

La construction du port : un combat.

De nombreux articles ont été consacrés depuis le XIX^{ème} siècle à l'histoire de Port en Bessin. Beaucoup de ces documents restent aujourd'hui difficiles à trouver. Pierre Gouhier, en 1962, puis Philippe Oblet en 1978 en ont fait une synthèse plus ou moins développée.

Il est intéressant, quelques décennies plus tard, d'en reprendre les grandes lignes afin d'enrichir l'histoire du port de documents conservés dans les archives et les musées et de prolonger cette histoire jusqu'au XXI^{ème} siècle.

Le village de Port en Bessin est fondamentalement soumis à sa géographie : c'est un port. Pourquoi chercher un autre nom pour un village de pêcheurs, lorsque le site l'impose comme tel. Le village s'appellera Port, « portus » dans les documents médiévaux, dont le premier retrouvé date de 1096 (charte de donation de l'évêque de Bayeux).

Malgré cette évidence, que de combats il a fallu mener pour faire de cette vailleuse entre deux falaises un port de pêche classé dans les 10 premiers de France ! Combat continu contre la nature d'abord pour préserver l'intégrité des installations mais aussi, pendant des siècles, combat contre les autorités administratives et politiques pour prouver que le site est favorable à l'installation d'un port et obtenir des aides de financement.

Il aura fallu pour ces luttes, toute la ténacité des Portais que l'on sait pugnaces sans oublier l'appui de Bayeux qui avait grand intérêt à la construction de ce port. Les archives nous livrent les détails de deux siècles de combats depuis l'ensablement du premier port au XVII^{ème} siècle jusqu' à l'édification de deux jetées et la mise en chantier d'un premier, puis d'un second bassin.

L'intérêt du site :

Pêcheurs, négociants et hommes politiques ont très tôt compris l'avantage que présente le site de Port : au débouché d'une vailleuse, dépression de terrain entre deux falaises, la mer est d'un accès facile par la route. Cette « grande route » qui vient de Bayeux, emprunte jusqu'en 1768 la rue de l'Eglise dans le prolongement de la ruelle qui passe devant le cimetière. Port est ainsi le débouché naturel des produits du commerce de Bayeux. Cette dépression, appelée « Boucle de Port » est creusée dans des marnes grises qui affleurent largement dans les falaises qui l'encadrent : falaise de Huppain à l'Ouest et du Castel à l'est.

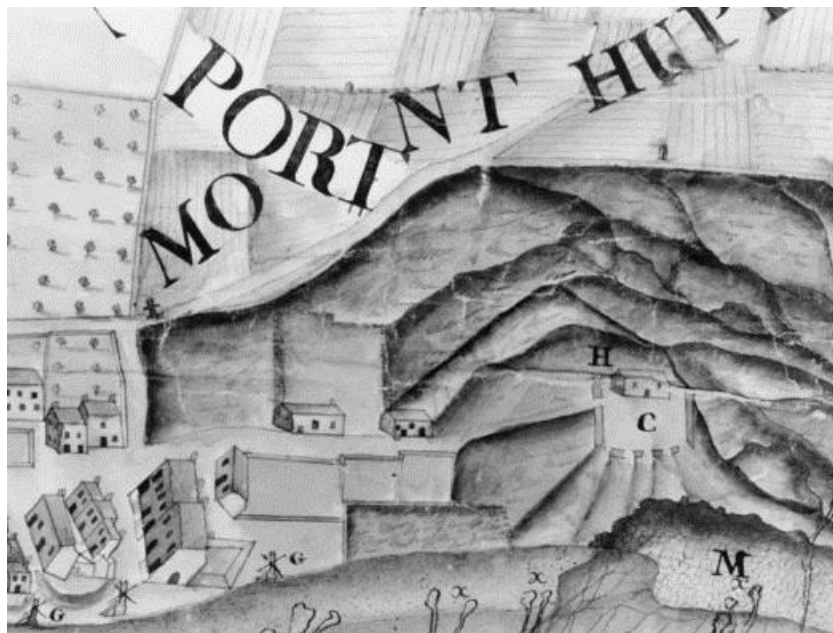
A l'aplomb de la vailleuse, la mer se révèle en outre d'une profondeur avantageuse pour la navigation.



