

<b>DESSIN DU PORT DE COUTANCES PAR JOSEPH LE DIEU (Coutances, Juin 1874)</b>	
<b>Références</b>	Cote : 114 Num 091 Série Num : Reproductions de documents d'archives sur support informatique.
<b>Nature</b>	Dessin de Joseph Le Dieu, artiste amateur avranchinain (1815-1880).
<b>Forme</b>	Planche d'un carnet de 56 dessins au crayon, d'après nature. Format : 17,2 x 20,7 cm
<b>Objet</b>	Dessin du port de Coutances et de l'activité du canal de Coutances, ouvert à la circulation en juillet 1840.
<b>Date et contexte</b>	Dessin d'après nature du 18 juin 1874. Le canal de Coutances, exploité par la Compagnie des polders de l'Ouest, est en instance d'être cédé à l'Etat étant donné la faiblesse de son activité. La société Lemare est la dernière à utiliser le canal pour importer des marchandises (matériaux de construction). Sur le site du port, elle transforme, en 1872, un moulin en scierie mécanique.
<b>Intérêt pédagogique</b>	<p><u>Analyse de la forme :</u> Composition graphique. Technique du crayon.</p> <p><u>Analyse du contenu :</u> L'étude de ce dessin peut, associée à d'autres représentations, permettre d'aborder le développement des moyens de communication tout au long du 19<sup>ème</sup> siècle, dans la Manche. La réalisation de canaux et de ports, tant maritimes que fluviaux, accompagne l'extension rapide du réseau routier. Elle précède l'intrusion du chemin de fer dans le département (1858). Assure l'essor des échanges, en particulier dans l'intérieur des terres.</p> <p>Un exemple d'aménagement prometteur : Les conditions de la canalisation de la Souilles (voir extraits du très détaillé article de Véronique Goude dans Eclairage). Des espoirs de développement économique, un prolongement jusqu'à la Vire, l'intervention de concessionnaires privés, des techniques maîtrisées. Alfred Mosselman, visionnaire ou rêveur ? Les nombreuses opérations de ses sociétés dans le département (Coutances, Saint-Lô, Carentan...). Un décollage industriel manqué.</p> <p>Le port et la batellerie. Des aménagements très limités (quais maçonnés au premier plan). Le dessin témoigne du marasme du port de Coutances en dépit de la présence de quelques ouvriers. La nature des marchandises (bois, tonneaux). Les gabarres (caractéristiques). Ici très belle représentation d'une gabarre locale, avec sa « cabane ». Mode de déplacement des gabares (ici le fourquet). Le fret (ici du bois du Nord, scierie Lemare à proximité).</p> <p>Le rapide déclin du trafic (conditions, causes) et la faillite du canal et du port de Coutances. les résistances locales, la concurrence de la route puis du rail.</p>
<b>Mots clés</b>	Transports – Canal – Mosselman – Regnéville – Coutances.



# ÉCLAIRAGES

## JOSEPH LE DIEU, UN NOTABLE, ÉRUDIT, ARTISTE (1815-1880)<sup>1</sup>

Joseph Le Dieu présente un certain nombre de caractères qui font de lui le modèle du notable de province érudit, comme le XIX<sup>e</sup> siècle en a produit beaucoup d'exemples.

Notable, il l'est assurément par son milieu familial et sa profession d'avocat. Son nom apparaît pour la première fois en 1838 dans la liste des avocats inscrits au tribunal civil d'Avranches<sup>2</sup>. Son père, Arsène Le Dieu était lui aussi un homme de loi : c'est sous ce titre qu'il apparaît à la naissance de Joseph en 1815. Vingt-huit ans plus tard, il exerce la profession de juge au moment où il assiste au mariage de son fils.

La femme de Joseph, Charlotte, est la fille de Charles Jean Frain, officier de gendarmerie, décoré de la légion d'honneur. Elle est aussi la petite-fille de Joseph Frain, baron de La Touche. Ce dernier a exercé la profession d'avocat avant de devenir assesseur du juge de paix en 1790, et maire d'Avranches la même année, puis membre du directoire du district d'Avranches en 1791. Il est élu député au Conseil des Anciens et nommé, au lendemain du 18 brumaire, préfet des Ardennes, département à la tête duquel il demeure jusqu'à la chute de Napoléon. Le grand père de Charlotte est décoré de la légion d'honneur le 25 prairial an XIII (13 juin 1805), fait chevalier de l'empire le 12 novembre 1809 et baron le 31 décembre 1810. Il faut noter l'extraordinaire longévité de Charlotte puisque, née en 1822, elle décède le 1<sup>er</sup> avril 1924 à l'âge de cent deux ans. Cet âge avancé lui vaut une mention dans la *Semaine religieuse du diocèse de Coutances* en 1922. En 1871, leur unique fille Marie Joséphine Le Dieu contracte elle aussi un beau mariage avec Louis Lerebours Pigeonnière, alors procureur de la République près le tribunal d'Avranches<sup>3</sup>, puis avocat général à la Cour d'appel de Caen en 1880.

Les sociétés savantes qui naissent à cette époque et connaissent alors leur âge d'or, regroupent des notables partageant un même goût pour l'histoire, les arts, les sciences, l'érudition au sens le plus large. Joseph Le Dieu appartient bien à cette catégorie puisqu'il adhère à la Société d'archéologie de littérature, sciences et arts d'Avranches, qui vint tout juste d'être fondée en 1847. On sait qu'il en est membre en 1847 : à cette date, l'association qui « *renferme en son sein plusieurs artistes* », se voit offrir par ses membres plusieurs de leurs œuvres d'art, ce « *produit de leur talent* » étant destiné à enrichir le musée d'Avranches. Parmi ces généreux donateurs, figure Joseph Le Dieu, qui se distingue par le don « *de plusieurs marines*. »<sup>4</sup> [...] Nous n'en gardons malheureusement plus aucune trace, le musée d'Avranches ayant été sinistré deux fois, par un incendie le 17 décembre 1899 ainsi que par les bombardements de la libération en juin 1944. Le Dieu apparaît encore dans la liste des sociétaires en 1859 et y demeure en 1864 ; il est cependant absent en 1872<sup>5</sup>.

Joseph Le Dieu est un savant et un érudit au sens du XIX<sup>e</sup> siècle c'est-à-dire non pas le spécialiste d'une matière, mais un honnête homme dont la culture s'exerce dans des domaines aussi variés que l'art, la littérature, l'histoire ou les sciences naturelles. Ses talents artistiques sont connus de ses contemporains puisque ses nécrologies le dépeignent comme un « *esprit distingué et ami des beaux-arts* », mais surtout comme un « *dessinateur et paysagiste* », « *habile [...] dans tous les arts manuels* ». Elles nous montrent un

---

<sup>1</sup> Né le 14 décembre 1815, Joseph Le Dieu est le fils d'Arsène Le Dieu et de Victorine Huet Labrousse. En 1843, il épouse, à l'hôtel de ville d'Avranches, cité où d'ailleurs semble se dérouler l'ensemble de sa vie, mademoiselle Charlotte Frain. Il décède le 27 mai 1880 à son domicile de la rue Belle Étoile.

<sup>2</sup> *Annuaire de la Manche*, 1838

<sup>3</sup> Arch. dép. Manche, collection du greffe, acte de mariage du 6 décembre 1871 (3 E 25/56 n° 61)

<sup>4</sup> *Annuaire de la Manche*, 1847, p. 559

<sup>5</sup> *Mémoires de la Société d'archéologie d'Avranches*, 1859, 1864, 1872

« esprit distingué », dont l'existence était entièrement « consacrée [...] aux distractions intellectuelles », mais aussi « doué des aptitudes les plus variées. » Joseph Le Dieu est en outre un « bon littérateur, esprit fin et délié », excellent « dans le couplet et l'épigramme. » [...]

