



Exposé d'un projet présenté en 1812, pour l'amélioration du port de Caen / par Jacques-Pierre-Guillaume Pattu

EXPOSÉ D'UN PROJET PRÉSENTÉ EN 1812, POUR L'AMÉLIORATION DU PORT DE CAEN.

NOUS nous proposons de faire connaître un projet simple qui concerne le port de Caen, et dont l'exécution donnerait de grands avantages au département du Calvados et aux départemens voisins. Quelques observations rapides et générales, que nous allons faire sur le transport des denrées et des marchandises, ou sur le commerce dans ces départemens, feront mieux sentir l'importance de ce projet.

Tout le monde convient qu'il faut faciliter les communications pour accroître la prospérité publique, c'est un des principes élémentaires d'administration : les produits des terres ou de l'industrie d'un certain pays n'auraient évidemment pas de valeur, s'ils ne pouvaient pas être transportés, ou si les frais de transport étaient excessifs auprès de ceux qui concerneraient d'autres pays plus favorisés. Il ne suffit même pas que les voitures ou les bâtimens puissent se rendre à leur destination à des époques périodiques, il faut qu'ils puissent arriver à point nommé, pour prévenir des disettes ou d'autres fléaux, pour profiter de certaines circonstances favorables aux échanges, ou pour diminuer la durée de l'intérêt des capitaux engagés. D'ailleurs, les grands travaux faits

[p. 2]

sous les derniers règnes ont eu des effets tellement avantageux la richesse des pays auxquels on a donné de nouveaux ports de nouvelles routes, de nouveaux canaux, ou dont on a rendu les rivières navigables, s'est accrue avec une telle promptitude que l'on sollicite aujourd'hui de toutes parts de pareilles faveurs. Il faut observer cependant que les choses les plus utiles trouvent toujours des détracteurs dont il faut se garantir ; on refusera de croire que dans un canton, dont les chemins n'étaient que des ravins remplis de précipices, des hommes riches se soient opposés à l'ouverture d'une route facile ; ils s'appuyaient de prétextes spécieux, au fond ils redoutaient l'instant où ils n'achèteraient plus à vil prix de la classe mal-aisée, les denrées qu'elle ne pouvait porter elle-même aux marchés des villes, et soustraire au monopole dont elle était accablée. Ce fait montre combien l'administration est fondée à être en garde contre les renseignemens qu'on lui donne, et les voeux qu'on lui présente. Celui du plus grand nombre des habitans d'une contrée n'est pas toujours, et ne peut pas même être exprimé avec autant d'énergie et de persévérance que celui de particuliers en crédit. Mais qu'il est souvent difficile de distinguer le premier voeu ! Combien on doit de reconnaissance à l'administrateur qui, après avoir observé lui-même les faits propres à le déterminer dans ses choix, sait dissiper les ténèbres répandues à dessein autour de lui, et découvrir les plus grands intérêts des pays qui lui sont confiés ! Aussi les pères de famille voient avec plaisir entre ses mains, sous le nom d'impôt, les épargnes qu'ils ont faites, et qu'ils n'ont données que pour améliorer leurs biens. Sa volonté est la réunion de celles qu'ils ont eues ; il rejette comme eux toutes les vues qui ne font point atteindre ou qui font dépasser le but proposé ; la magnificence ne le séduit point, elle détournerait de leur destination les fonds dont il peut disposer, et il ne veut pas de monumens stériles où l'on ne verroit que la grande puissance ou la grande civilisation d'un peuple ; mais il écarte les hommes défiants et dangereux qui, sous

[p. 3]

un faux prétexte d'économie ou de sévérité, cherchent sans cesse à diminuer les impôts productifs, et à différer l'exécution des travaux importans que l'administration seule peut diriger ; enfin, il fait naître partout l'aisance et le bonheur, en créant de nouveaux capitaux par la disparition des difficultés que l'industrie rencontrait.

Le pays dont on a formé le département du Calvados, est un de ceux où les bienfaits d'une administration vigilante ont été le plus ressentis. Les vieillards se rappellent encore les chemins rudes, étroits et tortueux que remplace dans ce département la plus belle route qui le traverse, celle de Paris à Cherbourg ; ils ont vu percer d'autres routes qui, en joignant la première, ont étendu les avantages qu'elle a donnés au commerce. De grands cantons déserts, où l'on ne découvrait que des landes, produisant à peine quelques plantes chétives et parasites, ont changé tout-à-coup, lorsque le transport de la chaux vive et du sable de mer employés comme amendemens,

et celui des grains et des autres productions de la terre, est devenu moins dispendieux : à côté des grandes prairies, où croît la principale richesse du pays, le bétail, on a vu enfin des terres labourables qui, en faisant diminuer le prix de la nourriture de l'homme, et en la rendant plus abondante, ont fait élever cette multitude de villages peuplés, dont le voyageur agronome conserve à jamais le souvenir.

