

La voie verte Louvigny-Grimbosq

Promenade familiale du 15 septembre 2013

1^{er} arrêt : entrée de l'ancien camping de Caen **Les inondations de Caen et des environs**

Le développement urbain de Caen au XIX^e siècle a contribué à réduire les zones d'écoulement de l'Orne en cas de crue. A partir de 1820, l'aménagement du port entraîne la suppression des prairies inondables et les dépôts successifs des industries amènent un rehaussement des terrains empêchant leur rôle de réservoir naturel. Le déplacement et la régulation du lit de l'Orne puis le creusement du canal en 1837 achèvent de supprimer les méandres de l'Orne et rendent ainsi beaucoup plus vulnérables les terrains riverains.

Il peut exister également des inondations dites par remontée de nappe en cas de forte pluviosité mais qui concernent des surfaces plus limitées. La prairie joue le rôle de champ d'expansion de crue : la vanne Yves Guillou est abaissée lors des fortes montées de l'Odon et de l'Orne (par la grande Noé). Dès que le niveau de l'Orne atteint 1,80m à Thury-Harcourt, l'alerte est donnée.

Des inondations supérieures à 4m ont eu lieu en 1925, 1990, 1993, 1995, 1999 et 2001.

Des mesures ont été prises pour lutter contre les inondations, en particulier, en 2002, la création d'un canal de jonction entre l'Orne et le canal de Caen à la mer. Le débit est ensuite restitué dans l'estuaire de l'Orne par un déversoir situé sur le site du Maresquier à Ouistreham.

Un chenal à sec a été réalisé dans la plaine d'inondation de Louvigny pour faciliter l'écoulement et abaisser le niveau d'eau à l'amont et une digue a été érigée le long de l'Orne.

2^{ème} arrêt : devant le pont de Louvigny **Origines de la voie ferrée Caen-Flers**

Sous le règne de Louis XIV, entre 1660 et 1715, se constitue progressivement une administration d'Etat qui entreprend la création d'infrastructures et lance de grands travaux publics.

En 1716, le régent, Louis d'Orléans institue le corps des Ponts et Chaussées

A la suite de la Révolution, le pays est découpé en départements et, en 1800 est créée une assemblée territoriale, le Conseil Général, qui va jouer un rôle fondamental dans la construction de canaux puis de voies ferrées et de routes.

La Révolution industrielle initiée en Angleterre entraîne toute une série d'inventions dont celle de la machine à vapeur de James Watt (1781). Le 1^{er} « remorqueur sur rails » est inventé en 1804. A la même époque, les grandes écoles font leur apparition en France : Ecole des Mines en 1783, Ecole des Travaux Publics en 1794 (devenue « Polytechnique en 1795), Ecole des Arts et Manufactures en 1828. Les ingénieurs sortis de ces trois écoles vont jouer un rôle primordial dans la conception, la construction et l'exploitation de chemins de fer. Les disciples de Saint-Simon vont faire du chemin de fer leur projet le plus grandiose.

En Normandie, un seul projet ferroviaire émerge avec la loi de 1842 fondatrice du premier réseau de chemins de fer : celui de la ligne Paris-Le Havre. Mais, dès 1844, un conseiller général de la manche rédige un mémoire sur un projet de chemin de fer de Paris à Cherbourg, le port de cette dernière présentant un intérêt stratégique face à l'Angleterre et Caen pouvant fournir de nombreuses activités et des clients potentiels. Ainsi, la gare de Cherbourg sera inaugurée le 4 août 1858 par Napoléon III et l'impératrice Eugénie qui vont faire escale à Caen.

