



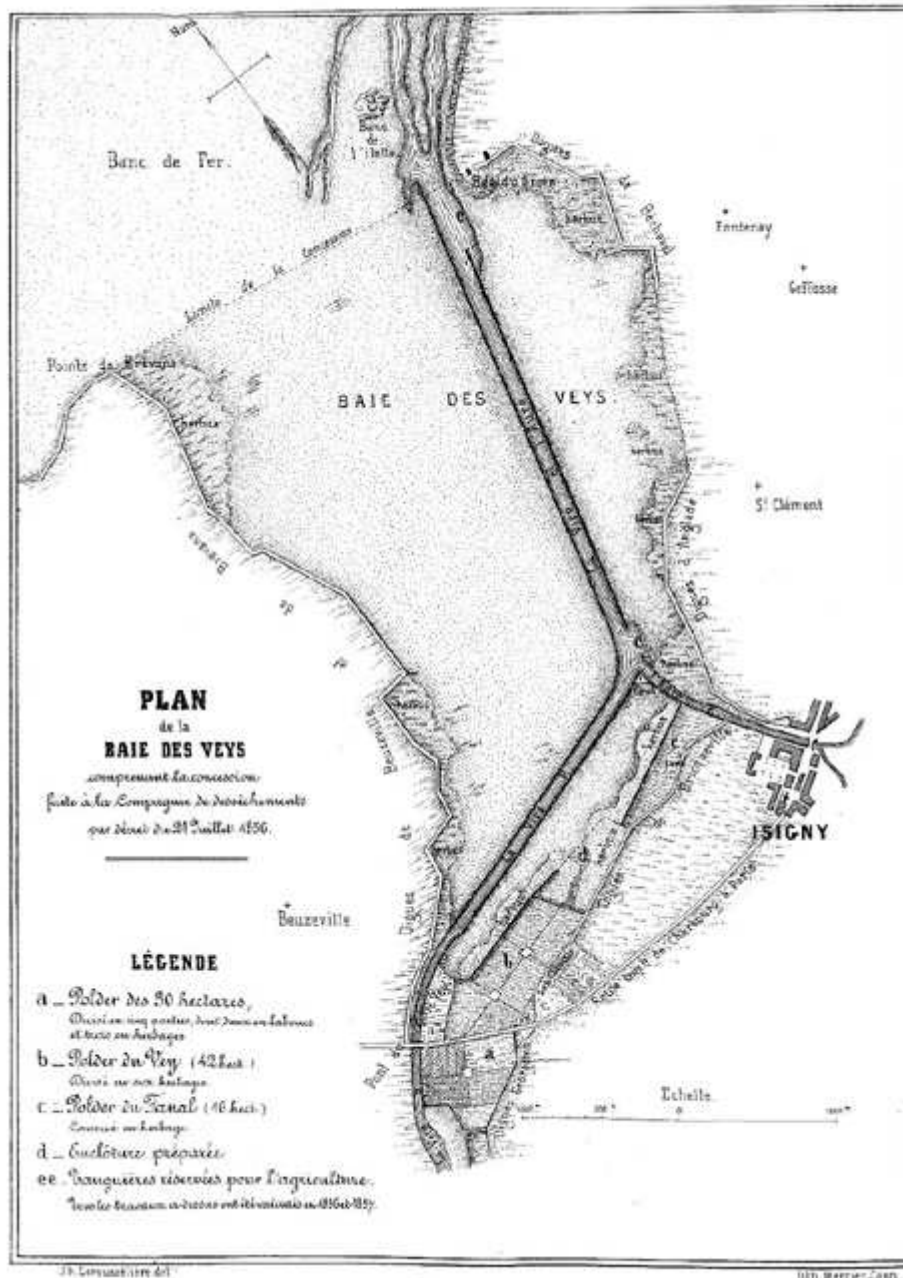
Etude sur l'origine, les transformations, le dessèchement et la mise en culture de la baie des Veys / par J. Morière et G. Villers

**ÉTUDE
SUR
L'ORIGINE, LES TRANSFORMATIONS,
LE DESSÈCHEMENT ET LA MISE EN CULTURE
DE LA BAIE DES VEYS,
PAR MM. J. MORIÈRE,
PROFESSEUR D'AGRICULTURE DU DÉPARTEMENT DU CALVADOS,
ET G. VILLERS,
SECRÉTAIRE DE LA SOCIÉTÉ ACADÉMIQUE DE BAYEUX.**

Les travaux déjà effectués dans la baie des Veys et ceux dont l'exécution est projetée auront pour résultat de changer, d'ici à une époque fort rapprochée, l'aspect et la nature de ce vaste espace, aujourd'hui domaine de la mer.

Encore quelques années, et l'oeil du voyageur ne reconnaîtra plus ces stériles grèves bientôt transformées en plantureux herbages, et la génération qui nous succédera aura peine à se rendre compte de leur ancien état.

Cette considération nous engage, avant de faire connaître les travaux que l'on vient d'exécuter et les résultats déjà obtenus, à consigner ici quelques renseignements sur l'ancienne topographie des Veys, ainsi que sur les efforts successivement tentés pour leur dessèchement. L'histoire du passé n'offre-t-elle pas aussi son intérêt ?



[p. 491]

Lorsqu'on jette les yeux sur la carte de France, on remarque que la ligne de démarcation établie entre les départements du Calvados et de la Manche n'est pas, comme pour la plupart des circonscriptions territoriales, une ligne fictive, purement conventionnelle.

En effet, au point où la presqu'île du Cotentin s'avance dans la Manche en formant un angle droit avec le littoral de l'arrondissement de Bayeux, on distingue une assez large échancrure qui, remplie par la mer, et s'étendant profondément dans les terres, sert de commune embouchure à plusieurs cours d'eau.

Ce bras de mer, séparation naturelle des anciens comtés du Cotentin et du Bessin, est la baie indiquée par tous les géographes sous le nom de *baie des Veys*.

Cette baie, dans sa partie supérieure, se divise, à la hauteur du banc de l'Islette, en deux bifurcations ou bras, qui portent, celle du Sud-Ouest, le nom de *baie de Carentan* ; l'autre, celle du Sud-Est, celui de *baie d'Isigny*, et

dont les eaux sont spécialement affectées à la navigation de ces deux ports.