Les nouvelles routes n'ont pas seulement augmenté le produit des terres et la population des campagnes, elles ont agrandi et enrichi les villes, où l'on complète par les arts les moyens de satisfaire nos besoins et nos goûts. Ce sont de nouveaux habitans des villes qui ont fourni aux nouveaux habitans des villages les vêtemens, les meubles, les instrumens, les conseils et la protection que ceux-ci réclamaient, tous ont partagé les richesses que les soins de l'administration ont créées. En général, une des classes laborieuses ne peut prospérer, sans que les autres n'en retirent à leur tour quelques avantages importans ; tout se lie,

[p. 4]

tout se perfectionne à la fois dans une société que des hommes bienfaisans régissent ou protègent. C'est à cette réaction qu'il faut attribuer les accroissemens rapides que la ville de Caen a reçus pendant le dernier siècle, et qui la rangent aujourd'hui parmi les plus considérables de la France.

Cependant, si des routes nombreuses et commodes enrichissent un pays, le transport des denrées et des marchandises lourdes devient encore très-dispendieux pour de grandes distances, quand on y emploie toujours des voitures. L'administration recherche alors les moyens de le faire faire par des canaux, par des rivières ou par mer. Les ports maritimes attirent particulièrement son attention ; car si deux ports sont distans de deux cents lieues, et si le transport des marchandises par terre coûte 240 francs par tonneau, le prix du transport par mer ne sera que de 40 francs pour le même poids. La différence est d'une grande importance, surtout pour les grains, dont il faut s'appliquer à favoriser la circulation, et dont les prix ne peuvent éprouver de changemens sans entraîner des inconvéniens graves.

Le commerce avec les pays séparés par des mers et la grande pêche, deviennent ici d'autres appuis. Et qu'on ne dise pas que quelques grands ports suffisent pour recevoir les cargaisons des vaisseaux qui font les voyages de long cours, et que le cabotage supplée au reste ; il est trop important que les négocians soient à même de rendre les marchandises directement et promptement à leur destination, ou au moins au centre de chaque contrée, lorsqu'elles sont pesantes et de premier besoin, comme le fer, l'étain, le charbon de terre, le chanvre, le bois, le riz, le poisson salé, etc. Les plus petites épargnes dans le commerce ont aujourd'hui d'immenses résultats, surtout lorsqu'il faut lutter contre des nations rivales qui ont des avantages particuliers.

Répéterons-nous enfin ce que des hommes d'état ont dit sur les ports regardés comme des pépinières pour les marins ? Il suffit

[p. 5]

sans doute que ce peu de mots rappelle les écrits où la question a été traitée avec autant de force que de vérité.

Le département du Calvados ne renferme que trois ports, celui d'Isigny, celui d'Honfleur et celui de Caen. Le dernier est le plus utile pour les productions de la terre et des manufactures, et c'est de lui que nous devons maintenant nous occuper. Il est situé sur la rivière d'Orne, à 14 kilomètres de la côte. Le grand nombre de routes qui y aboutissent le fait appartenir à une vaste contrée qui renferme plus de huit cent mille âmes, et où l'on voit, ce qui rend toujours un état puissant, un sol fertile et des habitans robustes et industrieux. Le négociant, le fabricant et le cultivateur y ont acquis cette longue expérience, ces lumières étendues qui élèvent les fortunes et le crédit sur des bases inébranlables ; tout y est réglé par la prudence où l'administration trouve la garantie la plus sûre pour les encouragemens qu'elle distribue.