Une autre activité est à rapprocher plus directement de ces dessins puisqu'il s'intéresse « avec succès » à « la culture des plantes de serre et de jardin. » Quant on apprend par ses nécrologies que « sa serre, c'était sa vie », comment ne pas voir dans cet amour des plantes la source d'inspiration de ces nombreux végétaux couchés sur les dessins de la collection ?

Jérémy Hallais, Service action culturelle des archives départementales de la Manche  
*Promenades au crayon*, Catalogue de l'exposition organisée par le conseil général de la Manche,  
Cully, Orep éditions, 2010.

## JOSEPH LE DIEU, ARCHÉOLOGUE DE SON TEMPS

Au lieu de nous retremper, une fois encore, dans le Moyen Age des cités normandes de leurs ruelles et de leurs clochers, Le Dieu part sur les chemins de traverses. En même temps qu'il s'inspire de la tradition pittoresque, Le Dieu en choisissant souvent de représenter l'habitat rural le plus modeste refuse la démarche des antiquaires pour qui la grandeur, l'ancienneté ou la hardiesse de l'architecture signaient l'importance des lieux.

Ses dessins révèlent notamment l'extraordinaire diversité et variété des modes de couverture, chaume, ardoises, tuiles, essentes de hêtre, de leurs formes, lucarnes, chiens assis, jours, auvents et appentis. On note également la complexité des distributions extérieures, passages, galeries, perrons, escaliers de pierre, ou de bois qui signent la densité de l'habitation sous un même toit et ajoutent au pittoresque des masures.

Le département de la Manche qui a vu croître sa population depuis le milieu du XVIIIe siècle subit, à partir des années 1825, puis massivement après 1840, un exode rural et une dénatalité sans précédents. Concurrence des salaires urbains, artisanats des bourgs concurrencés par les productions industrielles, conversion de terres agricoles en prairies, toutes ces causes concourent au même résultat. En moins d'un siècle, de 1800 à 1900, les territoires les plus touchés, les cantons côtiers d'Avranches à Coutances, ceux justement que dessine Le Dieu, vont perdre près de la moitié de leur population<sup>6</sup>. [...]

La vue pittoresque et romantique avait très souvent imposé des personnages de convention, qui fixaient à la fois l'échelle des architectures représentées et fournissaient les éléments de couleur locale. Les vues de Le Dieu, en dépit de la taille minuscule des silhouettes constituent souvent de véritables notations ethnographiques. Paysannes au marché de Coutances, rouliers, lavandières, cureurs de fossés, marchands de peaux de lapin et autres gabariers. Ce souci des choses vues sonne souvent plus juste que les silhouettes convenues des lithographies pittoresques.

Ainsi, le chargement des charrettes de tangué, dans le havre de Regnéville, ou le havage du sablon salé, dans l'estuaire de la Sée, sont les seules images antérieures à la photographie que nous possédions sur deux activités de la côte ouest du Cotentin [...]

[...] Le souci « archéologique » n'empêche pas Le Dieu de s'intéresser aux métiers et aux industries contemporaines. En cela, il est aussi de ce temps où les sociétés archéologiques s'occupaient aussi du récent et c'est d'ailleurs, dans ce monde des sociétés savantes, et à cette même date que l'archéologie industrielle a fait,

---

<sup>6</sup> De 1800 à 1900, les cantons littoraux (arrondissements de Granville à Coutances) de la côte ouest du Cotentin passent d'une densité de 120 habitants au kilomètre<sup>2</sup> à 60 habitants.

sous ce nom, son apparition. [...] Paradoxalement, ce patrimoine, a souvent disparu avant un patrimoine plus ancien. Ainsi cette tuilerie briqueterie de Coutances<sup>7</sup> dont le type et la forme des fours, la position des séchoirs, les attitudes des ouvriers travaillant la terre, formant les briques sur table, sont relevés avec une précision que lui envieraient les archéologues d'aujourd'hui. Aujourd'hui, seuls les pans de mur en brique et les toits en tuiles de la rue des Piliers gardent les traces de cette activité disparue.

C'est aussi seulement dans les dessins de Le Dieu qu'on découvre l'activité du Canal de Coutances dont les travaux commencés en 1834 furent achevés en 1840. Avec la vue du pont de Soulle, on redécouvre le port de Coutances disparu complètement depuis 1944. On y voit la manœuvre des gabares et le déchargement des « *bois de sap* » débarqués dans le port de Regnéville en provenance de Norvège et de Prusse. Sur une autre vue, on aperçoit le système hydraulique du très vieux moulin de la Roque établi au confluent de la Sienne et de la Soulle canalisée.

Louis-Michel GOHEL

Conservateur en chef du patrimoine

Conseil général de la Manche, direction des sites et musées départementaux

*Promenades au crayon*, Catalogue de l'exposition organisée par le conseil général de la Manche, Cully, Orep éditions, 2010.

## LE CANAL DE LA SOULLES ET LE PORT DE COUTANCES

### Les débuts du canal : l'enthousiasme

La création du canal de Coutances se situe dans le contexte de développement des moyens de communication et notamment celui de la navigation fluviale par les gouvernements de la Restauration et de la Monarchie de Juillet.

En 1828, le Conseil Général de la Manche envisage la canalisation de la Soules jusqu'à Coutances pour pouvoir commercialiser plus facilement la tanguie, engrais marins dont l'extraction dans le havre de Regnéville est alors à son apogée. D'ailleurs ce projet s'inscrit dans la volonté de joindre la Vire à la Sienne jusqu'à Regnéville via la Soules à partir de Canisy<sup>8</sup>.

Le conseil municipal de Coutances, en novembre 1831, s'interroge sur les frais qu'engendrerait la reconstruction du pont de la Roque<sup>9</sup> : « *Le conseil municipal considérant qu'un projet de canalisation de la Soules depuis le pont de la Roque jusqu'à Coutances, comprenant la reconstruction de ce pont a été proposé précédemment au Conseil Général de la Manche qui a même déjà voté, au nom du département une somme de 20 000 F pour concourir à son exécution, considérant que cette exécution intéresse éminemment non seulement la ville de Coutances, mais encore les communes riveraines de la Soules et la plupart des autres communes de l'arrondissement et qu'il rentre dans le plan plus général de canalisation qui s'opèrerait au moyen de la jonction de la Soules à la Vire.*

*Considérant que le transport de ces mêmes engrais [la tanguie par le canal projeté, se ferait avec une double et immense économie de temps et d'argent. Considérant que l'accomplissement de ce projet donnerait un essor*

---

<sup>7</sup> Le dessin, daté de Coutances en juin 1874, représente l'une des deux tuileries briqueteries de Coutances vraisemblablement celle de Louis-Joseph Deslandes attestée entre 1873 et 1882.

<sup>8</sup> Annuaire de la Manche, 1830, p. 167.

<sup>9</sup> La ville de Coutances entretenait depuis 1803 la route qui conduisait du pont de la Roque à la ville, ainsi que le pont lui-même Elle y avait installé, pour ce faire, un péage sur toutes les marchandises transitant par le pont. C'est sur cette route que passaient les charrois de tanguie. Seulement, en 1826, la concession du péage était terminée et le pont encore en ruine.

