

BALADE
DANS LES
QUARTIERS
DE CAEN

LE PORT
DE CAEN

BALADE
EN 7 ÉTAPES

3 KM - 1H



LE MOT DU MAIRE

Chaque quartier de Caen a son identité et un patrimoine auxquels nous sommes naturellement sensibles tant ils font partie de notre quotidien. Ces empreintes du passé sont davantage remarquables lorsqu'il s'agit d'arpenter le centre ancien, berceau de mille ans d'histoire de notre ville.

Ce guide réalisé par les membres du Conseil de Quartier citoyen vous invite à découvrir une partie de notre cœur de ville. La balade contemplative donne le temps d'observer et d'admirer, d'emprunter des itinéraires moins usuels et de déceler de nouveaux détails ne s'offrant pas forcément au premier regard.

Nous vous souhaitons une belle promenade autour du port de Caen pour lequel nous partageons le même intérêt et le même attachement.

Joël Bruneau
Maire de Caen

LIVRET RÉALISÉ PAR
DES MEMBRES DU CONSEIL
DE QUARTIER CITOYEN :
"CENTRE ANCIEN,
SAINT-JEAN,
LE PORT".

Mise en page : CPIE Vallée de l'Orne
Création graphique : JD Petiot
Crédits photos : D. Fontaine, N. Orange, JD Petiot
Plans et illustrations : service des archives municipales de Caen, musée des Beaux-Arts de Caen, bibliothèque de Caen, collections privées.

La rue des petits murs
avant 1860 par Edmond Bacot



Extrait du plan de Caen de 1705 par N. de Fer



CAEN, VILLE D'EAU(X)

Caen, jadis petite Venise normande, a été fondée, au 11ème siècle, par Guillaume le Conquérant, duc de Normandie et roi d'Angleterre.

Cette cité se développe sur des zones marécageuses comprenant plusieurs cours d'eau : l'Orne, la Petite Orne (ou Noë), le Grand Odon et le Petit Odon, sans compter une multitude de canaux de drainage ou de jonction comme le canal Robert.

De cette spécificité, la ville a tiré de nombreux avantages. Si les fortifications furent combinées, en partie, avec des fossés en eau, pour une meilleure défense, les voies d'eaux furent aussi utilisées, à des fins commerciales, comme le transport par cabotage, mais aussi l'installation de tanneries, de teintureries et de moulins.

Quelques rues attestent encore ces activités : la rue des Teinturiers, la rue du Moulin... La proximité de la mer et son accès par le fleuve Orne rendent alors possibles les échanges commerciaux, notamment avec l'Angleterre, pour la pierre calcaire dite "de Caen".

À travers ce guide initié par des membres du conseil de quartier citoyen "**Centre ancien, Saint-Jean, le port**", nous avons voulu retracer l'histoire de notre ville et des cours d'eau qui la traversent.

Ceux-ci ont permis son développement commercial, industriel et maritime au cours des siècles.

Quelques beaux documents anciens vous feront revivre cette époque révolue où se côtoient des vues idéalisées mais aussi la réalité de la vie quotidienne caennaise.

Nous souhaitons que ce parcours vous apporte tout le plaisir que nous avons eu à le rédiger.

**le groupe patrimoine
du conseil de quartier**

Vue de l'Église Saint-Pierre à Caen - 1835

© Thomas Shotter Boys - Bibliothèque de Caen



Attention le point 6
n'est pas accessible
aux personnes à
mobilité réduite.