Le blé, l'avoine, le sel, le fer, le plâtre, la pierre de meulière, le vin, le sucre, le café, le savon, le beurre, le poisson et les viandes salées, le cuir, le charbon de terre, le bois de construction composent la plus grande partie des cargaisons que le port de Caen reçoit aujourd'hui. Il serait difficile d'assigner les accroissemens qu'elles prendront, quand la paix aura rendu les mers libres, et fait renouer des traités avec les autres nations ; les progrès que l'agriculture et l'industrie ont faits en Normandie, malgré les troubles et les guerres, ne permettent pas que l'on s'appuie sur d'anciennes observations, pour découvrir ceux que le commerce de Caen doit faire ; on peut seulement assurer qu'ils seront considérables, et qu'ils peuvent d'avance augmenter la sollicitude du gouvernement pour le port de cette place. Mais les bâtimens ne pouvant dans les grandes marées être à flot dans le lit de l'Orne, lorsqu'ils portent plus de 150 tonneaux, ceux dont la charge est plus grande, sont forcés de se servir d'allèges pour remonter cette rivière ou pour la descendre.

Ils peuvent mouiller avec 300 tonneaux, à l'embouchure, devant Sallenelles ; et c'est-là qu'ils attendent quelquefois pendant un mois une grande mer, lorsqu'il résulterait des inconvénients ou des frais excessifs de la division des cargaisons. Ces entraves n'étaient point connues lorsque le commerce n'employait que de faibles barques ; mais le perfectionnement des arts maritimes ayant fait augmenter peu-à-peu la capacité et le tirant d'eau des plus grands bâtimens, et l'armateur ayant vu que pour la même quantité de marchandises, les frais d'équipage étaient moindres avec un fort navire qu'avec de simples barques, le port de Caen est devenu insuffisant, et il attend aujourd'hui de l'art, ce que la nature lui a refusé, un accès plus sûr, plus facile, et dont les interruptions soient moins fréquentes.

Des vues nombreuses ont été conçues et présentées depuis plusieurs siècles pour améliorer la navigation de l'Orne : on a voulu successivement donner à cette rivière de nouvelles embouchures, la redresser et l'approfondir dans plusieurs endroits, faire des bassins, des quais et d'autres ouvrages à Caen. Les anciennes histoires de Normandie disent que le lit fut redressé sous Longueval en 1531, et accourci d'une grande *parasenge* ou lieue. Vauban, dont le vaste génie embrassait tout ce qui pouvait faire fleurir son pays, s'occupa aussi utilement de la navigation de l'Orne ; il fit enlever des hauts-fonds, et supprimer des sinuosités gênantes au-dessous de Clopée, en vertu de lettres patentes du 6 mai 1679. M. Viallet et M. Lefebvre, ingénieurs en chef, continuèrent les redressements, et présentèrent de grands projets, dont plusieurs ont été adoptés. On commença vers 1786 à ouvrir le large canal de St-Pierre, et à élever les murs de quai qui devaient le border, et en faire un bassin pour les bâtimens : on commença aussi en même-temps à construire, au débouché de ce canal, sur la rive gauche de l'Orne, un autre mur de quai, qui devait être prolongé jusqu'au pont de Vaucelles. M. Cachin, directeur des beaux travaux de Cherbourg, a ensuite prouvé

évidemment, dans un mémoire imprimé en l'an VII, que si Caen devait avoir un grand port, il fallait nécessairement abandonner le lit de l'Orne, et ouvrir entre cette ville et la mer un canal qui eût des portes de flot à l'extrémité. On pourrait prévenir en effet par ce moyen une multitude d'inconvénients, et se garantir surtout contre les dépôts que les courans font périodiquement aujourd'hui dans le passage des navires. M. Cachin a présenté dans le même mémoire, un projet pour ce canal, qu'il fait aboutir à la fosse de Colleville, et qu'il dispose de manière que des frégates puissent y trouver un asile, après avoir été battues par la tempête, ou maltraitées par l'ennemi. Un nouvel examen des lieux fut fait dans le mois de mai 1811 par d'autres ingénieurs célèbres, MM. Tarbé et Sganzin ; et il fut ordonné par un décret du 25 du même mois, que l'on creuserait un canal de Caen à la mer, terminé par une écluse de navigation à portes d'ébène et de flot, et que le projet des ouvrages serait étudié et porté à la délibération du conseil des Ponts-et-Chaussées dans les conseils du mois de décembre suivant. Le même décret décidait aussi que les quais de Caen seraient terminés, et il affectait à toutes les dépenses une somme de 700,000 francs. L'ingénieur en chef du département, M. Lejeune, fit les projets qu'on demandait. Quoique le canal, l'écluse et les quais n'eussent dans ces projets que les dimensions strictement nécessaires pour des bâtimens de commerce, il aurait fallu dépenser 4,700,000 fr. environ pour les exécuter. Cette somme parut énorme, et il fut décidé que le décret du mois de mai 1811 serait changé, et que les 700,000 fr. dont on pouvait disposer, seraient employés en totalité pour continuer les longs quais de Caen qui doivent joindre le pont St-Pierre et le pont de Vaucelles. On renonçait ainsi à toute amélioration entre Caen et la mer, quand M. le comte Molé, dont le département du Calvados ne pourra jamais oublier les bienfaits, daigna accueillir un nouveau projet plus simple et moins dispendieux, et qui est celui que nous voulons faire connaître.