Dès le XVème siècle, l'évêque de Bayeux, Louis de Harcourt, comprend l'intérêt du site pour favoriser le commerce de sa ville et fait creuser un premier port. Puis Vauban, commissaire des fortifications de Louis XIV, à la recherche d'emplacements pour construire des ports militaires, charge un de ses collaborateurs d'établir un projet pour Port en Bessin et commence en 1694 par y construire une casemate équipée de trois canons sur la falaise du Castel : « la tour Vauban », toujours visible, située en « E » sur le dessin de Nicolas Antoine représentant Port et Commes en 1761.



En face, sur la falaise de Huppain, il fait construire une seconde batterie et un magasin à poudre, représentés en « C » et « H » sur le même dessin, ici en noir et blanc.



Enfin au XVIIIème siècle, au moment où les navires français subissent sans cesse les assauts anglais, un mémoire présenté au Conseil du Roi Louis XV, signale que « *Port en Bessin est le site le plus favorable à l'installation dans la Manche, d'un port qui puisse servir de retraite à la marine et protéger le commerce de la France.* »

Le site est donc reconnu intéressant mais il va falloir se battre pour réussir la construction des installations portuaires.

Un combat contre la mer :

La mer est un élément qui nous dépasse, un élément incontrôlable. Quand on considère les dégâts causés par les tempêtes de février 1996 et décembre 2010 où la masse phénoménale des vagues endommage les jetées de pierres et de béton, on imagine aisément comment les môles en bois et pierre sèche qui protégeaient le premier port du XVème siècle ont pu être anéantis.

Les registres de délibérations municipales conservés aux Archives départementales portent la trace des problèmes liés à la violence des tempêtes. Ainsi, le 29 pluviôse an 9 (18 février 1801), le maire fait consigner dans le registre la demande qu'il fait au gouvernement concernant les dégâts *« que les flots de la mer par leur grande furie ont fait sur la grève à l'endroit où les bateaux pêcheurs se retirent. Cet élément furieux à qui rien ne peut empêcher le cours par sa grande fureur a détruit toutes les places de hallage des bateaux pêcheurs de manière à ne plus pouvoir naviguer sans qu'au préalable il ne soit fait de coûteuses réparations. »*

On peut se souvenir aussi qu'en juin 1944, le port artificiel de St Laurent qui doit seconder celui d'Arromanches pour le débarquement est entièrement détruit par la tempête.

Mais si les hommes sont impuissants face à l'arrivée et à l'ampleur des tempêtes, ils peuvent cependant en prévenir les effets par des constructions qui prennent en compte les risques dus aux vents et au coefficient des marées.

C'est ainsi qu'à Port il faut trouver pour les bassins une disposition qui permette aux bateaux d'être à l'abri des vents, l'entrée du port étant dans la direction du Nord, et aux portes de l'écluse de ne pas subir de front l'assaut des vagues. Il faut aussi construire des jetées suffisamment solides pour résister au maximum des tempêtes. Alors le combat contre la mer peut être envisagé.

Un combat contre Caen :

A côté de la mer il y a les hommes avec leurs enjeux politiques et économiques. Il y a aussi les concurrences et les rivalités entre ville voisines.

Tout au long du XVIIIème siècle, nobles, négociants et simples habitants de la ville de Caen font rédiger des mémoires pour s'opposer au projet d'un port à Port en Bessin, mémoires présentés notamment aux ministres de la Marine ou aux Gardes des Sceaux successifs de Louis XV et Louis XVI.

Craignant que ce nouveau port ne concurrence leur commerce ils avancent qu'Isigny est largement suffisant pour écouler les produits du Bessin et du Cotentin et qu'il est préférable d'envisager l'installation d'un port à Colleville-sur-Orne (Colleville Montgomery entre Ouistreham et Lion sur mer). Ils soutiennent aussi que l'aménagement de l'Orne ne peut être qu'un bienfait pour l'importante activité commerciale et manufacturière de Caen.

Ils affirment en outre, avec la plus évidente mauvaise foi, qu'il est inutile de faire des dépenses pour remettre en état le « port des Evêques », Bayeux n'étant qu'un lieu de résidence pour la noblesse et le clergé.