3KM - 1H - 7 ETAPES



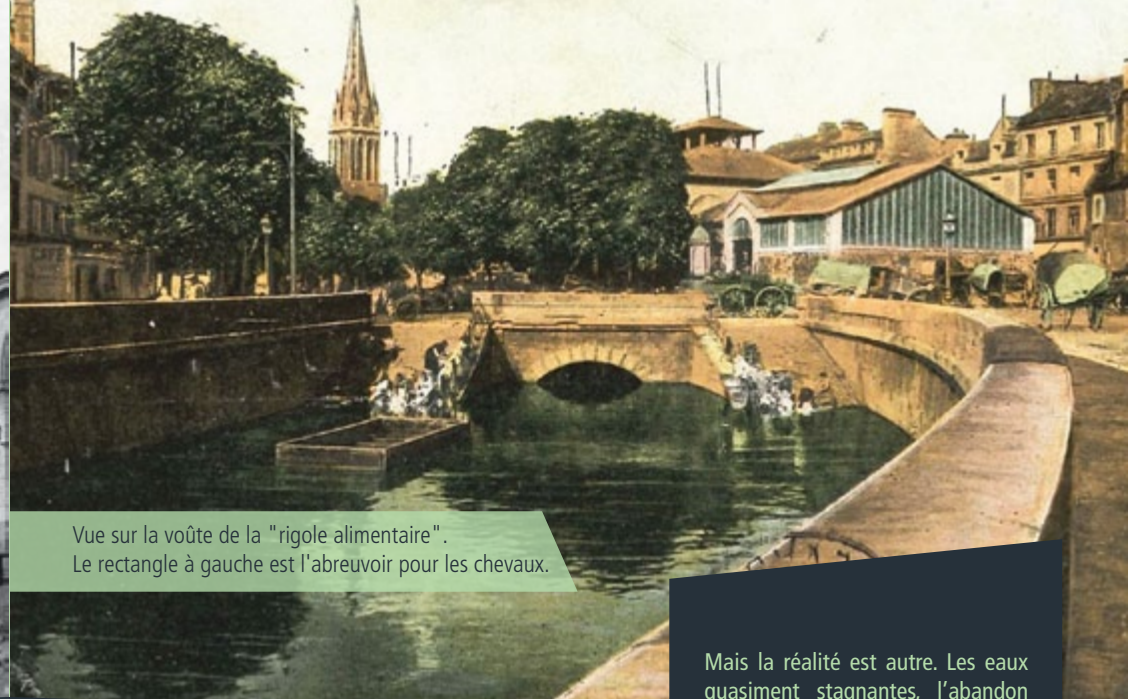
SUIVEZ LE PLAN PAGE 4 !

ÉGLISE SAINT-PIERRE LES COURS D'EAU CAENNAIS

1



© E. Bacot - Archives municipales de Caen



Vue sur la voûte de la "rigole alimentaire".
Le rectangle à gauche est l'abreuvoir pour les chevaux.

L'itinéraire débute au chevet de l'église Saint-Pierre.

À proximité, se rejoignaient autrefois les Odon. On imagine mal qu'il y a 150 ans, ce site était visiblement connecté au rythme des marées. A marée haute, le splendide chevet Renaissance de Saint-Pierre se mirait dans l'eau.

À quelques mètres (en direction de la ville), le pont Saint-Pierre enjambait le cours d'eau. Sur son tablier s'élevait le Châtelet abritant la maison commune.

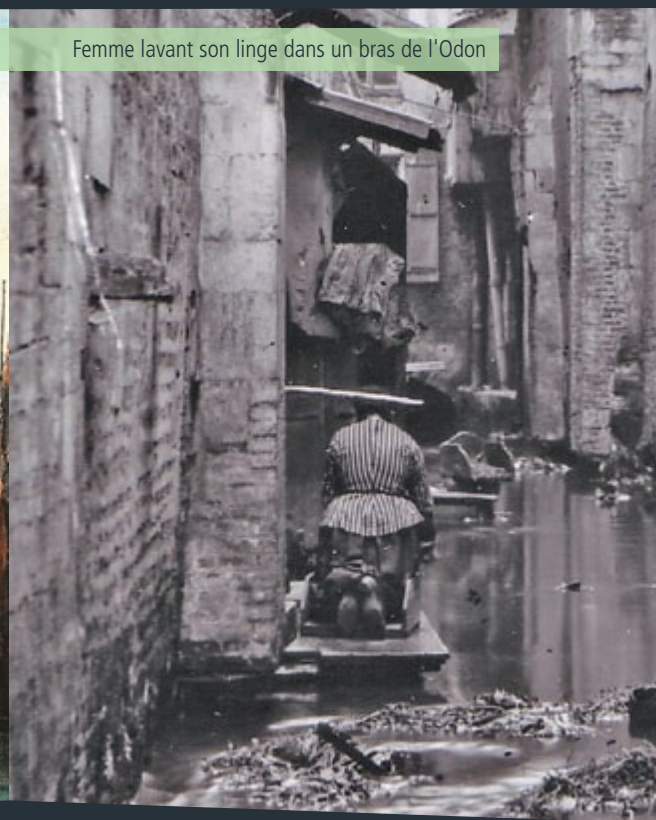
Au 19^{ème} siècle, de nombreux artistes, soit par le dessin ou par la photographie naissante, immortalisent ce site créant alors l'image d'un environnement romantique et idéalisé entre Odon, église Saint-Pierre et Tour Leroy.