Si l'on tire une ligne droite de l'extrémité Sud-Ouest des roches de Maisy (Calvados) au hameau des dunes de la Manche, sur la rive opposée, on trouve une contenance de plus de 4,000 hectares qui représente la superficie à peu près exacte de la baie.

Aussi la baie de Veys, par son étendue, doit-elle être considérée, après celle existant à l'embouchure de la Seine, comme la plus importante des baies qui se trouvent sur les côtes méridionales de la Manche.

Placée au niveau des rives de la mer dont elle est le domaine, la baie des Veys est enfermée dans des coteaux élevés qui la dominent au loin, et dont les étages de formation

[p. 492]

jurassique, sont sur le point de passer au groupe silurien ; elle doit son origine à quelque convulsion géologique qui, à une époque des plus reculées, y amena la mer. Voici comment ce phénomène a été expliqué par un ingénieur [1], dont les savantes études et les travaux ont exercé une grande influence sur le régime de cette baie :

« Dans des temps reculés, les roches plates de Maisy étaient le siège d'une falaise contiguë à celle de la Percée et le continent dont elles étaient la base, se réunissant au département de la Manche, dans les environs du grand Vey, où l'on retrouve un banc de roches analogues à celles de Maisy, formaient une barrière interceptant toute communication des marées avec l'intérieur du pays. A cette même époque, les eaux douces de l'intérieur, ne pouvant s'écouler dans la mer qu'en s'élevant au-dessus de cette barrière, formaient un lac considérable, couvrant toute la surface connue aujourd'hui sous le nom de *marais du Cotentin*.

Cependant les eaux du lac, constamment accrues par les sources nombreuses qui surgissaient sur ses rives et coulaient dans son sein, se déversaient par-dessus la barrière, dans sa partie la plus basse, pour se jeter dans la mer. Pendant que la cataracte qui en résultait la dégradait peu à peu, la mer, d'un autre côté, frappant incessamment sa base, hâtait sa destruction. Au fur et à mesure qu'elle s'affaissa, les eaux du lac se déprimèrent et descendirent vers la mer, et, le jour où elle fut détruite, les eaux douces s'écoulèrent complètement. A ce moment, les sources qui alimentaient les

[p. 493]

lacs coulèrent sur leur plafond en s'y creusant un lit sinueux jusqu'à la basse-mer, et la haute-mer venant ensuite recouvrir tous ces marais qui se trouvaient au-dessous d'elle, porta la mort et la destruction dans toute la végétation que les eaux douces avaient favorisée. Déjà, depuis la création, les débris annuels de la végétation locale, qui se renouvelait chaque année, avaient pu former une couche épaisse de dépôts qui s'augmenta de la destruction des végétaux existant à l'époque de l'irruption de la mer, et donna cette masse profonde de tourbes qui forme le sol des marais du Cotentin. La mer, en couvrant et découvrant chaque jour dans son mouvement oscillatoire toutes ces vastes plaines, produisit des courants qui, augmentés de la puissance des eaux de pluies, se pratiquèrent de larges ouvertures débouchant dans la baie des Veys et formant aujourd'hui la partie inférieure des rivières de Vire, d'Aure, de Taute et de Douve. »

Ces rivières de Vire, d'Aure, de Taute et de Douve, sont les quatre principaux cours d'eau qui sillonnent longitudinalement la baie des Veys. Les deux premières débouchent dans la partie Sud-Est du fond de la baie ; les deux autres s'y jettent du côté opposé.

De même qu'à un autre point du littoral, Graye fut, il y a un siècle et demi, témoin d'un singulier déplacement opéré dans l'embouchure de la Seulles, le temps a opéré aussi d'importantes modifications dans l'état de la baie des Veys et dans la situation et la largeur des quatre principaux cours d'eau qui s'y déchargent.

A une époque reculée, l'embouchure de la Vire était placée devant Neuilly ; « le sable et les coquilles marines dont est formé le terrain de la vallée prouvent de la

[p. 494]

manière la plus évidente, que la mer avec ses profondeurs est montée autrefois à cette place ; aujourd'hui l'on n'y voit que des marais parfaitement desséchés, formant une plaine riche et fertile au milieu de laquelle la Vire n'a conservé qu'un cours fixe, de peu de largeur, mais dont la profondeur excède celle qu'elle conserve dans la baie des Veys, où il est très-large et varie fréquemment de position [2]. »

Il est très-présumable que le dessèchement de la partie inférieure des marais ne remonte pas à une époque bien reculée ; ce résultat ne fut pas seulement dû à l'exhaussement progressif du sol, par suite des alluvions, mais encore aux travaux de défense établis de bonne heure, par les habitants, pour protéger, contre les irrptions des eaux de la mer, le terrain qu'ils jugeaient à propos de conquérir sur elle.

Ce fut seulement dans les temps modernes que les progrès de l'agriculture, joints au désir de procurer à une population croissante un sol suffisant pour la nourrir, suggèrent, comme on le verra, l'idée de demander à des travaux raisonnés, et à des barrages habilement combinés, une commodité plus grande pour la circulation d'une rive de la baie à l'autre, et des moyens de dessèchement efficaces.

A l'époque romaine, la baie des Veys fut nécessairement le théâtre d'une circulation active entre cette partie de la deuxième Lyonnaise, qui renfermait les villes de Caesaroburgum, Alauna, Crociatonum, et cette autre fraction de la province où une nombreuse population séjournait dans les villes des Viducasses et d'Augustodurum. Aux deux rives opposées venaient déboucher les deux voies romaines

[p. 495]

établissant la circulation des deux côtés de la baie.

La voie venant du côté d'Augustodurum passait au lieu où se trouve actuellement l'église de St.-Clément [3], et elle repassait, de l'autre côté de la baie, vers le Nord-Ouest, au lieu indiqué actuellement, sur la carte de Cassini, par le nom de Jacquet.

Il y a tout lieu de supposer qu'il y avait, en outre, comme de nos jours, un passage, à la gorge de la baie, pour la route des voyageurs allant à Crociatonum (St.-Cosme-du-Mont).

Le petit campement d'Osmanville [4], position stratégique destinée à protéger la vallée de l'Aure, semble indiquer qu'il existait un deuxième passage correspondant à peu près à celui du pont actuel.

Il existait un troisième passage, plus avant dans les terres, dans la commune de Neuilly. Ce passage à *bac*, qui se trouvait devant le château des évêques, portait le nom bien significatif de *Nef du Pas* et devait être d'origine romaine [5].