Mais Bayeux insiste et les Portais aussi : Port en Bessin aura ses installations portuaires.

Chronologie de la construction du port :

Laissons de côté la période de l'occupation romaine et normande pour nous intéresser à la construction du port proprement dit.

Le port des évêques :

On le doit à Louis de Harcourt élu 59^{ème} évêque de Bayeux en 1459 après avoir été gouverneur de la province de Normandie et Garde des Sceaux du Roi de France. Selon le chanoine Nicolas Renault, (ou Regnault), l'évêque, particulièrement soucieux « *de faire le plus grand bien de sa ville qu'il aurait désiré rendre une des plus riches et des plus agréables de la province... avait fait creuser un bassin à Port en Bessin où les navires marchands entraient et apportaient leur cargaison et denrées.* » En effet, Port fait alors partie du domaine des évêques de Bayeux.

Pour cela, vers 1475, il fait couper la digue de galets (gros sable) que les marées ont entassés et creuser dans les terres un bassin de 200 toises sur 40 (390 mètres sur 78) entouré de murs et protégé par deux môles en pierre sèche revêtus de bois qui formaient une passe et devaient protéger le bassin.

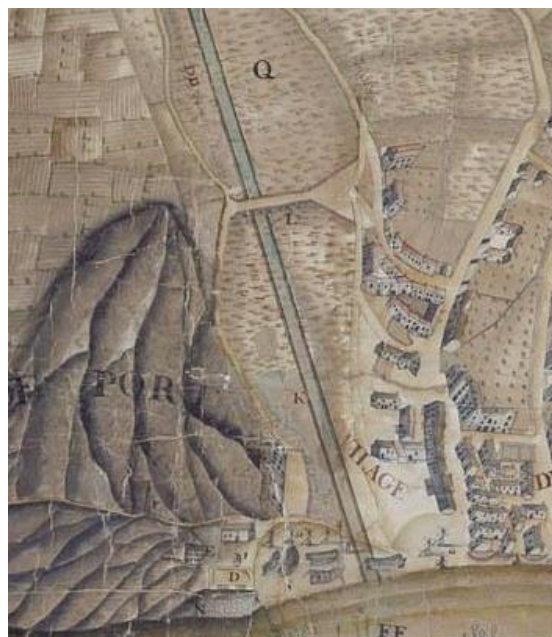
Ce bassin, est séparé en deux par un pont-écluse en calcaire et pierres de taille à 7 arches, ouvrage de conception remarquable comme on n'en construira que beaucoup plus tard aux Pays Bas.

Le pont sépare le bassin d'échouage (bassin ouvert aux mouvements des marées) du bassin de chasse (réserve d'eau). Comme l'explique **Philippe Oblet** dans son ouvrage, « *chaque arche (du pont) est munie d'une vanne qui se ferme quand la mer est pleine et s'ouvre à marée basse pour nettoyer le bassin et la passe* » de la vase qui s'accumule

