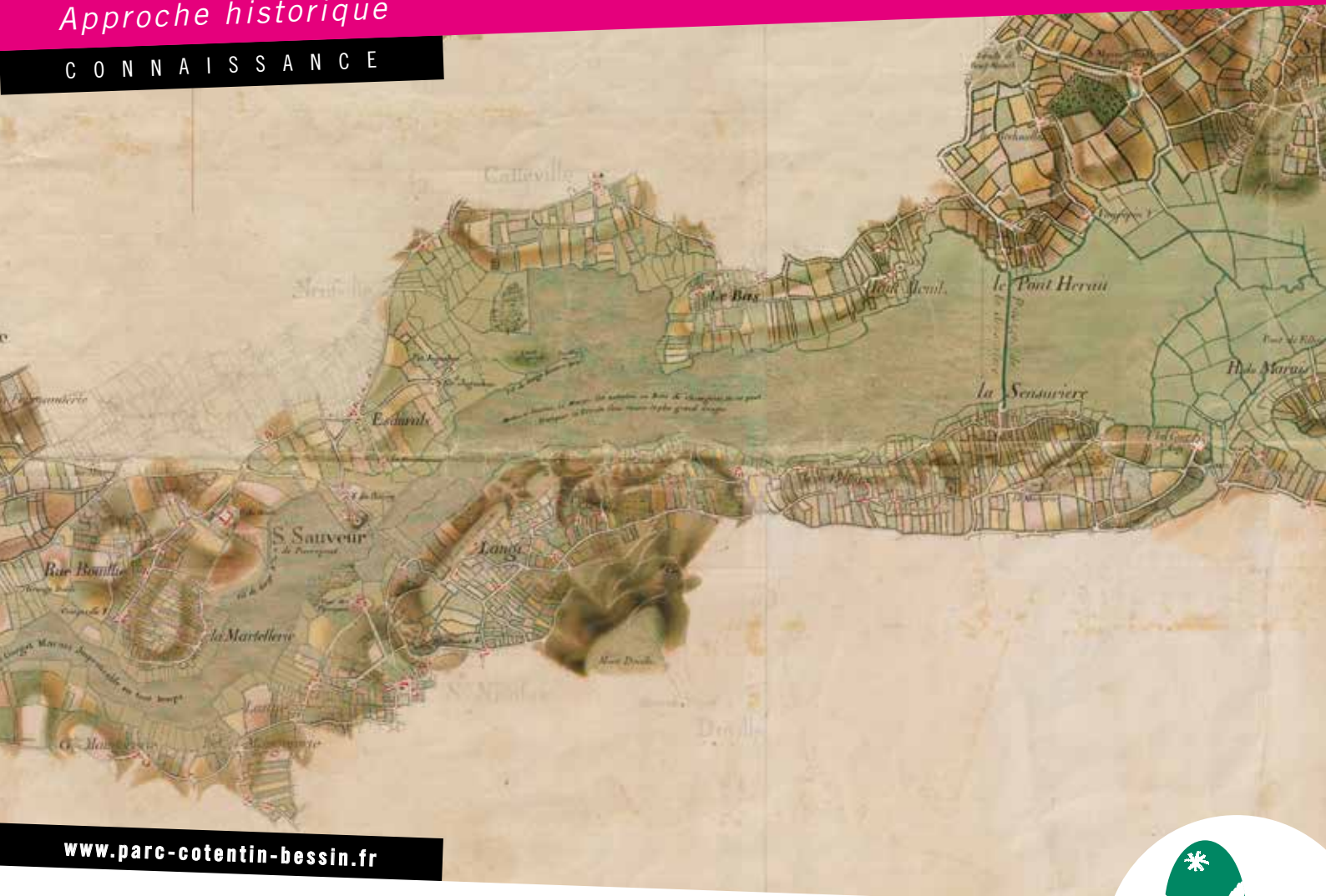


Sur les chemins de la Sangsurière et de l'Adriennerie

Approche historique

CONNAISSANCE



www.parc-cotentin-bessin.fr



A la charnière des côtes du Calvados et de la Manche, s'ouvre un estuaire méconnu : la baie des Veys, où convergent les rivières nées des collines du bocage, du Bessin et du Cotentin. La Vire, l'Ouve (ou Douve), l'Aure, la Sèves et la Taute, s'épanchent en de basses et larges vallées, largement inondées en hiver, contribuant à faire du Cotentin presque une île.

La valeur écologique de ces basses vallées a motivé la création en 1991 d'un Parc naturel régional, celui des Marais du Cotentin et du Bessin.

A l'extrémité occidentale de cette vaste zone humide, la petite vallée du Gorget, affluent de la Douve, abrite un marais tourbeux d'un tel intérêt que, menacé à la fois par la déprise agricole et des essais localisés d'intensification, il a été classé en Réserve naturelle nationale en 1991.

Le marais de la Sangsurière et de l'Adriennerie est désormais reconnu pour ses richesses naturelles exceptionnelles, mais son patrimoine culturel et son histoire sont moins étudiés. Ce livret se propose de jeter la lumière sur deux aspects particuliers de son histoire. D'abord, celle du Gorget, avec les modifications de son cours, sa navigation et les projets de canalisation avortés (le fameux « canal du Cotentin »), les moulins de son bassin. Puis sont abordés les ouvrages de franchissements, bacs, chaussées..., si importants localement, et les lieux de culte ou de défense établis à leurs débouchés.

Sommaire

Carte d'identité > 3

Hydraulique et hydrologie > 4

Le Gorget et sa vallée > 5

Un cours d'eau remanié > 6

Le Gorget, voie navigable ? > 9

Le grand canal du Cotentin > 10

Fluctuations hydronymiques > 12

Moulins à eau, moulins à vent > 14

Passages d'eau : les franchissements du Gorget > 16

Le bac de la Sangsurière > 18

La chaussée de la Sangsurière > 20

Le grand chemin > 22

Une chaussée rompue > 24

La chaussée moderne > 26

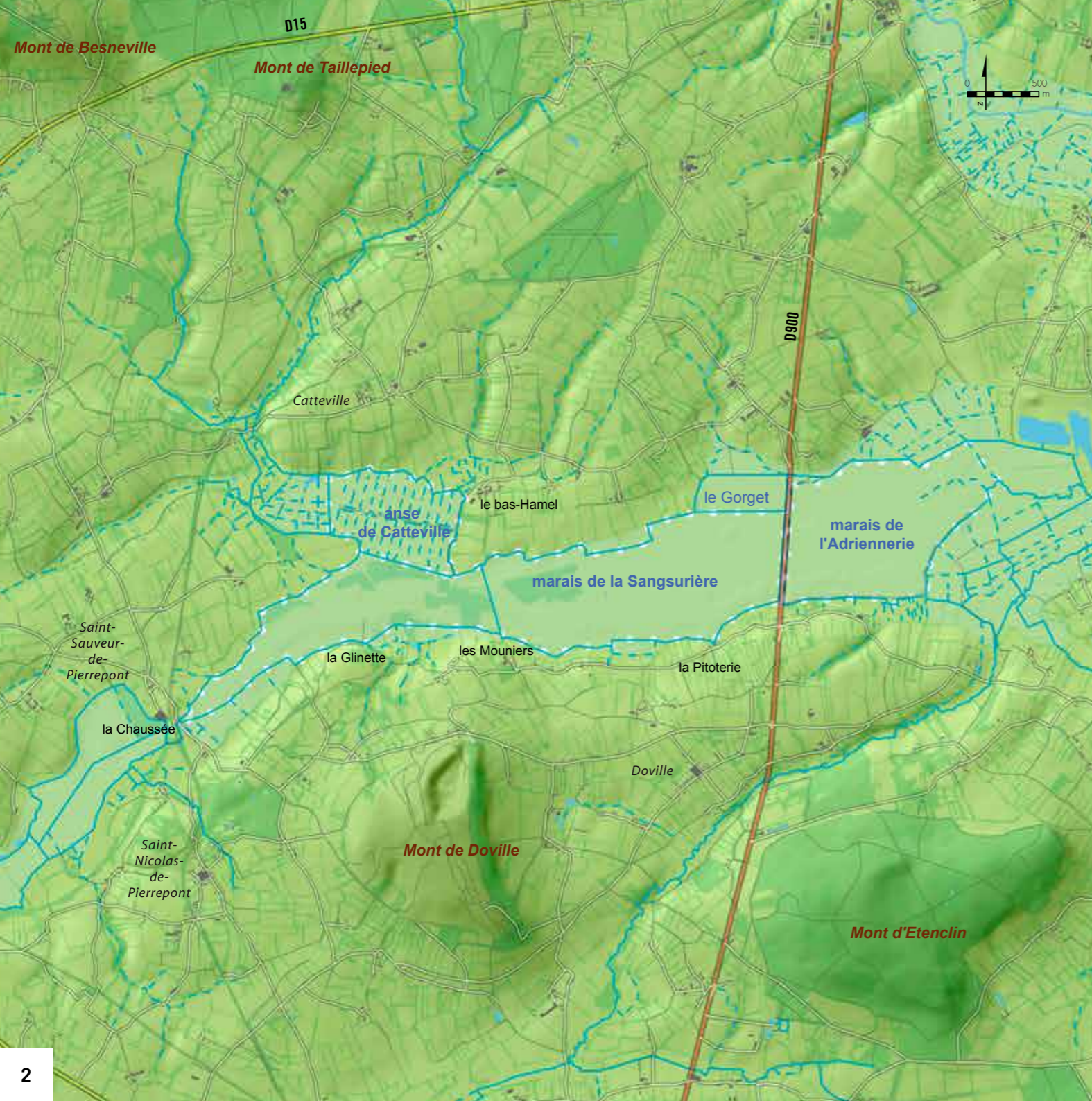
La chaussée de Pierrepont > 30

Des passages stratégiques > 34

Les chemins de fer > 38

Glossaire

Pour en savoir +



Carte d'identité

Nom : marais de *la Sangsurière et de l'Adriennerie*

Situation : frange ouest du Cotentin

Département : Manche

Commune : Derville (canton La Haye-du-Puits)

Superficie : 396 ha, comprenant :

- Marais de l'Adriennerie : 114 ha
- Marais de la Sangsurière : 231 ha
- Anse de Catteville : 51 ha

Statut de protection : Réserve naturelle nationale

Création : 26 février 1991 (classement par décret ministériel)

Gestionnaires : Parc naturel régional des Marais du Cotentin et du Bessin (gestion de la RNN) ; Commission syndicale du marais de la Sangsurière (gestion agricole).

Signes particuliers : propriété indivise des communes de Derville, Saint-Nicolas-de-Pierrepoint et Saint-Sauveur-de-Pierrepoint (canton de La Haye-du-Puits), Catteville (canton de Saint-Sauveur-le-Vicomte), à l'exception du marais de l'Adriennerie (propriété de la commune de Derville).



Qu'est-ce qu'une « réserve naturelle nationale » ?

Une Réserve naturelle nationale est un espace naturel doté par la loi du plus fort degré de protection. Les réserves sont donc créées pour protéger un patrimoine naturel (habitat, faune, flore ou géologie) exceptionnellement riche et fragile.

Chaque Réserve naturelle nationale dispose d'un gestionnaire, désigné par l'Etat, qui met en œuvre les missions communes à toutes les réserves : protéger, gérer et faire découvrir leurs richesses.

« Elle [la Douve] absorbe le ruisseau de St Sauveur-de-Pierrepont ou Gorget qui n'est guère qu'un émissaire de long marais débouchant à droite sur le marais de la Douves » (Henri CORDIER, *Rivière de Douves — Notice, Ponts & Chaussées - Département de la Manche - 3^e subdivision de Saint-Lô, Saint-Lô, 13 juillet 1906, p. 4*).

Hydraulique et hydrologie



Carte manuscrite d'une partie de la côte occidentale du Cotentin, 1787 (détail)

Le Gorget et sa vallée

Carte d'identité

Nom : le Gorget.

Source : *la Fontaine*, Canville-la-Rocque (altitude 22-25 m)

Limite : confluent avec la Douve (km 52).

Longueur : 14 km (1899), 16 km (1906 ; 2011).

Surface du bassin versant : environ 100 km² (9 879 ha)

Communes Rive gauche : Canville-la-Rocque, Saint-Sauveur-de-Pierrepont, Catteville, Saint-Sauveur-le-Vicomte.

Communes Rive droite : Saint-Lô-d'Ourville, Denneville (Omonville-la-Folliot jusqu'en 1812), Baudreville, Bolleville, Saint-Nicolas-de-Pierrepont, Doville, Varenguebec.

Les marais de la Sangsurière et de l'Adriennerie sont alimentés par un affluent de la Douve, le *Gorget* ou *Fil de Gorges*, ainsi que par plusieurs de ses émissaires, les rivières de *Neuville* et des *Moulineaux* et quelques ruisseaux de moindre importance et aux noms tout aussi fluctuants. L'affluent majeur du Gorget, la rivière du *Buisson*, conflue pour sa part à hauteur du Fourquet (« la fourche »), en aval de l'Adriennerie et donc de la réserve naturelle.

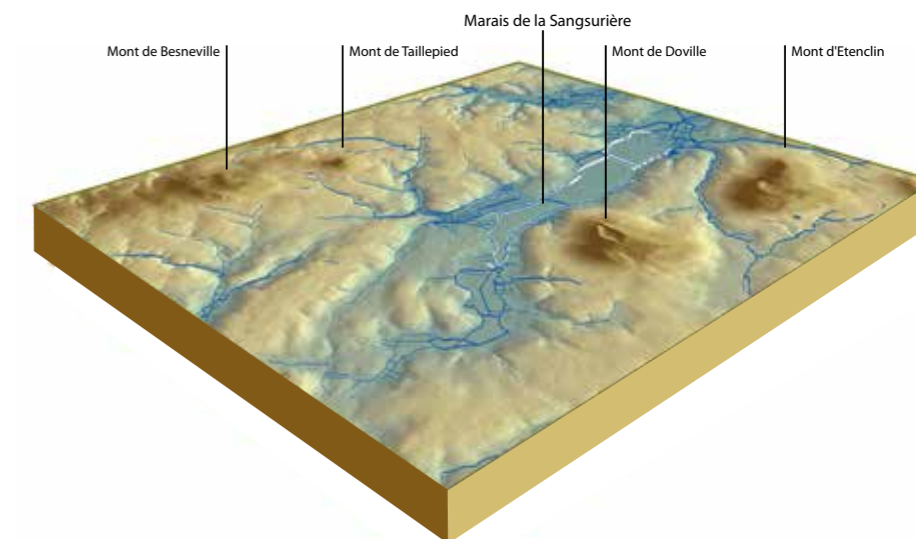
De multiples sources

Le Gorget prend sa source au sud-ouest de Canville-la-Roque, dans le chemin conduisant de *la Pellinerie* à *la Masse d'Omonville*. Appelées « *Fontaines Jean Noël* » sur une carte de 1787, ses sources sont nommées « *Fosses Poret* » par le service hydraulique des Ponts et Chaussées.