Le mémoire, où ce projet est détaillé, fait voir que le lit de l'Orne est encombré de bancs de sable et de vase formés par le courant de la marée montante, et qui s'élèvent et s'abaissent selon la résistance que le courant des eaux douces opposent au premier. Ces bancs sont très-nuisibles en été ou lorsque la rivière est basse, et ils disparaissent durant les crues qui suivent de grandes pluies ou la fonte des neiges. Mais alors, à quoi sert une route plus profonde et plus facile ? Les gros temps rendent la mer dangereuse, et les bâtimens, menacés de naufrages, sont forcés d'attendre dans les ports, une saison où elle soit moins tourmentée. On voit encore dans le même mémoire que l'on trouve en été, pendant les grandes mers désignées par 1. 05 dans les annuaires du bureau des longitudes, 4^{m.} 63 d'eau à l'embouchure de l'Orne, et 3^{m.} 65 sur les hauts-fonds de l'entrée du port de Caen.

« Cependant (on va citer le mémoire) les pilotes ne comptent pas toujours sur ces quantités qui peuvent être diminuées de beaucoup par les vents contraires au flot : un navire qui est échoué sur un banc de sable n'aurait pas été arrêté si le vent fût venu d'un certain air, ou si les grandes lois invariables du flux et du reflux n'avaient pas été troublées. Et puis une pleine mer qui aura monté dans la baie de Sallenelles à la hauteur d'une autre, aura été plus haute ou plus basse dans le port de Caen par diverses causes. D'un autre côté, si l'entrée et la sortie du mouillage de Sallenelles sont extrêmement facilitées par les mouvemens particuliers de la mer qui, dans les temps calmes, y reste pleine pendant une heure et demie, ou jusqu'à ce qu'elle ait atteint sa plus grande hauteur

à Caen, elle ne suit plus les mêmes règles au-delà de ce mouillage ; après Ranville, elle baisse aussitôt qu'elle a cessé de monter, et si le tirant des bâtimens n'était pas de 5 à 6 décimètres plus petit que la plus grande hauteur d'eau qu'on trouve sur les parties hautes de la route, ils seraient promptement arrêtés. Quelles que soient les causes de ces mouvemens différens,

[p. 9]

les effets sont prouvés par des observations certaines, et ils doivent servir de guide. Ce n'est donc pas seulement dans la figure du lit de la rivière, que l'on doit rechercher la position respective des hauts-fonds qui gênent la navigation ; quoiqu'un bâtiment puisse trouver la même quantité d'eau sous les falaises de Bénouville, et auprès du port de Caen, lorsque la mer est pleine dans chaque endroit, il franchira le premier et sera arrêté dans le second, parce qu'il n'aura pu suivre les mouvemens rapides de la marée.

La navigation des embouchures sujettes au flux et au reflux est donc bien plus difficile, demande beaucoup plus de précautions, doit être jugée autrement que celle des fleuves, où la hauteur de l'eau est invariable pendant de longs intervalles de temps. On voit maintenant pourquoi le tirant d'eau des bâtimens qui viennent à Caen, n'excède presque jamais 2^m. 80 aux équinoxes, et pourquoi on est forcé de faire en allèges des dépenses qui augmentent le prix du transport des marchandises. »

La position de tous les hauts-fonds de l'Orne est examinée dans le mémoire, et il est prouvé que c'est celui des Cerisiers, qu'on rencontre au-dessous de Bénouville, dans un endroit que les cartes appellent le Maresquier, qui est le plus nuisible. Il est prouvé aussi que tous ces hauts-fonds ne doivent pas être détruits par des déblais ou des draguages ordinaires, la mer rétablirait promptement les lieux dans leur ancien état. « Mais (dit le mémoire) le but qu'on se propose, l'amélioration de la navigation de l'Orne, sera évidemment atteint par un barrage ou une écluse à portes d'èbe, qui arrêtera la mer vis-à-vis les falaises de Bénouville, avant le haut-fond des Cerisiers, et qui retiendra en même-temps les matières qu'elle entraîne jusqu'à Caen. Les eaux qu'elle fait remonter au-delà de ces falaises, et qui servent à la navigation, seront remplacées par des eaux douces élevées à la même hauteur, et l'on aura pour ainsi-dire fixé la situation où les