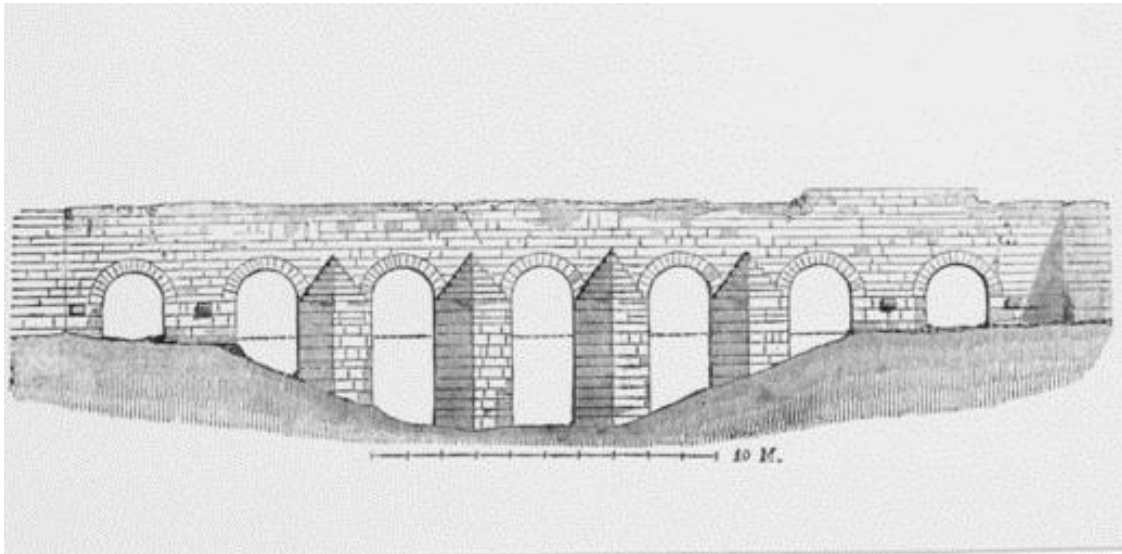
Pour situer ce premier port, il faut imaginer qu'il couvre la superficie des deux premiers bassins avant agrandissement et de la passe, c'est-à-dire qu'il s'étend de l'entrée du port à la criée. Le pont se trouve à l'endroit de la passe qui permet le passage entre les deux bassins en bas de la rue de Bayeux.

Mais l'ensemble, trop fragile, mal protégé, ne résiste pas aux tempêtes et à l'ensablement et dès 1629, les habitants du village réclament le rétablissement des bassins qui se sont comblés.

A la fin du XVIII^{ème} siècle la situation ne s'est pas améliorée vu la description faite par le **Chanoine Renault** : « *Ce bassin faute d'entretien s'est rempli de gros sable qu'on appelle galet et qui est porté par le vent de Nord-Ouest ... l'emplacement de ce bassin forme maintenant une sorte de marécage fangeux. On voit encore lorsque les grandes marées ont dégradé l'entrée du bassin des planches en bois qui en font l'enfoncement ; à l'autre extrémité vers les terres subsiste encore une large et forte digue bien maçonnée avec des arcs pour l'écoulement de l'eau.* » Cette « digue » dont parle le Chanoine Renault, c'est le pont-écluse bien visible sur le dessin de Nicolas Antoine en 1761 (en L).



Un siècle plus tard, peu de temps avant qu'il ne soit détruit au moment de la construction du second bassin (1882), A de Caumont en publie une belle reproduction :



Gravure d'après V. Petit, in A. de Caumont, Statistiques...

Les cabestans :

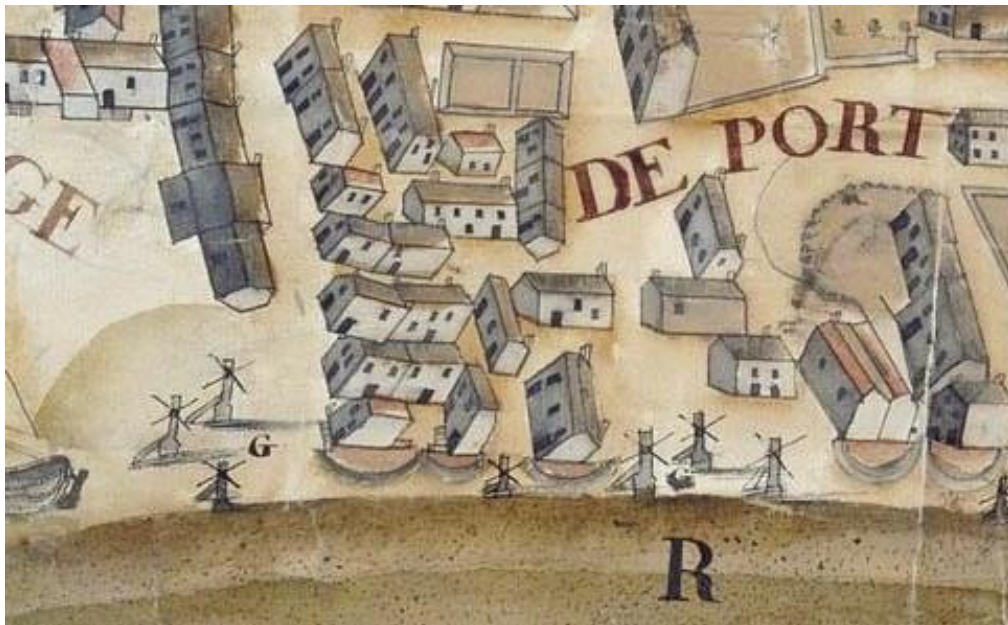
Le port étant ensablé, Bayeux perd son ouverture sur la mer et le commerce décline : tanneries, fabrique de drap et d'étamine (tissu léger servant de passoire) n'ont plus de débouché pour leur production. Seuls quelques bateaux font encore le commerce du beurre et du cidre jusqu'à Rouen.