David Robert – Le chevet de l'église Saint-Pierre à Caen, 1830.



© Musée des Beaux-Arts de Caen

Femme lavant son linge dans un bras de l'Odon



Mais la réalité est autre. Les eaux quasiment stagnantes, l'abandon progressif des activités et de l'entretien de ces bras d'eau en font un cloaque vecteur de maladies et d'insalubrité.

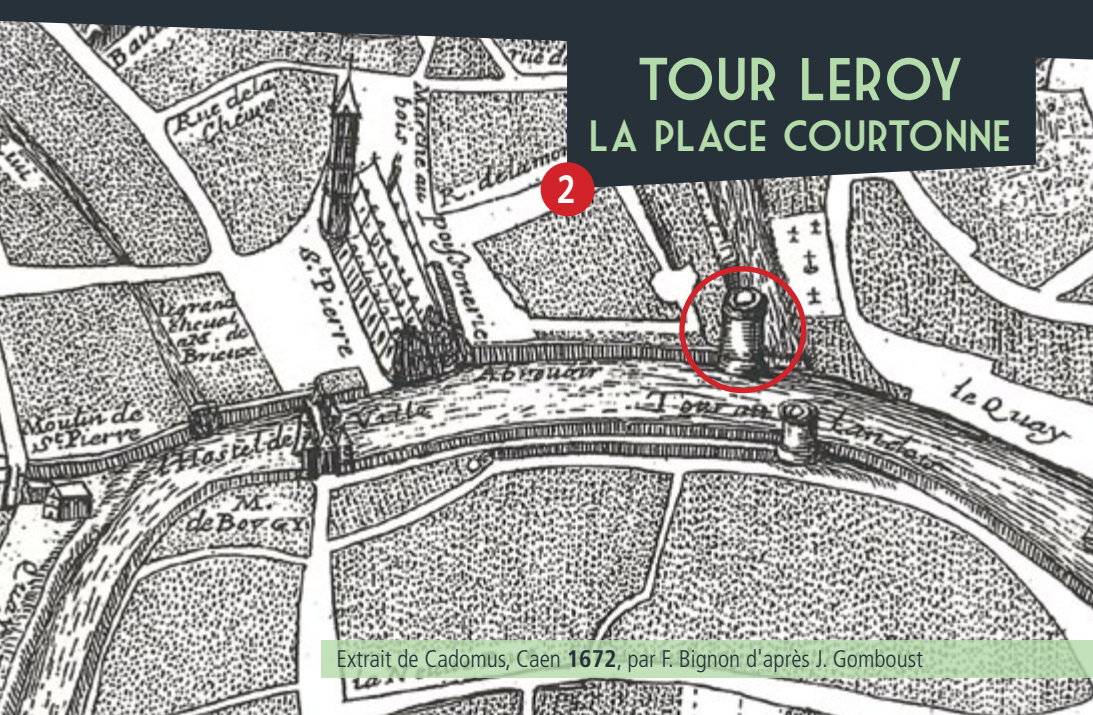
La fin du 19^{ème} siècle voit disparaître ces endroits insalubres. La politique d'assainissement et d'urbanisme de la Ville conduit, vers 1860, à la canalisation des Odon et la destruction du pont Saint-Pierre.

Ces travaux amènent une meilleure liaison entre les quartiers du Bourg-le-Roi et l'île Saint-Jean, mais offrent aussi de nouveaux espaces urbains comme le boulevard Saint-Pierre, entre le théâtre et le bassin. L'actuel boulevard Leclerc, qui recouvre l'Odon, nous en indique toujours le parcours sinueux.

Désormais canalisé et recouvert par la voirie, l'Odon forme la « rigole alimentaire », qui, réapparaissant place Courtonne, vient alimenter en eau le bassin Saint-Pierre.

