusqu'à ladite chaussée des *Clayes-de-Vire*, est d'une si grande utilité pour le transport des cidres et autres denrées et marchandises au port d'Isigny, et de toutes sortes de marchandises du port d'Isigny aux ports de la Meauffe et des Clayes, de même que pour le transport des tangles et sables de mer que l'on voiture en tout temps par le moyen des grands bateaux plats et qu'on décharge proche la chaussée pour être distribués dans les paroisses voisines et jusqu'à cinq ou six lieues aux environs par-dessus la rivière de Vire dite de haut qui aboutit à la chaussée des Clayes, pour l'engrais des terres, qu'il est très intéressant au public que le cours de cette rivière soit entretenu et ses bords mis en bon état de façon qu'elle soit navigable avec facilité : et comme le procureur du Roi a été informé que plusieurs propriétaires des fonds joignant la rivière, loin de laisser un chemin libre le long des bords d'icelle pour le halage des bateaux, y ont élevé des fossés et planté des haies et buissons, ce qui est contraire aux ordonnances et fait un préjudice

notable à la navigation, d'autant que ces fossés et plantations empêchent et rendent très difficile le halage que les bateliers sont obligés de faire dans leurs basses marées ; le procureur du Roi exposant encore par la même requête avoir été informé que plusieurs riverains et bateliers se donnaient la licence de faire la pêche dans la rivière avec des filets et engins défendus par les ordonnances : A ces causes requérait qu'il fût par nous fait en sa présence une visite de la rivière de Vire nommée de bas dans toute son étendue, à commencer la chaussée des Clayes jusqu'à son embouchure à la mer, et qu'il fût aussi fait perquisition dans les maisons de riverains des engins et filets dont ils se servent à pêcher dans la rivière pour être sur le tout par nous ordonné ce qu'il appartiendrait ; la requête signée du procureur du Roi et souscrite de notre ordonnance

[p. 52]

dudit jour dix-huit de ce mois par laquelle il est porté que nous nous transportions aujourd'hui, heure susdite, avec notre greffier à ladite chaussée nommée des Clayes-de-Vire afin de dresser procès-verbal de l'état de la rivière en présence du procureur du Roi, depuis ladite chaussée jusqu'à son embouchure à la mer et faire perquisition des filets et engins dont les riverains se servent pour être sur le tout ordonné de ce qu'il appartiendrait.

La chaussée des Clayes. - Nous nous sommes transportés à ladite chaussée des Clayes-de-Vire où, étant arrivés avec le procureur du Roi et assisté de Claude Pellerin, notre greffier, nous avons d'abord remarqué que cette chaussée qui a vingt-huit toises de longueur et onze toises de largeur en glacis est un ouvrage de main d'homme, étant construite en pierre de taille et à bain de mortier et cimentée.

Cette chaussée nous a paru avoir été faite tant pour l'utilité d'un moulin à bled appartenant au seigneur baron de la Rivière, lequel est au bout de ladite chaussée du côté de Cavigny et qui tourne par le moyen de la rivière de haut, que pour rendre ladite rivière de haut navigable, sans laquelle chaussée cette partie de rivière ne pourrait porter comme elle fait de grands bateaux plats qui servent à transporter les marchandises et les tangles ou sables de mer que l'on apporte par-dessus la rivière de bas et qu'on décharge au-dessus et proche la chaussée dans deux petits ports, l'un sur la paroisse de Cavigny nommé le port des Clayes-de-Vire, qu'on dit appartenir au seigneur baron de la Rivière, et l'autre sur la paroisse de la Meauffe nommé le port de la Meauffe qu'on dit appartenir à M. de Saint-Gilles, écuyer.

Ayant visité ladite chaussée nous avons trouvé qu'elle est en bon état dans sa plate-forme sur toute sa longueur de vingt-huit toises, mais qu'il est nécessaire de la réparer

[p. 53]

à plusieurs endroits dans son glacis sur environ six toises carrées et de même de la reborder au pied sur la longueur de dix toises. Et sur ce qui nous a été déclaré que cette chaussée a été de tout temps entretenue par les seigneurs barons de la Rivière, nous avons ordonné ce requérant le procureur du Roi que le propriétaire de la baronnie de la Rivière fera faire lesdites réparations dans deux mois, faute de quoi, ledit temps passé, il en sera fait bannissement et adjudication devant nous, à

sa charge, frais et dépends.

Le port de Meauffe. - Ensuite nous sommes descendus sur les bords du port de la Meauffe, lequel est situé dans un terrain vague et qui paraît public, et avons remarqué qu'il est tellement rempli de vases que le flux et reflux y apporte de dessus les bords, que les bateaux n'y peuvent entrer qu'à peine et aussi que les bords et l'anse dudit port qui étaient anciennement garnis de bois de charpente arrêtés par de forts pieux dont il reste encore quelques vestiges sont en total ruinés, ce qui fait que ledit port est entièrement comblé de sable : et comme nous avons été informés que le sieur de Saint-Gilles, écuyer, se dit propriétaire dudit port et qu'il perçoit par lui-même de prétendus droits qu'il fait payer pour les cidres qu'on y embarque et sur toutes les marchandises et les sables de mer qu'on y décharge, nous avons ordonné, du soutien du procureur du Roi, qu'il sera fait vider ledit port de façon qu'il soit remis dans la profondeur et netteté nécessaires, et qu'il le fera reborder comme il était anciennement, faute de quoi lesdits ouvrages à faire seront bannis et adjugés devant nous à la charge, frais et dépends dudit sieur de Saint-Gilles, au cas néanmoins que ledit port lui appartienne ou qu'il ait la faculté de percevoir des droits sur ycelui en vertu des titres vérifiés par MM. les commissaires généraux du Conseil, députés par le Roi par

[p. 54]

arrêt des 21 avril et 26 octobre 1739, ce qu'il sera tenu de justifier.