Le *Pré de la Fontaine*, au nord de l'ancienne gare de Denneville, repéré par un bosquet de saules le long de la « route touristique » (RD 903), n'abrite que des sources secondaires, 200 mètres en aval des principales et connues autrefois sous le nom de « *Font au Bélier* ».

Profil en long

Le Gorget sourd à 30 mètres d'altitude à peine. Moins de 2 kilomètres après sa source, une fois passée la RD 137, il tombe déjà sous la cote des 10 mètres. Sa pente n'en devient pas nulle pour autant et, à son confluent, une quinzaine de kilomètre plus loin, l'altitude approche 3 mètres. Cette topographie singulière, nettement plus forte que celle de cours d'eau drainant d'autres marais, n'empêche par la vallée du Gorget d'être l'une des plus marécageuses du Seuil du Cotentin.





Le marais de l'Adriennerie, 1955 (détail)

Un cours d'eau remanié

Une rivière sans lit ?

On peut lire à propos de la vallée du Gorget, dans une *Disgression sur les rivières qui se réunissent dans le Vey* datée de 1771, que « la rivière n'y a pas de lit ».

Le cours primitif du Gorget se reconnaît en effet si mal que l'on a avancé que des écoulements superficiels s'y opéraient de façon diffuse. Abandonné depuis des

siècles, on ne le devine que difficilement, sur les photographies aériennes, ou lors de la montée des eaux.

Le Gorget coulait sensiblement au milieu de la vallée mais au prix de nombreuses contorsions confirmant sa difficulté à creuser et entretenir spontanément son lit. Il y recevait de plus une infinité de ruisselets qui contribuaient

à dessiner une trame complexe évoquant un réseau capillaire.

Une carte du XVIII^e siècle signale, sous la « Lande de l'Inguehou », à l'entrée de l'anse de Catteville, un « gouffre » où disparaissait alors le Fil de Gorges. Le mot est peut-être excessif, mais témoigne de l'instabilité du réseau hydraulique local et de la fragilité de son environnement.

Un cours artificiel

Le cours actuel du Gorget est majoritairement artificiel. De longue date, il a fait l'objet de projets de corrections en vue d'accélérer ses écoulements et améliorer les conditions d'exploitation des terrains riverains en les asséchant.

De son entrée dans le marais de Pierrepont jusqu'à sa sortie de celui de l'Adriennerie, il a été à la fois déporté en bordure du marais où, parfois « perché », il coule alors en surplomb, et dédoublé : ses deux bras entourent le marais et soulignent les contours de son lit majeur*, ne laissant au mieux, en pied de coteau, qu'une étroite bande de prés.

A la différence des biefs* de moulins creusés en concurrence plutôt qu'en remplacement du cours principal, ces chenaux se sont entièrement substitués à l'ancien cours.

Classiques dans les marais d'amont et sur des « queues » ou *aculs* de ceux d'aval (par exemple, dans les marais de la Sèves), de tels déports se rencontraient également dans la basse vallée de l'Ay. Imposant de

lourds travaux de terrassement, ils répondaient à un double objectif agricole : contenir et évacuer l'eau et enclore les pâturages.

Une rivière pour clôture

Ici, l'aménagement a pu être encouragé non seulement par le profil et la nature particulièrement difficile du terrain, mais aussi par le statut du marais. Les prairies de Pierrepont, de la Sangsurière et de l'Adriennerie constituent des biens dits « communaux ». De temps immémorial, les communautés riveraines y bénéficiaient de droits d'usage : prélèvements divers, coupes ou cueillettes, libre pâturage de troupeaux collectifs réunissant bovins, chevaux et, selon les lieux et les époques, cochons, moutons et oies, confiés à la gestion et à la surveillance d'un syndic et de gardes. Il importait donc de séparer ces « parcours » de l'espace privé dévolu aux récoltes.



L'actuel cours du Gorget limitrophe du marais de Pierrepont pourrait dater du milieu du XVII^e siècle, époque d'un accord conclu au sujet de sa clôture entre le seigneur des fiefs d'*Hautmesnil* et d'*Auvers* en Pierrepont, reconnu alors propriétaire tréfoncier* du marais, et les habitants et usagers des marais de Pierrepont.

Aucune information n'a pu être recueillie au sujet des cours riverains de la Sangsurière et de l'Adriennerie. On peut néanmoins supposer qu'ils sont au moins aussi anciens que ceux de Pierrepont.

Le programme d'assèchement des marais du Gorget

Le projet du canal du Cotentin ayant été ajourné en 1843 (cf. p. 10), l'administration élabore vingt ans plus tard un vaste programme d'assèchement des marais du Gorget. Comme les projets précédents, il prévoit le percement d'un long canal au milieu des marais de la Sangsurière et de l'Adriennerie.

Ces travaux devaient compléter ceux déjà réalisés dans la vallée de l'Ouve, notamment la construction du pont éclusé de la Barquette. Posées en 1738, les portes à flot de la Barquette se ferment à marée montante, empêchant la mer de remonter au-delà de Carentan. Auparavant, les eaux marines pouvaient remonter jusqu'au confluent de l'Ouve et du Gorget, facilitant la navigation mais entravant l'écoulement des cours d'eau.

Ce projet, tributaire de corrections préalables de la Basse-Douve et assujéti à la création d'un syndicat d'assèchement, ne reçut l'assentiment ni des riverains ni des commissions syndicales de curage.



Minutes de la carte d'Etat-Major, 1839 (détails)

Les travaux de l'Association Syndicale des Bas-fonds du Bassin de la Douve

En 1928 est créée l'Association Syndicale des Bas-fonds du Bassin de la Douve, remplaçant les syndicats de curage. Elle propose un nouveau projet de « dévasement » du lit du Gorget. Mais là encore, en dépit d'aides importantes, plans et rapport restent sans suite jusqu'à la fin des années 1950.

En 1958, les premiers travaux sont entrepris avec une coupure du Gorget sous le *Val Pépin*, imposant une modification des limites administratives. En 1971, des rectifications et un recalibrage complet du Gorget sont décidés, suite au reprofilage

de la Douve mené par l'État en 1967-1968. L'objectif poursuivi est, là encore, de faciliter l'écoulement des eaux en traçant une rivière sensiblement droite en coupant des méandres du Gorget, en élargissant la rivière et en abaissant le niveau de certains seuils (jusqu'à 88 cm de leur niveau initial !)

Les travaux ont lieu en 1973. En aval de la Chaussée, le cours séparant Varengebec de Saint-Sauveur-le-Vicomte est rectifié. En amont, une grande coupure, de la butte de *l'Ingrehou* aux prés du *Bas Hamel*, court-circuite l'anse de Catteville. Une autre isole du marais de *la Sangsurière* le marais de *la Chapelle*, qui s'étend de la vieille chapelle d'*Hautmesnil* à la chaussée de *la Sangsurière*. Le tracé reprend

celui du fossé de partage consécutif au renoncement de Saint-Sauveur-le-Vicomte à l'indivision de *la Sangsurière* en 1854. Enfin, dès 1974, ce nouveau lit est lui-même doublé d'un bras intermédiaire placé dans l'axe du pont.

L'impact de ces travaux sur le régime hydraulique et le fonctionnement des marais est conséquent : « depuis la réalisation des travaux de curage du Gorget en 1973, les submersions de ce marais sont limitées à quelques jours chaque hiver. » (« Aménagement de l'anse de Catteville », DDA de la Manche, vers 1980).



Profitant d'une « frette à bateaux », chenal peut-être creusé à l'occasion de la reconstruction du pont peu avant le XIX^e siècle, on y déchargeait « *les Engrais de Mer & la Pierre à chaux* » utiles à l'amendement des terres. La tangué* était prise par les bateliers aux bancs de la baie des Veys tandis que le calcaire, cuit de préférence dans des fours locaux, provenait des carrières du Plain. La mention d'ateliers de scierie et de charpente à proximité suggère que les bois à l'entour pouvaient fournir un fret avalant*.

Une rivière portant petits bateaux

Un *aveu** du fief d'Aisy cite à la fin du XV^e siècle un Port de Varengebec et un port « au Guylon ». Mais le Gorget n'a jamais été qu'une « rivière portant petits bateaux », certainement seulement par grandes eaux. Les crues, noyant les berges et les quais, compliquaient voire empêchaient la navigation sur les principales rivières. Au contraire, la montée des eaux rendait des cours d'eau mineurs ponctuellement accessibles à des batelets d'un gabarit inférieurs à ceux des gabares.

Modestement parcouru, le Gorget, à l'inverse de la Douve, du Merderet, de la Sève, ne fut jamais classé voie navigable. La navigation qui s'y exerçait resta donc informelle et semble n'avoir occasionné de travaux (inachevés semble-t-il) que dans le cadre de la reconstruction du pont de *la Sangsurière*.

Le Gorget, voie navigable ?

réelle navigation. Beaucoup, dont le Port de la Sangsurière cité dès 1239, ou celui, peut-être le même, auquel deux clos sous Hautmesnil doivent leur nom, pouvaient ne servir que de cales d'où partaient des bacs destinés à simplement traverser un cours d'eau.

La navigation des rivières du Cotentin n'est rigoureusement attestée qu'à partir du XIV^e siècle, par le biais de livraisons de vivres.

On peut cependant supposer que, bien avant, les cours d'eau complétaient déjà la voirie terrestre et ses fondrières.

La navigation

En dépit d'un lit sinueux, étroit et peu profond, le Gorget a bien été navigué. Les archives font écho, dans les années 1830, de remontées de bateaux jusqu'à la chaussée de la Sangsurière.

Des indices discutables

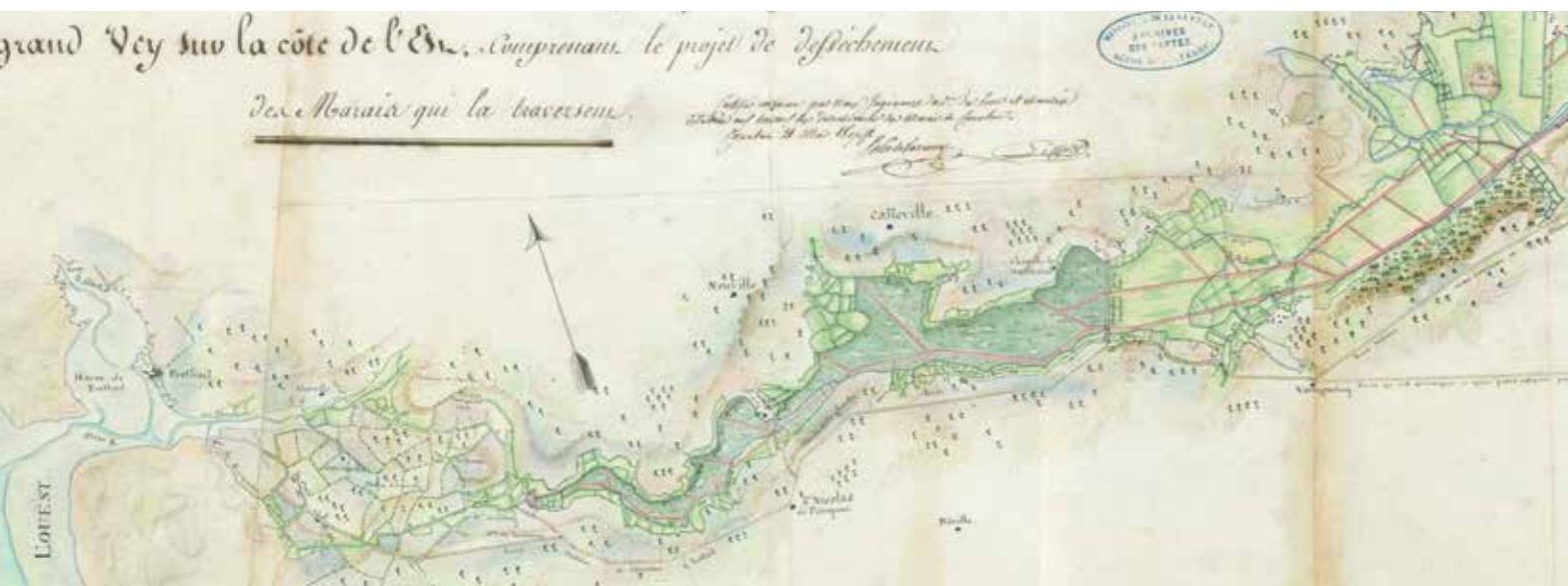
En 1968, sur les bords de la Douve, à Rauville-la-Place, fut découverte une pirogue monoxyle* datée du milieu du IV^e siècle. Interprétée comme l'indice d'une navigation antique du fleuve, son usage pour la pêche ou la simple traversée de l'eau ne peut pourtant pas être exclu : l'épave reposait sur le gué de *Cartot*, en amont d'anciennes places de pêcheries.

La mention de « port » ne suffit pas non plus à témoigner d'une



Le grand canal du Cotentin

Plan de la Gorge (...) projet de dessèchement des marais qui la traversent, 1807 (détail)



Le projet : un canal reliant la côte ouest à la côte est

Un pharaonique projet faillit modifier considérablement le cours du Gorget. A plusieurs reprises, on envisagea en effet de creuser dans sa vallée un grand canal maritime qui, *via* Carentan et Portbail, devait couper le Seuil du Cotentin et relier ses côtes est et ouest. Avancée dès 1681, l'idée était née de la volonté d'épargner aux navires de guerre et de commerce les périlleux passages de *la Déroute* (entre la côte de la Manche et les îles anglo-normandes) et des

Raz Blanchard (cap de la Hague) et de Barfleur, en proie à des courants violents et aux attaques des flottes anglaises.

Rapidement les avantages agricoles, qu'entraînerait l'assèchement des marais à parcourir, s'ajoutèrent aux objectifs militaires.

Conçus tantôt en complément, tantôt en concurrence, les deux projets se heurtèrent à l'opposition d'ingénieurs militaires et civils et, plus encore, à des difficultés tant techniques que financières. Menaçant d'offrir à l'ennemi toute facilité pour prendre et tenir la presqu'île et

conurrencé par la construction du port militaire de Cherbourg, le chantier aurait imposé des travaux tout aussi colossaux.

Le chantier sous Bonaparte

Les ambitions de Napoléon et la main d'œuvre fournie par ses campagnes (prisonniers de guerre russes et espagnols) autorisèrent néanmoins, sur les bases d'un projet de 1802, l'ouverture du chantier. Près de Carentan, le creusement de canaux et la construction d'un monumental pont à portes à flot destiné à

remplacer ceux de *la Barquette* et de Saint-Hilaire furent engagés. Mal préparé et ruineux, l'ouvrage est abandonné avant que des mesures d'économie n'amènent à renoncer à l'ensemble du projet.

Nouveaux projets

Restées sans usage, les parties déjà réalisées motivèrent en 1837 une nouvelle étude, confiée aux ingénieurs Bollaert et Morice de la Rue, à qui l'on doit les phares de Gatteville et Goury. Le canal de navigation projeté relevait d'une ligne nationale du Golfe de Gascogne au bassin de la Seine ! Les tronçons existants devaient être prolongés par un canal de presque 50 kilomètres dont 40 dans les marais, doublés de canaux de dessèchement.