TOUR LEROY LA PLACE COURTONNE

2



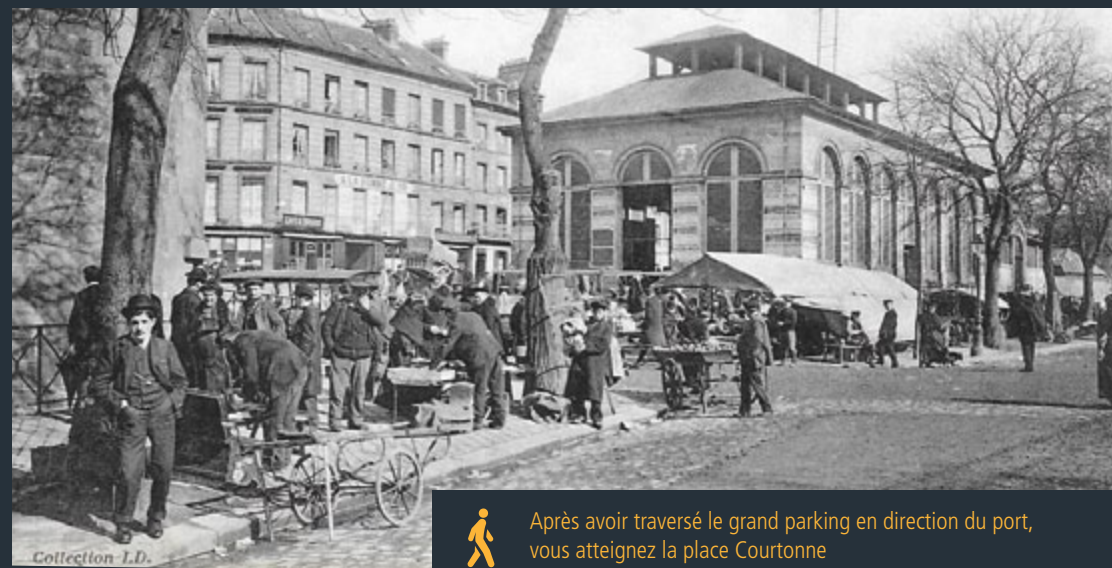
Extrait de Cadomus, Caen 1672, par F. Bignon d'après J. Gomboust

La tour Leroy probablement érigée au 14ème siècle faisait face à la tour aux Landais (aujourd'hui disparue). Elles avaient pour fonction de défendre le port d'échouage de la cité médiévale. Une chaîne tendue entre les deux tours permettait, la nuit, d'en fermer l'accès.



Cet espace large et aéré, repris sur l'eau, a permis la construction, entre l'église Saint-Pierre et la Tour Leroy, d'une halle en fer dans le style des Halles Baltard de Paris. Elle hébergea, jusque dans les années 1950, un marché couvert de fruits et légumes.

Entre la Tour Leroy et le bassin, il existait déjà une halle en pierre construite en 1832 : le marché au poisson, la proximité du port expliquant sa position (actuel emplacement des arrêts de bus). Épargnées par les bombardements de l'été 1944, les halles n'ont pas été conservées par les aménageurs de la Reconstruction.



Après avoir traversé le grand parking en direction du port, vous atteignez la place Courtonne

C'est ici que se tient, le dimanche matin, l'un des plus grands marchés de la région, qui s'étend également sur le quai Vendevure, le long du bassin Saint-Pierre.

Ce bassin à flot construit entre 1844 et 1848, en complément des travaux du canal, mesure 500 mètres de long sur 50 de large. Sa création et celle du canal ont permis, au milieu du 19ème siècle, de transposer ici l'activité portuaire de la ville. Sous le quai, on aperçoit la voûte de la rigole alimentaire.



Poursuivez l'itinéraire en longeant le bassin Saint-Pierre, par le quai de la Londe (côté hôtel Ibis) jusqu'au pont de la Fonderie