Ce mode de traverser les Veys était encore usité à cet endroit sous la Restauration.

L'époque romaine, qui dut voir un bien petit nombre de véhicules circuler sur les chaussées dont le génie du peuple-roi avait doté ses conquêtes, ne fut certainement pas témoin d'essais ayant pour but d'apporter, par l'établissement d'un pont, de la commodité et de la sécurité dans les communications journalières entre les deux rives de la baie.

[p. 496]

Pour une entreprise de ce genre, la baie était un véritable bras de mer, et, ni les besoins de la circulation, ni les ressources dont disposait le génie des conquérants, n'auraient pu faire songer à essayer d'opérer le passage autrement qu'à marée basse, c'est-à-dire à gué.

Le moyen-âge, qui jeta avec une grande hardiesse des ponts, dont celui d'Avignon est un type curieux, à plus d'un titre, ne dut pas songer davantage à innover le mode légué par les habitudes de la circulation romaine. Le génie audacieux et persévérant des Frères Pontifes eût faibli devant l'étendue de l'oeuvre qu'ils auraient eu à entreprendre.

Le passage s'opéra donc à gué, c'est-à-dire quand les marées, mettant à sec les bancs de sable, permettaient au voyageur de s'aventurer dans la baie, en prenant toutes les précautions possibles pour ne point périr dans le lit, souvent inconstant, de la rivière ; — précaution qui consistait à passer promptement pour ne point être surpris par le reflux de la mer, et à prendre des guides bien experts pour éviter les sables mouvants et les endroits où la profondeur du cours d'eau ne permettait pas de les franchir. La manière de passer à pied la baie avait fait donner, lors de l'époque romaine, à la ligne de passage le nom de *Vadium*.

C'est à cette désignation naturelle que l'on doit rapporter aujourd'hui l'étymologie de son nom des Veys [6], par suite de la confusion, ou, pour mieux dire, de l'emploi simultané, au moyen-âge et de nos jours encore, dans certaines langues, des lettres V. G. B.

C'est vers le XI^e. siècle que l'on voit, pour la première fois, apparaître cette dénomination de *Veze*, d'où *Vey*, donnée à la baie qui existait à l'embouchure de la *Vire* ; ce fut à l'occasion d'un événement qui exerça sur l'époque une influence immense, et dont le récit mérite de trouver place ici.

Par une nuit obscure de l'année 1047, un homme à peine vêtu, et lançant à toute vitesse son cheval épuisé, s'enfuyait de la ville de Valognes. Menacé d'un complot formé par Néel, vicomte du Cotentin, et les plus puissants barons du Bessin, qui avaient résolu d'enlever au bâtard de Robert et d'Arlette le pouvoir et la vie, Guillaume n'avait dû son salut qu'au dévouement d'un serviteur.

Fugitif, il se dirigeait vers le Bessin :

« Tant se hasta, kil vint as *Veze*,
Prez les truvas sis à passer ;
Passa de nuit li guez de *Vire*
A grant poor et à grant ire.
Al mostier clina saint Clément
Et preia Dex excordement
K'il le conduise se li plaist
E salvement aler l'en laist [7].

Les sables mouvants n'engloutirent point l'auguste fugitif, et, quelques semaines ne s'étaient point encore écoulées, que Guillaume assurait sur sa tête, par la victoire du *Val-des-Dunes*, la couronne ducale dont les fleurons ne devaient bientôt plus suffire à son ambition.

Wace est, à notre connaissance, le premier historien qui ait donné aux *gués* le nom français de *Veys*, et son récit confirme aussi ce fait curieux que, déjà au XI^e. siècle,

comme plus tard au XVIII^e., le grand passage des *Veys-de-Vire* se trouvait être devant l'église de St.-Clément.

Au XV^e. siècle, le golfe, ou, pour l'appeler vulgairement par son nom, la baie des *Veys*, reçut une dénomination nouvelle tirée de ce que les sables, qui formaient son fond, se découvraient à marée basse : on l'appela les *Grandes-Grèves* [8].

Placées entre deux riches pays, ces *Grandes-Grèves*, sillonnées par de larges cours d'eau, que rendaient inconstants le vent et les marées, devinrent naturellement un point d'une grande importance stratégique. Elles virent le premier acte de ce drame glorieux qui se dénoua aux champs de Formigny, et délivra enfin la Normandie du joug humiliant de l'étranger.

Ce fut là, en effet, que, le 13 avril 1450, un vaillant chevalier, Pierre de Louvain, à la tête d'une centaine d'archers, s'efforça, mais en vain, de disputer le passage du Grand-Vey à l'armée des Anglais qui, forte de sept mille combattants, et sous les ordres de Thomas Kyriel, réussit à traverser les *Grandes-Grèves* en ayant fait monter une partie des archers en croupe derrière les cavaliers.

Nous avons cru devoir rapporter brièvement deux faits historiques se rattachant étroitement à l'existence des *Veys*, parce que ces événements jettent la lumière sur les anciennes dénominations que cette baie a portées, et sur sa disposition topographique pendant la période du moyen-âge.

De cette constatation ressortent deux points principaux : 1^o. le passage par St.-Clément, comme ayant été le point le plus fréquenté ; 2^o. le nom de *Grandes-Grèves* donné, au XV^e. siècle, à la large étendue de la baie.

Il est probable qu'à part quelques atterrissements naturels formés par les alluvions maritimes, la baie des *Veys*, jusqu'au XVIII^e. siècle, n'éprouva pas de modifications sensibles, et que, pendant les époques du moyen-âge et de la Renaissance : — la première consacrée tout entière aux constructions religieuses, la seconde affectée au culte des beaux-arts, — la main des hommes n'y appliqua point ses puissants moyens d'action.

Sur la première carte que nous possédons du diocèse de Bayeux, et qui fut publiée en 1675 par l'abbé Petite,

on remarque, désignées sous le nom de *baie des Veys*, les grandes grèves au milieu desquelles la Vire roule ses eaux. Sur cette même carte on voit tracés deux chemins : l'un, dit du *Grand-Vey*, se dirigeant de Ste.-Mère-Eglise à St.-Clément-sur-le-Vey ; l'autre, désigné sous le nom de chemin du *Petit-Vey*, partant d'Isigny et se rendant à Carentan.

Au Grand-Vey quatre gués sont indiqués : 1° le *gué de Carentan* ; 2° le *gué Brévant* ; 3° le *gué de Vire* ; 4° le *gué d'Isigny*.