Dès 1852, le Conseil général du Calvados fait l'inventaire des embranchements qui permettraient, à partir de la future voie Paris-Caen-Cherbourg d'irriguer en profondeur le Calvados et la Basse-Normandie. En 1860, les études préliminaires sont terminées. Les milieux industriels du textile ne relâchent pas leur pression sur les conseillers généraux et les pouvoirs publics et le maire de Condé-sur-Noireau adresse une pétition à l'Assemblée départementale : l'industrie cotonnière possède 60 filatures produisant 9 millions de kg de coton par an. La matière première arrive d'Amérique au port de Caen, directement ou en transitant par Le Havre et les produits fabriqués sont expédiés vers diverses régions et alimentent les tissages de Mayenne et de Laval. L'importance commerciale de la ligne tient aussi à d'autres exploitations que sont les bois de construction du Nord transitant par Caen et le Havre, les pavés, bordures et grès de May-sur-Orne, la chaux agricole et les tanneries et filatures d'Harcourt.

Le 9 octobre 1860, un décret impérial prescrit l'exécution des opérations pour la construction de la ligne Caen-Flers. La loi du 7 juillet 1833 a créé la notion d'expropriation pour cause d'utilité publique et une loi du 3 mai 1841 précise les procédures d'enquêtes publiques.

Les chantiers ouvrent en 1862 en commençant par les deux extrémités de la ligne : Caen et Flers. Ce sera l'occasion d'embaucher les chômeurs des industries textiles dans une « régie d'Etat » reprenant le principe des ateliers nationaux. Les chaussées, pavages et bornes de passage à niveau utilisent les pavés des carrières de May et de Feuguerolles, avec des granits bleus de Berjou ou de Vire. Pour la maçonnerie des ouvrages d'arts, on emploie les sables de Bretteville-sur-Laize ou de Grimbosq. La chaux provient des fours de Bretteville-sur-Laize et de Fontenay-le-Pesnel, les pierres de taille des carrières de Ranville ou de Quilly, les marbres de Clécy et du Vey tandis que les briques sont fabriquées sur place. Les entrepreneurs adjudicataires exploitent ainsi eux-mêmes sur place des bois, des carrières, usant d'un droit provisoire qui peut être imposé au propriétaire par simple décision administrative. La Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest espérait terminer les travaux début 1872 mais la guerre occasionne des retards. En 1871, la jonction est faite entre les deux galeries du tunnel des Gouttes entre Clécy et Pont d'Ouille mais il faudra attendre mai 1873 pour que la ligne soit mise en exploitation.

3^{ème} arrêt : Chapelle d'Etavaux

Nommée Chapelle Saint Orthaire, elle est située sur la commune de Saint André et a été construite entre le XII et le XIII^{ème} siècles.

L'arrivée du chemin de fer à Saint André, en 1873 a permis l'extension des carrières d'Etavaux et l'ouverture des mines de May-sur-Orne.

4^{ème} arrêt : May-sur-Orne Gare de Feuguerolles-Saint André **Les mines de fer et les fours à chaux dans le Calvados**

Cette gare de style « standard ouest » est ornée d'une plaque commémorative sur laquelle est gravé « SNCF 1939-1945 – à la mémoire des agents SNCF tués par faits de guerre ; Lepeltier Victor et Maumon Henri ». Ouverte le 15 mai 1873, elle se trouva en pleine zone de bataille le 24 puis le 28 juillet 1944. Elle fut rouverte en 1945 puis resta en activité pour le service voyageur jusqu'au 3 mai 1970. Des trains touristiques ont été remis en service entre 1991 et 1993. Après maintes controverses, le 12 décembre 2006, le Conseil Général a pris la décision de sauvegarder la ligne.

Des mines de fer ont été exploitées à Saint Rémy, May et Saint André-sur-Orne ainsi qu'à Saint Clair de Halouze (dans l'Orne). Celles de May et de Saint André, créées en 1893, passent sous le contrôle de la Sté des Mines et Produits Chimiques. Elles sont destinées à des exportations vers les usines belges, la Grande Bretagne, l'Allemagne et les Pays-Bas mais aussi à l'alimentation des hauts fourneaux de la Sté Métallurgique de Normandie (SMN). C'est le maire de May qui, plantant ses arbres, a découvert la présence de minerai de fer dans son jardin en 1891.