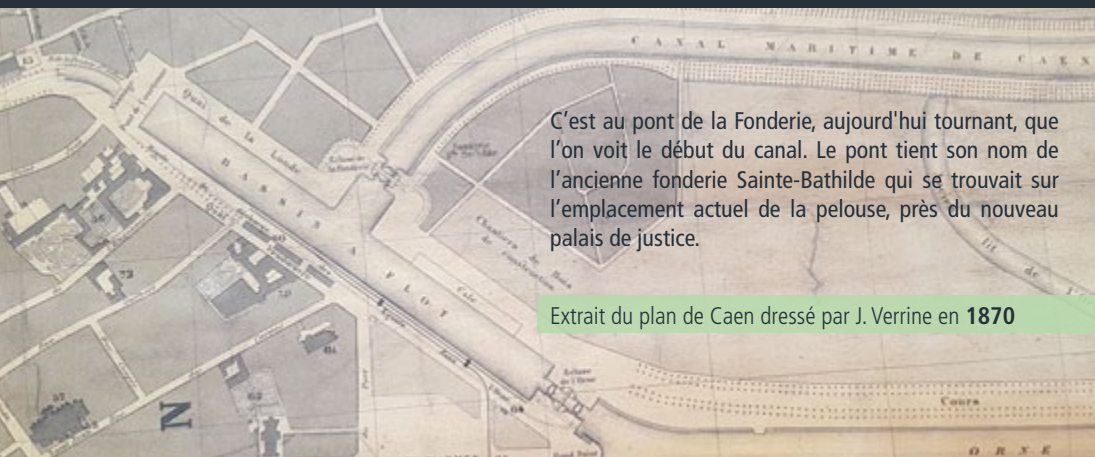
Au début du 20ème siècle, le recouvrement de l'Odon n'étant pas achevé, on pouvait encore voir à cet endroit dit "l'abreuvoir de Courtonne", des lavandières s'affairant à la tâche. On y pratiquait également la pêche et y abreuvaient les chevaux.

PONT DE LA FONDERIE LE CANAL DE CAEN À LA MER

3



L'actuel bassin Saint-Pierre est l'élargissement du cours de l'Odon avant de se jeter dans l'Orne, qui était autrefois le seul lien avec la mer. L'Orne était particulièrement difficile à la navigation à cause de ses nombreux méandres, son étroitesse et son envasement naturel lié à la marée. Le commerce portuaire n'y a fait qu'empirer au cours des siècles.



C'est au pont de la Fonderie, aujourd'hui tournant, que l'on voit le début du canal. Le pont tient son nom de l'ancienne fonderie Sainte-Bathilde qui se trouvait sur l'emplacement actuel de la pelouse, près du nouveau palais de justice.

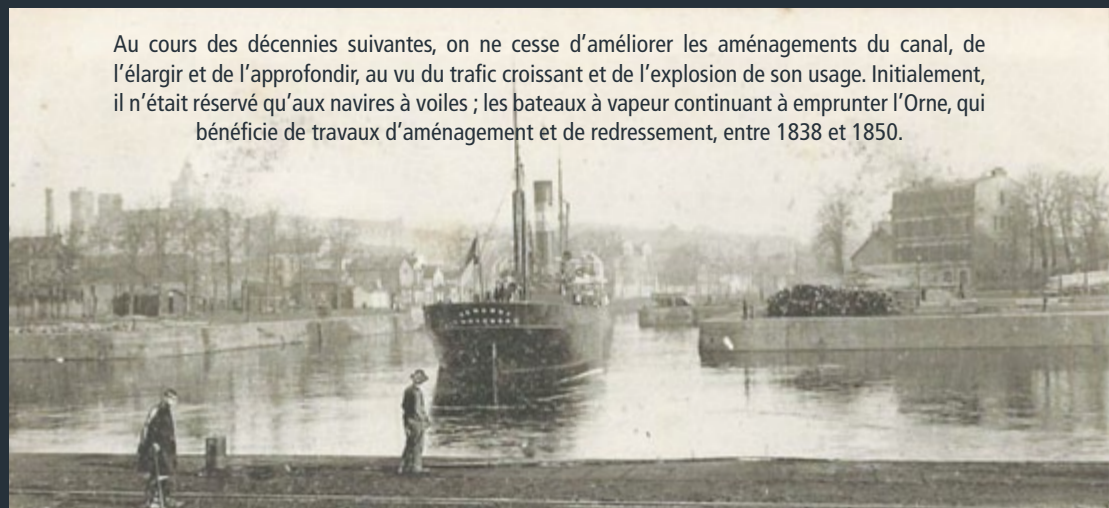
Extrait du plan de Caen dressé par J. Verrine en 1870

Aux 17ème et 18ème siècles, de nombreux projets d'aménagement ont été proposés mais aucun n'a vu le jour, à cause des difficultés techniques et de la pérennité des travaux. Devant la situation critique du transport maritime caennais, il est enfin décidé, en 1837, de construire un canal reliant Caen à Ouistreham (14km de long) et de créer un bassin à flot alimenté par l'Odon (rigole alimentaire) et l'Orne.