Tout près du Petit-Vey sont marqués les lieux où se *pesche le sable de tangué*.

Sur la carte n° 94 de la feuille 38 de la carte de France de Cassini, le passage du Grand-Vey est indiqué comme partant, en ligne droite, de St.-Clément pour aborder sur la rive opposée à un point désigné par le nom de Jaquet, lieu où aboutit la route de Valognes à Caen.

Le passage du Petit-Vey y est figuré à peu près à l'endroit où se trouve le pont actuel ; un banc de sable divise la Vire en deux bras.

Aujourd'hui que l'établissement du pont jeté sur le passage du Petit-Vey a concentré, uniquement sur ce

[p. 500]

point, la circulation existant entre le département du Calvados et de la Manche ; que l'endiguement, déjà effectué, de la partie supérieure de la Vire à l'entrée de la baie a modifié le cours de cette rivière et que les alluvions naturelles ont exhaussé la baie sur un certain espace ; l'état des lieux s'est singulièrement modifié : aussi, comme nous l'avons déjà dit, dans quelques années on aura peine à croire que là où pâturera un nombreux bétail se croisèrent en tous sens les barques des pêcheurs.

Par suite de cette propension générale que les hommes ont à l'oubli, la génération présente a déjà perdu le souvenir des difficultés inhérentes au passage de la baie ; pour en conserver la mémoire, nous allons exposer la manière dont s'effectuait ce passage, tant pour faire ressortir ainsi les bienfaits résultant de l'établissement du pont actuel, que pour saisir l'occasion d'exposer en même temps les divers projets étudiés successivement, afin d'arriver au dessèchement de la baie.

Comme nous l'avons dit, c'était par le passage du Grand-Vey que, pendant l'époque romaine, au moyen-âge et même jusqu'au commencement de ce siècle, on traversait la baie pour communiquer du Bessin dans le Cotentin.

Un écrivain estimé du siècle dernier, Dumoulin [9], nous a initiés à la manière dont s'effectuait ce passage et aux difficultés qu'il présentait : « Le passage du Grand-Vey, dit-il, est sur la paroisse ou village de St.-Clément, à trois quarts de lieue d'Isigny. On le passe à cheval ou en voiture, aux heures de la marée. Il y a deux grandes lieues de trajet ; des personnes montées

[p. 501]

sur de grandes cavales servent de guides. Les personnes qui ne sont pas montées avantagement montent en croupe sur les cavales des guides, qui alors mènent leurs chevaux par la bride. Les guides passent aussi en croupe les gens de pied, et on paie pour le passage huit sols par tête ou par cheval. Ce passage n'est point affaire des particuliers, il fait partie du fermage de terres voisines que les propriétaires louent à ces guides que l'on appelle aussi passagers et qui devraient plutôt être nommés passeurs.

Le passage du Petit-Vey est à une grande lieue d'Isigny et appartient au marquis de La Luzerne, à M. de Guernetot ; et celui de l'autre côté qui est sur Auville, à M. le comte de Beuzeville qui les afferme avec d'autres terres aux passeurs du Vey. On y passe en bateau en mer haute, et à cheval en mer basse, et l'on paie quatre sols en bateau et deux sols par homme, et deux sols par cheval et deux sols à guide par cheval. Il y a deux bateaux de l'un et l'autre côté du Petit-Vey. »

Lorsqu'on songe que, par le passage du Grand-Vey, il fallait traverser six cours d'eau, lits ou bras de l'Aure, de la Vire, de la Douve et de la Taute ; saisir les heures favorables de la marée ; braver, dans un trajet de 8 kilomètres, souvent pendant la nuit, au milieu des tempêtes, les dangers des sables mouvants, comment pourrait-on s'étonner de ce que, dans une époque comme la nôtre, la sollicitude des administrateurs du pays se soit appliquée à élaborer des projets ayant pour but de modifier un état de choses si contraire à la sécurité et à la

commodité de la circulation ?

Dès les premières années du XVIII^e. siècle, l'idée de jeter un pont sur le passage du Petit-Vey avait germé dans quelques esprits. Considéré, par la plupart, comme

[p. 502]

une entreprise des plus audacieuses, ce projet avait cependant attiré l'attention de quelques hommes sérieux, et un de nos compatriotes, à qui la hardiesse de ses conceptions avait mérité d'être employé aux travaux maritimes du Havre, Moussard, l'auteur du dôme de la tour centrale de la cathédrale de Bayeux, naguère si malheureusement détruit, avait proclamé la possibilité d'établir, au moyen d'un pont, une voie stable de communication entre le Bessin et le diocèse de Coutances.

Si l'épuisement des finances de l'État, ou, pour mieux dire, la hardiesse de l'entreprise, fit rejeter, comme une conception téméraire, ce projet de relier, par un point de communication sûr et permanent, la péninsule du Cotentin au reste de la France (travail auquel se serait rattachée inévitablement la conquête de terrains sur la mer), l'intérêt local entreprit, sur une échelle moins large, des travaux dont l'effet fut d'améliorer notablement l'état des marais.

Dans l'année 1731, on fit construire huit portes, dont quatre sous le pont du Douet, et quatre sous le petit pont qui est sur un bras de la rivière d'Aure. La pose de ces portes eut pour résultat d'empêcher l'inondation des prairies, qui auparavant n'étaient que des marais tellement bourbeux que l'on était souvent obligé d'y faucher l'herbe sous l'eau, et de la transporter ailleurs pour la faire sécher et la convertir en foin de la pire espèce.

Le dessèchement, opéré par ce travail, fut si efficace qu'en 1765, au dire de Dumoulin, ces mêmes marais, convertis *en pâturages excellents, servaient à engraisser toutes sortes de bestiaux, et à nourrir quantité de vaches à lait.*

A cette époque, ces prairies, si rapidement améliorées, s'affirmaient jusqu'au prix de 100 livres l'acre composée

[p. 503]

de quatre vergées : prix considérable pour la valeur relative des terres.