Le port des Clayes. - Visite faite pareillement du port nommé des Clayes qui est dans un terrain vague et ouvert, nous l'avons trouvé en aussi mauvais état que celui de la Meauffe, c'est-à-dire qu'il est presque entièrement comblé de sables et les bords détruits. Et sur ce qui nous a été déclaré que les nommés Jean et Nicolas Duhamel frères, comme fermiers de Mgr le prince de Tingry, baron de la Rivière, perçoivent de prétendus droits dans ledit port sur les cidres, les tangues et toutes autres denrées et marchandises qu'on y charge et décharge, nous avons ordonné du soutien du procureur du Roi, que le seigneur baron de la Rivière fera nettoyer et reborder ledit port comme il était anciennement, si toutefois il lui appartient de percevoir des droits sur y celui par titres vérifiés suivant les arrêts du Conseil susdatés, ce qu'il sera tenu de justifier.

Hauteur des marées. - En visitant les deux ports nous avons remarqué que le flot ou regorgement de la marée y a monté la nuit dernière à trois pieds de hauteur, et plusieurs bateliers qui sont arrivés dans lesdits ports avec leurs bateaux chargés de tange nous ont dit qu'il y monte de huit et dix pieds dans les marées des lunes ordinaires et que le grand flot de mars couvre entièrement lesdits ports et les fonds d'alentour, ce qui nous fait juger du grand avantage que le public tire de la navigation continuelle qui se fait sur la rivière de bas au moyen du flux et reflux qui n'y cesse jamais et de même que lesdits deux ports sont d'une grande utilité.

Nous laissons derrière nous Isigny et le pont du Wey et nous arrivons aux villages qu'on aperçoit à

[p. 55]

plus ou moins de distance et où l'on trouvait des guides et des chevaux pour gagner la péninsule normande.

Saint-Clément, sur la rive droite des Weys, au nord d'Isigny, est un village intéressant ; c'est là où l'on passait le Grand-Wey. C'est une vieille station qui commandait les marais du même nom. Tout petit qu'il est, ce point avait son importance. Deux chemins y aboutissaient : l'un dit du Grand-Wey se dirigeait de Sainte-Marie-du-Mont à Saint-Clément ; l'autre, désigné sous le nom de chemin du Petit-Wey, partait d'Isigny et se rendait à Carentan. Autrefois, lorsque les marées mettant à sec les bancs de sable permettaient de s'aventurer dans la baie, il était indispensable de prendre les guides qui résidaient à Saint-Clément. La route par laquelle on entrait du village dans les Weys était une rampe large d'environ soixante mètres ; elle était attenante au village mais un peu éloignée de l'église et du château qui étaient plus dans les terres. La distance à franchir était de deux petites lieues.

Partant de Saint-Clément-sur-le-Wey, on était obligé de se jeter à gauche pour éviter les vases et de longer un moment le pied d'une espèce de mur de quai qui avait dix pieds de haut et s'étendait à droite et à gauche d'un quart de lieue de chaque côté. Vers le milieu du trajet, le fond de la grève était assez solide jusqu'à la rive gauche.

A la sortie des Weys, on trouvait sur le bord du rivage un mauvais hameau désigné par le nom de *Jacquet* et d'où partait le chemin de Valognes ; il était dénué de toute ressource pour le voyageur et

[p. 56]

dépourvu d'intérêt. Ensuite, la route traversait un pays bocager et très varié qui, d'Isigny à Granville, en suivant la côte, peut fournir une deuxième partie de l'aperçu que nous offrons ici.

Notes

[1] Arch. de la Marine, G. 77. - De Massiac de Sainte-Colombe, ingénieur de la Marine, servit en Portugal, puis fut employé sur les côtes de France par Colbert du Terron.

[2] En passant, citons l'étymologie fantaisiste qui suit. On a écrit que : " ce nom dérivait du mot latin *aequor*, mer, *rue de la mer* ".

[3] Archives de la Marine. Mission de François Sicard, en 1726.

[4] Arch. nat., P. 2323, fol. 143.

[5] Arch. de la marine, G. 77.

[6] La Drôme et l'Aure qui passe à Bayeux.

[7] Sur la *Fosse du Soucy*, v. les *Mémoires de la Société des Antiquaires de Normandie*, année 1876, et le *Bulletin* de cette Société, t. XIV.

[8] M. de Fourchy, membre de l'Académie des Sciences ; M. de Saint-Pierre, ingénieur en chef du port de Lorient.

[9] Et non les *Clefs-de-Vire*, d'après la carte de l'état-major.

[10] Ou Saint-Frémond-sur-Vire, d'après Cassini.

[11] Archives de la marine, G. 77.

[12] *Clais* ou *Clées* ou *Cleis*. Plusieurs cartes portent à tort : *Clefs-de-Vire*.