Large d'une quarantaine de mètres, le canal devait comporter sur chaque rive un chemin de halage. Dans les marais, des digues de 6 mètres de large et dominant de 3 mètres la ligne d'eau devaient séparer le canal de navigation de ceux d'assèchement (dont celui des marais du Gorget) ou des fossés creusés de part et d'autre.

Le canal devait être formé d'un bief unique fermé à chaque extrémité par une écluse servant aussi à l'évacuation des eaux des rivières adjacentes, la Taute et la Douve d'un côté, la Grise de l'autre. Devant Portbail où un port était à aménager et mettre en défense, une écluse

de garde devait protéger la tête du canal contre la mer et former une retenue en vue de produire la chasse utile à l'entretien du chenal d'accès.

Les seules eaux de la Douve devant suffire à l'alimentation du canal, une dérivation de 20 mètres de large devait être creusée sous *Selsoif*, en aval d'un grand barrage-déversoir et dotée, au contact du canal, d'un pertuis et d'une écluse de petite navigation laquelle devait être portée jusqu'à Néhou.

Enfin, un pont fixe sur la tranchée (chemin de La Haye-du-Puits à Barneville), des pont-levis sur les écluses et les chaussées de marais, dont celle de *la Sangsurière*, et quelques bacs assureraient le franchissement du canal de navigation et de ceux de dessèchement.

Contesté par l'ingénieur en chef lui-même qui, militairement, préférait un débouché dans le havre de Lessay ou celui de

Regnéville, le projet n'aboutit pas. Pas plus ceux qui devaient encore surgir après la guerre de 1870, condamnés par les mêmes arguments stratégiques et financiers mais aussi par l'essor du chemin de fer, de la navigation à vapeur et l'entente entre l'Angleterre et la France.

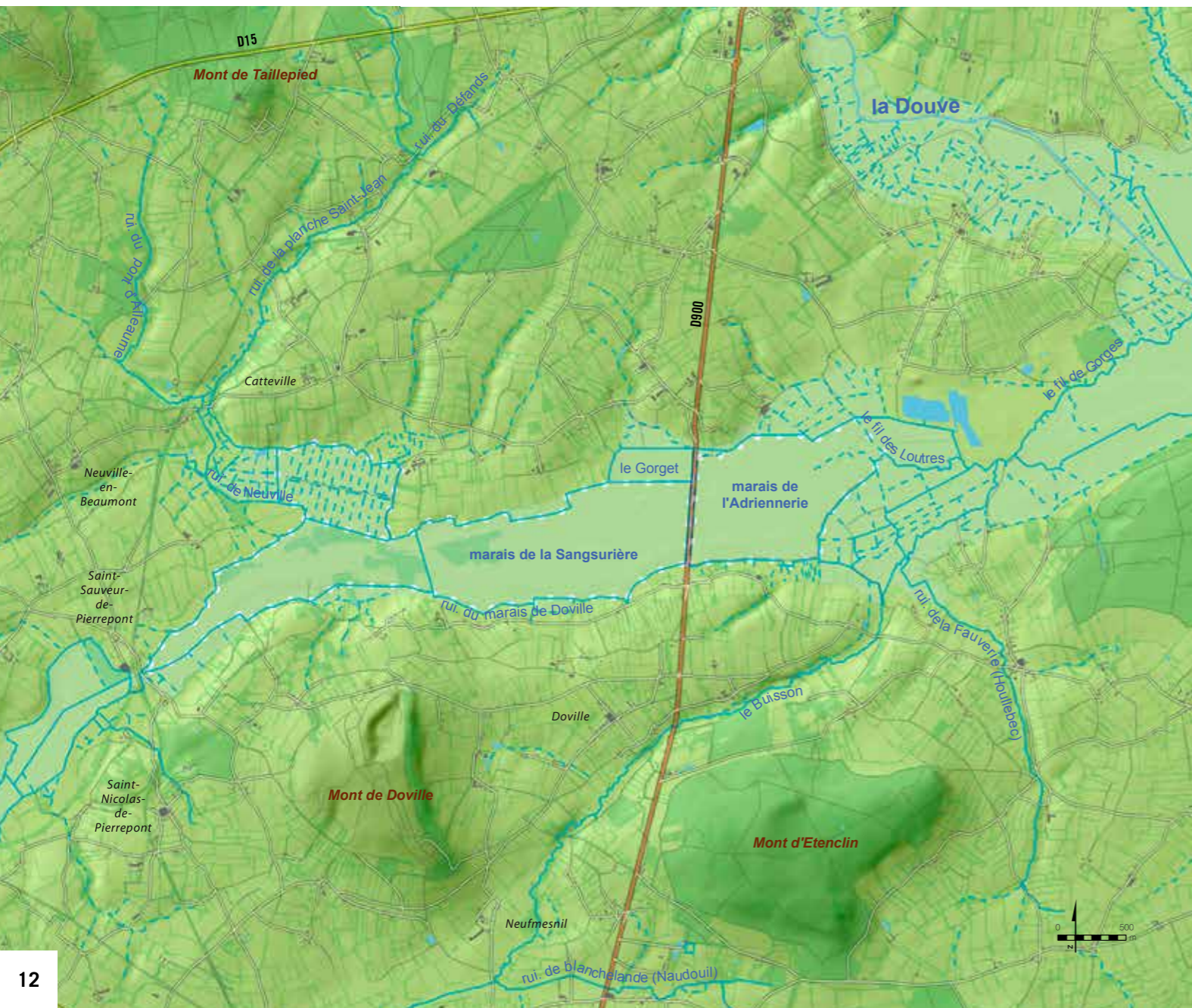
Les témoins du grand canal

Seuls des tronçons isolés subsistant dans les marais de Carentan témoignent encore du grand canal du Cotentin : les canaux *des Espagnols*, *du Gravier*, de *Pommenauque*, ainsi que celui du *Haut-Dick*, réhabilité en bassin à flot pour le port de Carentan dès 1840. Le cinquième tronçon, dit *Canal de l'Hôpital*, a été comblé vers 1960.



Le nom du Gorget doit être rapproché du mot gorge, au sens de « fossé, canal d'écoulement ». Mais à l'image d'autres rivières, le Gorget prend au fil de l'eau différents noms, en particulier lors de ses confluences et ses dédoublements.

Fluctuations hydronymiques



Un ruisseau aux nombreux noms

En amont de la chaussée de Pierrepont, le Gorget est appelé sur des cartes anciennes *Rivière du Marais* parfois précisé de *Saint-Sauveur* ou *Grande rivière du Marais*, peut-être en rapport au bras de moindre importance coulant au pied du coteau opposé.

Passée *la Chaussée*, chacun des deux bras prend alors le nom de *Rivière du marais de Doville* jusqu'à ce que celui du nord reçoive les eaux de *la Rivière de Neuville* et en adopte le nom. Pourtant la *Rivière de Neuville* n'est qu'un sous-affluent du Gorget, aussi appelé *ruisseau de la Planche Varon*. Le véritable affluent, né en lisière nord-ouest de la forêt de Saint-Sauveur-le-Vicomte, est en réalité formé du *Ruisseau des Moulineaux* dit aussi *de la Planche Saint-Jean*, voire *du Moulin de Neuville*, grossi d'autres émissaires tels que les *ruisseaux du Pont d'Alleaume* et *du Défands*.

Plus rarement, le bras nord du Gorget est également nommé *Rivière des Gîtes* ou, plus simplement, *Rivière de la Sangsurière*.

Réuni au pont de *la Sangsurière*, le cours inférieur du Gorget est ensuite qualifié de *Fil de Gorges*. Ce nom, comme celui de *Vieux Fil de Gorges*, semble aujourd'hui réservé au dernier tronçon, au-delà de son confluent avec *la Rivière du Buisson*. Attesté dès le *xv^e* siècle, il témoigne peut-être d'une forme primitive, *Gorge*, complétée d'un affixe «-et» à valeur diminutive.

Le mot *fil*, comme *filet*, signifie «courant» avec une éventuelle

nuance de petitesse. Il se retrouve dans le nom d'un drain du marais de *l'Adriennerie*, *le Fil ès Loutres*, qui peut aussi bien faire référence à l'animal qu'à un dénommé *Leloutre*, et dans un toponyme riverain disparu *Filbec*, *bec*, héritage scandinave, signifiant également «ruisseau».

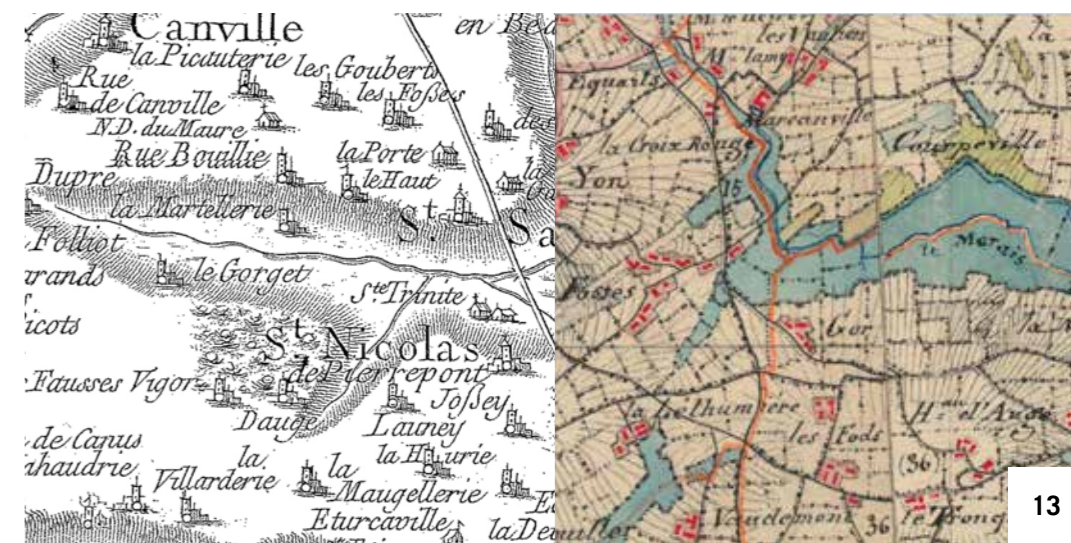
Au confluent du Gorget et de la Douve, la commune de Varenguebec doit son nom à celui d'un cours d'eau qui signifierait en norois, «le ruisseau de travers», autrement dit «le ruisseau tortueux». Or c'est le ruisseau de *la Comterie* ou de *la Fauverie*, également nommé *Houllebec* ou *Filbec*, qui arrose le village. Le nom de Varenguebec se réfère donc probablement au Gorget, dont le cours y est particulièrement sinueux.

Le Gor et le Gorget, lieux-dits oubliés ?

Le Gorget donnait autrefois son nom à un lieu-dit entre *les Fosses Vigot* et

le marais, au carrefour du «chemin du Pont de Baudreville à la Chaussée d'Olonde» (actuelle route de Barneville à la Haye-du-Puits) et de celui de Denneville à Saint-Sauveur-de-Pierrepont qui franchit la rivière tout près. Ce toponyme ne survit plus que sous une forme déformée, *les Georgeais*, qualifiant les parcelles entre la RD 903 et la rivière.

Les cartes anciennes, jusqu'au premier atlas cadastral (1811) et à la première carte d'Etat-Major (1847), signalent un lieu-dit *Gor* à proximité d'un écart de Baudreville, aujourd'hui ruiné, au nord du «chemin de Canville à Saint-Nicolas» (actuelle RD 903). Le nom *Gor* ou *Gord*, conservé dans le parcellaire local, ne semble pas résulter d'une altération de *Gorget*, mais pourrait avoir un sens proche : trou d'eau, fossé ou canal d'écoulement, plutôt qu'un barrage de pêcherie, sens réservé aux gords des grands fleuves. De fait, le lieu-dit qualifiait également l'émissaire du Gorget qui sort des *Fosses Vigot*.



Moulins à eau, moulins à vent

Pas de roues pour le Gorget

Fait exceptionnel, malgré sa pente et un débit suffisant, le Gorget semble n'avoir entraîné aucun moulin à eau. Ses détournements

ne doivent donc pas être regardés comme de possibles biefs. Les sols essentiellement tourbeux de sa vallée ne s'y prêtaient probablement pas, ne pouvant supporter le poids des installations ni résister aux poussées exercées par les re-

tenues nécessaires à une alimentation régulière des roues.

La vingtaine de moulins recensés sur le bassin du Gorget profitaient donc du cours mieux assis et plus pentu et dynamique de ses affluents ou bien des vents qui soufflent généreusement sur les hauteurs voisines.

Des affluents mieux dotés

La rivière *du Buisson*, qui sourd au sud de la Haye-du-Puits, et ses propres affluents, ont abrité à eux-seuls la moitié des moulins du bassin. Le moulin de Haut (la Haye-du-Puits) et de Bas (Saint-Symphorien) et celui *du Buisson*, devenu minoterie (Bolleville), précédaient le chapelet de ceux établis aux confins de Neufmesnil, Doville et Varenguebec (moulins *Renault*, *au Comte*, *du Vey* et *d'Aisy*). Le ruisseau de *Broquebeuf* servit à un moulin à tan* puis à une filature de la Haye-du-Puits. Les eaux du *Naudouil*, au bord duquel s'installa l'abbaye de *Blanchelande*, servirent à entraîner le moulin abbatial ainsi que celui dit de *la Cour (l'Emperière)*. Enfin, plus bas encore dans la vallée, à Varenguebec, le ruisseau de *la Comterie*, reçut également un moulin.

En rive gauche du Gorget, le ruisseau de *la Planche Saint-Jean* entraîna dès le Moyen-âge le moulin de Neuville, dépendance de la

baronnie de Saint-Sauveur-le-Vicomte, et celui créé en 1858 par *Foubert*, alors maire de Saint-Sauveur-le-Vicomte et futur sénateur. Le nom de « ruisseau *des Mouligneaux* » que le cours d'eau reçoit en amont de Catteville pourrait en outre témoigner d'ateliers forestiers attestés au Moyen-âge. Quant à son affluent du *pont d'Alleaume*, il suffit à doter d'un moulin *la Vieille Cour* de Taillepied.

Même les ruisselets descendant du mont de Doville avaient leurs moulins. Le ruisseau de *Gaalon*, à Saint-Nicolas, en comptait même deux. Celui de la lande de *Noguet* fut assurément le moulin à eau le plus proche du marais. Mais dans leur cas comme dans bien d'autres, un moulin à vent, garantie d'un meilleur rendement, leur fut finalement adjoint.