Mais ces travaux, profitables aux propriétés particulières, ne faisaient pas disparaître l'obstacle entravant la communication entre le Bessin et le Cotentin. En vain la sollicitude des intendants avait, à diverses reprises, proclamé la nécessité d'établir, dans l'intérêt général, une voie sûre et facile ; en vain la prévoyance des hommes de guerre avait reconnu l'utilité de pouvoir disposer d'une voie commode pour protéger, par l'envoi de troupes, une côte que les désastres de la Hougue et la dévastation de Cherbourg avaient démontré être sous le coup des menaces de l'Angleterre ; tous les ans, les gués de la baie des Veys continuaient d'engloutir des victimes, et de créer une barrière déplorable entre deux pays unis par le même voisinage et une égale similitude d'intérêts.

Il appartenait au roi qui signala son règne par l'abolition de la torture de fixer, le premier, d'une manière sérieuse, son attention sur un état de choses si préjudiciable aux intérêts d'une partie de ses sujets. A son retour de Cherbourg, où il était allé, en 1786, jeter les fondements de cet établissement maritime destiné à surveiller et à frapper notre ennemie d'outre-mer, Louis XVI, obligé de passer par St.-Lo, avait appris le motif de ce détour. Renseigné sur les obstacles que le Petit-Vey apportait à la communication du Bessin avec le Cotentin ; informé du projet, demeuré sans résultat, de réunir les deux pays au moyen d'un pont, il fit, à son retour à Caen, appeler près de lui M. Le Fèvre, ingénieur en chef de la Généralité.

Le Roi lui ordonna de mettre à l'étude les plans commencés, tant pour construire un pont sur le Petit-Vey

[p. 504]

que pour dessécher la baie inondée par les eaux de la mer, et améliorer la salubrité publique [10].

Les événements allèrent plus vite que les patriotiques intentions de Louis XVI, et la Révolution, en emportant l'infortuné monarque, emporta aussi, avec lui, le projet dont l'exécution était destinée à produire de si précieux avantages pour le pays.

Mais il est des projets d'une utilité telle que, par leur essence même, ils survivent à leurs auteurs, échappent à

la proscription qui les frappe, et viennent périodiquement se représenter à l'appréciation des hommes, jusqu'à ce que les besoins généraux de la Société leur imposent la loi de les accepter. Au nombre de ces projets, on doit ranger celui du dessèchement de la baie des Veys.

Pendant que le Génie maritime montrait, à Cherbourg, la hardiesse de ses conceptions par les essais tentés pour l'établissement de la digue, il y avait dans cette place, en qualité de commandant, un homme doué d'une énergie peu commune, d'une intelligence aussi vaste que son ambition ; pressentant que la guerre lui avait fermé pour long-temps les voies de l'avancement, il avait résolu de demander aux études économiques, mises en honneur par Turgot, une position qu'il désespérait de conquérir au moyen de son épée. Cet officier supérieur était Dumouriez. Actif et perspicace, il avait rapidement compris tout le parti, au point de vue de l'agriculture, que l'on pourrait retirer du dessèchement de la baie des Veys, et avait élaboré un projet dans ce sens.

Dumouriez proposait « de détruire une des deux barres du Grand ou du Petit-Vey, en avançant une double ligne

[p. 505]

par ses deux bords, en y creusant un chenal au milieu, en y plaçant un pont et des portes de flot, et surtout en donnant assez de largeur à ce canal pour procurer l'écoulement suffisant de la masse des eaux de sept rivières [11]. »

L'exécution de ce projet, auquel avaient collaboré, de leur côté, le tacticien Mesnil-Durand et le marquis de La Rozière, devait avoir, selon les vues de Dumouriez, l'insigne avantage de conquérir à l'agriculture d'immenses terrains, et de délivrer le pays des fièvres perpétuelles qui énervaient la population.

Au point de vue de la défense du port de Cherbourg et de la presqu'île du Cotentin, ainsi que sous le rapport de la circulation générale, ce projet, marqué au coin du génie du futur vainqueur de Jemmapes, comportait de grands avantages : car la communication établie par le Grand-Vey aurait raccourci de treize lieues le chemin de Cherbourg à Caen.

Une circonstance exceptionnelle semblait s'offrir à Dumouriez pour apporter à son entreprise des éléments assurés de succès.

Par suite des événements politiques qui avaient agité leur pays, il se trouvait un assez grand nombre de réfugiés hollandais en France où ils étaient venus chercher un asile.

Le comte de Saint-Priest, pour acquitter envers ces étrangers la dette de l'hospitalité, avait eu la pensée d'en placer un certain nombre à Cherbourg, où leur activité eût pu être fructueusement utilisée aux travaux du port ; idée qui ne fut pas suivie de résultat.

La présence de ces patients Hollandais, habitués à protéger

[p. 506]

journallement contre l'action envahissante de la mer le sol de leur ancienne patrie, fournissait à Dumouriez des ouvriers précieux pour la tâche qu'il se proposait d'accomplir.

Selon lui, le Gouvernement aurait concédé, moyennant une redevance, le dessèchement de la baie des Veys à 4 ou 5,000 de ces réfugiés, dont les travaux l'auraient convertie en fertiles *polders*.

Puis, pour achever dignement le tableau des avantages philanthropiques qu'il voyait déjà dans l'exécution de son projet, Dumouriez proposait de créer, au milieu de ces verdoyants pâturages, une ville nommée Batavia, pieuse dénomination, destinée tout à la fois à rappeler aux exilés le nom de la patrie absente, et à transmettre aux générations futures le souvenir de ces laborieux enfants de la Hollande, auxquels la France eût été redevable de l'assainissement d'une contrée importante et d'une précieuse augmentation de territoire.

Selon l'auteur, l'obtention de pareils résultats n'aurait pas entraîné une dépense de plus de 10 à 12 millions ; et, en présence des avantages obtenus, Dumouriez estimait que « le roi, *en dépensant cette somme, placerait son argent à 17 pour cent.* »

Malheureusement une puissante influence, inspirée par un intérêt personnel, vint faire échouer le projet de Dumouriez. La grande terre de Beuzeville-sur-les-Veys était possédée par le comte de La Luzerne, alors ministre

secrétaire d'Etat au département de la Marine (1787). Ce haut personnage, qui avait souri à tous les projets de passage destinés à relier ses propriétés séparées par la baie, redouta la dépréciation pouvant résulter, pour ses domaines, de la conquête de terrains nouveaux surgis

[p. 507]

subitement du sein des eaux. Sous l'empire de ce sentiment, il étouffa, dès sa naissance, le projet du commandant de Cherbourg. Ce ne fut que long-temps après, alors que le flot révolutionnaire eut emporté Dumouriez à toute vitesse pour l'élever au sommet de la gloire et le précipiter ensuite dans l'obscurité, que son projet, élaboré sous la royauté, fut pris en considération par le Gouvernement républicain, et décrété d'exécution publique le 17 frimaire an V. L'oeuvre de Dumouriez n'obtint que cet hommage flatteur.