[p. 10]

différentes parties du lit se trouvent lorsque les courans les ont débarrassées après des crues. Ce barrage est donc un moyen certain de détruire tous les hauts-fonds nuisibles de l'Orne, et de conduire au port de Caen tous les bâtimens qui dépassent la pointe du Siège, et qui tirent quelquefois 4^m. d'eau. Il faut remarquer d'ailleurs qu'il donnera aux bâtimens entrés dans le bassin de deux lieues et demie de longueur qu'il formera, une quantité d'eau dont la hauteur sera entièrement indépendante des vents et des marées, et qu'il préviendra les dangers des échouages forcés. Ces bâtimens trouveront ensuite dans le port de Caen de nouveaux avantages.

Les murs de quai de ce port facilitent l'embarquement et le débarquement des marchandises, et donnent un échouage plus commode que celui qu'on trouve sur des grèves. Mais si les navires qui abordent ensemble au même endroit sont trop nombreux, ils ne peuvent être tous à quai dans le même-temps, et celui qui est forcé de rester tout chargé au milieu du canal ne peut prendre la place d'un autre, à moins qu'il ne vienne une nouvelle grande mer ou il soit remis à flot. Il résulte de-là des retardemens dans les expéditions ou des frais extraordinaires et même des avaries, faute d'un abord convenable. Le barrage éclusé des falaises de Bénouville, créant un bassin pareil à ceux des ports de mer ordinaires, doublera donc, pour ainsi-dire, les murs de quai de Caen qui sont déjà construits, puisqu'il en doublera l'usage. Il faut remarquer qu'il donnera en même-temps le moyen de rétablir le grand canal de St-Pierre, dont la largeur et la profondeur avaient été justement désapprouvées, à cause des encombrements auxquels il est sujet. Du moins ce canal pourra rester dans l'état où il est après l'hiver, lorsque le courant de l'Odon et de la dérivation de l'Orne, ayant reçu des crues une grande force, l'a débarrassé de tous les dépôts de l'été ; et l'énorme quantité de vase qui est la plupart du temps au pied du mur de quai, et qui est

[p. 11]

si nuisible à tous égards pour les bâtimens, ne devant plus reparaître, toutes les dépenses faites jusqu'ici pour le port deviendront enfin profitables.

Le barrage contribuera de plus à l'embellissement de la ville de Caen. D'abord, il fera disparaître du port toutes les plages vraiment hideuses, où la mer laisse en se retirant une vase épaisse qui détruit toute communication entre le courant et les chemins de halage ; on n'a partout, durant le reflux, que l'aspect d'un réceptacle d'immondices, d'où l'attention ne peut être détournée par l'intérêt qu'inspirent les différens mouvemens d'un port de commerce.

Ensuite, les longues promenades formées sur les bords de l'Orne, tireront de la navigation un des plus grands

agrémens qu'elles puissent avoir. Aujourd'hui les bâtimens ne naviguent que dans les grandes marées et à pleine mer ; hors de ces temps la rivière n'est qu'un marais fangeux et désert d'où l'on s'empresse de s'éloigner. Mais, lorsqu'on aura formé un bassin de deux lieues et demie de longueur, et continuellement plein, la navigation sera plus animée, plus variée ; et une communication continuelle sera établie par eau, depuis Caen jusqu'aux villages et aux nombreuses maisons de campagne qui bordent l'Orne.