*important aux diverses branches de commerce de l'arrondissement et surtout à celui de la ville de Coutances qui recevrait inévitablement et à des prix moindres qu'aujourd'hui soit du Nord, soit de la Bretagne, des bois de débit, des bois de chauffage, de l'ardoise, du charbon de terre, des vins du midi et une foule d'autres objets et qui trouverait aussi moyen d'écouler ses divers produits et spécialement sa pierre à chaux que des bâtiments nombreux viennent chercher depuis longtemps sur ses côtes ».*

Il est bien sûr favorable à cette canalisation, comme il le rappelle encore en 1835<sup>10</sup> : *« Considérant que la canalisation de la Soules ferait de la ville de Coutances un port sur les bords duquel s'établiraient à la fois des dépôts de tangué pour l'agriculture dont une plus forte quantité de ces engrais précieux, ainsi rapproché des cultivateurs augmenteraient et amélioreraient les productions, et des entrepôts de marchandises ou denrées d'un usage ou d'une consommation habituelle tels [sic.] que pierres, ardoises, bois de construction, charbon de terre, vins, eau de vie ... qui rendrait bientôt cet utile établissement, l'entrepôt de tous les besoins industriels de l'arrondissement. »* Par cette même délibération, la ville vote une somme de 30 000 F pour hâter la construction du canal. Le Conseil Général avait déjà voté une somme de 20 000 F.

Dans son rapport au préfet<sup>11</sup>, l'ingénieur Dan de la Vauterie décrit le projet du canal : *« Ce projet étudié avec beaucoup de soin par M. l'ingénieur Borgognon a pour objet d'établir une communication entre Coutances et la mer et de faire pénétrer dans le pays les diverses denrées que les cabotiers peuvent rapporter en remontant la Sienne jusqu'au Pont de la Roque, et l'objet principal de la canalisation de la Soules, est le transport en bateau jusqu'à Coutances de ce sablon nommé tangué, qui est employé si efficacement pour l'engrais des terres [...] ».* L'ingénieur Borgognon prévoit la dépense totale du projet à 243 250 F et espère un trafic de 90 000 tonnes de tangué, entre autres marchandises, qui à 0.30 F le tonneau pourrait rapporter 28 200 F par an.

Le canal de Coutances est donc le lit canalisé de la rivière de Soules, depuis l'aval du pont de Soules à Coutances jusqu'à la rivière de Sienne en aval du pont de la Roque.

Les plans et les projets du canal furent approuvés le 31 mars 1834 par le directeur des Ponts et Chaussées et le cahier des charges de la concession fut publié le 31 juillet 1836. La concession<sup>12</sup> prévoit dans son article 7 : *« Le concessionnaire s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls et à terminer dans le délai de deux années, à dater de l'homologation de la présente concession, tous les travaux nécessaires pour canaliser la rivière de Soule depuis Coutances jusqu'à la rivière de Sienne en aval du pont de la Roque. Il sera tenu de se conformer, dans l'exécution des ouvrages, aux plans et projets approuvés le 31 mars 1834 par le directeur général des Ponts et Chaussées et des Mines, en retranchant toutefois de ces projets ce qui se rattache à la construction du pont de la Roque qui est maintenant exécuté. [...] Le concessionnaire aura néanmoins la faculté de proposer les modifications dont le projet lui paraîtrait susceptible ; mais ces modifications ne pourront être exécutées qu'après l'approbation préalable de M. le Ministre du commerce et des Travaux Publics. Quelle que soit l'élévation des dépenses effectuées, et quelle qu'en puisse être la cause, le concessionnaire ne pourra s'en prévaloir pour réclamer aucune indemnité »,* et dans son article 5 : *« Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au canal, à ses chemins de halage, à ses francs-bords, à ses écluses, ports, gares, bassins, etc., ainsi qu'au rétablissement des communications interrompues et des nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par le concessionnaire. Le concessionnaire est mis aux droits du gouvernement pour en poursuivre, au besoin, l'expropriation, conformément aux lois, dans le cas où il ne pouvait pas conclure des arrangements amiables avec les propriétaires ».*

---

<sup>10</sup> Archives municipales de Coutances, délibération du conseil municipal du 9 février 1835.

<sup>11</sup> Archives départementales de la Manche, archives des Ponts et Chaussées de Granville : 3 S I à 6, navigation intérieure, canal de Coutances : rapport confidentiel de la compagnie des lais, canalisations et dessèchements de l'Ouest du 15 décembre 1859.

<sup>12</sup> Archives municipales de Coutances, dossier canal de la Soules, pièce I.

Les travaux commencèrent officiellement le 10 avril 1837. La concession a été accordée aux sieurs Polonceau et Colin qui étaient aussi concessionnaires du canal Vire-Taute, puis elle passa aux sieurs Mosselman<sup>13</sup> et Lemaire en 1838<sup>14</sup>. Celle-ci avait été accordée par ordonnance royale du 13 juillet 1836 pour 49 ans, à compter du jour de la mise en service. Le canal est officiellement ouvert au public le 28 juillet 1840 (arrêté préfectoral). [...]

#### Description du canal

Le canal est long de 5 462 mètres et présente un dénivelé de 9.60 m racheté par quatre écluses à sas situées sur la commune d'Orval : le moulin de Gruel, le moulin de la sauvagère, la maison éclusière des Moulins et le moulin de la Roque, cette dernière écluse servant de bassin de retenue dans l'intervalle des marées. La section des écluses est de 4.20 m, la longueur des sas est de 23.10 m et le tirant d'eau sur les buses est de 1.20 m. Les écluses sont construites sur des dérivations artificielles. La profondeur d'eau minimum est de 1.10 m et la profondeur moyenne est de 1.50 m. Le chemin de halage fait 3 mètres de large et est sur la berge de la rive droite<sup>15</sup>.

Des gabares à fond plat, de 11 à 18 m de long, de 3.50 m de large, 0.65 à 0.85 mètre de hauteur et pouvant jager de 8 à 15 tonneaux, voire de 20 tonneaux, peuvent l'emprunter.

Voici ce que dit le rapport de l'ingénieur du département en 1839<sup>16</sup> : « *Cependant le canal de Coutances au Pont de la Roque lui aussi s'achève et presque aussi vite que le nôtre [Vire-Taute]; il va doter les contrées qui l'avoisinent des avantages qui nous sont acquis ; qui ne sait qu'au pont de la Roque on compte par 2 ou 3 milliers les charrettes qui vont chaque jour chercher l'engrais de mer. Là, le trajet par eau étant de beaucoup plus court que sur le canal de Vire et Taute, le prix sera probablement aussi moins élevé que chez nous. On nous assure que les concessionnaires de ces deux canaux, sentant avec raison que le péage devait être leur principale affaire et non la vente de la tange avec un bénéfice quelconque, en ont établi les prix au plus bas possible (le tonneau de tange ou 1 000 kg pesant à Coutances 1F 40 c ; à St-Lô 2F 50 c). Or les nouvelles méthodes de culture, si elles recommandent les instruments aratoires perfectionnés, insistent bien plus fortement encore et avec raison sur la nécessité des engrais, sans lesquels point de récoltes; et l'on sait quel cas nos agronomes font de la tange. Honneur à tous ces hommes de talent qui, en nous ouvrant de nouveaux débouchés, accroissent nos ressources ! Honneur aussi à MM. Mosselman et Lemaire qui savent entreprendre et achever des travaux devant lesquels notre incurie native et notre somnolence habituelle nous auraient peut-être fait reculer longtemps si ce n'est même indéfiniment ».*

Les tangues prises sur le port de la Souilles seront livrées aux cultivateurs par la compagnie des canaux de la Manche au comptant à 80 centimes le mètre cube, à terme à 90 centimes le mètre cube<sup>17</sup>.

En 1843, néanmoins, les travaux du canal ne sont pas finis, ce qui empêche la réception définitive des travaux. Et à vrai dire, ce canal ne sera jamais vraiment achevé, notamment en ce qui concerne les écluses<sup>18</sup>. De même en 1845, la place du port de Coutances n'est pas encore faite<sup>19</sup>. D'ailleurs le Conseil Général de la Manche explique que le commerce est peu considérable sur le canal, car la navigation sur la Sienne du pont de la Roque à Regnéville n'a lieu qu'au moyen des marées. En fait, seule la première partie du canal est faite, il reste à canaliser la Sienne jusqu'à Regnéville, but du canal.