Imaginé dès 1798 par l'ingénieur Cachin, le canal est inauguré le 23 août 1857, après vingt ans de travaux. Isolé par des écluses à ses extrémités côté mer et côté Orne, il permet de résoudre la problématique du port de Caen, qui n'était atteignable, jusqu'alors, qu'à marée haute.



Au cours des décennies suivantes, on ne cesse d'améliorer les aménagements du canal, de l'élargir et de l'approfondir, au vu du trafic croissant et de l'explosion de son usage. Initialement, il n'était réservé qu'aux navires à voiles ; les bateaux à vapeur continuant à emprunter l'Orne, qui bénéficie de travaux d'aménagement et de redressement, entre 1838 et 1850.



Vue aérienne du bassin Saint-Pierre 1948

©aéro photo - Archives municipales de Caen



Après le pont, empruntez à gauche la promenade Pierre Berthelot, qui borde le canal. Longez le palais de Justice et continuez jusqu'au bâtiment blanc et marron (en forme de bateau), siège de la Navale caennaise, puis atteignez le bistrot "Au Quai des Brumes".

AU QUAI DES BRUMES L'AVANT PORT

4



À quelques mètres, le petit bistrot "Au Quai des Brumes" semble avoir été oublié, au milieu des grands bâtiments industriels ou culturels du site. Hors du temps, il offre un point de vue sur le Nouveau Bassin et les vieilles grues historiques, qui subsistent sur le quai de Normandie et qui servaient autrefois au déchargement du charbon de l'usine « France Charbon ». Depuis son inauguration, le trafic du canal a rapidement explosé, passant de 167 000 tonnes, en 1860, à 3 800 000 tonnes, en 2010.



En 1917, à la suite de la construction des hauts fourneaux de la Société Métallurgique de Normandie (SMN), on construit, pour le seul usage de l'usine, le bassin privé d'Hérouville. Celui-ci est complété par un réseau ferré pour l'acheminement du minéral. Cette même année, la Société des Chantiers navals français s'établit en amont de Blainville, pour la construction de bateaux de commerce, de torpilleurs et de sous-marins.



Le bassin Saint-Pierre devenu également trop exigu, il est projeté, en 1880, d'élargir le canal en aval, pour créer un nouveau bassin équipé de quais plus propices à l'accueil des gros bateaux et principalement consacré au gros fret : débarquement de la houille en provenance d'Angleterre, des bois exotiques et des bois du Nord ainsi que des céréales. Il sert aussi à l'exportation du minerai de fer dont notre sous-sol est très riche.



Au cours du 20ème siècle, de nouveaux quais sont aménagés le long du canal ainsi que de nouveaux espaces de chargement comme les silos à blé de Blainville. On peut donc considérer que le canal de Caen-Ouistreham est devenu un port à lui tout seul. C'est aujourd'hui au niveau de Blainville-sur-Orne, que se concentre l'activité portuaire industrielle.



Contournant le Quai des Brumes, on remonte l'avenue Victor Hugo pour atteindre Le Dôme. Possibilité d'accès gratuit à la terrasse.

LE DÔME LA PRESQU'ÎLE

5

Le canal Victor Hugo longeant l'avenue du même nom a été créé, dans le cadre de la lutte contre les inondations, permettant ainsi de déverser de l'eau, depuis l'Orne, vers le canal de Caen à la mer.



Cette bande de terre, lit initial de l'Orne et de ses méandres, est longtemps restée une friche peu utilisée. La construction du canal portuaire et ses extensions dont le Nouveau Bassin, ont contribué à en changer la physionomie. Sur ces terrains, sont venues s'implanter différentes activités liées au transport fluvial. On peut citer la Navale caennaise fondée en 1835 par la famille Lamy spécialisée dans le transport, dans le négoce de charbon ou l'exportation de minerai de fer ; ou bien la famille Savare, dans le négoce des bois exotiques et des bois du Nord ainsi que dans celui des matériaux de construction.