On finira par observer que le barrage rendra en même-temps la ville de Caen plus saine, ou qu'il en extirpera des germes de maladies. On a parlé de l'aspect désagréable de la vase que la mer laisse à découvert ; il faut ajouter que les débris d'animaux et de végétaux, contenus en abondance dans cette matière, entrent en putréfaction aussitôt qu'elle est exposée à l'air et au soleil, et que les gaz infects qu'ils exhalent, se répandant dans les quartiers voisins du port, y engendrent des fièvres longues et aiguës. Il est évident que le barrage, en arrêtant la vase et en conservant toujours la même quantité d'eau dans le lit de l'Orne, préviendra tous ces maux. »

[p. 12]

Ce dernier point de vue achève sans doute de montrer combien le barrage mérite d'intérêt. On ne le voyait encore que comme un moyen de créer ou d'accroître des richesses, et l'on pouvait balancer froidement la dépense avec les nouveaux capitaux qu'il peut produire. Mais pourrait-on la balancer avec les maux que des hommes attachés à un sol pernicieux sont condamnés à souffrir ? Au reste, par une circonstance heureuse, l'humanité n'est invoquée ici que pour hâter un travail dont le commerce peut faire tous les frais.

Le nouveau projet fut soumis successivement à l'examen de M. le Préfet, de M. Bouessel, Inspecteur-divisionnaire et d'une commission d'Inspecteurs généraux, dont M. Tarbé était membre. Nous allons citer quelques passages du rapport que M. Tarbé a fait à M. le Directeur-général et au Conseil des ponts et chaussées, le 26 décembre 1812 :

« — Le mémoire de M. Pattu est terminé par des considérations très-justes sur les avantages que le port de Caen retirerait du projet de barrage éclusé, sous le rapport de la salubrité et de la navigation.

— M. le Préfet, frappé de ces avantages, a adhéré à toutes les propositions de M. l'Ingénieur en chef.

— M. l'Inspecteur de la division, dans son rapport du 9 novembre 1812, fait une analyse du projet qu'il regarde comme une belle conception.

— On voit qu'en donnant au projet toutes les améliorations dont il nous a paru susceptible, l'exécution des ouvrages ne ferait dépenser que 500,000 f., et nous réservons une somme de 200,000 f. pour la construction de 220^m de mur de quai dans le prolongement du quai de Vaucelles. »

Nous ne suivrons point M. Tarbé dans les recherches étendues et profondes qu'il a faites pour découvrir la vérité.

Au surplus, dit-il, le projet de barrage éclusé n'est pas une chose nouvelle, c'est par des ouvrages analogues que sont terminés les canaux à eaux courantes et les rivières canalisées des

[p. 13]

départemens du Pas-de-Calais, du Nord et de la Lys. Il en existe une foule d'exemples en Hollande et dans les Pays-Bas. Il nous suffirait de citer les belles écluses de Slikens, que tous les ingénieurs connaissent, et qui sont construites à l'extrémité d'une dérivation de la Lys et de l'Escaut. Mais, sans aller si loin, le conseil peut se rappeler qu'il a approuvé, dans des circonstances semblables, le projet de barrage éclusé, sur la Somme, à St-Vallery, dont l'exécution est commencée. »

Les conclusions du rapport de M. Tarbé furent ensuite approuvées par le conseil que M. le comte Molé présidait lui-même, et voici la substance du décret qui fut rendu le 3 février 1813.

Sur les 700,000 f. assignés aux travaux pour l'amélioration de la navigation de la rivière d'Orne, 500,000 f. seront consacrés à la construction d'un barrage placé au pied des falaises de Bénouville, et 200,000 fr. à la construction des quais.

Ce barrage sera fermé par des portes d'èbe et de flot, et divisé en trois pertuis, dont la largeur ne sera fixée définitivement que lorsque l'ingénieur en chef, après avoir jaugé les eaux de l'Orne et de ses affluens au-dessus

du lieu où les marées cessent de se faire sentir, aura proposé les dimensions qu'il aura jugées convenables. »

Les pertuis latéraux seront fermés par des portes de chasse, disposées de manière à faire en même-temps fonction de portes d'èbe et de flot. Le pertuis du centre sera réservé pour le passage des navires.

Pour obtenir la même hauteur d'eau qu'à la pointe du siège, le dessus du radier général sera établi à la cote 15^m. 75 du profil donné par l'ingénieur en chef.

Les portes d'èbe auront au plus 3^m. 85 de hauteur au-dessus du radier ; on y pratiquera des vannes. Les portes de flot auront 0^m. 30 de plus que la hauteur des plus fortes marées.