Alors, à la fin du XVIIème siècle, l'évêque de Bayeux, toujours seigneur de Port, fait construire des cabestans pour permettre aux pêcheurs de tirer plus aisément leurs embarcations au sec. Les cabestans sont des treuils manœuvrés à bras d'homme comme le montre bien le tableau d'Eugène Lepoitevin peint vers 1830 à Port en Bessin.



Détail d'un tableau d'Eugène Lepoitevin « la grève de Port en Bessin » musée de St Vaast la Hougue.

Ces cabestans sont répartis sur cinq cales. On les distingue nettement sur le dessin de Nicolas Antoine (G).



Le dernier cabestan est détruit en 1867 au moment de la construction des nouveaux bassins.

Le canal :

Parallèlement à l'idée de construction d'un port, on reprend au XVIIIème siècle le projet de construire un canal capable de maîtriser les eaux de l'Aure et de la Drôme depuis la Fosse du Soucy et ainsi éviter les inondations qui, au moment des fortes pluies, empêchent la circulation entre Port et Bayeux.

Ce projet a déjà été envisagé par l'évêque de Harcourt qui voit dans les installations portuaires de Port le départ d'un canal à écluses pour permettre aux bateaux de remonter jusqu'à Bayeux, tout en évitant les débordements de l'Aure et de la Drôme.

La mort de l'évêque en 1479 n'en permet pas la réalisation mais l'idée d'un canal en prolongement du port n'est pas abandonnée.

Alors, enfin, en pleine Révolution, au moment où les districts et les départements ont obtenu un peu d'autonomie, les travaux pour le creusement du canal débutent. Le creusement est lent et les inondations des tranchées fréquentes du fait de l'importance des eaux souterraines. De plus, le coût des opérations est si élevé que l'entrepreneur, réaliste, refuse d'être payé en assignats (papier monnaie) en 1797 et abandonne les travaux.

L'avant-port : 1845-1864 :

Tout au long des XVIIème et XVIIIème siècles les projets se succèdent aussi pour rétablir les bassins et même créer un port de guerre. Lettres, pétitions, mémoires et rapports de mission occupent de nombreux cartons d'archives.

Il faut attendre le milieu du XIXème siècle pour qu'un accord et un financement soient enfin trouvés. Par la loi du 16 juillet 1845 Port-en-Bessin est classé port de refuge et l'Etat affecte 950 000 francs pour les travaux.

Mais c'est bien connu : il est impossible de satisfaire tout le monde ! Bayeux ne veut pas payer car le projet de l'ingénieur Bouniceau qui a été retenu ne lui plaît pas. Quant aux Portais ils se plaignent que les travaux du port nuisent au développement de la station balnéaire naissante. Les amateurs de bain de mer sont de moins en moins nombreux car la construction de l'avant-port fait disparaître une grande partie de la plage : un manque à gagner pour le commerce.

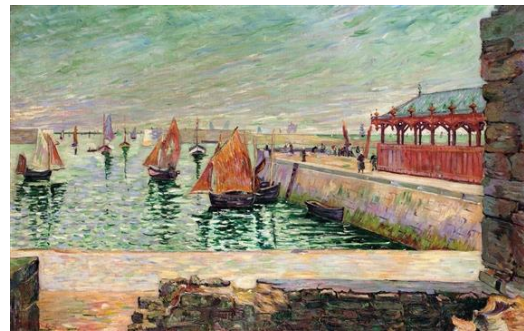
Quand on considère que, selon le projet de Bouniceau, il s'agit de construire les deux jetées et l'épi central, on peut sans problème imaginer l'ampleur du travail avec les moyens techniques du XIX^{ème} siècle. Sur une gravure d'A. Maugendre on aperçoit, sur la jetée d'aval au-dessus des fermes, le treuil à « cage d'écureuil » (roue en bois actionnée par la marche de l'homme) qui lève les charges du fond des navires.