<sup>13</sup> Sur Alfred Mosselman voir: Remy VILLAND, « Alfred Mosselman et ses tentatives d'industrialisation de la Manche », dans la Revue de la Manche, tome 25, 1983.

<sup>14</sup> En 1838 Alfred Mosselman et Victor Lemaire s'associent pour former la Société des canaux de la Manche. En 1846, Mosselman resta le seul gérant de la compagnie. En 1859, il constitue la Compagnie agricole des lais, relais, canalisations et dessèchements de l'Ouest et la Société des canaux de la Manche devient la Compagnie Chauffournière de l'Ouest. Puis en 1861, ces compagnies sont regroupées sous le nom de Compagnie des Polders de l'Ouest.

<sup>15</sup> Jean LEVIVIER « Le canal de Coutances, dans Etudes normandes, 1975, p-5-9.

<sup>16</sup> Annuaire de la Manche, 1840, p. 296

<sup>17</sup> Journal de Coutances. 10 juillet 1840.

<sup>18</sup> Archives départementales de la Manche, archives des Ponts et Chaussées de Granville 3 S 1 à 6, navigation intérieure, canal de Coutances.

<sup>19</sup> Archives municipales de Coutances, lettre du sous-préfet du 17 mai 1845.

## Le problème de la Sienne et du port de Regnéville : la désillusion

L'arrondissement de Coutances est un arrondissement essentiellement agricole, mais il possède une grande façade maritime. C'est une côte de plages bordées de dunes et entrecoupée de havres. Elle ne possède qu'un seul port important, celui de Regnéville. La grande richesse de cette côte est la tangué<sup>20</sup>. L'engrais le plus utilisé dans le Cotentin à cette époque. Grand port au Moyen-Age, Regnéville avait perdu de son importance au fil des siècles. Mais son activité renaît au XIXe siècle grâce au commerce de la chaux, autre engrais très utilisé dans la région. L'industrie de la chaux est très importante dans l'arrondissement<sup>21</sup>.

En 1844, de nombreux navires étrangers (anglais, suédois, norvégiens) y importaient de la houille, des pommes de terre, du suif, du bois de chauffe, du bois du Nord, du charbon anglais, du vin de Bordeaux, des briques, des ardoises de Châteaulin, des tuiles de Hollande et des meules à aiguiser. On y exportait de la pierre à chaux, des volailles, des œufs, des bestiaux, du plâtre, des juments, du beurre, du miel, des articles de mercerie et de binteloterie<sup>22</sup>. Le port entretient une importante flotte de cabotage.

Au milieu du XIXe siècle, le port est le troisième du département après Cherbourg et Granville pour les recettes des douanes. « *La pêche à huîtres a pris, dans ce port, un accroissement rapide, et chaque jour il se développe encore, par suite de la construction de nouveaux parcs. Le transport des marbres calcaires et l'importation des houilles donnent à ce port de l'importance et le rangent au nombre des principaux ports de cabotage du département.*

*Une société vient de se former à Jersey, pour établir un service de bateaux à vapeur entre cette île et le port. M. Deslandes<sup>23</sup> a été désigné comme agent de cette compagnie : ses opérations vont commencer et elles auront pour but l'exportation vers les îles anglaises des bestiaux et des denrées de France. S'appuyant sur ce mouvement commercial, le conseil d'arrondissement de Coutances demande que des études soient faites pour parvenir à la construction d'un mur de quai, devenu d'une indispensable nécessité<sup>24</sup> ».*

Le canal de Coutances rencontre des difficultés de fonctionnement car il n'est pas terminé. En effet, pour qu'il soit viable, il faudrait continuer la canalisation jusqu'au port de Regnéville. Or le chenal de la Sienne pose problème. Dès 1842, des études sont faites pour créer un vrai port à Regnéville, le conseil Général veut faire un quai de débarquement plus pratique que l'échouage pour ne plus être tributaire des marées. Voici l'état des choses en 1846: « *Dans le havre de Regnéville, le port à construire n'existe pas encore ; les travaux commencés ne sont qu'un essai, et s'il ne se trouve un abri naturel dont les caboteurs profitent déjà pour venir s'échouer sur la plage, il faut bien convenir que son emplacement ainsi que celui du port projeté ont tous deux l'inconvénient d'être séparés du Pont de la Roque et du canal de la Souilles par une distance de 7 km dans laquelle la navigation n'est possible qu'au moyen des marées.*

*Dans le havre de Regnéville, il ne faut guère compter sur les transports de tangué au moyen de bateaux plats ; car on ne peut pas comme dans la baie des Veys, charger à jet de pelle après les avoir échoués, les bateaux descendus avec le jusant pour remonter le flot, et il faudrait faire un charroi et un transbordement incompatibles avec la modicité du prix auquel il y a obligation de livrer la tangué pour en trouver le débit<sup>25</sup> ».*

Un projet de quai est abandonné en 1850 [...]

---

<sup>20</sup> La tangué est un produit pulvérulent qui se trouve sur les côtes, dans les baies et les havres. C'est un mélange de carbonate de chaux, silice pure et argile. Il est ramassé avec une bêche au Pont de la Roque. La tangué s'exporte à plus de 40 km alentour. Il existe une autre tangué plus grasse qui est la décomposition des varechs d'épaves qui s'y déposent au milieu des vases. Annuaire de l'Association Normande, congrès de Coutances 1844.

<sup>21</sup> Des fours à chaux à charbon de terre ou à charbon de bois (genêts et ajoncs) se situent à Regnéville, Montmartjn. Montchaton. Hyenville. Orval et Saussey.

<sup>22</sup> Annuaire de l'Association Normande, congrès de Coutances 1844.

<sup>23</sup> Elie Deslandes, directeur du port de Coutances, voir plus loin.

<sup>24</sup> Annuaire de la Manche de 1850, rapport du Conseil Général de 1849, p. 263.

<sup>25</sup> Annuaire de la Manche de 1847, rapport du Conseil général de 1846, p. 394.

En 1852, un projet pour l'amélioration du port de Regnéville et pour rendre praticable la partie inférieure du lit de la Sienne depuis le pont de la Roque est arrêté. D'après le rapport de l'ingénieur Bouniceau, « *ce travail sera divisé en deux parties : la première, comprise entre le pont de la Roque et la pointe du Mondin, sera destinée à relier ce canal au port de Regnéville ; la seconde, partant du Mondin jusqu'aux basses plages, dégagera le port des encombrements de sable, et le rendra accessible en morte-eau aux navires d'un fort tonnage.*

*M. l'ingénieur donne également l'assurance que les tangues se déposeront, comme par le passé, tant au pont de la Roque, que sur tout autre point du lit de la rivière<sup>26</sup> ».*

Seulement, l'enthousiasme des années 1830 s'est fortement émoussé. La ville de Coutances, comme toutes les communes de l'arrondissement, est contre la continuation du canal qui, selon elle, remettrait en cause les tanguières [...]