Enfin, l'ingénieur examinera la proposition de construire au centre du barrage un sas, avec double paire de portes d'èbe et de

[p. 14]

flot, afin de pouvoir sasser dans les deux sens. Il rédigera le projet en indiquant l'augmentation de dépense qui pourra en résulter. »

Il reste à rapporter le passage suivant du procès-verbal des délibérations que le Conseil-général du département a prises dans sa session du mois d'octobre 1814 :

« Le Conseil supplie encore Sa Majesté de ranger au nombre des travaux qui méritent plus particulièrement d'intéresser sa sollicitude, la confection du projet relatif au barrage de la rivière d'Orne, qui aura pour résultat de procurer au commerce de la ville de Caen et de la moyenne Normandie :

1°. Un accès facile à l'arrivage des denrées d es autres parties de la France et de celles que lui fournit l'étranger ;

2°. Un débouché pour celles que produit cette partie fertile de la France. Cette confection influerait puissamment sur la salubrité d'une cité populeuse, qui a ressenti trop souvent les effets destructeurs de la stagnation des vases abondantes apportées par la mer dans les canaux des rivières d'Orne et d'Odon. »

Les progrès de l'architecture hydraulique ont donc fait découvrir enfin le moyen de rendre le port de Caen praticable pour de forts bâtimens, sans qu'on soit obligé de dépenser des sommes plus fortes que celles qui doivent rentrer. Plusieurs redressements du lit de l'Orne ont abrégé la durée des voyages sur cette rivière ; ils ont même mis quelquefois les plus gros bâtimens d'aujourd'hui à portée d'aller du rivage à Caen, par une seule marée, dans les syzygies d'équinoxe ; mais on n'a pas retiré du travail les grands avantages qu'on en attendait ; car on croyait que la mer ayant une voie plus courte s'éleverait beaucoup plus haut à Caen, et que le tirant des navires serait augmenté. *Les opposans remontraient même, dit M. de Bras, qu'il se pourroit ensuyvir de grands inconvéniens des coupures, et que la barre de la mer repousserait la rivière lors des grands flots de mars et d'août avec une si grande véhémence, qu'il y avait danger qu'elle submergeât*

[p. 15]

la ville du côté de l'isle St-Jean. Les effets n'ont pas répondu à cette attente, et tous les partis ont été trompés à la fois.

Des écluses ou des portes d'èbe auraient alors rencontré d'autres contradicteurs ; ils auraient effrayé par le poids immense de l'eau que ces portes auraient dû soutenir dans un canal de deux lieues et demie de longueur, quoique la pression eût été la même avec différens volumes du fluide retenu, pourvu qu'il eût eu une hauteur invariable. Cette fausse opinion aurait été soutenue jusqu'au temps du savant Huet, qui, en parlant de la chaussée ou du barrage du moulin de l'Hôtel-Dieu de Caen, dit que *lorsqu'il fallut fournir des eaux au canal de ce moulin et à celui qui enceint le quartier St-Jean, il fut nécessaire, pour soutenir ce grand poids d'eau, de faire une très-forte chaussée.* Nous ne rapportons point ce passage pour trouver des taches au génie dont Caen tire un haut lustre, mais pour montrer de nouveau combien les erreurs d'hommes distingués, à plusieurs égards, peuvent retarder de grandes améliorations. Les écluses employées par des personnes familiarisées avec les lois des fluides, sur-tout par Vauban, ont enfin donné le moyen de perfectionner la navigation, et l'on a vu, dans le rapport de M. Tarbé, que l'on s'empresse par-tout de recueillir les grands avantages qu'elles offrent, sans entraîner des frais excessifs. Elles changeront aussi entièrement la face du port de Caen, lorsqu'on le fera participer à son tour aux faveurs de l'administration.

Il faut observer peut-être, en finissant, que si l'on rapproche le projet de M. Cachin de celui qui vient d'être approuvé, on verra que le premier a pu produire naturellement le second. Un canal terminé par des écluses et des jetées aurait été un ouvrage admirable, et il promettait au commerce un immense avantage par le long bassin toujours plein, où les navires auraient pu naviguer en tout temps entre Caen et la mer, ou qui aurait placé, pour ainsi-dire, cette ville sur la côte même. On pouvait regretter cet avantage et le chercher dans d'autres combinaisons. On l'a

[p. 16]

évidemment trouvé dans l'écluse à faire sur l'Orne vis-à-vis les falaises de Bénouville, en se servant du lit même de cette rivière, au lieu d'un nouveau canal, et en n'admettant que des navires ordinaires. C'est ainsi que de grandes vues en font éclore ensuite de moins brillantes, que l'administration, entraînée par les temps, est forcée de préférer.

PATTU.