Ces activités ont progressivement disparu, au cours de la seconde moitié du 20ème siècle : baisse de la consommation de charbon, fermeture des hauts fourneaux, en 1993, dont la moitié de la production transitait par le port de Caen. De ce passé industriel prestigieux ne demeurent, aujourd'hui, que le siège de la Navale caennaise construit en 1957 et la minoterie Lemanissier-Dupuis (aujourd'hui Axiane Meunerie) reconstruite en 1947, ultime moulin caennais de ceux que nous évoquions, en début de parcours.



©Septième Ciel Images

D'une quasi friche industrielle, la Presqu'île renaît, au début du 21ème siècle, avec l'implantation de plusieurs structures à vocation culturelle et aux architectures résolument modernes :

La bibliothèque Alexis de Tocqueville (2017), en forme de croix de saint André et toute de transparence vêtue. Architectes : Rem Koolhaas, Clément Blanchet.



L'ESAM (2009), école supérieure des arts et médias
Studio Milou Architecture

Le Cargö (2007), salle de musiques actuelles
Architecte : Olivier Chaslin

© Julie Laisney



© Karl Dupart



Le Dôme (2015), centre de culture scientifique, technique et industrielle géré par Relais d'Sciences - Bruther Architectes

Palais de Justice (2015), Architectes : BE Haujette Paris & Atelier d'architecture Pierre Champenois



Ses lignes de verre et de béton offre un beau contraste avec la pierre calcaire de l'Abbaye-aux-Dames, sur les hauteurs de l'autre rive.



Au bout de l'avenue Victor Hugo, tournez à gauche après Le Cargö et remontez le cours Caffarelli, sur 150 mètres, jusqu'au barrage de Montalivet.

BARRAGE DE MONTALIVET

L'ORNE

6



L'Orne à Caen au début du XVIIIème siècle

Bien que de nombreux travaux aient été effectués pour améliorer le trafic fluvial sur l'Orne, cette voie navigable perd rapidement sa suprématie au profit du canal. Elle garde cependant un trafic passager conséquent ainsi que du petit fret local comme le transport d'animaux.



Par ailleurs, l'activité grandissant sur le bassin Saint-Pierre et l'avant port, il est décidé de mettre à flot une partie de l'Orne afin qu'elle puisse, elle aussi, alimenter le bassin d'où la construction, en 1910, du barrage-passerelle Montalivet. Cet ouvrage change la physionomie de la ville lui offrant un fleuve toujours à niveau et met fin définitivement au transport fluvial sur l'Orne.



En 1837, est créée une ligne de ferry Caen-Le Havre par bateaux à vapeur, puis, à partir de 1890, des lignes vers l'Angleterre. À cette époque, les bateaux accostent, bien en amont de ce barrage, sur le quai de Juillet, à l'angle de l'Orne et du bassin Saint-Pierre, le dernier port d'échouage de Caen.



Traversez le barrage puis à droite en direction du bassin St-Pierre. Passez à nouveau l'Orne, sur le pont Alexandre Stirn.

C'est ici, le long du quai de Juillet, que se situaient l'ancienne gare maritime et les quais de déchargement. En 1910, les lignes de passagers partent alors du bassin Saint-Pierre pour remonter le canal, une nouvelle gare est construite à cet effet. Ce trafic passager disparaît dans les années 1920/1925. Il reprend, à Ouistreham, avec la création de deux passerelles, en 1986 et 1992, pour une nouvelle liaison vers l'Angleterre.



Rejoignez le quai Vendeuvre face au Pavillon.

QUAI VENDEUVRE LE BASSIN SAINT-PIERRE

7



Les activités portuaires, qui se sont longtemps opérées sur le bassin Saint-Pierre, sont progressivement déplacées vers l'avant-port et les rives du canal. En 1953, ce bassin n'accueille plus que 0,3 % du trafic total. Les années 1960 voient ainsi disparaître les derniers vestiges industriels du bassin comme les quais de déchargement, les voies ferrées, les grues et autres hangars.



La gare maritime construite en 1910, dans un style mélangeant le néo-classicisme et les prémices de l'art déco est le seul témoin restant du transport de passagers, qui embarquaient et débarquaient à cet endroit. A proximité, les bîtes d'amarrage, qui subsistent sur le quai, portent encore l'inscription : CH NIZOU. CAEN. 1910.