Les 1ers concessionnaires sont des propriétaires terriens ou des négociants du port de Caen. Mais, bientôt, des sociétés se constituent, la plus importante étant la Sté des Mines et Produits Chimiques qui prend le contrôle de l'ensemble du bassin minier.

NB : Comme la population bas-normande était réticente aux conditions de travail dans l'industrie, il fallut faire appel à l'immigration et ce, d'autant plus que la 1^{ère} Guerre Mondiale avait fauché bien des ouvriers. Les italiens furent les 1ers à venir avant 1914. Ils repartent pendant la guerre pour revenir ensuite (86 en 1925) de manière organisée. Ensuite viennent les Polonais dans les années 1920 mais individuellement.

D'autres nationalités les rejoindront : Algériens, Espagnols, Portugais.

Le travail se faisait encore avec le secours de 4 chevaux pour le « roulage » à partir de sites éloignés. Un cheval avait l'habitude de faire une douzaine de rotations et de tirer ainsi 12 wagons. Certains refusaient d'en faire un de plus. De vieux palefreniers qui avaient l'habitude de chiquer donnaient une chique à leur cheval. Il arrivait qu'en cas de manque, un cheval vole sa chique.

L'acheminement du minerai se fait d'abord jusqu'à la gare de Feuguerolles-Saint André par tombereaux à cheval puis, vers 1930, par des transbordeurs aériens permettant le franchissement de l'Orne et le chargement de wagons par simple gravitation.

Le transport de tout ce minerai dans différentes mines nécessitera jusqu'à 12 trains par jour soit, à chaque train, une cinquantaine de wagons qui alimentent le port de Caen. Charbon et minerai de fer constituent ainsi les $\frac{3}{4}$ du trafic de Caen qui était un des premiers ports français. Le chargement se faisait Quai Vendeuvre.

Les mines fermeront une à une : Saint Rémy en 1962, May en 1968, Saint Clair de Halouze en 1978, ce qui annoncera le déclin de la voie ferrée. En cause, la concurrence suédoise, mauritanienne et brésilienne.

Des fours à chaux étaient disséminés partout dans le département, particulièrement dans le Bessin.

La chaux était le seul élément permettant à l'époque d'améliorer la fertilité des sols.

Il existait également, depuis 1900, une grande briqueterie à Feuguerolles-Saint André grâce à la présence d'une couche d'argile et la création de la ligne Caen-Flers a permis la diffusion la production vers Caen puis Paris ou vers le sud. L'affaire prend de l'importance et l propriétaire investit et crée la Compagnie des Grandes Briqueteries, Huileries et Carrières de

grès quartzeux de Feuguerolles-Saint André. Cette société emploiera jusqu'à 140 ouvriers puis s'arrêtera définitivement en 1927. On trouvait d'autres briqueteries le long de la ligne, à Condé-sur-Noireau, Saint Denis de Méré et Flers.

Toutes ces briques seront utilisées pour les gares et les maisons de garde-barrière mais aussi pour certains ouvrages d'arts comme le viaduc des Bordeaux, vers Thury-Harcourt.

Notons que, jusqu'au XX^{ème} siècle, la dentelle est la principale activité des femmes de la région (à chacun son métier !).

NB : Signaler la bifurcation vers le Musée de Vieux La Romaine (4,9 km) qui, après une montée difficile dans les graviers, mène au château de Bully (XVIII^è) après 2 km. Evoquer aussi le sentier qui longe la Guigne.