Si le malheur des temps empêcha la réalisation des patriotiques intentions de Louis XVI et des projets grandioses émanés du génie de Dumouriez, l'intérêt particulier porta cependant plusieurs propriétaires riverains à conquérir, sur la mer, des terrains susceptibles de devenir profitables pour l'agriculture [12].

Dans le côté oriental de la baie et aux abords de la partie inférieure du banc de sable, désigné sur les cartes par le nom de banc de l'Islette, aux abords de la paroisse de Fontenay, des dépôts successifs de sable et de fange avaient formé sur un espace assez grand un vaste atterrissement.

M. Le Trésor, seigneur de Fontenay, sollicita du roi, vers 1760, la concession de ces terrains, invoquant, pour l'obtenir, des considérations d'intérêt public, fondées sur ce que les digues qu'il se proposait d'élever garantiraient les propriétés voisines contre les inondations de la mer.

La concession de ces grèves lui fut accordée, en 1765, à titre d'inféodation et de propriété incommutable à perpétuité, moyennant la redevance féodale *d'un sou par acre et à condition d'en opérer le dessèchement dans l'espace de 10 ans.*

[p. 508]

M. de Fontenay fit construire des digues pour entourer les terrains de sa concession ; mais lorsqu'elles furent établies, la mer parvint à les rompre en 1792 et reprit possession d'une grande partie des conquêtes opérées sur elle. Le flot révolutionnaire, qui enleva en même temps la fortune du seigneur de Fontenay, ne lui permit pas de continuer son oeuvre, qui ne fut enfin effectuée que par la patiente intelligence de M. de Béchevel [13], acquéreur, en 1811, de l'ancienne propriété de M. Le Trésor.

Ce que la Providence dans ses rigueurs n'avait pas donné à Louis XVI d'accomplir, ce que les agitations et les guerres avaient interdit à la République d'effectuer, il fut donné à l'ère impériale d'en commencer la réalisation, et aux gouvernements qui lui ont succédé de le conduire dignement à sa fin.

Reprenant l'oeuvre du roi qui, dans les guerres d'Amérique, avait tenu si haut le pavillon de la France, Napoléon avait résolu de faire de Cherbourg un port de premier ordre ; son oeil d'aigle ne fut pas long-temps à reconnaître l'indispensable nécessité, pour la défense de cet arsenal, de relier par un pont les départements du Calvados et de la Manche.

L'établissement d'un passage depuis si long-temps médité avait quelquefois été présenté seul ; d'autres fois, il avait été réuni à la construction d'une longue digue ou barrage, ainsi qu'à l'établissement projeté d'un pont sur le Grand-Vey ; projet complexe, auquel se rattachait la conquête des vastes grèves de la baie. Ce fut la première partie de ce travail, arrêté par le Conseil des ponts et chaussées, le 22 frimaire an V, que le gouvernement impérial résolut de pousser avec activité. L'adjudication de l'établissement

[p. 509]

d'un pont sur le Petit-Vey, à peu près à l'endroit où se trouvait le gué, fut passée, le 14 vendémiaire an XIV, d'après les études de M. Lescaille, ingénieur en chef.

Les contemporains de ce travail ont conservé le souvenir des difficultés innombrables qui entravèrent son exécution, considérée comme une entreprise des plus hardies. Avec les moyens dont dispose la science moderne, l'établissement d'un pont, à cet endroit, se réduirait à une question de fonds ; mais à cette époque, que de dépenses, que d'efforts coûtèrent les travaux préliminaires de la pose des fondations, effectuée au milieu des sables bouleversés à chaque instant par les marées et le jaillissement des sources d'eau douce !

Ce fut seulement en juin 1824, sous le gouvernement de la Restauration que, grâce principalement aux efforts de M. Pattu, chargé des travaux, dès leur origine, notre province fut dotée de ce pont, considéré alors comme une merveille. L'établissement du pont du Vey, quoique construit exclusivement en vue de la circulation, exerça cependant une action considérable sur une partie de la baie, sur celle placée en aval de ce barrage. De plus, arrêtée par la chaussée reliant les deux rives et par les portes d'èbe et de flot, posées entre les cinq arches en 1826, la marée n'inonda plus les marais du côté de Neuilly ; et ces terrains, baignés par les eaux salées, se convertirent en fertiles pâturages.

D'un autre côté, l'action du barrage mobile sur les courants produits par le flot et les vents fit remonter les alluvions qui, détachées des bancs, avaient été repoussées au large par le jusant, et qui, en se déposant, exhaussèrent le fond de la baie.

Il est bon peut-être d'entrer ici dans quelques détails sur l'origine et sur la manière dont se déposent les alluvions.

[p. 510]

Les alluvions, selon nous, sont formées en grande partie par les détritits des falaises calcaires du Calvados que la mer mine, chaque année, avec une rapidité assez grande et qu'elle réduit à l'état de sable ou de vase que charrient ensuite les courants. Quant à la manière dont s'opère le dessèchement naturel, c'est-à-dire la formation des alluvions, nous ne pouvons mieux faire que de reproduire les explications que M. Bouniceau [14] donne de ce phénomène :

« Les détritits charriés par les vagues et les vents dans cette baie proviennent, nous l'avons déjà dit, de la destruction des côtes du Calvados et de la Manche. Ces côtes, composées de terrains de toute nature, depuis les terrains anciens jusqu'à ceux de nouvelle formation, abandonnent à la mer des débris qui sont, comme elle, très-variables dans leurs éléments, et qui arrivent à la baie dans un mélange confus. Les coquilles marines, de formations nouvelles et anciennes, les corps organisés de l'ordre végétal et de l'ordre animal que la mer arrache de ses rives ou puise dans son sein, sont jetés pêle-mêle à travers ce mélange qui forme les bancs connus sous le nom de bancs de Fer, de la Rouelle, de l'Islette, du Camp, de la Madeleine, et qui couvrent une surface de plusieurs kilomètres carrés.