En 1859, le Conseil Général prend une décision : « *Deux projets d'amélioration sont, en ce moment, soumis aux enquêtes nautiques et administratives ; le premier, concernant le port s'élève à 80 000 F; le second, ayant pour objet la canalisation de la Sienne jusqu'au pont de la Roque, s'élève à 150 000 F. Le conseil d'arrondissement de Coutances n'émet de vœu que pour l'amélioration du port et garde le silence sur le projet de canalisation; mais ce silence est en quelque sorte expliqué par une proposition déposée par plusieurs de nos collègues. Il résulte de cette pièce que le projet de canalisation est unanimement repoussé par les populations comme éminemment dangereux pour la conservation des tanguières. Déjà, Messieurs, dans l'une de vos précédentes sessions, vous avez demandé qu'il ne fût fait, dans le havre de Regnéville, aucuns travaux de nature à apporter la moindre perturbation dans le dépôt des tangues. En cela vous avez pris la défense du plus grand de nos intérêts, celui de l'agriculture. En outre, nous devons vous dire que les populations se sont inquiétées de l'enquête qui a eu lieu pour le chenal du pont de la Roque à Regnéville, et de celle qui est ouverte en ce moment pour la délimitation du domaine public de la baie de Lessay ; elles y voient le prélude d'une concession, et cela est d'autant plus naturel que, six fois depuis le commencement du siècle, l'existence de nos tanguières a été menacée par des spéculateurs avides qui, pour arriver à leurs fins, ne craignent pas de calomnier le pays près du pouvoir et de le représenter comme étant dans un état voisin de l'hostilité, lorsqu'en réalité il ne fait que défendre des tanguières que, depuis des siècles, il est accoutumé à considérer comme un patrimoine, et sur lesquelles il vient ramasser un engrais qui, selon les termes d'une ordonnance de 1817, ne saurait être remplacé par aucun autre. Votre commission vous propose donc, Messieurs, d'émettre le vœu: 1<sup>er</sup> qu'il soit établi un quai de débarquement au port de Regnéville ; 2<sup>e</sup> que le projet de canalisation de la Sienne soit abandonné et que les fonds destinés à ce travail soient employés aux travaux du port<sup>27</sup> ».*

La peur du désordre au sein des populations est le point déterminant qui a fait échouer le prolongement du canal de Coutances jusqu'à Regnéville, ce qui lui aurait permis, peut-être, de prospérer.

La compagnie concessionnaire du canal, la Compagnie agricole des lais, canalisations et dessèchements de l'Ouest, est furieuse de ces décisions. Dans un rapport confidentiel du 15 décembre 1859, elle défend son projet de construction de deux digues submersibles en enrochement disposées de manière à maintenir le chenal de la Sienne dans une position fixe et invariable. Car pour elle, sans ce prolongement, le canal de Coutances demeure improductif. Pour la Compagnie, ce ne sont que des intérêts politiques (la peur du désordre contre le gouvernement et ses représentants) et les craintes injustifiées de la disparition des tanguières qui ont poussé à rejeter le projet : « *Cependant M. Mosselman n'a rien négligé pour vivifier cette voie de navigation, dont le pays avait si vivement réclamé l'établissement, il monta un commerce de bois, de tuiles, de charbon de terre etc., dépensa plus de 100 000 F pour créer un matériel de gabarres et amener lui-même de la tanguerie jusqu'au port de Coutances, mais en dépit de ses efforts, le canal lésa ce que l'erreur commise par M. Borgognon, en ce qui concerne la navigabilité de la Sienne, en aval du pont de la Roque, l'avait fait, une impasse dont les produits ne devaient même pas couvrir les dépenses de personnel.<sup>28</sup> » [...]*

<sup>26</sup> Annuaire de la Manche de 1852, rapport du Conseil Général de 1851, p. 489.

<sup>27</sup> Annuaire de la Manche, 1860, p 287-288, Conseil Général de la Manche, session de 1859.

<sup>28</sup> Archives départementales de la Manche, archives des Ponts et Chaussées de Granville : 3 S 1 à 6, navigation intérieure, canal de Coutances : rapport confidentiel sur la situation du canal, 1859.

Donc, en 1859, le canal est un échec. Car dès le départ, la rentabilité du projet et les difficultés d'aménagement avaient été mal évalués. « *Entreprise avortée et partant ruineuse, faute d'avoir été conduite à son terme* ».

En 1860, le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, Eugène Rouher, tranche la question: il approuve les travaux d'amélioration du port de Regnéville et invite les ingénieurs à étudier un projet d'amélioration de l'embouchure du canal de Coutances au Pont de la Roque; en bornant la rectification et l'endigage du chenal de la Sienne à une longueur d'1 km au-dessus de la tête du canal, les dépenses seront réduites de 150 000 F à 45 000 F.<sup>29</sup>

Néanmoins, voici ce que dit le rapport du Conseil Général en 1859<sup>30</sup> : « *Le canal de Coutances est formé de la rivière de Souilles canalisée. Il comporte 4 écluses à sas et une écluse à marée à la tête d'aval. Son principal objet est le transport de la tange, mais en raison des difficultés qu'on rencontre à l'embouchure et dans le lit de la Sienne, la navigation y est peu active ; Le tonnage réel en 1858 a été de 4 014 tonneaux dont 2 843 tonneaux de tange* ».

Mais devant la constatation de l'échec de l'entreprise, l'engagement de la ville de Coutances est remis en cause en 1859. Elle ne veut plus payer la subvention prévue par la délibération de 1835 car « *M. Mosselman n'aurait jamais parachevé les travaux de canalisation, qu'il aurait négligé de les entretenir et aurait laissé encombrer le canal de manière que la navigation n'y serait plus possible* ». <sup>31</sup> Dans cette même lettre, M. Houyver présente le point de vue du concessionnaire: « *Sans doute le concessionnaire qui s'est présenté, avait calculé lui-même sur ces avantages séducteurs, dont le conseil municipal avait fait ressortir l'importance et l'infailibilité ; il aura dû se figurer qu'une navigation active allait s'établir sur ce canal et produire pour lui des péages abondants, conformément aux données mises en avant par les ingénieurs et par le conseil municipal qu'invoquait d'ailleurs le sentiment des cultivateurs et des commerçants éclairés du pays. Toutes ces espérances ont été déçues : nulle navigation n'est venue s'exercer sur ce canal après sa confection, le concessionnaire qui ne s'était obligé qu'à établir la canalisation et qui devait en être indemnisé par les péages n'a eu rien à percevoir. Il s'est alors résigné à établir lui-même un service de batellerie et à faire le commerce; ce commerce n'a pas mieux répondu à son attente que le péage espéré. Alors il a cessé une navigation coûteuse et un commerce improductif [...]. Il est bien plus à plaindre que la ville qui devait mieux connaître que lui les habitudes, les tendances, les ressources ou les obstacles du pays [...]* ».

On voit ainsi les causes de l'échec de ce canal : des visions différentes du commerce et de l'industrie entre les populations locales et l'entrepreneur Mosselman, l'immobilisme des uns et le radicalisme des objectifs de l'autre. C'est aussi le cas pour toutes les entreprises de Mosselman dans la Manche<sup>32</sup>.

En 1865, l'annuaire de l'Association Normande nous précise que le canal est à peu près abandonné puisque seulement deux gabarres y naviguent; elles sont employées à transporter du bois à la scierie mécanique installée sur le bief de l'écluse du Moulin à Orval par Mosselman, quelques engrais de mer et quelques marchandises de Regnéville et du pont de la Roque à Coutances<sup>33</sup>. Les deux gabares sont celles de M. Lemare, importateur de matériaux de construction au port de Coutances, qui restera le seul utilisateur du canal jusqu'en 1886.

### Le port de Coutances.

Avec la canalisation de la Souilles, il fallait un port fluvial à Coutances. Il se situe juste en aval du pont sur la Souilles. Dans une lettre au maire de Coutances du 16 mai 1840<sup>34</sup>, M. Mosselman se propose d'aider la ville pour la construction du port, quartier du pont de Souilles. [...] Il se propose d'avancer une somme de 18 000 F à la

---

<sup>29</sup> Archives municipales de Coutances, lettre du 5 juin 1860 du ministre Rouher au préfet de la Manche.

<sup>30</sup> Annuaire de la Manche, 1860, rapport du Conseil Général de 1859 p. 353.

<sup>31</sup> Archives municipales de Coutances, Lettre du 10 janvier 1859 de M. Houyver, avocat de la compagnie concessionnaire.

<sup>32</sup> Pour plus de précision, consulter l'article de Rémy VILLAND.