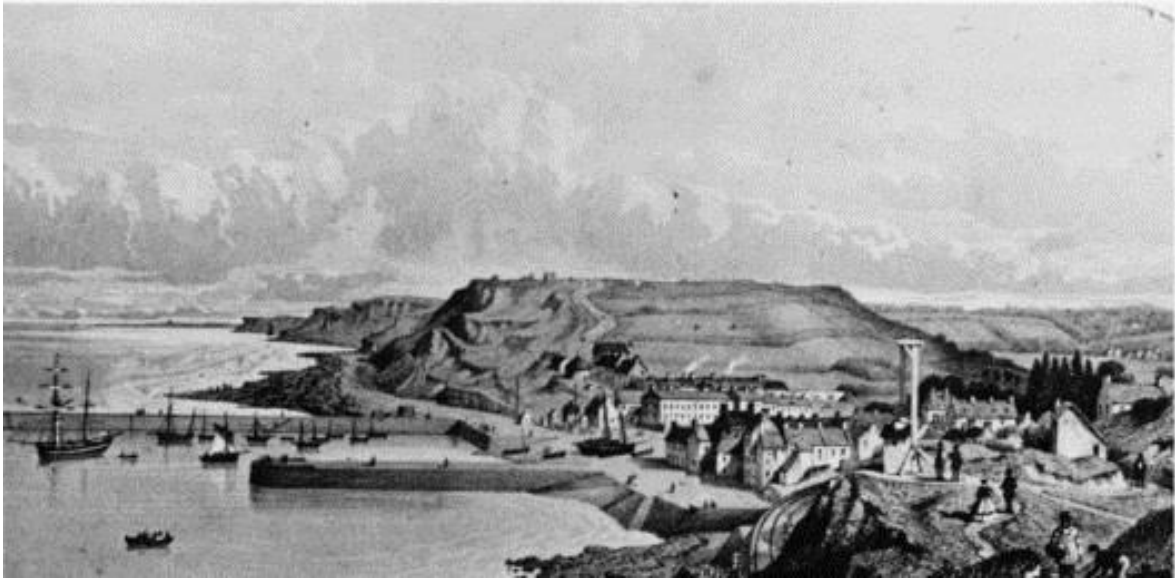
Les travaux se terminent en 1864 : une pierre de l'épi central porte la date de 1860.

Les peintres, attirés par la lumière si changeante qu'offre la mer à Port, nous donnent de belles illustrations des équipements de l'époque.

Georges Seurat peint le port dans un tableau de 1888 et **Paul Signac** la halle aux poissons construite sur l'épi central.



Une lithographie d'**A. Maugendre** donne aussi un bel aperçu de l'ensemble en 1867.



Le premier bassin : 1866-1880 :

Mais Bayeux avait raison en 1845 de refuser de payer pour le projet de Bouniceau : le port construit n'est pas satisfaisant. Trop exposé aux vents du large il n'offre ni un refuge sûr aux navires, ni une protection efficace du rivage contre les tempêtes. Et les installations ont coûté 2 millions et demi de francs !

Le 14 mai 1866 le conseil municipal affirme que le port est une source d'avarie pour les bateaux de pêche et que les capitaines de navires refusent d'y venir l'hiver et par gros temps. Il réclame donc un port intérieur d'échouage comme l'avait fait construire l'évêque de Bayeux au XVème siècle. Les pêcheurs s'engagent même à offrir 20 000 francs en effectuant une retenue sur la vente du poisson.