5^{ème} arrêt : Face aux carrières de Feuguerolles **Un peu de géologie et un rien d'histoire**
Située aux confins du Massif armoricain et du Bassin parisien, la région du Sud de Caen est un secteur-clef pour la reconstitution de l'histoire géologique régionale qui s'étend du Précambrien au Jurassique sur 580 millions d'années. Ce circuit comporte, du Nord au Sud, des sites géologiquement célèbres tels que :

- [Carrière de Feuguerolles](#) : Dans la partie supérieure de la carrière, niveaux condensés du Jurassique inférieur et moyen, en relation avec les écueils paléozoïques.
- [Vallée de la Guigne, de Vieux à Bully](#) : Affleurement remarquable du Calcaire de Laize (Formation des Schistes et calcaires) du Cambrien inférieur en rive gauche de la Guigne, discordance varisque près du musée de Vieux, flysch briovérien (Précambrien) dans le bas de Vieux. Exemple de relation entre le bâti et la géologie locale.
- [Carrière historique de May-sur-Orne](#) : Discordance varisque ...
- [De Laize-la-ville à Feuguerolles](#) : Coupe remarquable dans le flanc sud du synclinal de May. Vallées de la Laize et de l'Orne. Coupe du paléozoïque, du Cambrien au Silurien. Evolution des milieux de sédimentation. Stromatolithes, trilobites, graptolites...
- [Laize-la-Ville](#) : Trois orogénèses, cadomienne, varisque (hercynienne) et alpine. Deux discordances angulaires, failles, plissements, séquence sédimentaire du Cambrien inférieur, transgression...
- [Carrière de Laize-la-ville \(anciennement appelée Géopark\)](#) : Discordance varisque dans le flanc sud du synclinal de May. Carrière accessible aux scolaires.
- [Carrière de la Roche Blain](#) : Orognèse cadomienne, discordance du Lias sur le Briovérien, flysch briovérien, failles...
- [Jacob-Mesnil](#) : Localité type de la discordance cadomienne. Deux orogénèses, cadomienne et varisque (hercynienne). Deux discordances angulaires (dont une est directement observable), plissements, séquence sédimentaire du Cambrien inférieur, transgression...
- [De Thury-Harcourt à Clécy - traversée du Synclinal de la Zone Bocaine](#) : Traversée du synclinorium varisque de la Zone bocaine, la série sédimentaire paléozoïque du Cambrien à l'Ordovicien inférieur, le minerai de fer de Saint-Rémy-sur-Orne.

Le synclinal de May-sur-Orne

Le plissement des roches sédimentaires se fait en bosses (anticlinaux) et en creux (synclinaux) d'où une présentation de la couche de minerai de fer selon une allure ondulée et d'épaisseur variable : 7m environ. L'érosion a fait disparaître les anticlinaux. C'est donc au sein des synclinaux qu'on recherche le minerai de fer.

Au gué du Bully, un ancien pont bâti par les Romains se trouvait sur une route appelée « voie Romaine » ou « Chemin Haussé ». Le « Haussé » est le surnom qu'on donnait à Guillaume le Conquérant en raison de ses origines « batardes ». Guillaume emprunta cette voie pour échapper à ses frères, résolu à le tuer pour l'empêcher de devenir Duc de Normandie. Il alla se réfugier au Château de Falaise. La voie suivait la rive gauche de la Guigne en sortant de Vieux et arrivait à peu de distance de l'église où elle passait l'Orne sur le pont dont les pierres étaient scellées par des crampons de fer.

La petite église Saint Martin de Bully présente un curieux tympan sur lequel figure un personnage écartelé entre deux félins : certains l'ont identifié comme « Daniel dans la fosse aux lions », d'autres à une représentation de la luxure.

6^{ème} arrêt : **Le Pont du Coudray, une histoire tourmentée**

Le Pont du Coudray constituait peut-être un relais sur une des routes de l'Etain. En 1850, lors de réparations, Arcisse de Caumont a découvert les traces d'un pont romain dont les pierres étaient tenues par des crampons de fer.

Il existait alors un axe très important entre Bayeux et Falaise et le Pont du Coudray permettait de faire communiquer la ville de Vieux avec des villes situées plus au sud : Jublains, Orléans et les villes du sud de la Gaule. On l'appelait la voie « magna ». Il est probable que la commune d'Amayé sur laquelle se situe le pont a commencé à voir le jour après les premières invasions et la destruction de Vieux.