Tous ces débris, en cheminant le long des rivages sous l'action des vents et des courants, sont battus par la vague, n'avancent que pas à pas en se frottant, se heurtant et se broyant les uns contre les autres ; de telle sorte que les roches sont transformées en sable de la même nature qu'elles, — que les coquilles sont brisées en mille pièces qu'on a peine à reconnaître, mais qu'on

[p. 511]

retrouve cependant ; — que les ossements des poissons sont pulvérisés et que leurs chairs ne forment plus, avec les débris des varechs, qu'une écume grasse et fétide, germe d'infection qui flotte à la surface.

Lorsque le vent règne au moment de la basse mer, son action est nulle sur les bancs de la baie, qui forment alors un véritable continent à l'abri de toute atteinte ; mais si la mer monte, et si surtout elle est de vive eau, les alluvions sont bientôt recouvertes et mises en mouvement sur tous les points. Les lames, venant du large avec un grand balancement oscillatoire, se trouvent raccourcies et réfléchies par l'effet des hauts fonds. Leur mouvement, doublement contrarié par la présence de l'obstacle et par l'irrégularité de l'obstacle lui-même, présente un mélange confus de vagues clapotantes dont la rencontre produit des pyramides et des jets d'eau élevés qui retombent en masse, et ouvrent dans les sables des trous profonds.

Plus souvent la lame, entravée à sa base par le ressac, se renverse, pour ainsi dire, et se roule en volutes blanchâtres jusqu'au rivage.

Au milieu de toute cette agitation, les détritits soulevés restent en suspension dans les vagues et sont avec elles roulés et mélangés de toutes manières.

Cependant la mer continue à monter, tout en s'agitant ; elle court avec vitesse sur les bancs et se répand dans la baie d'Isigny, où elle arrive toute chargée de limon ; mais déjà l'agitation est moins grande à l'entrée de cette baie, abritée presque de toutes parts, et les détritits les plus lourds se déposent ; plus loin, l'agitation est moins grande encore et les détritits, plus légers, se déposent à leur tour. Au fond de la baie le calme parfait

[p. 512]

existe et les alluvions les plus légères viennent s'y fixer. La mer se retire ensuite, sinon limpide, du moins peu chargée. Il y a une espèce de décantation, et nous avons vu, dans certaines marées, la mer arriver trouble et se retirer parfaitement limpide. »

Le travail naturel de ces atterrissements était déjà si avancé, et des parties de la baie recouvertes d'herbes parlaient tellement haut à l'attention de l'agriculteur, qu'en 1836, l'opinion publique s'émut et se demanda si le moment n'était pas enfin venu de refouler la mer du sein de la plus riche contrée de la France, et de rendre fertiles et productives des grèves jusqu'alors désolées, foyer permanent de fièvres pestilentiennes.

Ce n'était pas, en effet, pour la première fois, que germait cette idée patriotique. Car, sans parler du désir de Louis XVI et du projet de Dumouriez, dès 1757, sous l'administration d'un intendant auquel la Généralité de Caen doit les bienfaits de la plupart de nos routes, un projet de barrage, avec dessèchement de la baie, avait été dressé par l'ingénieur en chef Longuet, et soumis à M. de Trudaine [15].

Sous l'empire de cette idée, qu'il était déplorable de laisser dans un tel abandon un espace de terrain que la mer délaissait d'elle-même, une Compagnie se forma en 1836, comptant dans son sein les principaux propriétaires de l'arrondissement, pour solliciter du Gouvernement l'autorisation d'opérer le dessèchement de la baie.

Appuyée par le Conseil municipal d'Isigny, cette Compagnie

[p. 513]

fit faire des études sérieuses, confiées aux lumières d'un ingénieur distingué, M. Polonceau.

Les études de cette association étaient demeurées sans conséquences, lorsque les résultats obtenus par l'amélioration du cours de la Vire et du port d'Isigny, par les digues submersibles de M. Bouniceau, plantèrent en quelque sorte les jalons du travail projeté, et imprimèrent une impulsion nouvelle aux idées de dessèchement.

Partant de ce principe que, pour assurer à un cours d'eau une profondeur suffisante, il est nécessaire, lorsque ses eaux divaguent, de resserrer son lit par un endiguement, M. Bouniceau avait tracé au milieu de la baie le chenal de la Vire, décrivant cette voie de navigation au moyen de digues submersibles, formées d'enrochements, système dont l'expérience de plus de quinze années a démontré l'excellence. L'exécution de ce travail rendit, non-seulement le port d'Isigny accessible à la navigation, mais eut encore pour résultat d'accélérer l'exhaussement de la baie dans la partie voisine des digues. En effet, submersibles à la haute-mer et formées de pierres superposées qui laissent passer les eaux, elles forment un obstacle aux sables dont les vagues sont chargées, et qui, arrêtés par cette barrière, se déposent sur le fond.

M. Bouniceau donna lui-même, en 1845, un projet de dessèchement complet de la baie des Veys.

Rattachant ce projet à celui de l'amélioration de la navigation, M. Bouniceau proposait, pour obtenir ce résultat, d'enserrer la Vire et l'Aure réunies dans un chenal, puis de défendre par des digues longitudinales la surface à conquérir, et de l'enclorre ensuite partiellement en facilitant la formation des atterrissements.

Les études de M. Bouniceau, les documents produits par

[p. 514]

cet habile ingénieur avaient imprimé une grande activité à la Compagnie, lorsque la révolution de 1848 paralysa l'association. Les révolutions sont généralement peu favorables aux travaux d'utilité réelle, et, au milieu de l'agitation produite par les événements de 1848, le projet de dessèchement semblait s'être évanoui pour toujours, lorsqu'en 1853 une Compagnie nouvelle se constitua pour ressaisir l'idée de gagner à l'agriculture les immenses grèves existant dans la baie des Veys et du Mont-St.-Michel.

Après avoir visité les polders de la Hollande, examiné avec soin comment ces terrains ont été conquis sur la mer, et comment la nation, qui les cultive, est parvenue à les soustraire à son envahissement, M. Mosselman se retira convaincu que des travaux analogues pouvaient être tentés, avec succès, dans les baies des Veys et du Mont-St.-Michel, placées d'ailleurs dans de bien meilleures conditions que les terrains de la Hollande.

M. Mosselman ne tarda pas à constituer, avec M. Donon, banquier, à Paris, une *Compagnie de dessèchement*

des baies, et à trouver les capitaux nécessaires à la réalisation de cette vaste entreprise, devant avoir des conséquences immenses pour le pays.