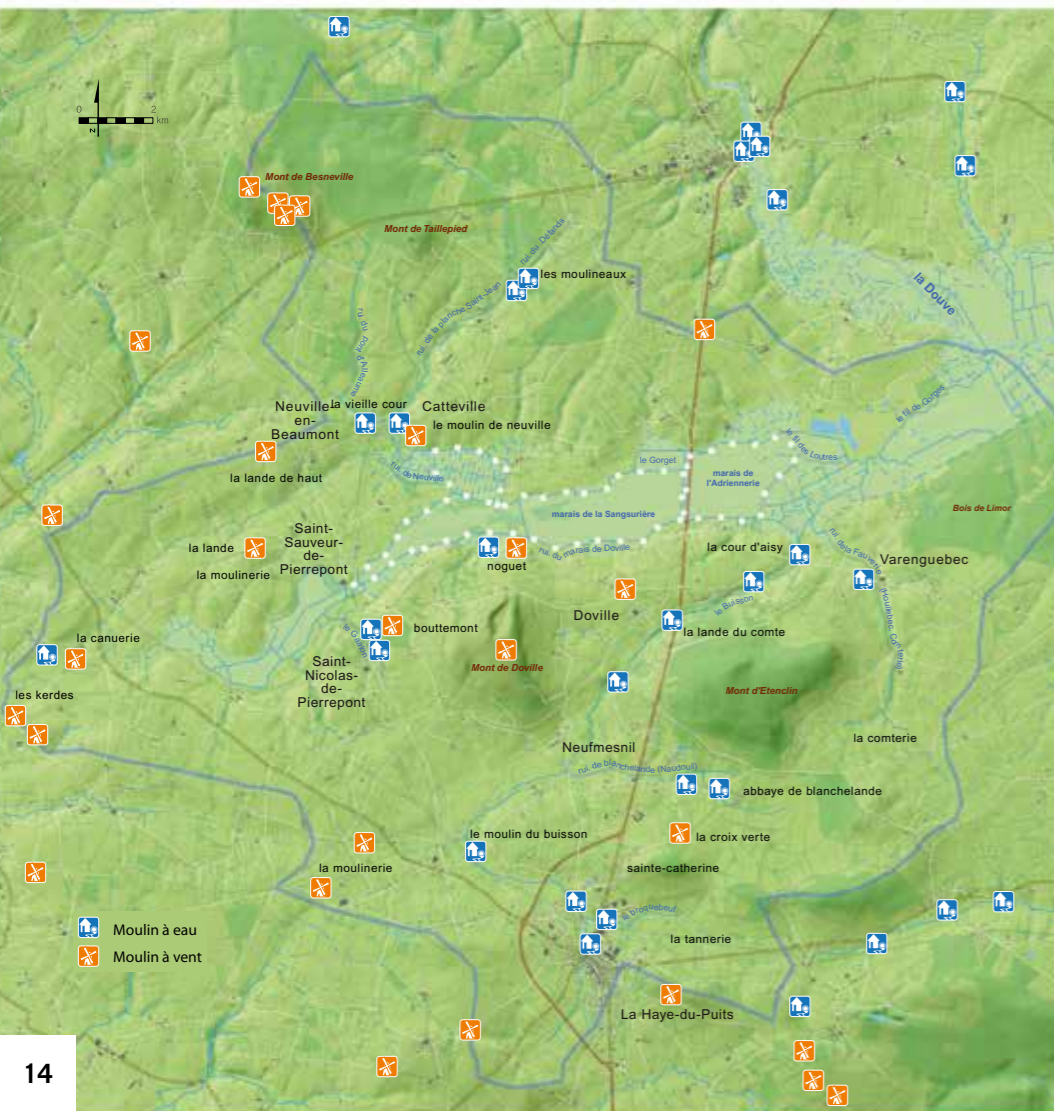
Le vent, une valeur sûre

Pour pallier l'irrégularité ou l'insuffisance des débits, de nombreux moulins à vent furent établis sur les hauteurs environnantes, tirant parti d'une énergie certes plus inconstante encore mais libre et abondante.

Le plus célèbre localement car le mieux visible est le moulin du mont de Doville, érigé tardivement (1840). A ses pieds, le moulin de *Bouttemont*, à Saint-Nicolas-de-Pierrepont, est le seul autre moulin encore conservé.

Les archives, en particulier les cartes, mais aussi la toponymie, véritable mémoire des paysages, témoignent de très nombreux moulins à vent disparus. Il y avait à Denneville les moulins *au Canu* et *des Kerdes*, à Bolleville, celui

du Buisson, à la Haye-du-Puits, le moulin du *Haut-Regard*, un autre sur le haut de Saint-Symphorien, le moulin de *la Croix Verte*, sous le mont *Sainte-Catherine*, ceux de *Noguet* et *d'Aisy* (de *la Masse*) à Doville, celui de *la Moulinerie* à Saint-Sauveur-de-Pierrepont, celui de *la Lande* à Neuville et, enfin, le moulin à vent qui, à Catteville, vers 1780, fut associé au moulin à eau *de Neuville*.



Moulin Renault

Moulin du mont de Doville

Passages d'eau : les franchissements du Gorget



« il y a sur l'étendue des dittes communautés [St-Nicolas et St-Sauveur de Pierrepont, Catteville, Neuville-en-Beaumont, Bolleville et Doville] un marais considérable qui met un grand obstacle au commerce et transport des denrées »

(« Demande de la construction de deux ponts », 20 oct. 1785, Arch. dép. Calvados, C 4350)

Frontière physique entre Saint-Sauveur-le-Vicomte et la Haye-du-Puits, la vallée du Gorget se franchit principalement en deux points, qui semblent avoir toujours eu une importance notable mais variable.

A l'est, la chaussée de la Sangsurière supporte la route départementale 900 « de Saint-Lô à Cherbourg » via Saint-Sauveur-le-Vicomte et la Haye-du-Puits, ancienne nationale n° 800 déclassée en 1972.

A l'ouest, la chaussée de Pierrepont, sur laquelle passe la plus discrète RD 127, dite « de Bricquebec à La Haye-du-Puits », qui relie Saint-Nicolas-de-Pierrepont à Saint-Sauveur-de-Pierrepont.

Au-delà, deux autres franchissements, dont la petite RD 137, dite « de Vindefontaine à la mer à Denneville », n'ont qu'un usage très local.

Enfin, les anciens chemins de fer de Coutances à Cherbourg et de Carentan à Carteret franchissaient également le Gorget, l'un en aval, l'autre en amont du marais de Pierrepont. Ils ont perdu leur vocation primitive mais ont été reconvertis en « voies vertes ».

Des marais ennoyés et des rivières qui coulent mal

Avant le XVII^e siècle, les marais du Cotentin pouvaient rester inondés jusqu'à neuf mois par an. Leur niveau très bas (quelques mètres au dessus du niveau de la mer) les rendait sensibles à l'influence des marées : la marée montante les submergeait parfois, et arrêtaient ou refoulaient les eaux douces en remontant le cours des rivières.

« à Saint-Sauveur iront, qui sur mer est fondée. »

(CUVELIER, Chronique de Bertrand du Guesclin, éd. Charrière, Paris, 1839, t. I., p. 199).

C'est cette dynamique fluviale particulière qui vaut au Cotentin ses appellations de « Clos » et de « presque île » : seul, à l'extrême ouest, l'isthme* qui sépare la vallée du Gorget de la Côte des Illes empêche son insularité.

Sur la Douve, l'effet pouvait se faire ressentir jusqu'à Saint-Sauveur-le-Vicomte lors des grandes marées. Au début du XX^e siècle, les Ponts et Chaussées s'en servaient encore ponctuellement pour aider à la remonte des bateaux jusqu'au confluent du Gorget.

« Les eaux de la mer que l'on introduit parfois par les portes de la Barquette en basses eaux, remontent jusqu'à l'embouchure du Gorget, soit sur 23^k [km] environ de parcours. » (Henri Cordier, *Rivière de Douves — Notice, Saint-Lô, Ponts & Chaussées* (3^e subdivision de Saint-Lô), 13 juillet 1906)

L'écoulement des rivières était alors d'autant plus contrarié que leur cours était entravé par des ouvrages de retenue (moulins, pêcheries) dont pouvaient aussi tirer profit quelques places-fortes.

Une vaste enquête menée au milieu du XVII^e siècle montre qu'une quinzaine de pêcheries barraient alors le lit de la Douve entre Saint-Sauveur et *les Ponts d'Ouve* où s'appuyaient par ailleurs des moulins à marée et dont la manœuvre des vannes influait sur les niveaux de la nappe d'eau jusqu'à Beuzeville et Pont-l'Abbé.

Au XVIII^e siècle, d'importants travaux hydrauliques furent conduits sur l'ensemble des marais du Cotentin. Le pont de la Barquette, construit sur la Douve entre 1735 et 1740, fut doté de portes que la marée montante ferme mécaniquement, empêchant ainsi la mer de submerger les basses vallées.

Le bac de la Sangsurière

Le passage de *la Sangsurière* apparaît sur les cartes anciennes sous la mention de « bac ». Cette situation n'a rien d'original : jusqu'aux années 1730, la plupart des franchisements des marais s'effectuaient au moyen d'embarcations, parfois complémentaires d'un gué primitif, ou très souvent en remplacement d'un premier pont ruiné.

Bien que faible, le tirant d'eau des bacs imposait tout de même des niveaux d'eau suffisants. En l'absence de chaussée ou, comme ici, de gué, certains passages ne connaissaient probablement qu'une activité saisonnière. Le cours d'eau à franchir était souvent prolongé perpendiculairement de chenaux ou *saignées* permettant la desserte et l'accès du bac au plus près du coteau.

Une logistique contraignante

Le recours au bac entraînait de lourdes contraintes logistiques :

- temps nécessaire à la traversée de la vallée, mais aussi à l'appel et à l'attente du passager ;
- coût du passage (en 1739, à *la Sangsurière*, il en coûtait 6 deniers pour un homme et 1 sol pour un cheval ou une tête de bétail) ;
- état communément déplorable du bac et de ses agrès ;
- soumission aux conditions météorologiques : pluies et crues consécutives, brouillards, vent, dans cette vallée orientée est-ouest (à Beuzeville, pareillement exposée, il est arrivé que le vent arrache le bac à ses amarres et le pousse jusqu'à Liesville).

A qui profite le bac ?

Peu de documents existent sur le va-et-vient de la Sangsurière et on ne sait pas clairement qui en détenait les droits. L'abbaye de *Blanchelande*

y prétendait en 1739, mais on ignore si elle en était alors le titulaire légitime ou si, au contraire, elle tentait de s'en accaparer la jouissance. Ce monastère possédait à Denville de nombreux droits, dont celui du patronage de l'église, et biens, dont la ferme *La Moinerie*, proche du passage.

Le contexte féodal local inviterait plutôt à en attribuer les droits au fief d'*Aisy*, concurrent de *Blanchelande* à Denville, mais ses aveux* n'en font pas plus mention...

Une dernière hypothèse, suggérée par le maintien délibéré du pont en ruine et encouragée par les noms de *Grand Chemin* et *Chemin du Roi* donnés parfois à cette voie, serait que le passage pouvait relever de l'autorité supérieure, mais que les intérêts stratégiques, voire des contraintes techniques ou financières, aient décidé de son abandon officiel.

En pratique, les avantages de sa position auraient finalement prévalu et amené l'installation informelle d'un service de bac. Sa rentabilité aurait ensuite pu attiser la convoitise de l'abbaye de *Blanchelande*.

XVIII^e siècle : une situation paradoxale

Atténuées par la construction du pont de la Barquette, les submersions de la Sangsurière continuèrent d'imposer le recours à un bac. Il semble même qu'au mépris de l'exploitation agricole des marais d'amont, le

maintien d'un niveau d'eau nécessaire à sa navigation ait nécessité un temps d'y retenir et élever les eaux du Gorget, comme le suggère la légende d'un plan du XVIII^e siècle relative à un barrage provisoire :

« Endroit où l'on fait un batardeau avec des pierres et bois [?] pour soutenir [?] l'Eau dans le passage de la Sensurière »

(« Plan du cours de la Rivière Douve, depuis le Bourg de St Sauveur le Vicomte jusqu'au Four de Taute proche Carentan, où elle a son embouchure dans la Mer au Grand Vey », c.1760 Arch.Nat., N 11 Manche 17).

Un bac au Hautmesnil

Le village de *Hautmesnil* a pu se trouver au débouché d'un franchissement stratégique désormais oublié, comme le laissent supposer plusieurs indices :

- la situation de l'ancienne chapelle de *Hautmesnil*, anormalement isolée sur le bord du marais,
- le voisinage supposé d'une motte féodale*,
- le nom de *Port* attribué à deux clos au sud-ouest de la chapelle.

Abondant sur le Seuil du Cotentin, le toponyme *le Port* désigne en effet autant des lieux où accostaient des embarcations fluviales que des cales de bacs. La mention d'un « port de *la Sangsurière* » dès 1239 pourrait non seulement témoigner d'un tel va-et-vient mais aussi se rattacher à *Hautmesnil* ; elle suggérerait alors un passage d'eau d'importance, plutôt qu'un simple bac à bestiaux.

D'autres franchissements ont également pu exister plus à l'ouest, depuis *le Port* de Varenguebec, où à l'est, en direction de l'*Ingrehou*.

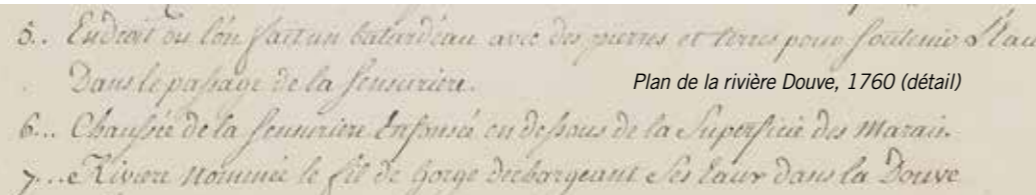
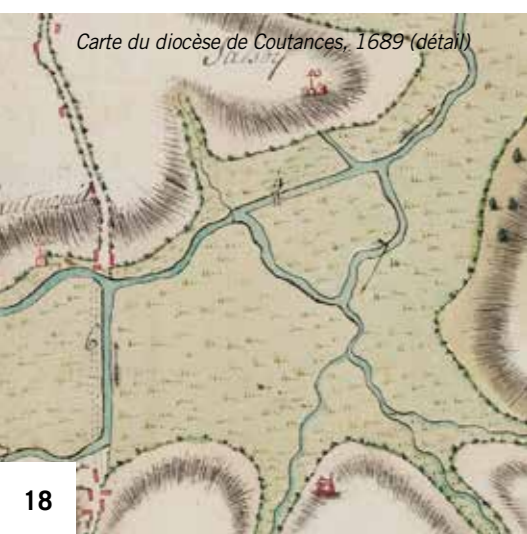
La chapelle de Hautmesnil

Hautmesnil constitue, avec *Aureville*, *Selsoif* et *Taillepied*, l'un des villages satellites de Saint-Sauveur-le-Vicomte. A l'exception de *Taillepied*, ils n'acquièrent jamais, à l'époque moderne, d'indépendance religieuse ni administrative. Toutefois, en raison de leur isolement et en vertu de libertés confirmées au XIV^e siècle par l'évêque, les chapelains de *Hautmesnil* et *Selsoif* célébraient des fêtes et sacrements normalement réservés aux desservants de l'église paroissiale (baptêmes, mariages, inhumations).