Au Moyen Age, le pont appartenait aux seigneurs d'Amayé qui en possédaient les abords et percevaient les droits de passage. Ces seigneurs jouissaient en outre du privilège de Haute Justice. A cette époque, le pont s'écroule et on utilise provisoirement un ancien gué situé 100m en aval. (ce gué a été rendu inutilisable en raison d'un trou de bombe qui l'a détruit). Un bac est mis en place à cet endroit puis le pont sera reconstruit en 1885.

Au XIX^{ème} siècle, les marchands de bestiaux de Villers-Bocage, Caumont-l'Eventé et Torigni passaient par le Pont du Coudray pour se rendre à Paris. Il existait un herbage spécial pour parquer les bêtes la nuit.

Durant la 2^{ème} Guerre Mondiale, le pont servait au ravitaillement des troupes allemandes stationnées au nord de Caen. Le hameau du Pont du Coudray et le pont lui-même furent détruits lors de la Bataille de Normandie. Le Pont du Coudray fut le 1^{er} pont reconstruit après la guerre.

7^{ème} arrêt : Le val de Maizet et la forêt de Grimbosq

En 1910, deux frères venus de Lorraine, les Drouville, rachètent une carrière de grès, un château et 2 moulins : l'un des frères est exploitant agricole, l'autre exploitant de carrière. Ladite carrière produit le ballast pour les voies ferrées.

A l'occasion de la 1^{ère} Guerre Mondiale, la carrière bénéficiera de la main d'œuvre gratuite apportée par les prisonniers de guerre allemands, jusqu'à 150 hommes qui concassent la pierre à la massette et chargent les wagons.

Avec la fin de la guerre, les frères Drouville développent leur activité et créent une usine spécialisée dans la construction de wagons-citernes et wagons spéciaux pour l'industrie. Cette entreprise devient, en 1923, la SA de Construction du Val de Maizet qui compte encore plus de 100 ouvriers, une cantine et une petite coopérative.

Cette entreprise sera absorbée en 1945 par une société extérieure et se maintiendra avec seulement 10 ouvriers.

Par ailleurs, des carrières, on en trouve tout au long de la voie ferrée Caen-Flers : carrières de grès concassé à May et à Feuguerolles que l'on peut apercevoir le long de la voie, carrières d'Etavaux et de la Roche-Blain, toujours en activité.

Une des spécialités de la Vallée de l'Orne fut, depuis une époque ancienne, la fabrication de pavés. Ces pavés ont servi à couvrir les rues de Caen à Paris, y compris la cour du Château de Versailles.

La Forêt de Grimbosq est propriété de la Ville de Caen depuis 1972. Elle est vaste de 475 ha. « Grin », c'est le nom d'une personne en latin médiéval : Grinius « Bosq » signifie « bois » en dialecte normand.

La forêt contient les ruines féodales d'une motte castrale « le château d'Olivet » du XIème siècle et les vestiges d'une enceinte fortifiée au lieu-dit « Château Houel ».

Elle est traversée par le GR36 qui, sur plus de 1000 km, relie la Manche à la Méditerranée.

La Chapelle Sainte Anne, construite au XVIème siècle, fut remplacé par la chapelle actuelle vers 1870 : on déplaça l'emplacement de cette chapelle afin de permettre la construction du pilier ouest du viaduc. A l'origine, elle était placée sous le patronage de l'abbaye du Val Richer (monastère cistercien d'hommes situé sur la commune de Saint Ouen le Pin à l'est du Calvados).

Il existait un pèlerinage pour les âmes de la contrée et Sainte Anne possédait, en outre, la faculté de faire pleuvoir lors des périodes de sécheresse ; des bannières étaient plongées dans le cours de l'Orne et le retour s'effectuait à une cadence accélérée car Sainte Anne déclenchait la pluie.