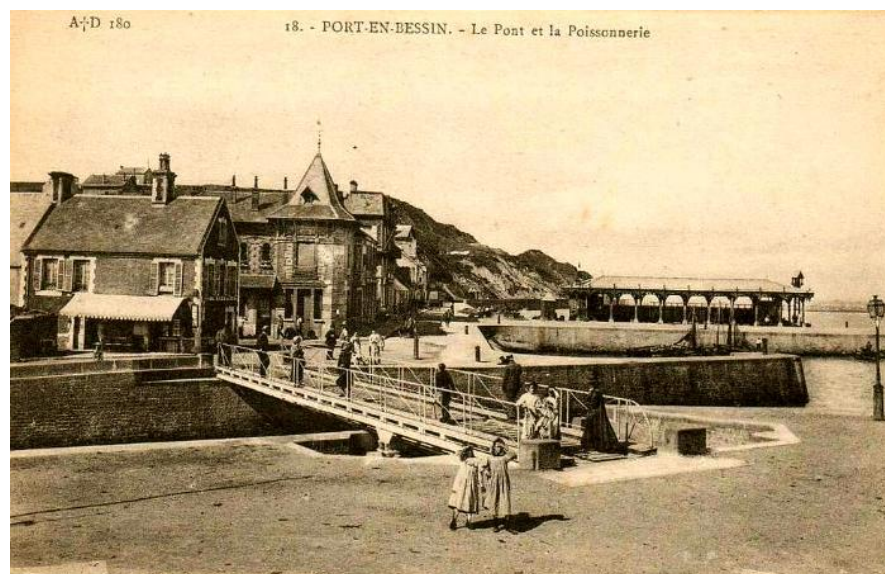
L'Etat, peu enclin à de nouvelles dépenses, charge cependant une commission d'étudier les moyens d'améliorer le port. Il faut attendre 10 ans pour que le ministre des Travaux Publics adopte, le 17 mars 1876, le projet d'un bassin intérieur d'échouage.

Suivant les plans, une passe de 75 mètres de long relie l'avant-port à un bassin de 150 mètres de long sur 50 de large dont l'extrémité sud est formée par le vieux pont des évêques. Ce premier bassin s'arrête à la hauteur de la rue de Bayeux.



Eugène Marion *Port-en-Bessin la passe.*

En 1880, le creusement de la passe et du bassin est terminé. Le pont tournant est mis en place en juillet.

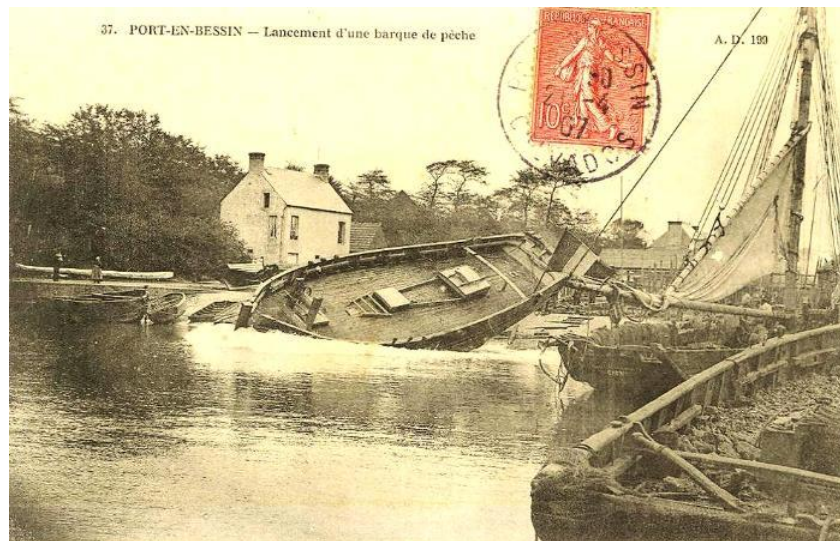


Même si la houle se fait encore sentir dans le bassin, la sécurité y est satisfaisante. Mais les ingénieurs ont vu trop petit ! Le port ne peut accueillir la flottille de pêche qui ne cesse de s'accroître et les bateaux de commerce de plus en plus nombreux. Il y a danger comme le prouve la carte postale suivante :



Le second bassin 1882-1886

La Chambre des Députés classe l'agrandissement du bassin de Port parmi les affaires urgentes et les travaux commencent fin 1882. Il s'agit de construire un second bassin d'échouage de même dimension que le premier avec lequel il communique par un chenal. Au fond du bassin, au sud, il est prévu une cale de radoub associée à une cale pour le lancement des navires et le halage à terre des embarcations



C'est l'excavateur qui a servi au creusement du canal de Suez qui est loué 90 francs par jour pour déblayer les terres au rythme de 1 m³ par minute : il officie 5 mois en 1883. Puis il est nécessaire d'employer une drague à vapeur qui travaille en 1885 et 1886 pour atteindre la profondeur voulue.