Le nom de la chapelle de *Hautmesnil*, formé à la mode du Moyen-âge, (sur *mansionile*, dérivé, au sens de « manoir, domaine rural », de *mansione*, « maison »), peut laisser croire à un établissement relativement tardif. Cependant la chapelle d'époque romane, aujourd'hui en ruines, contient des éléments en remploi, chapiteau orné et débris de sarcophage, indices d'un sanctuaire et d'une nécropole antérieurs. Sa position géographique, la proximité supposée d'une motte féodale et le vocable de la chapelle (saint Georges) plaident également en faveur d'une occupation très ancienne

Sa dédicace à saint Georges pourrait faire écho à un événement local survenu au VIII^e siècle. Vers 750, un reliquaire contenant, entre autres, un morceau de la mâchoire de saint Georges, se serait échoué à Portbail. Authentifiées par des pontifes et le vicomte en personne, les reliques furent emmenées à Brix où elles motivèrent la fondation de trois églises et devinrent la destination de pèlerinages.

Desservie par une chasse en cul-de-sac, la situation de la chapelle locale et son état lui valurent d'être remplacée en 1864 par une église neuve, érigée au bord *des Grandes Rues*.



5... Endroit où l'on fait un batardeau avec des pierres et bois pour soutenir l'Eau dans le passage de la Sensurière.
6... Chaussée de la Sensurière. Enfoncée en dessous de la superficie des Marais.
7... Rivière nommée le fût de gorge débordant et les eaux dans la Douve

Plan de la rivière Douve, 1760 (détail)

La chaussée de la Sangsurière



« ce passage [la Sangsurière] sert de Communication à une infinité d'habitants des Communes Environnantes [ainsi qu'] aux Voyageurs des Villes de Cherbourg Coutances etc. » (« séance du 19 nov. 1824 : Etat des chemins Vicinaux, Communaux ou Ruraux traversant la Commune de Denville », Commune de Denville. Registre des délibérations du Conseil Municipal. Enregistrement des séances du 14 mai 1822 au 27 nov. 1831).

Entre monts

Séparant le marais de la Sangsurière de celui de l'Adriennerie, la chaussée de la Sangsurière ouvre soudainement, à la descente de coteaux pentus, d'amples perspectives. Les silhouettes bombées des monts de Denville et d'Etencin, et celles plus lointaines des monts de Taillepie et Besneville, accentuent le contraste entre les prairies planes du marais et le relief des paysages moutonnant (bocage, landes et bois) à l'entour.

Sa construction, engagée à la fin du XVIII^e siècle, ne fut achevée qu'au milieu des années 1830. Reliant les bourgs de Saint-Sauveur-le-Vicomte et La Haye-du-Puits, elle s'est substituée à un itinéraire plus sinueux qui passait déjà par la Sangsurière. En concurrence des passages par le Pont-l'Abbé ou, antérieurement, par le perray d'Etienville, situés environ 10 kilomètres en aval, il offrait l'opportunité d'un contournement de la vaste dépression qui barre le Seuil du Cotentin

Un passage délicat

Durant l'Ancien Régime (XVI^e – XVIII^e siècles) la chaussée de la Sangsurière était dans un état si déplorable qu'en 1689, une carte du diocèse de Coutances ne la mentionne même pas.

Elle s'avérait d'autant moins praticable qu'au lieu d'être en surplomb, elle se trouvait alors « enfoncée en dessous de la superficie du marais » (« Plan du cours de la Rivière Douve[...] », c.1760 Arch.Nat., N 11 Manche 17).

Cette situation aberrante, aggravée par les effets du flot, n'avait rien d'exceptionnel : Vauban lui-même avait remarqué ces « chaussées fort basses qui sont presque deux ou trois pieds sous l'eau » (Sébastien LE PRESTRE de VAUBAN, « lettre du 20 juillet 1686 », f°11-12, Bibl. mun. Cherbourg, ms 580).



Un chemin de bois

L'inconfort et les risques du passage par la Sangsurière étaient alors tels qu'ils imposaient de se constituer des chemins de fortune !

« on trouve continuellement des abîmes, qu'on ne peut franchir qu'avec la précaution de les couvrir de clayes, et dès qu'il a un peu plu, toute la chaussée est noyée, de manière qu'on ne passe plus que dans un mauvais bac »

(Charles de Ménil-Durand, « Mémoire XVII, 1771. Rapport remis par monsieur Lefebvre », Arch. dép. Calvados, C 4040)

Ce recours à une technique aussi rudimentaire évoque les fascines* utilisées par les militaires en campagne : au XVIII^e siècle, le Génie envisageait ainsi de recourir aux fagots du bois de Limors pour, au besoin, faciliter la traversée de l'Ouve au perray d'Etienville [cf. Hubert, « Les difficultés de circulation entre le Bessin et le Cotentin du XVIII^e au XIX^e

siècle : Les Veys », BSAN, t. LX, 1992 (1967-1989 (I)), p. 175-217].

La mise en œuvre de « chemins de bois » a souvent permis de franchir des terrains marécageux, tourbeux ou humides. Connus depuis le néolithique, ils étaient constitués d'éléments posés au sol, supportant parfois des panneaux de bois ainsi surélevés de la surface du marais et, dans les cas les plus complexes, maintenus par des pieux enfoncés sur leurs bords ou en travers.



Reconstitution d'une chaussée de bois préhistorique, marais du Somerset

Le grand chemin

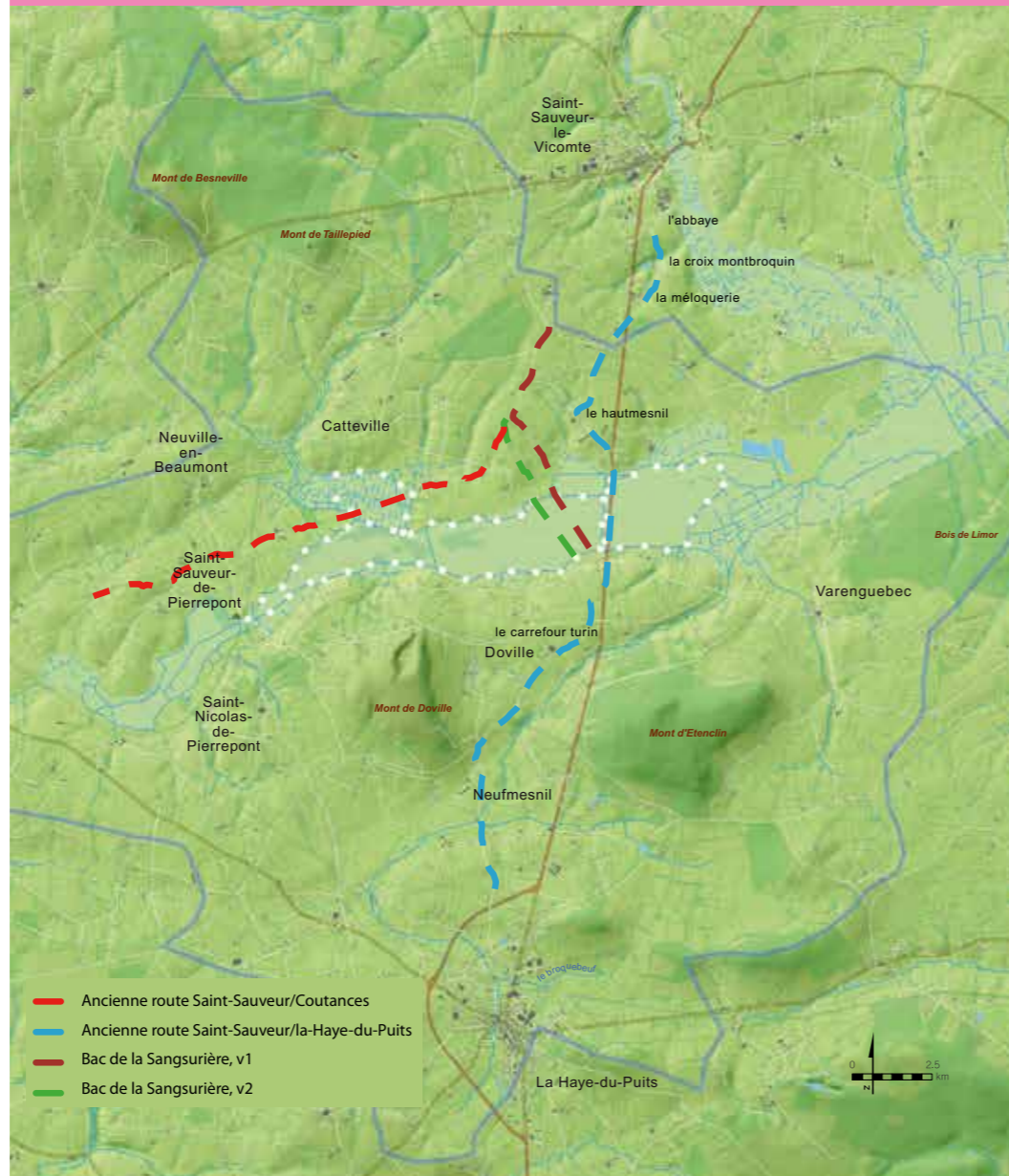
Un axe ancien ?

Communément attribué à des axes d'origine antique, les qualificatifs de « Grand Chemin » et de « chemin du Roi » parfois attribués au chemin de Saint-Sauveur à La Haye-du-Puits pourraient témoigner de son appartenance à un réseau majeur très ancien. Toutefois, bien que réputé exister « de temps immémorial », ni la toponymie, ni la voirie et son parcellaire riverain n'assurent de l'antiquité du franchissement.

Un tracé conservé

Porté sur les premiers atlas cadastraux de Dовille (1811) et Saint-Sauveur-le-Vicomte (1829), le vieux chemin de Valognes à Coutances par *la Sangsurière* survit encore en totalité. Quittant Saint-Sauveur par les *petits pavés de l'abbaye* par l'une des portes de l'enceinte qui, au Moyen-âge, fermait le bourg, il filait vers le sud-ouest par *la Croix Montbrotin*, puis *la Méloquerie* où la route actuelle le coupe ; traversant la lande de *Hautmesnil*, il prenait ensuite *aux Grandes Rues* (actuel *Hautmesnil*) une direction sud-est pour aboutir, comme aujourd'hui, à *la Sensurière*.

«Le chemin vicinal de la Haye du Puits a Saint Sauveur le Vicomte, dit le Grand chemin, part du bourg de la Haye du Puits, traverse les communes de Saint Simphorien, Neufmesnil, St Nicolas de Pierre-pont, Dовille (arrondissement de Coutances) et Saint Sauveur le Vicomte arrondissement de Valognes. Ce chemin existe de temps immémorial.» («séance du 8 avril 1823 : Etat des chemins Vicinaux, Communaux ou Ruraux traversant la Commune de Dовille», Commune de Dовille. Registre des délibérations du Conseil Municipal. Enregistrement des séances du 14 mai 1822 au 27 nov. 1831)



Au sud, à l'exception des 300 premiers mètres, le parcours différait bien plus de l'actuel, tracé au plus court au mépris du relief : montant vers le sud-ouest par les carrefours *Grand Bosc* et *Turin*, le vieux chemin gagnait *la Grange à dîme* de Dовille (village de l'église actuelle) puis accompagnait à peu de distance la vallée du Buisson orientée nord-est / sud-ouest ; approchant du mont de Dовille, il bifurquait au



Le vieux chemin

sud pour traverser la rivière sur *la Vive-Planche* et poursuivre vers la Haye-du-Puits.

Une route très utile

En 1783, cet axe relevait à la fois de la « route de communication n°8 », dite « de Cherbourg à St Malo et Brest par Bricquebec, la Haye-du-Puits, Lessay, Coutances, Cérances, la Haye-Pesnel, Avranches et Pontorson » et de la n°24, « Route de Valognes à Coutances par St-Sauveur-le-Vicomte, la Haye-du-Puits et Lessay formant une route de communication de Cherbourg en Basse-Bretagne ». (Tableau des routes et embranchements de la Généralité de Caen de 1783 (Arch. dép. Calvados, C 3448).

La première, bien qu'annoncée devant « ouvrir des cantons fort riches et très fertiles dans le Cotentin et l'Avranchin [qui] manquent absolument de débou-

chés pour voitures », valait alors principalement « pour le transport et l'emploi sur le port de Cherbourg et dans sa rade des bois considérables de la forest de Bricquebec ».

La seconde devait surtout offrir « la faculté de faire défiler en temps de Guerre sur deux colonnes les troupes destinées à la garde de la presque île ». On ajoutait alors : « Il n'y a aucune plantation régulière sur cette route. Elle est traversée par 15 ponts dont un seul à la charge du Roi », en l'espèce celui de Saint-Sauveur dont les dimensions et l'ancienneté imposaient de fréquentes réparations.

Au début du XIX^e siècle, l'état et le gabarit du chemin n'étaient toujours pas à la mesure de son importance et d'un intérêt stratégique qui ne s'est jamais démenti.



St-Sauveur-le-Vicomte - Route de la Haye-du-Puits

Une chaussée rompue

« dans ce pays où je suis, si vous entendez dire que je suis noyé, il ne faudra pas vous en étonner car pour en sortir, il faut traverser un quart de lieue dans l'eau jusqu'au ventre de mon cheval et sur une chaussée étroite bordée de fossés profonds et fangeux » (lettre du 10 mars 1827, citée par M. Guilbert dans Charles DE GERVILLE, Voyage archéologique dans la Manche (1818-1820) I. Arrondissement de Cherbourg, Saint-Lô, Société d'Histoire et d'Archéologie de la Manche, 1999 (Etudes et Documents), p. XXXV).



La reconstruction du pont du Gorget

Le bac de *la Sangsurière* officia jusqu'à ce qu'à la Révolution, l'Administration ne consente à y reconstruire un pont. Hélas, la perte des archives nous prive de précisions tant sur l'ouvrage que sur le chantier. Il est même possible qu'on le remplaça une quarantaine d'années plus tard.