Rebaptisée « Le Pavillon », l'ancienne gare maritime est aujourd'hui un lieu de médiation (expositions, conférences, ateliers...) consacré à l'urbanisation contemporaine de la ville.



Loin de son usage premier, le bassin Saint-Pierre, dont les quais ont été réaménagés pour la promenade pédestre ou cycliste, est aujourd'hui un haut lieu de la vie caennaise. Le port de plaisance (92 places) installé dans sa partie nord côtoie les activités nautiques, comme le kayak et l'aviron, qui se développent dans sa partie sud.

Dans la nouvelle configuration de la ville il devient maintenant un élément majeur du panorama urbain caennais.



Par ailleurs, le bassin accueille ponctuellement de vieux gréements comme le Belem, quelques bâtiments de la Marine nationale ou autres bateaux historiques. Il est aussi le point de départ de régates comme la Normandie Channel Race et un espace d'expression pour les spectacles et jeux aquatiques.



Départ de la Normandie Channel Race 2014



La belle Poule en 2014

Le bassin Saint-Pierre reste aujourd'hui un élément essentiel de vie dans ce quartier en pleine expansion qu'est La Presqu'île. L'eau est toujours omniprésente à Caen, seules les activités ont changé !



Fous de Bassin – Final Éclat(s) de Rue 2017

CITATIONS

"*Ville forte, riche, spacieuse, belle de ses rivières, de ses prairies, de ses champs fertiles, de son port de mer, pleine de navires chargés de marchandises...*"

Guillaume Lebreton
(autour de 1165-1225)

"*De dessus les murailles l'on a le plaisir de voir flotter les navires sur ceste rivière et à travers de délectables et larges prairies, puis descendre et charger les marchandises le long des dictes murailles, icelles mettre en grenier, celliers et magasins de dans la ville, en ceste tortue et riche rue des queiz, riche je la dy pour ce que les plus rares marchandises des habitans qu'ils envoient en pays étrange attendant l'opportunité de la vente.*"

Charles de Bourgueville
Sieur de Bras (1504-1593)

"*Les commodités que l'on pouvait tirer de la petite rivière de l'Odon, un peu en dessus de son embouchure dans l'Orne, ont été la principale cause de l'établissement et de l'agrandissement de Caen.(...)*

Car outre que cette rivière donnoit aux habitans de bonnes eaux pour les nécessitez ordinaires, dechargeoit leurs maisons de leurs immondices et entretenoit leurs moulins pour leur nourriture, elle fournissoit encore de quoi excercer leurs manufactures, les teintures les tanneries, les mégisseries et plusieurs autres. (...)

La rivière Orne se joignant à celle ci invitoit les citoyens au trafic et au commerce de la mer source de grandes richesses, instruits particulièrement par les Saxons et les Normands, leurs fondateurs."

Pierre Daniel Huet (1630-1721)
Les origines de la ville de Caen
et les lieux circonvoisins 1702

"*En 1861, [...] le cours du Grand Odon qui traversait la ville depuis l'abreuvoir de la Prairie, jusqu'au port nouvellement aménagé, était recouvert sur toute sa longueur, il ne restait plus de place des quais où venaient autrefois s'amarrer les navires... l'abside de l'église Saint Pierre ne baignant plus dans l'eau. (...)*

En creusant le canal, on avait laissé, surtout du côté droit, des tronçons de l'ancienne rivière, sur lesquels on patinait lors des hivers rigoureux (vers 1869). (...)

Des bassins à l'eau limoneuse et noire, des usines de charbon et d'électricité, des bâtiments souillés de poussière, de toutes formes et de toutes grandeurs, des voies de chemin de fer ont remplacé cette calme solitude... (...)

Si nous regrettons de ne plus voir l'abside se mirer dans les eaux de l'Odon, il faut bien avouer que cette rivière ne roulait pas des flots limpides et que les maisons qui prolongeaient l'abside étaient des tristes habitations dont les murs lézardés avec des linges qui séchaient faisaient tâche... (...)

En 1866 il y avait peu d'usines, celles qui existaient étaient groupées autour du bassin, 2 ou 3 pour la graine de colza et les arachides."

Gabriel Vanel (1933)
Une grande ville au XIX^e siècle de 1861 à 1932



CAEN
NORMANDIE