<sup>33</sup> Annuaire de l'Association Normande, congrès de Coutances 1865.

<sup>34</sup> Archives municipales de Coutances, canalisation de la Souilles, correspondance.

ville, remboursable en vingt ans, pour aménager cette place, contre la jouissance pendant vingt ans de ces terrains sur lesquels il pourra faire des constructions. [...] L'industriel prévoit un coût total de 20 000 F.

Sur des terrains, achetés à l'hospice de Coutances, le port sera construit en déviant la Souilles et en la rendant rectiligne ainsi que le Bulsard de façon à les mettre en parallèle, séparés par une bande de terre de 40 m de large sur 300 m de long. Sur la rive gauche, seront construits les magasins et les entrepôts puis la voie d'accès au port par la rue du pont de Souilles. De l'autre côté de cette voie, se trouve le moulin du Cocq, le long du Bulsard, acheté par la Compagnie Chauffournière de l'Ouest en 1852. La Compagnie possède ainsi à Coutances 11 hectares de terrains. Suite au procès verbal de bornage du 6 mars 1846, le port lui-même fait environ 4 hectares.

Description du port de Coutances<sup>35</sup> :

*« Le port de Coutances est formé de deux branches parallèles en fer à cheval, correspondant, celle du sud au lit de la Souilles proprement dit, celle du nord au petit affluent de cette dernière appelé le ruisseau de Bulsard. Ces branches ont 275 m de longueur chacune et 14.65 m de largeur, distante entre elles de 40 m. En dehors de ces branches, existent des terre-pleins pour dépôt de marchandises et halage, l'ensemble forme une figure sensiblement rectangulaire de 330 m de longueur moyenne sur une largeur de 119.20 m. [...] Des quais en maçonnerie sont établis sur les deux branches du port et sur les deux rives de chacune d'elle sur une longueur de 73.50 m, les quais sont parementés en briques consolidés par des chaînes verticales en pierres de taille et couronnées d'un dallage en pierre de taille de 0.60m de large, leur épaisseur moyenne est de 1.70 m ».*

Le directeur du port de Coutances est Elie Deslandes. Celui-ci est né à Jersey vers 1813, fils de négociants de Saint-Hélier. Il est lui-même négociant et fait du commerce entre Regnéville et Jersey. Il s'est marié à Agon en 1833 avec une marchande du village. Elie Deslandes s'installe à Coutances dès cette époque. Dès 1840, il devient directeur du port et travaille pour la compagnie de M. Mosselman (la Compagnie Chauffournière de l'Ouest puis la Société des Polders de l'Ouest). Il a ses bureaux dans une maison louée à Madame Lansot, il emploie un commis. En 1851, la direction du port emploie deux salariés. Elie Deslandes fait de l'import-export entre Coutances et Jersey via le canal et le port de Regnéville. En effet, le Conseil Général de la Manche annonce en 1850<sup>36</sup> qu'une compagnie s'est formée à Jersey pour ce faire. On exporte ainsi des bestiaux et autres denrées, ainsi que la pierre calcaire, on y importe la houille. A Coutances, Elie Deslandes a ses propres activités. En 1849, il achète les jardins de l'ancien collège à l'angle de la rue Neuve et de la rue de Pile (no21 rue Tourville) pour y installer son entreprise (magasins, ateliers, entrepôts) car il est marchand de bois du Nord, de charbon et de matériaux de construction (chaux, pierres ...) importés grâce au canal. Il possède aussi à Coutances le moulin Angot, le moulin de Bas, des propriétés rue du moulin de haut, une briqueterie Cour aux Magnens. Il est aussi propriétaire du manoir des Marais à Hyenville, des fours à chaux de Montmartin-sur-Mer avec leurs carrières, d'une maison de maître auprès de ceux-ci, de la ferme des Marais à Regnéville et de trois fermes à la pointe d'Agon près du futur phare. De plus, avec le charbon qu'il importe d'Angleterre, il fait valoir les fours à chaux de Hyenville, Saussey et un four au Pont de la Roque.

En 1866, il n'y plus ni bureaux, ni directeur, au port de Coutances et Elie Deslandes vend ses entreprises et ses propriétés en 1872-1873.

C'est vers 1866-1868 que la Compagnie des Polders de l'Ouest vend ses magasins autour du port de Coutances. Louis Lemare, marchand de bois au Pont de Souilles, installé depuis 1860, achète une partie des infrastructures du port. Il reprend en partie les activités de ce dernier. Il se sert du canal pour importer ses marchandises. Le moulin Lecocq est transformé en scierie mécanique en 1872. En 1886, il établit un dépôt de chaux hydraulique et de ciments Portland. Il importe par exemple le zinc de la compagnie de la Vieille Montagne ayant appartenu à la famille Mosselman. Son fils Albert lui succède en 1890, et au XXe siècle ce sont les enfants de celui-ci qui

---

<sup>35</sup> Archives départementales de la Manche, archives des Ponts et Chaussées de Granville : 3 S I à 6, navigation intérieure, canal de Coutances, remise du canal à l'Etat, procès verbal descriptif du 6 décembre 1876.

<sup>36</sup> Annuaire de la Manche, 1850 p.263.

continuent l'activité de ventes de matériaux de construction; sa fille ayant épousé Gaston Drouet en 1919, l'entreprise est connue des Coutançais sous le nom de Drouet-Lemare puis Drouet jusqu'au milieu des années 1970.

Jusqu'à la seconde Guerre Mondiale, l'entreprise continue de s'appeler « canal de Coutances ».

### La cession du canal à l'Etat

En 1862, la Compagnie des Polders de L'Ouest demande à l'Etat de racheter le canal de Coutances et celui de Vire-et-Taute, l'administration des Ponts et Chaussées y était favorable. La demande est renouvelée en 1867 auprès du ministre. L'argument de la Compagnie est que les populations n'y trouveront que leur intérêt car les canaux revenant à l'Etat, les droits de péage seraient supprimés et le coût des transports encore diminué. Ces canaux transportent essentiellement de la tanguie et de la chaux grasse. Depuis cinq ans, le Conseil Général de la Manche appelle de ses vœux ce rachat. Par là-même, la Compagnie des Polders de l'Ouest se séparerait d'entreprises peu rentables qui l'empêchent de réaliser pleinement ses projets de dessèchement en baies du Mont Saint Michel et des Veys. Dans son rapport<sup>37</sup>, l'ingénieur des Ponts et Chaussées expose que malgré le coût modique du péage (0.03 F la tonne de tanguie et 0.06 F la tonne d'autres marchandises), les cultivateurs préfèrent utiliser leurs chevaux et la route départementale n°23 de Coutances à Regnéville peu praticable et pentue qui supporte annuellement 300 000 tonnes de tanguie. Pour l'ingénieur, néanmoins, le canal a encore de l'avenir si on améliore le chenal de la Sienne, car le trafic du port de Regnéville est important et la suppression des droits de péage inciterait les cultivateurs à l'utiliser.

Mais il faut attendre 1874 pour que les choses avancent. Et là, il n'est plus question de rachat mais de cession gratuite à l'Etat. Le rapport<sup>38</sup> de l'inspecteur général nous dit que le canal est à l'abandon, que les conditions de navigation sur la Sienne sont impossibles et qu'il n'y a donc pas de véritable débouché pour le canal, malgré les améliorations de l'endiguement sur 1 700 m à l'aval du Pont de la Roque, faites en 1861. L'Etat prend l'engagement de pourvoir à l'exploitation du canal dans son état actuel et ne devrait faire les réparations nécessaires pour le rétablir dans sa situation primitive que si le département et la ville de Coutances s'engageaient eux-mêmes à concourir à ce travail, évalué à 60 000 F. Finalement, les travaux de réhabilitation s'élèvent à 79 000 F. Le sous-préfet demande ainsi à Coutances de participer à hauteur de 14 400 F. Le conseil municipal répond dans son rapport du 13 mars 1876 qu'à cette somme initiale, va s'ajouter au fur et à mesure les frais d'entretien du canal.