De façon classique, la construction fut entreprise à l'écart du cours du Gorget. Les fouilles pour sa fondation mirent à jour les restes de l'ancien pont, sur lequel, semble-t-il, on put asseoir le nouveau. Le cours antérieur des eaux, condamné par les

«Lorsqu'on a construit la chaussée de la Sansurière, l'on a senti qu'un pont était nécessaire à l'écoulement des eaux [...] et l'on a jugé que ce n'était pas au milieu des eaux, sur des terres sans fonds, qu'il fallait l'asseoir, l'on a préféré le construire sur les terres sèches de Saint-Sauveur [...]. Il en a résulté la nécessité physique d'établir un nouveau cours aux eaux, qui a débordé nos terres cultivées, l'ancien cours de la Rivière de Neuville s'est rempli mais les racines des plantes aquatiques et le dépôt de limon indiquent encore lecture où existait l'ancien canal.» («séance du 18 juillet 1828», Registre des délibérations de la Commune de Saint-Sauveur-le-Vicomte : 13 sept. 1823-10 oct. 1832)

« la portion de ce chemin connue sous le nom de chaussée de la Sanssurière est souvent couverte par les eaux, de manière que les communications sont interceptées tous les hyvers pour les voyageurs étant à pied et que souvent ceux étant à cheval sont arrêtés pour l'abondance de l'eau qui s'y trouve dans le temps des pluies » («Commune de Denville. Registre des délibérations du Conseil Municipal. Séances du 6 vendémiaire an XI [28 sept. 1802] au 2 mai 1812», «séance du 19 nov. 1824», Arch. mun. Denville)

Un incident survenu à la Révolution témoigne de sa dangerosité. En 1791, l'évêque constitutionnel de Coutances, en tournée, passe par *la Sangsurière*. Son équipage s'y embourbe et, sous l'œil indifférent voire hostile des riverains, le prélat ne se tire de sa très fâcheuse posture qu'au prix d'un humiliant bain de boue.

Le souvenir de cette chaussée ruinée devait offrir à Barbey d'Aurevilly un décor d'un goût suffisamment dramatique et romantique pour qu'en 1864, il y fasse passer les protagonistes d'*Un Prêtre Marié*.

arches effondrées, fut ainsi rétabli en même temps que son franchissement. La topographie de la vallée laisse toutefois croire qu'à *la Sangsurière*, ce cours retrouvé résultait lui-même d'un premier détournement probablement opéré déjà pour les besoins du pont perdu, au plus près du coteau.

XIX^e siècle :

un pont sans chaussée

La reconstruction du pont du Gorget ne suffit pas à améliorer la situation de *la Sangsurière*. Le pont dispensa en effet du bac, mais, comble d'incohérence, l'absence de travaux à la chaussée maintint le passage dans une situation catastrophique. Les traversées y restèrent difficiles et périlleuses, y compris pour les cavaliers.

« Il repassa la Sangsurière, un peu au-delà de laquelle il avait conduit Sombrevail, espèce d'abîme de limon perfide et dangereux qu'il fallait traverser sur une chaussée rompue, dont les pierres s'écroutaient sous les pieds des chevaux. » (Jules Barbey d'Aurevilly, *Un Prêtre Marié*, Œuvres complètes, t. I, Gallimard, Bibl. de la Pléiade, Paris, 2003, p. 1112).

«*Que de travaux il a fallu pour solidifier ce terrain mouvant où les pilotis s'enfoncent par leur propre poids, où les pierres descendent et disparaissent dans la vase tourbeuse ! L'eau filtre sous cette croûte molle incapable de supporter la charge du ballast, des rails et des locomotives. A un certain endroit, trois ponts se sont affaissés successivement l'un sous l'autre, faisant jaillir la terre détrempeée autour d'eux*» (Théophile GAUTIER, Quand on voyage, juin 1865, à propos du chemin de fer tracé dans les marais de la Douve)

La chaussée moderne

«*il serait inutile de porter des pierres sur cette Chaussée avant que l'avoit exhaussée avec des terres pour la mettre au-dessus de la superficie des marais chose qu'il est impossible a la Commune de doville d'entreprendre par la trop grande quantité de terre qu'il faut transporter sur cette chaussée*» («*Commune de Doville. Registre des délibérations du Conseil Municipal. Séances du 6 vendémiaire an XI [28 sept. 1802] au 2 mai 1812*», «*séance du 19 nov. 1824*», Arch. mun. Doville)

De nos jours encore, des affaissements ponctuels (entre Les Moitiers-en-Bauptois et *Pont-l'Abbé*, abords du pont de la RN 13 sur la Vire...) affectent certaines chaussées.

Un barrage hydraulique

A la *Sangsurière*, la tourbe, gorgée d'eau, se tasse d'autant plus sous le poids de la route qu'elle y atteint une grande profondeur. On peut donc supposer, au regard de l'ancienneté du franchissement, que les matériaux s'y sont accumulés sur une hauteur telle qu'ils opposent désormais un barrage aux eaux souterraines.

La présence dans les parcelles adjacentes de bombements parallèles a même pu apparaître comme le résultat de la pression exercée par ses remblais.

Le phénomène a été observé de façon spectaculaire à l'occasion de la construction du chemin de fer Paris-Cherbourg, de la chaussée *du Port* de Carquebut à Liesville, ou encore, plus récemment, en 1973, lors de la reconstruction du pont de *Pont-l'Abbé* : la surface du marais ne résista pas aux dépôts que les services de l'Équipement avaient alors constitués en vue du contournement du chantier et, en quelques jours, la chaussée provisoire fut engloutie tandis que d'impressionnants bourrelets s'étaient formés dans le marais alentour...

«*On pense dans la contrée que le marais submerge davantage depuis la confection de la chaussée de la Sangsurière. Il est de fait que l'eau provenant de ce marais, étant arrivée à la chaussée, est forcée de revenir au pont de la Sangsurière en suivant un canal qui longe cette même chaussée*» (D^r LE CHANTEUX, «*Tableau de bord des marais du Canton de la Haye-du-Puits*», *Annuaire des cinq départements de l'ancienne Normandie* publié par l'Association Normande, t. 11, 1844 (1845), p. 427-441)

L'exhaussement de la chaussée de *la Sangsurière* eut donc pour effet d'opposer un barrage aux eaux de surface ; la fréquence, la hauteur et la durée des crues s'en trouvèrent augmentées, au détriment de l'exploitation des marais en amont.

A l'inverse de la plupart des chaussées, percées de nombreux ponceaux* de décharge (notam-

ment celles de *la Fièrè* sur le Merderet et de Beuzeville sur la Douve), la nouvelle levée n'offrait en effet qu'un seul exutoire, placé de surcroît à l'extrême nord : le pont du Gorget. Peut-être encore reconstruit à cette occasion et dépourvu de radier, il était constitué d'une seule arche en plein-cintre de 4 mètres de portée. Prolongé sur chaque rive par des ailes en retour, il offrait

donc un débouché superficiel d'environ 12 m². Bâti en pierre de taille, il portait un pavé long de près de 5,70 mètres ainsi que des trottoirs protégés par un parapet.



«Lorsqu'une route traverse un marais, et en général lorsqu'elle est placée sur un sol tourbeux ou de peu de consistance, on l'établit quelquefois sur un grillage en bois ou sur un fascinage ; à moins qu'on ne préfère recharger à loisir les remblais en terre ou cailloutis, à mesure qu'ils s'affaissent.»

(Joseph-Mathieu SGANZIN, Programme résumé des leçons d'un cours de construction avec des applications tirées spécialement de l'art de l'ingénieur des Ponts et Chaussées, Paris, Carilian-Gœury et V. Dalmont, 1839 (4^e édit.).

Une possible construction sur fascines*

Les traités d'ingénierie recommandaient de recourir sur certains chantiers à des lits de fagots ou fascines. Préservés de la décomposition par une immersion permanente, ils offraient une légèreté et une souplesse aptes à absorber des mouvements de terrain, tout en assurant une meilleure répartition des charges.

Connue de longue date, la technique du grillage a été utilisée dès l'époque antique dans les marais de la Douve pour asseoir la voie reliant *Cosedia* (Coutances) à *Alauna* (Valognes). Vers 1835, dans les prairies d'Etienville, fut

en effet mis à jour des files de pieux, coiffées d'un «*gril à bandes transversales, larges et peu éloignées les unes des autres*» qui contenait et supportait l'empierrement de la chaussée et du gué en prolongement et que des archéologues ont depuis fouillés.

Semblable technique fut également retenue pour la construction en 1857-1858 du chemin de fer Paris-Cherbourg pour lequel, écrivait l'instituteur de Carquebut en 1913, on dut «*enfouir une forêt*», et pour celle de *la Route Prusse* à Picauville, fondée, comme son nom l'indique, pendant la guerre de 1870 sur des lits de fascines.

Les archives du chantier de *la Sangsurière* étant perdues, on

ignore comment, vers 1833, fut constituée sa chaussée neuve. Etablie sur l'ancienne, il est probable qu'on se contenta de surélever la levée, au moins en partie, avec les déblais des tranchées creusées dans les coteaux riverains. Elevée «*à une hauteur considérable au dessus du sol*», elle nécessita l'aménagement d'une rampe d'accès au marais de *l'Adriennerie* et fut en outre jalonnée et contenue,

comme de coutume, par la plantation de deux rangées de peupliers. La solution d'une assise flottante reste appliquée de nos jours, non plus avec du bois mais avec... des pneus : les chaussées de Tribehou (marais de la Taute), Gorges (Sèves) ou Pont-l'Abbé (Douve) ont été restaurées de cette façon. Toutefois, faute de ponceaux en nombre suffisant, cette solution ne possède pas l'un des avantages

du fascinage, celui de se laisser traverser par l'eau. Peut-être est-ce la cause du succès partiel de ces derniers chantiers.

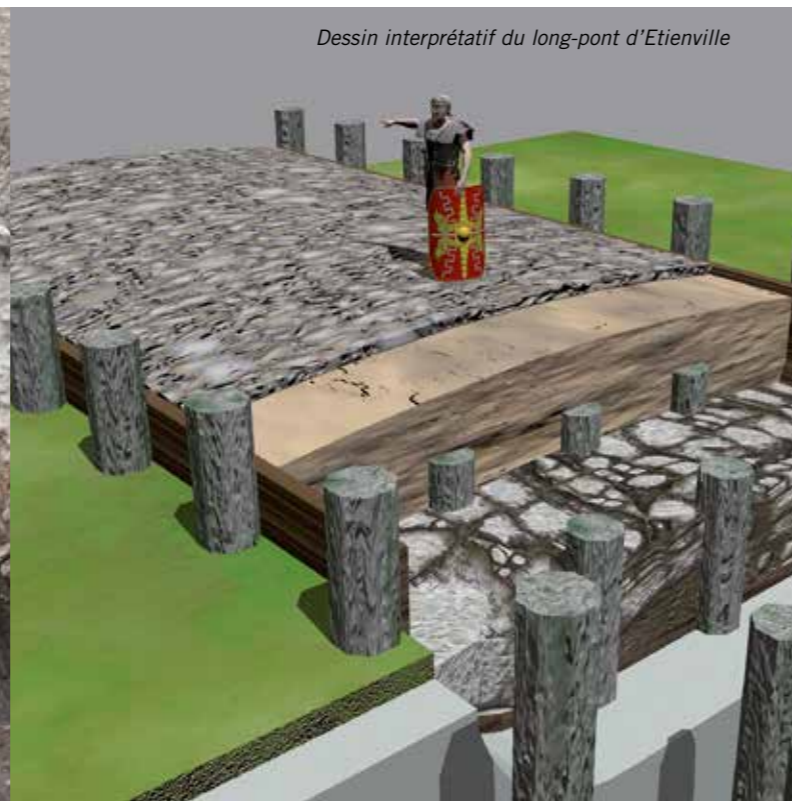
Celui de *la Sangsurière* fut en revanche une réussite et Barbey d'Aurevilly dut être le seul à regretter les anciennes fondrières !

«*Pris la route de la Haye-du-Puits, qui est devenue très belle, comme toutes les routes de ce pays ; mais moi j'aimais mieux les ornières pleines de périls de ma jeunesse.*»

(Jules BARBEY D'AUREVILLY, «vendredi 16 [décembre 1864]», Memoranda. Œuvres complètes, t. 2, Edit. Gallimard, Bibl. de la Pléiade, Paris, 2003, p. 1120).



Fouilles de la chaussée d'Etienville



Dessin interprétatif du long-pont d'Etienville



La chaussée de Pierrepont

Longue d'à peine 300 mètres, la chaussée de Pierrepont profite d'un rétrécissement marqué de la vallée du Gorget. Limite communale entre Doville et Saint-Sauveur-de-Pierrepont, elle partage le marais en deux, séparant la Sangurière ou marais de Doville, à l'est, de celui de Pierrepont, à l'ouest.

Aujourd'hui très secondaire, la chaussée de Pierrepont eut un intérêt suffisamment considérable pour motiver - en témoigne son nom - la construction précoce d'un « pont de pierre » mais aussi, à diverses époques, sa mise en défense. Confirmée par la convergence de chemins antiques, l'ancienneté du passage attira tôt l'attention des historiens et archéologues.

Des origines intrigantes

Dès le XVII^e siècle, Toustain de Billy prétendit qu'un monastère avait existé au VIII^e siècle à *Petreo ponte*, annonçant ainsi la présence d'un pont dès cette époque. Dépendance de *Fontenelle*, abbaye de la Basse-Seine (aujourd'hui Saint-Wandrille), le prieuré de Pierrepont aurait été le lieu du séjour et du trépas de deux de ses abbés.

Au début du XIX^e siècle, Charles de Gerville ajoutait que « les Mérovingiens y avaient une maison royale » qu'il situait au *Hot*. L'hypothèse d'une place de premier rang au Haut-Moyen-âge est encouragée par la proximité de Portbail où furent découverts des vestiges antiques et mérovingiens, et par celle de Saint-Sauveur-le-Vicomte, née du rétablissement des attributs de Pierrepont (marché, juridiction) après les invasions scandinaves.



Carte du diocèse de Coutances, 1689 (détail)

Cependant, fondées sur des sources ambiguës et colportées sans guère de critique, ces assertions n'ont jamais été prouvées. L'identification des lieux demeure incertaine : si une charte de Charles le Chauve, en 854, reconnaît bien à *Fontenelle* la propriété d'un domaine de *Pierrepont*, l'endroit pourrait plutôt se situer au nord de la Seine. Alors même que *Fontenelle* devait hériter en Cotentin des biens de l'abbaye de *Nantus* (aujourd'hui Saint-Marcouf-de-l'Isle), aucune source écrite ne lui prête de possessions locales.

Carte du diocèse de Coutances, 1689 (détail)

Un point de convergence

Néanmoins Pierrepont fut très tôt un point de convergence justifiant à la fois la construction précoce d'un pont de pierre et sa fortification, ainsi que la fondation à son débouché d'un établissement religieux, voire d'une agglomération. En attesteraient des découvertes archéologiques faites au XIX^e siècle près de la ferme dite du *Bourg*.