Beau succès pour ce second bassin ; le nombre des barques se multiplie, la prospérité et la population augmentent. Sur cette lancée, les projets repartent de plus belle : projet grandiose comme celui de Reingard présenté en 1895 au Ministère de la Marine qui prévoit de relier les deux bassins de Port à un autre port à la Goulette de Vary par l'intermédiaire d'un nouveau bassin, cette fois à flot et d'un nouveau chenal ; projet plus réaliste à partir de 1929 de Philippe Oblet alors Président de la Chambre syndicale des Armateurs qui prévoit l'agrandissement du second bassin.

Rivalités d'hommes, rivalités d'intérêts et surtout guerres mondiales sont autant d'obstacles à ces projets.

Aménagements dans l'avant-port 1956-1957 :

Au moment où la France se reconstruit, une étude est menée pour trouver une solution à l'insécurité du premier bassin par mauvais temps. Pour ne pas retomber dans les erreurs passées, il est décidé de faire des essais sur un modèle réduit du port, travail confié au Laboratoire National d'Hydraulique de Chatou.

Le projet retenu comprend un aménagement de l'avant-port par la construction d'une jetée prolongeant l'épi dit de la Poissonnerie et d'une autre, en face, partant du môle de l'est, formant entre elles une passe de 55 mètres.



Des jetées sont aussi construites au sud du môle de l'est pour amortir la houle. Les travaux sont efficaces : le premier bassin est beaucoup plus calme à la surprise des pêcheurs qui n'y croyaient pas vraiment. Mais en 1959 la Commission des Pêches maritimes du Calvados conclue à l'impérieuse nécessité d'un troisième bassin permettant d'améliorer les manœuvres des bateaux et la manutention et la vente du poisson. L'année suivante, armateurs et patrons de pêche obtiennent la mise en place d'une porte d'écluse à l'entrée du premier bassin.

L'agrandissement du second bassin :

A la fin des années 60, la CODER (Commission de Développement Economique Régional) de Basse Normandie admet l'urgence de « l'agrandissement des ouvrages portuaires pour l'accueil d'une cinquantaine de bateaux d'un tonnage plus important. » Les travaux de construction d'un troisième bassin débutent en 1970. C'est encore une fois sans compter sur la force de la nature : les eaux souterraines émanant des Fosses du Soucy coulent sous les terrains à déblayer. Plus l'excavation progresse, plus le chantier est envahi par les eaux. Il est impossible de construire un troisième bassin sans ouvrir largement le second bassin pour continuer les travaux à marée basse. Il n'y aura donc pas de troisième bassin mais un prolongement du second bassin pour former un plan d'eau plus vaste.



Ainsi le port prend sa forme actuelle.

Mais demain ? La pêche, le tourisme : et si l'histoire de Port, du port, était encore à réinventer ?

Any Allard.

Sources :

Archives départementales du Calvados :

Carte des villages de Port et de Commes en 1761, dessin lavé de Nicolas Antoine.

Plan de Port, dessin lavé par Pierre Broquet 1776, AD du Calvados.

«Mémoires pour servir à l'Histoire de la ville et diocèse de Bayeux » Société des Sciences, Arts et Belles-Lettres de Bayeux, 2010.

Base photographique des Archives Nationales, base Mérimée.

Le Pilote : articles de Charles Garnier 1910-1911

François Renaud : Charles Mozin, des bateaux et des marins, conférence à Trouville aout 2004

Louis AUBOURG : Notice sur Port en Bessin, Bibliothèque de Lisieux.

Pierre Gouhier : Port en Bessin 1597-1792, cahier des Annales de Normandie, 1962.

Philippe Oblat : L'Histoire de Port en Bessin, 1978.