Le rapporteur continue ainsi: « [...] *Nous ne sommes plus, en fait, comme se sont trouvés nos honorables prédécesseurs, sous l'influence des illusions de la première heure [...]. En présence de ces espérances disparaissaient complètement les impossibilités matérielles les plus évidentes, qui opposaient d'insurmontables obstacles à cette prospérité sur laquelle on comptait avec une si parfaite sécurité ; ainsi, l'insuffisance du cours d'eau alimentant le canal, les difficultés et les dangers de la navigation sur un parcours de plus de 6 km entre le pont de la Roque et Régneville, navigation qui n'est possible que pour des chalands d'un petit tonnage et d'un faible tirant d'eau que pendant des temps très courts, au moment des hautes mers, dans certaines marées qui doivent atteindre et dépasser 80 à 85 degrés; tout cela n'arrêtait pas l'élan général, parvenait à peine à faire naître des doutes discrets n'osant pour ainsi dire pas prendre corps et se formulant timidement.*

*Les déceptions ne pouvaient tarder à se produire et d'une manière d'autant plus intense qu'on était allé plus loin dans les espérances. Ainsi lorsque sonna l'heure critique, lorsqu'il fallut remplir des engagements positifs et formels qui ne laissaient pas que d'être onéreux pour les finances municipales, n'est-on nullement surpris de voir se manifester une certaine hésitation qui va se perpétuant d'année en année jusqu'en 1859, époque à laquelle les concessionnaires du canal, après maintes et maintes démarches, produisent une consultation de leur conseil,*

---

<sup>37</sup> Archives départementales de la Manche, archives des Ponts et Chaussées de Granville : 3 S I à 6, navigation intérieure, canal de Coutances : rapport de l'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées du 5 juin 1868.

<sup>38</sup> Archives départementales de la Manche, archives des Ponts et Chaussées de Granville : 3 S 1 à 6, navigation intérieure, canal de Coutances, rapport de l'inspecteur général des Ponts et Chaussées du 5 juillet 1875.

*Mr Houyvet avocat à Saint-Lô appuyant le bienfondé de leur réclamation, la légitimité et l'exigibilité incontestable de leur créance sur la ville de Coutances.*

*Ce ne fut cependant qu'en 1867 que, grâce à la lenteur du formalisme administratif, la caisse municipale parvint à se libérer entièrement envers ses créanciers MM. Mosselman et compagnie, après avoir servi les intérêts de sa subvention de 30 000 F depuis le 10 août 1840 jusqu'au 20 avril 1867, c'est-à-dire près de 21 années<sup>39</sup>[...] »*

Coutances ne croit plus en l'avenir du canal qui finira de devenir inutile avec l'arrivée du chemin de fer. Ainsi le 26 octobre 1876, le canal est cédé à l'Etat gratuitement par la compagnie des Polders de l'Ouest<sup>40</sup>. Désormais, c'est l'administration des Ponts et Chaussées qui gère le canal.

#### Le déclassement et la liquidation du canal et du port de Coutances 1876-1908

La situation du canal vers 1880 est la suivante<sup>41</sup> : « *Quant à l'exploitation du canal, un seul négociant use de ce mode de transport pour les marchandises, c'est madame veuve Lemare, négociant à Coutances qui fait venir la majeure partie de ses marchandises par le canal. Le fret des navires n'étant pas plus cher à Regnéville qu'à Granville, madame Lemare fait venir les bois, charbons, ardoises, briques, avoine, etc. à Regnéville; de là, les gabarres les transportent au port de Coutances où se trouve l'usine Lemare. Le prix de ce transport est sensiblement inférieur à celui de Granville à Coutances. Madame Lemare a le matériel nécessaire pour ce mode de transport. Elle possède 3 gabarres dont 2 sont toujours disposées pour cette navigation. Entre l'écluse du Gruel et celle de la Sauvagère, se trouve une briqueterie appartenant à madame Lemare et exploitée par elle. Cette usine, placée directement sur le bord du canal possède un petit quai d'embarquement pour la brique qui est transportée uniquement par les gabarres, de là au port de Coutances, sans beaucoup de frais. »*

La navigation atteignait en moyenne 2 300 tonnes de 1877 à 1882. Dès 1883, le ministre des Travaux Publics ordonne l'étude en vue du déclassement du canal. Un rapport des ingénieurs des Ponts et Chaussées de 1886 donne un avis favorable. De gros travaux sont nécessaires aux écluses pour maintenir la rivière navigable et l'Etat les juge inutiles car la navigation y est presque nulle. Le ministre a déclaré faire l'abandon de la voie navigable laissant aux usiniers (éclusiers) l'entretien ultérieur de tous les ouvrages nécessaires au maintien de la retenue des biefs. Le projet de déclassement soulève de nombreuses réclamations de la part des éclusiers et des propriétaires des moulins se trouvant au bord de la Souilles (le moulin de Gruel et le moulin de la Roque). La crainte est que le canal soit abandonné à lui-même et que les écluses disparaissent faute d'entretien, et les usines détruites.

De plus en 1888, une étude est en cours en vue de relier Coutances à Regnéville par le chemin de fer, ce qui ruinerait définitivement le commerce sur le canal<sup>42</sup>.

En effet, le trafic ne cesse de diminuer. Les bâtiments de petit tonnage qui fréquentent l'embouchure de la Sienne (port de Regnéville) apportent des marchandises lourdes (pierres, houilles, bois, etc.) qui peuvent seules être transportées avec profit sur les voies navigables, or aucune ne passe par le canal.

Une commission d'enquête réunie en septembre 1888 à Coutances donne un avis défavorable au projet de déclassement, qui serait pour elle un amoindrissement pour la ville de Coutances et la contrée, elle souhaite également que des travaux soient faits de façon à favoriser à nouveau la navigation. La ville ne veut pas du déclassement, on ne sait jamais, il pourrait y avoir une reprise du commerce. Pour le rapporteur des Ponts et Chaussées<sup>43</sup>, le refus de payer en 1876, lors de la remise à l'Etat, pour l'entretien du canal, équivaut à un désintéressement complet du sort ultérieur du canal. « *La ville et le département ont été prévenus que s'ils refusaient leur concours financier, le canal disparaîtrait ; malgré cet avis, ils n'ont pas donné suite à la demande*

<sup>39</sup> Archives municipales de Coutances, délibération du conseil municipal du 13 mars 1876.

<sup>40</sup> Archives municipales de Coutances. Copie du décret du 26 octobre 1876.

<sup>41</sup> La ligne Coutances-Regnéville via Hyenville fut construite à partir de 1898 et inaugurée en 1902.

<sup>42</sup> Archives départementales de la Manche, archives des Ponts et Chaussées de Granville : 3 S I à 6, navigation intérieure, canal de Coutances, rapport des Ponts et Chaussées, sans date.

<sup>43</sup> Archives départementales de la Manche, archives des Ponts et Chaussées de Granville : 3 S 1 à 6, navigation intérieure, canal de Coutances, rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées du 18 février 1888.

qui leur était faite. Ils ne peuvent donc aujourd'hui s'opposer à une solution qui s'impose et qu'ils ont eux-mêmes rendue inévitable ».

La navigation a cessé depuis août 1886. Pour les ingénieurs, le canal a été, et est une utopie.

[...]

La Souilles redevient une rivière non navigable. [...] Ainsi le déclassement, mis à l'étude par une décision ministérielle du 8 novembre 1882, fut-il prononcé par décret du 26 novembre 1891, après expiration de la concession primitive. [...]