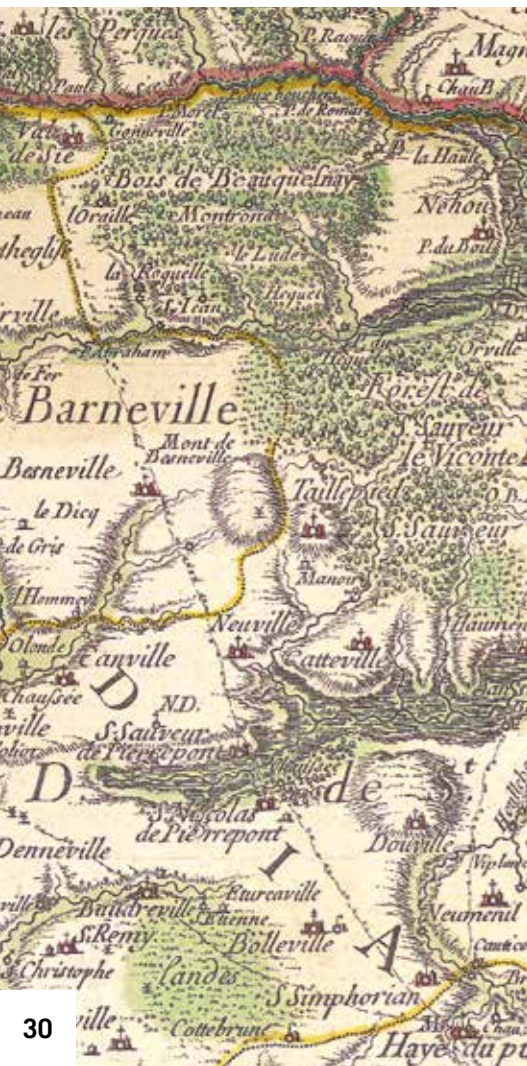
Au nord, venant de Bricquebec, la Querrière Bertran

Appuyé sur des tracés d'origine antique, ce « grand chemin »

doit son nom aux Bertrand, seigneurs de Bricquebec, auxquels les ducs de Normandie avaient concédé cette « charrière ». Il comprenait trois parties courant sur près de 85 km de part et d'autre de Bricquebec. Les deux premières traversaient le Cotentin d'est en ouest et la troisième, dite « grand chemin du pont Saint-Paul » rendant à Pierrepont », quittait la baronnie de Bricquebec, traversait la Scye, et la Soudre, pour aboutir au Gorget. Cette branche couvrait donc un tronçon de l'ancienne voie de *Coriallum* (Cherbourg) à *Condante* (Rennes), *via Cosedia* (Coutances)

A l'est, venant de Saint-Sauveur-le-Vicomte, le chemin de la tanguie

Traversant le ruisseau des *Moulineaux* par la chaussée du moulin de Neuville, attesté dès le XI^e siècle, il offrait une alternative au passage par la *Sangsurière*. La mention d'un *Îlet du Vey*, laisse suspecter un tracé antérieur ou concurrent, perdu de très longue date, prenant appui au sud sur un gué (« vey ») reliant, à travers l'anse de Catteville, le *Hamel* à l'îlot d'*Inguehou*. A l'époque féodale, celui-ci aurait porté une motte castrale* qui présentait encore des pans de murs au XVIII^e siècle.



Cette liaison entre les deux Saint-Sauveur correspond sûrement au chemin « tanguer » qu'un aveu de 1528 reconnaît aux vicomtes et que les riverains devaient entretenir. Leur donnant accès aux tangues de la Côte des Îles, cette voie entraînait donc en concurrence avec la Douve et le Gorget par lesquels remontaient les tangues de la baie des Veys.

La chapelle du Maur (Saint-Sauveur-de-Pierrepont)

Moins d'un kilomètre au nord du marais de Pierrepont, se dressait au bord d'un chemin venant de Barneville une chapelle dite *Notre-Dame-du-Maur* ou *du Maure*. Son nom fut corrigé par erreur en « Mort », laissant croire à une chapelle funéraire. En réalité, il doit être rapproché de l'ancien français *more* et de l'anglais *moor* signifiant « tourbière », « marais », « lande ». Ce dernier sens, ainsi que pour *Limors*, le bois de Varenguebec, convient mieux à la situation du sanctuaire : la chapelle avait été érigée en 1369 au *Hamel du Maur*, aux abords de l'actuel écart de *La Lande*. Convertie en école en 1829 puis détruite par un incendie vers 1860, elle fut remplacée en 1899 par un oratoire dédiée à Notre-Dame... des Marais.

A l'ouest, reliant Pierrepont à la côte, le chemin « des Illemans ».

Ce nom, au sens « des insulaires », pourrait témoigner de son usage par ceux des îles anglo-normandes. Ce chemin emprunte encore localement un petit pont aujourd'hui qualifié de « romain ». Bien moderne en réalité, cet ouvrage a été restauré avec les reliquats d'un remembrement qui eut pour effet de... détourner le cours d'eau qui passait dessous.

Un embranchement de ce chemin côtier, à destination de Carteret, *via* la chaussée d'Ollonde, passait par la chapelle *du Maur*.

La chaussée rompue

Aussi anciens et importants furent-ils, les ponts et chaussée de Pierrepont connurent le même sort que ceux de *la Sangsurière* et de la plupart des marais, si ce n'est qu'il semble n'y avoir jamais eu de bac. La traversée se faisait à gué, à cheval de préférence, et par une chaussée qui, aussi basse et dégradée que celles d'aval, présentait les mêmes dangers, comme en témoignent les accidents dont furent victimes bêtes et hommes : en 1704, un curé de Besneville s'y noya.

Le pont neuf

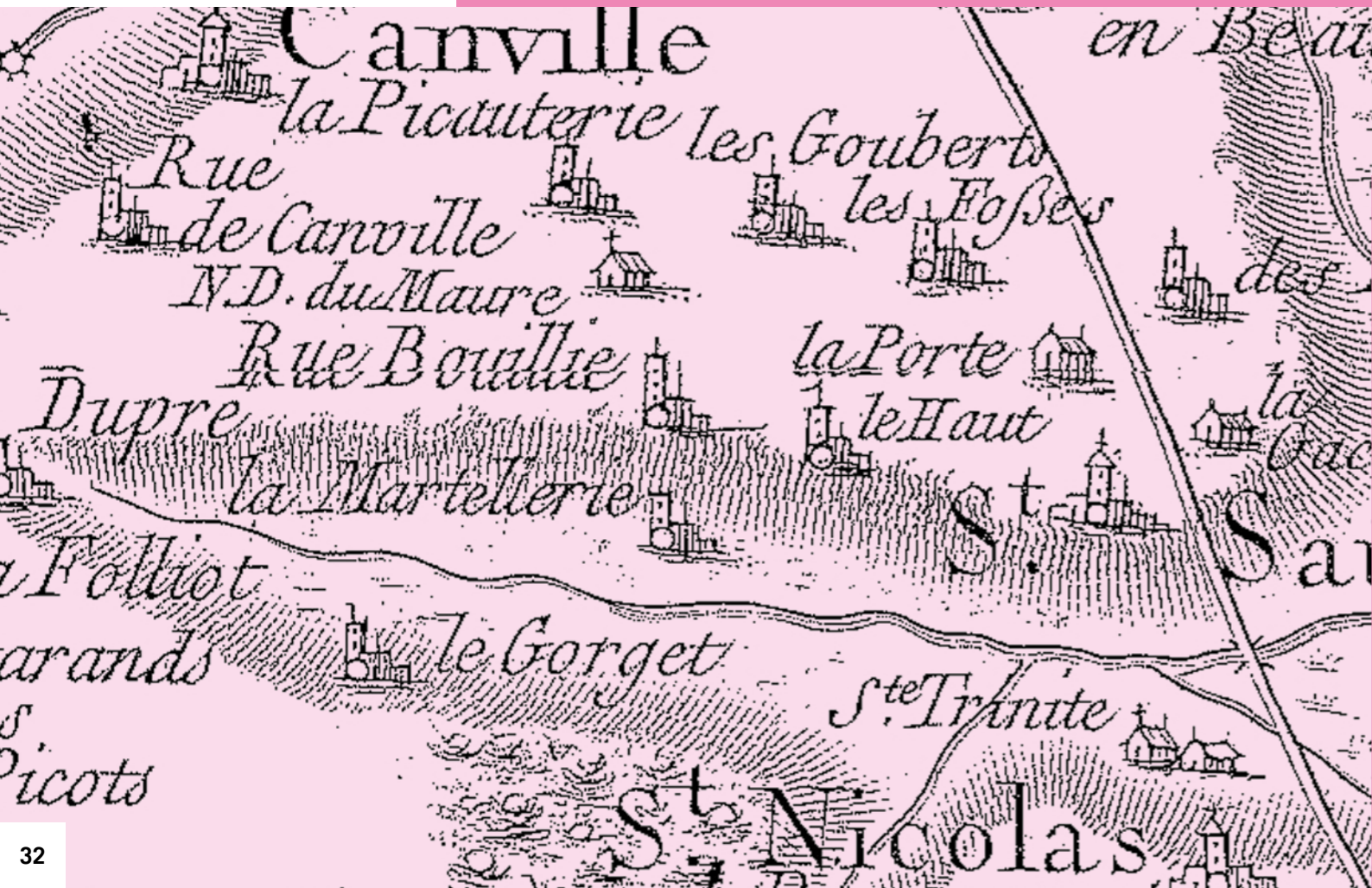
Lassés de réclamer en vain le rétablissement du cheminement indispensable à leurs commerces et digne du nom de leurs localités, les paroisses riveraines engagèrent d'elles mêmes, à la fin du XVIII^e les travaux qui s'imposaient. En 1784, les gens de Saint-Nicolas et Saint-Sauveur commencèrent à déposer sur la chaussée enfoncée le caillou fourni par le marquis de Sainte-Suzanne, seigneur du lieu.

L'intendant de la Généralité de Caen, sollicité pour le financement des deux ponts, procéda en 1785 à une enquête qui reconnut d'autant mieux l'intérêt du chantier qu'il permettait d'ajourner celui du pont et chaussée de *la Sangsurière* !

« il serait intéressant d'établir au moins une communication provisoire dans un pais [...] sauvage et à peine accessible pendant les saisons de l'année les plus sèches. Elle mettroit en état d'attendre l'Exécution de la grande route qui lierait entre elles toutes les parties de l'ouest de la presqu'île et qui traverseroit la *Sangsurière* » (Ibid.).

« Comme cette route anciennement construite est toujours couverte depuis deux jusqu'à quatre pieds d'eau qui empesche d'en voir le fond, qu'à la longue il s'y est formé des trous ou cavités et qu'enfin il y a de droite et de gauche des espèces de précipices, ce passage est très dangereux, au point que plusieurs fois il y a péri des gens et souvent des bêtes » (« Demande de la construction de deux ponts », 20 oct. 1785, Arch. dép. Calvados, C 4350)

Le nouveau pont est achevé à l'automne 1788. En dépit des précautions prises, l'inconsistance du sol devait condamner l'ouvrage : au milieu des années 1930, après presque 150 ans de loyaux services, des fissures menaçantes imposèrent son remplacement. Comme à *la Sangsurière*, un nouveau pont fut donc bâti à l'écart du cours d'eau, 10 mètres plus près des terres sèches de Saint-Sauveur.



Des passages stratégiques

Ponts coupés ou fortifiés

Le passage de *la Sangsurière* témoigne des problématiques relatives à la desserte de la presqu'île du Cotentin : bacs, ponts et chaussées s'y sont en effet succédés.

Une note de la fin du XVII^e siècle précise que non seulement un bac y était établi, mais qu'il palliait la destruction d'un pont maintenu délibérément en ruines ! Le texte ne parle que de chaussée, mais l'existence de l'ouvrage est implicite et se trouve confirmée par la découverte de vestiges lors de sa tardive reconstruction.

Cette destruction répondait à des impératifs stratégiques que l'Histoire n'a jamais contredits. Bien avant les destructions de juin 1940 et juin 1944, les ar-

mées qui se sont succédées ici se sont efforcées de couper les ponts.

Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, un *Mémoire sur les grands chemins qui se pratiquent actuellement dans le Costentin* insistait encore sur l'intérêt stratégique de limiter les accès à la presqu'île à quelques points essentiels et faciles de contrôle.



« Il y a un passage au travers d'un marescq pour aller à S^t Sauveur le Viconte ; on y passe de présent en bateau. Il y avoit autrefois une chaussée qui reste ruinée par ordre du Roy Charles Sept après la bataille de Formigny en 1450 »

(Pierre GOUHIER (édit. crit.), « Mémoires des subdélégués [« Pour l'instruction de Duc de Bourgogne »] », L'intendance de Caen en 1700, Paris, C.H.T.S., 1998).

« De tout cela il resulte nécessairement que dans le paÿs en question les grands chemins et fort spacieux ne conviennent nullement estant sujets a des inconvenients trop préjudiciables au bien du Service du Roy et à la Seureté du mesme paÿs, et que l'on ne doit avoir en vüe que de rendre ceux qui y sont assés praticables et suffisans pour le bien du commerce, se gardant très religieusement de faire construire des ponts ny chaussées sur les marais et rivières qu'aux lieux ou ils seront indispensablement nécessaires pour l'utilité absolüe du commerce ou pour des besoins très pressans » (Arch. dép. Calvados, C 3448).

La guerre de Cent Ans (1337-1453)

La guerre de Cent Ans, particulièrement marquante dans « le Clos de Constantin », terrain de raids fréquents et de longues périodes d'occupation, a entraîné la ruine de nombreux ouvrages. Le *Pont d'Ouve* sur la rivière qui lui donne son nom et, sur la Vire, le *Pont-Hébert* et celui de Saint-Fromond, furent rompus par les Français eux-mêmes. D'autres, comme celui de *la Sangsurière*, le furent dans des circonstances inconnues. Trois siècles après la fin du conflit, beaucoup, comme à *Pont-l'Abbé* et *Chef-du-Pont*, n'étaient pas encore reconstruits.

D'autres franchissements furent mis en défense. Au milieu du XV^e siècle, les principales entrées, à commencer par celle de Saint-Sauveur-le-Vicomte, se hérissent de forteresses. Des manoirs occupés par des chefs militaires, tel celui de *Garnetot*, en amont du confluent du Gorget, et de Maisy, en bordure de la baie des Veys, furent fortifiés, ainsi que les clochers de certaines églises. L'un d'eux, à Saint-Nicolas-de-Pierrepont, domine encore la vallée du Gorget et son franchissement.

Investis du Cotentin par le traité de Mantes en 1354, les Navarrais engagèrent pour leur part un programme de construction de fortins en tête de pont. Il n'en reste qu'un nom : Beuzeville-la-Bastille. De plan carré et comprenant trois niveaux, la « *bastide* » se dressait sur un îlot entre deux bras de l'Ouve

et était reliée par un pont à des bâtiments de la rive sud. Celles érigées à *Pierrepont* sur le Gorget, et *au Pont-l'Abbé* sur l'Ouve pouvaient être comparables. La « *bastille* » de Pierrepont, qui devait juxter la chaussée, voire, comme à Beuzeville, le cours de la rivière, fut une pièce maîtresse du siège qui devait aboutir, le 3 juillet 1375, à la reddition des *Englois* de Saint-Sauveur-le-Vicomte.

L'ensemble des passages du Seuil du Cotentin semble avoir été protégé : on peut donc s'interroger sur le silence des textes à propos de *la Sangsurière*. L'état du franchissement, en particulier la ruine du pont, empêchaient probablement d'y passer, dispensant donc de le contrôler.

Eglise de Saint-Nicolas-de-Pierrepont



La guerre de 1870

L'invasion prussienne décida les autorités militaires à mettre en défense le seuil du Cotentin : ennoiment des marais pour couper la presqu'île, par la fermeture des portes à flot de la Barquette et l'aménagement de fossés et de barrages ;

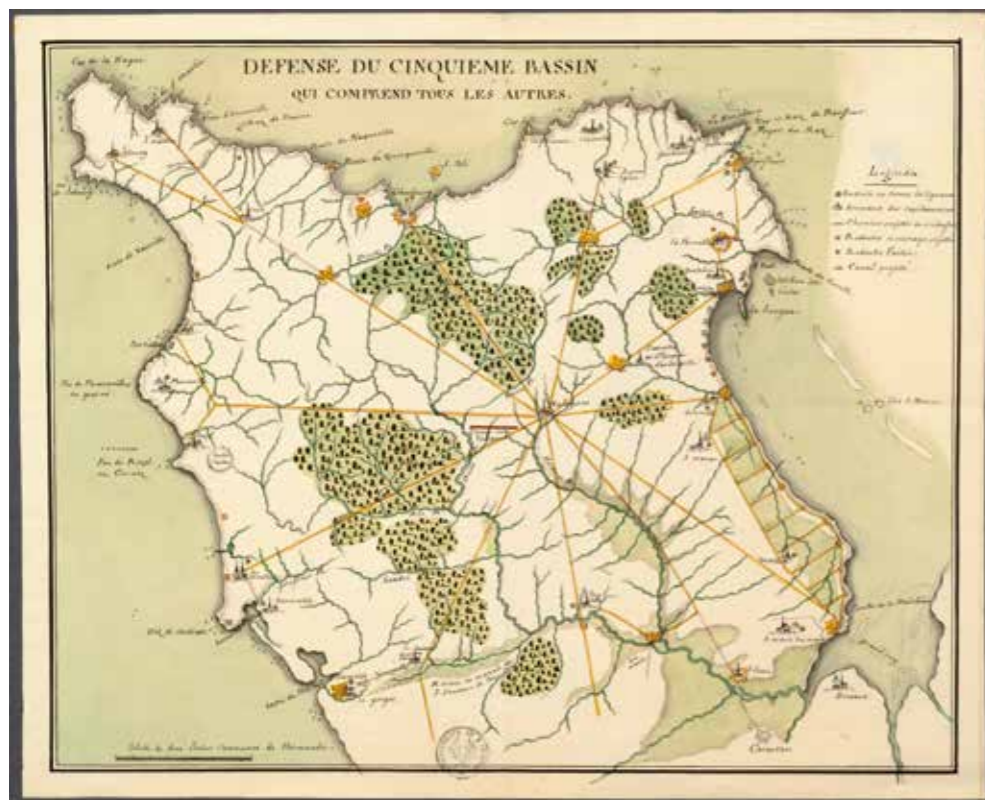
batteries d'artillerie aux points les plus stratégiques d'une ligne transversale du Grand Vey à Portbail, dotée de stations de télégraphie aérienne ou électrique.

Les abords de l'isthme du Cotentin, entre la côte ouest et la vallée du Gorget, furent parti-

culièrement armés : les coteaux nord du marais furent hérissés de canons et d'obusiers. La ligne se prolongeait jusqu'à Portbail. L'ensemble pouvait communiquer jour et nuit par des signaux télégraphiques envoyés depuis des mâts plantés sur ces positions, relayés par des postes établis sur les clochers des hauteurs voisines.

Soixante-dix ans plus tard, des dispositions quasi identiques devaient encore être prises, avec aussi peu de succès, pour faire obstacle aux divisions allemandes.

Lignes de défense de la presqu'île du Cotentin, vers 1870



La seconde guerre mondiale

Les troupes allemandes envahirent la France en mai 1940. En juin 1940, la VII^e *panzerdivision*, emmenée par Rommel, s'enfonça irrésistiblement vers l'Ouest. En catastrophe, les autorités militaires françaises s'efforcèrent de compléter la mise en défense de la ligne des marais du Cotentin, amorcée au printemps 1940, d'après un plan du Génie de 1905.

A l'inondation forcée de la basse vallée de la Douve, s'ajoutait le contrôle de ses franchissements : deux mille garde-côtes et marins et une quinzaine de canons de tous calibres sont répartis dans l'urgence sur une vingtaine de postes.

La chaussée de *la Sangsurière* est minée en son milieu, son extrémité sud est fermée par une tranchée profonde doublée d'un barrage, et, au nord, le pont du Gorget est dynamité. Trois pièces d'artillerie, trois fusils mitrailleurs et une trentaine d'hommes sont positionnés pour prendre la chaussée en enfilade. C'était là un « défilé » dont la dangerosité pour une armée en ligne avait été reconnue en 1840.

« la ligne de ces marais n'est franchissable que par quatre points qui sont autant de défilés : 1° la route de Carentan à Valognes, 2° la chaussée de Pont l'Abbé. 3° celle de la Sensurière et 4° le chemin de St Nicolas

de Pierrepont à St Sauveur de Pierrepont. En occupant donc ces points toute invasion venant de l'intérieur se trouverait arrêtée et Cherbourg à couvert ; il faudrait que l'ennemi forçât ces points pour pénétrer dans le fond de la presqu'île » (Airoles, lieutenant d'état-major, « Mémoire sur les environs de la Haye-du-Puits » 24 jan. 1840 ; Arch. Min. Défense Nationale, M.R. 1241 :)

Ces dispositions s'avérèrent inutiles : les Allemands choisirent de contourner la ligne de défense par l'ouest en passant par l'isthme.

Juin 40 : la bataille de Pierrepont.

Violemment arrêté, le 17 juin au soir, à hauteur de la gare de Denneville, le peloton de tête de la VII^e *Panzerdivision* se déporta vers Pierrepont. La colonne de blindés légers y rencontra, au matin du 18 juin 1940, l'opposition farouche d'une batterie postée dans l'enfilade de la chaussée, sous l'église Saint-Sauveur.

Groupés autour de deux canons et quelques mitrailleuses, ses 80 fusiliers marins et soldats devaient contribuer, avec la bataille de Martinvast, à retarder la prise de Cherbourg. Une stèle et un canon (sans lien avec l'évènement) posés sur les ruines de Saint-Sauveur honorent la mémoire de ceux tombés là aux côtés du lieutenant Ramas, ingénieur du Génie maritime.



Le sort des ponts

Détruit en 1940, reconstruit probablement en bois sous l'occupation par les Allemands, le pont de *la Sangsurière* fut à nouveau détruit en juin 1944, victime de la vingtaine de bombes américaines tombées à la Libération sur la chaussée et ses abords. Remplacé, comme beaucoup d'ouvrages alors détruits, par un tablier provisoire, le pont du Gorget fut finalement reconstruit sur les culées de l'ancien, sous la forme d'un tablier en béton armé de 4,20 mètres de portée.

A Pierrepont, le pont reconstruit dans les années 1930 est dynamité par les Allemands en

1944, en même temps que ceux des voies ferrées voisines. Le tablier du pont de la voie ferrée fut aussitôt remplacé par les Américains par un pont *Bailey* qui permit aux convois de profiter d'une voie sans encombrements latéraux. Les lieux libérés (Saint-Nicolas ne le fut que le 5 juillet 1944), il fallut réparer et d'abord sécuriser le passage : la chaussée fut déminée durant l'hiver 1945-1946 tandis que le pont, remplacé par un ouvrage tubulaire provisoire, ne fut reconstruit qu'en 1957.

Les chemins de fer

Le Gorget et ses marais sont traversés par trois anciens chemins de fer d'intérêt général : les lignes Coutances-Sottevast et Carteret-Carentan et une transversale de l'une sur l'autre.



La ligne stratégique de Brest à Cherbourg : voie de Sottevast à Coutances

En 1860, 2 ans après l'inauguration du Paris-Cherbourg, le Conseil général de la Manche lance une étude pour une ligne de Brest à Cherbourg. La menace anglaise qui avait décidé du tracé direct de Paris à Cherbourg lui conférait un intérêt stratégique. Mais les rivalités entre les bourgades, élus et notables intéressés firent que le tracé n'en fut arrêté qu'en 1880, et qu'elle ne fut livrée qu'en 1884.

Satisfaisant finalement à des intérêts plus économiques que militaires, la ligne ne consista qu'en une transversale entre les lignes Paris-Cherbourg et Lison-Lamballe, raccordée à Sottevast et Camberton. Long (73 km), sinueux et accidenté, son tracé fut conçu pour desservir les chefs-lieux de canton de l'ouest du Cotentin.

D'abord prévu en travers de l'Adriennerie, le franchissement de la vallée du Gorget fut reporté en amont de la Sangsurière et de la chaussée de Pierrepont, au prix d'un allongement et d'une accentuation du profil : les convois venant de Sottevast arrêtés à Pierrepont et Neuville devaient faire machine arrière pour trouver l'élan nécessaire au passage du flanc ouest du mont de Doville.

St-Sauveur-de-Pierrepoint - La gare



Haut de plus de 4 mètres, le terre-plein de la ligne coupe et ferme totalement la vallée du Gorget, 150 mètres en amont de la chaussée de Pierrepont. Une banquette d'accès au marais de Pierrepont dut être ménagée sous le pont.

Huit trains quotidiens de voyageurs empruntaient initialement cette ligne, puis trois dans le milieu des années 60, ainsi que, l'été, par des directs venant de Bordeaux, Rennes et Saint-Brieuc, plus un train pour Lourdes à l'Assomption. Elle devait être fermée au trafic voyageurs en 1972 puis aux marchandises entre 1973 et 1988 selon les sections.

Déclassée en 1996, la voie a été cédée au Conseil général de la Manche et convertie en 2000 en « voie verte ».

Pont du chemin de fer sur le Gorget





Dotées d'embranchements particuliers, ces industries prolongèrent l'exploitation de la voie après sa fermeture progressive aux voyageurs et aux marchandises dans les années 1970. Abandonné à son tour en 1991, le tronçon Bauppte-Carentan demeura emprunté par le Train Touristique du Cotentin jusqu'en 1994. Acquis par le Département en 1991, le tronçon Carentan-Portbail forme depuis 2000, avec la Sottevast-Camberton, « les voies vertes du Cotentin ».

Glossaire

Aveu : déclaration écrite que doit fournir le vassal à son suzerain lorsqu'il entre en possession d'un fief (par achat ou héritage).
Bief : canal creusé pour les besoins de la navigation ou d'une installation industrielle ; portion de cours d'eau comprise entre deux ouvrages hydrauliques.
Fascine : fagot ou clayonnage utilisé à des fins militaires ou hydrauliques sur les bords ou dans le fonds d'un cours d'eau.
Fret avalant : marchandises dont le transport par voie fluviale s'opère à la descente, vers l'aval.
Hydronyme : nom de lieu qualifiant un cours ou un point d'eau.
Isthme : bande de terre étroite reliant deux terres entre deux mers.
Lit majeur : bassin d'expansion des crues.
Monoxyle : taillé dans une seule pièce de bois.
Motte féodale : tertre artificiel sur lequel était édifié un château ou son donjon.
Moulin à tan : moulin qui, par broyage, tire de l'écorce de chêne le tannin nécessaire au traitement des cuirs.
Ponceaux : petit pont, d'une seule travée.
Propriétaire tréfoncier : propriétaire des fonds et tréfonds (sous-sol) d'un terrain.
Tangue : mélange de sédiments fluvio-marins, minéraux (calcaire) et organiques, que les courants déposent dans les estuaires de la Manche.

Le chemin de fer de Carteret à Carentan : une voie anglo-normande

Le projet d'une ligne traversant le Cotentin, souhaité par le Département dès 1861 mais contesté par les Chambres de Commerce de Cherbourg et Granville, fut tout aussi laborieux à mettre en oeuvre. A l'inverse de la ligne stratégique née de la menace anglaise, la ligne de Carteret servait les intérêts étrangers, en assurant un débouché et une desserte ferroviaires à l'archipel anglo-normand. Le projet ne fut arrêté qu'en 1886 et réalisé en deux temps. Le tronçon

de Carteret à La Haye-du-Puits fut inauguré en 1889, et celui de la Haye-du-Puits à Carentan en 1894.

Un total de 43 kilomètres d'une voie unique, bientôt empruntée par une dizaine de trains quotidiens, mettait ainsi la côte et ses stations à 8h30 de Paris. Son ouverture aux marchandises en 1896 lui conférait l'intérêt industriel escompté, transportant, à Lithaire, les grès du Mont Castre, et, à Bauppte, la tourbe des marais de Gorges.

Le pont ferroviaire sur la Sèves, à Bauppte



Pour en savoir +



Les oiseaux nicheurs des prairies humides
Prix public : 5 €



Flore et végétation des marais
Prix public : 5 €



NATURA 2000
Collection "Connaissance"
Gratuit

Ces publications sont disponibles à la boutique de la Maison du Parc.



© P n r des Marais du Cotentin et du Bessin

Dépôt légal à parution : septembre 2012 - Tirage : 1000 ex.

Textes : B. Canu, C. Binet - Illustrations : Archives nationales, atelier photographique des archives nationales : couverture, p. 18 (NIII Manche 11) ; Service historique de la défense p. 10 (J10C 498) ; BNF : pp 4 (MS 6457), 36 (MS_6457) ; IGN carte d'état major : pp 6, 13 ; IGN carte de Cassini : pp 13, 32 ; Musée de Normandie : p. 9 ; Archives départementales de la Manche : pp 10 (6Fi_99_304), 11 (6Fi_99_286), 23 (6Fi 551-336), 30, 34 (6Fi 52-9), 39 (6Fi548-1), 40 (6Fi 36-6 et 6Fi 343) ; Michael Roche : p. 3b ; C. Binet, PNRMCB : p. 7 ; B. Canu p. 39 ; L. Jeanne (GRAC) ; L. Vipard : p.28 ; Thierry Houyel : pp 3a, 5, 15, 17, 19, 20, 21a, 23, 24, 27, 29, 37 ; Sommerset Conty Council p.21b

Carte issue des fichiers BD TOPO® - © IGN 2011, PnrMCB®-2012

Imprimé sur du papier PEFC avec des encres végétales par l'imprimerie Le Révérend à Valognes.

CULTIVER NOTRE APPARTENANCE AU TERRITOIRE POUR ÊTRE ACTEURS DE NOTRE PROJET

Parc naturel régional des Marais du Cotentin et du Bessin

Maison du Parc

3 village Ponts d'Ouve - 50500 SAINT-CÔME-DU-MONT

Tél. **02 33 71 65 30** - Fax. 02 33 71 65 31 - accueil@parc-cotentin-bessin.fr

Siège administratif

17 rue de Cantepie - 50500 LES VEYS

Tél. **02 33 71 61 90** - Fax. 02 33 71 61 91 - info@parc-cotentin-bessin.fr

www.parc-cotentin-bessin.fr



Commission
syndicale
de la Sangsurière