Véronique GOULLE

« Le canal et le port de Coutances », *Viridovix*, n° 25, juin 2007.

## LA GABARE : « BÂTÉ » DES BAS-PAYS

La gabare (on disait « bâté » localement) est ce bateau à fond plat navigant sur les estuaires, rivières et canaux du Cotentin, particulièrement dans les marais. Utilisées surtout pour le transport des produits pondéreux (tangue, sable, briques, tuiles, pierre, bois, charbon), les gabares ont permis de remonter les cours d'eau jusqu'aux villes et campagnes de l'intérieur qui proposaient des « ports » aux installations bien modestes. L'exploitation et le transport de la tangue représentaient la principale activité d'une majorité de gabariers. Leurs embarcations étaient particulièrement adaptées à la « récolte » de la tangue dans la baie des Veys et les estuaires : l'équipage abordait le banc de vase à marée haute puis s'échouait au jusant et s'amarrait à l'aide d'une ancre, il mettait ensuite à profit la durée de la basse mer pour charger un maximum de pelletées de tangue, puis à la faveur de la marée montante flottait de nouveau pour retourner vers la terre ferme et déposer à la tanguière son chargement, ensuite emporté dans les tombereaux (les *banneaux*) des cultivateurs. L'opération n'était pourtant pas sans risque, car la gabare n'était pas conçue pour affronter les flots océaniques. La majorité des gabares inscrites dans les registres matricule au Service historique de la Marine, à Cherbourg, jaugent 10-12 tonneaux<sup>44</sup>. Leur longueur allait de 12 à 17,50 m., leur largeur de 3,50 à 4 m. Ce qui les caractérisait était leur faible tirant d'eau, qui même en charge ne dépassait pas 1 m. François Renault décrit des gabares plus imposantes, mais le passage par les écluses des canaux en contraignait d'autres à être moins longues et plus étroites.

Ces bateaux sont construits en orme et chêne chevillés. Les bordés sont cloués sur les chants du fond goupillés. Ils ne sont pas posés à clins mais de l'étoupe et du goudron assuraient l'étanchéité. D'après les observations de François Renault<sup>45</sup>, la hauteur de la coque est à peu près de 70 à 80 cm, et il faut trois planches posées à franc-bord pour la border. L'avant à l'arrière se relèvent, formant un angle avec le fond. Bien que construites grossièrement et soumises à l'action de l'eau douce, les gabares ont la vie dure. Il fallait cependant, chaque été, goudronner la coque.

Plusieurs moyens de propulsion étaient employés par les bateliers, en plus de la force du courant :

- la voile carrée, très haute et large qui permettait de profiter du vent grâce à un long mât effilé et amovible (pour passer sous les ponts),
- le halage au *grélin* par le matelot, depuis une berge, grâce à un cordage d'une bonne centaine de mètres,
- le halage par des chevaux sur le chemin de halage des canaux et de la Vire, introduit par Alfred Mosselman en 1839,
- la longue gaule en bois (le *fourquet*) pour s'appuyer sur les fonds et pousser en marchant de l'avant vers l'arrière du bateau, lorsque le vent était absent ou contraire et les berges submergées (ce qui était le cas pendant les mois d'hiver, lorsque le marais est *blanc*).

<sup>44</sup> Guy Dodeman, *Canaux de la Manche*, arch. dép. Manche, 7 J 167

<sup>45</sup> François Renault, *Bateaux de Normandie*, Editions de l'éstran, 1991.

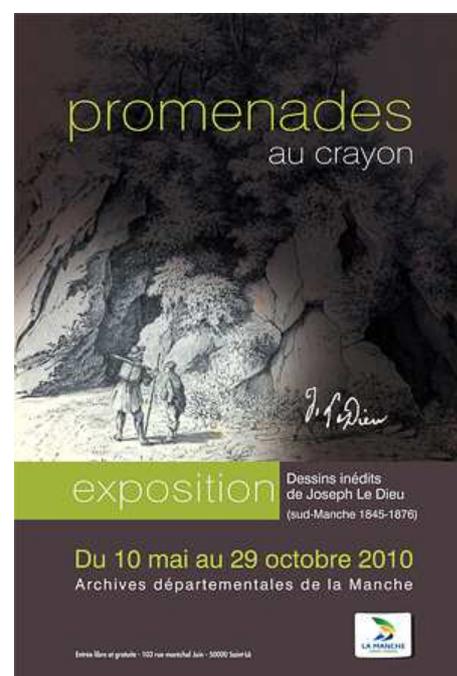
La vitesse n'est bien sûr pas possible : un vigoureux matelot tractera sa gabare au rythme de 4 km/h.<sup>46</sup> Pour diriger l'embarcation, on maniait un gouvernail long de 5 à 7 mètres, en orme, s'articulant sur une forte cheville métallique. Un plus petit aviron, également en orme, servait aussi à guider. L'équipage est réduit généralement à deux personnes. Le patron, parfois armateur de la gabare, et son matelot (parfois son épouse) chargé de halier le bateau. Tous deux tentent de s'abriter des intempéries dans une basse cabine, située à l'avant du bateau, bien inconfortable. Ils y déposent leur casse-croûte et s'y endorment s'ils n'ont pas regagné leur port d'attache avant la nuit, car la circulation est interdite avant le lever du soleil. Les gabares furent nombreuses. Remy Villand<sup>47</sup> en a recensé 168 différentes francisées à Carentan de 1800 à 1854. Bien que l'activité décline, avec l'amélioration du réseau routier et l'arrivée du chemin de fer, 103 gabares et chalands étaient encore en service sur la Vire, la Taute et l'Ouve en 1896. Beaucoup furent construites à Tribehou, près de la Taute. La dernière qui y fut lancée, *Briquetterie de Carentan*, le fut en 1914. Vendue à Saint-Lô en 1930, elle est une des dernières à naviguer sur la Vire.

Olivier Jouault  
Service éducatif des archives départementales de la Manche

## PROLONGEMENTS :

- Excursion sur les lieux. Le site du port détruit en 1944 a été complètement bouleversé (emplacement de la station d'épuration). La Souilles canalisée peut être parcourue et les quatre anciennes écluses, jumelées à des moulins, observées jusqu'au Pont-de-la-Roque.

- Visite, gratuite, de l'exposition proposée du 10 mai au 29 octobre 2010 par les archives départementales de la Manche «*Promenades au crayon. Dessins inédits de Joseph Le Dieu (sud-Manche, 1845-1876)*». 139 dessins inédits issus d'une collection privée représentant Avranches, Granville et Coutances ainsi que leurs environs dans les années 1845-1848 et 1873-1876.



## POUR APPROFONDIR

- DÉSIRÉ DIT GOSSET (Gilles) dir., *Promenades au crayon*, Catalogue de l'exposition organisée par le conseil général de la Manche, Cully, Orep éditions, 2010.
- DODEMAN (Guy), *Canaux de la Manche*, Publication multigraphiée, s.d., arch. dép. Manche 7 J 167
- GOULLE (Véronique), « Le canal et le port de Coutances », *Viridovix – Revue de généalogie et d'histoire locale du Coutançais*, n° 25, juin 2007.
- LEVIVER (Jean), « Le canal de Coutances ou canal de la Souilles », *Études normandes*, 24<sup>e</sup> année, 1-1975.
- VILLAND (Rémy), « Alfred Mosselman et ses tentatives d'industrialisation de la Manche », *Revue de la Manche*, tome 25, fasc. 96, octobre 1983.

<sup>46</sup> Albert Desile, *Gens de la mer, des rivières et des marais*, L'Teimps d'Aôt'fais, tome 3, Coutances, OCEP, 1986.

<sup>47</sup> Rémy Villand, « Alfred Mosselman et ses tentatives d'industrialisation de la Manche », *Revue de la Manche*, tome 25, fasc. 96, octobre 1983.