On sait quels obstacles rencontrèrent les projets de cette compagnie ; quels arguments furent opposés à leur exécution, surtout en ce qui concerne les *tanguières* dont la suppression fut présentée, aux populations de la Manche comme la conséquence inévitable des travaux de dessèchement.

Il est inutile de reproduire ici les arguments qui furent échangés, dans les deux camps, à l'occasion de cette importante question ; constatons seulement qu'en

[p. 515]

ce qui concerne le Bessin, abondamment pourvu de pierre calcaire, la production de la tanguie était loin d'avoir la même importance que dans le département de la Manche dont le sol, composé généralement de terrains primitifs, a besoin de l'addition du carbonate de chaux.

Mieux éclairés sur leurs véritables intérêts, et revenus d'un premier sentiment d'alarmes bien naturel, sans doute, les cultivateurs ont compris que l'exécution du projet Mosselman, sans diminuer la production de la tanguie (substance à laquelle, selon nous, ils attachent une trop grande importance et qu'ils remplaceraient avantageusement par la chaux), aurait pour résultat certain de faire disparaître ces fièvres endémiques qui ne les visitent que trop souvent, et de rendre à la culture d'excellents terrains susceptibles de donner, sans engrais, d'abondantes récoltes pendant plusieurs années consécutives.

Sous l'influence de ces nouvelles impressions, la *Compagnie de dessèchement des baies* put obtenir de l'État les privilèges qu'elle sollicitait. — Un décret impérial, en date du 1^{er} juillet 1856, fixa les limites des concessions et réserva deux tanguières dans la baie des Veys : l'une, vis-à-vis le *Groin* ; l'autre, au confluent de la Vire et de l'Aure [16].

La Compagnie se mit à l'oeuvre à la fin de l'année dernière ; elle désigna, comme directeur, M. Joret-Desclosières, ancien sous-préfet, membre du Conseil général

[p. 516]

du Calvados ; à tous égards, il était difficile de faire un meilleur choix. Un habile ingénieur des ponts-et-chaussées, M. de Saint-Dridan, fut chargé de faire les études et de diriger les travaux.

Tous les plans, projets, etc., après avoir été approuvés par l'ingénieur, qui habite Pontorson, sont présentés au visa du directeur de la Compagnie, qui en réfère, à son tour, au Conseil d'administration. Les travaux de la baie des Veys sont dirigés par M. La Rousselière, chef de service de la Compagnie, à Isigny, dont l'intelligence et l'activité avaient été depuis long-temps remarquées par M. Desclosières, lorsque M. La Rousselière remplissait, à Bayeux, les fonctions de *conducteur des ponts-et-chaussées*. Un autre chef de service, M. Le Roux, en résidence à Pontorson, et ancien *conducteur des ponts-et-chaussées* dans la Manche, est chargé de suivre les travaux de la baie du Mont-St.-Michel. Par de fréquentes inspections, M. de Saint-Dridan s'assure de la parfaite exécution des travaux dans les deux baies. — Presque tous les ouvriers sont pris dans le pays.

La superficie totale de la concession faite à la Compagnie de dessèchement dans la baie des Veys, bien que n'embrassant que le quart à peu près de la superficie totale de la baie, aura néanmoins pour résultat de livrer à l'agriculture 1,050 hectares d'un terrain de la plus grande fertilité : — juste l'étendue, en moyenne, d'une commune.

Lorsque nous avons visité les travaux, le 11 octobre dernier, déjà 88 hectares étaient conquis et divisés en trois *polders* [17], savoir :

[p. 517]

Le <i>polder du Fanal</i> , qui contient	16 hectares.
Le <i>polder du Vey</i>	42 id.
Le <i>polder des 30 hectares</i>	30 id.
Total	88 hectares.

Les travaux du *polder* des 30 hectares ont eu lieu de décembre 1856 à janvier 1857 ; ceux des autres pièces

ont été exécutés dans l'intervalle de janvier à juillet 1857.

Les digues qui protègent ces terrains sont parfaitement entendues et s'opposent complètement aux envahissements de la mer, dont les vagues viennent mourir sur un talus très-oblique. Ces digues présentent à la base 15 mètres de largeur, en moyenne, et 1 mètre au sommet ; leur inclinaison est de 6 mètres de base pour 1 mètre de hauteur, à l'extérieur ; 3 mètres de base pour 2 mètres de hauteur, à l'intérieur. Le corps de la digue du polder *du Vey* est en tangué avec un revêtement d'argile et de gazon haché ; les digues des polders *du Fanal* et *des trente hectares* sont entièrement en glaise.

Jusqu'à ce moment on a fait 2,364 mètres de digues, qui ont coûté 34,000 fr. Il faut comprendre dans ces 2,364 mètres deux amorces, destinées à enclorre un nouveau polder dans la région du Sud.

Pour former les aqueducs, on s'est servi de conduits en poterie enveloppés de béton ; la tête de ces conduits est en maçonnerie ; les clapets et les vannes sont en bois de chêne. La manoeuvre des vannes se fait au moyen de crics, dont un surveillant a la clef.

Déjà plus de 50 hectares d'herbes sont arrivés dans la baie à l'état de maturité complète, sur plusieurs points : devant les communes de Brévant, Beuzeville, Isigny, Osmanville, St.-Clément et Fontenay ; des projets sont

[p. 518]

présentés pour hâter l'exhaussement des autres parties.

La *criste-marine*, plante dont l'apparition précède toujours celle de l'herbe dans les alluvions qui se forment à l'embouchure des rivières, couvre aujourd'hui un quart environ des grèves de la concession ; depuis quatorze mois, la superficie qu'elle occupe a doublé : ce qui indique que des apports nombreux ont été faits par la mer, la criste-marine ne se développant que sur les portions de la baie qui ont atteint déjà un certain niveau.

Examinons chaque polder en particulier.

Polder des 30 hectares.

Ce polder est divisé en cinq parties : 12 hectares sont à l'état de culture et confiés aux soins intelligents de M. Tiphaigne, de Beuzeville-les-Veys. Le reste est en herbages. — Il a été établi à l'angle Nord-Est de ce polder, et au pied des coteaux, un abreuvoir provisoire que l'on a fait creuser jusqu'à ce qu'on ait rencontré les eaux douces des sources voisines ; ces eaux sont conduites, à l'aide de drains, dans deux abreuvoirs spéciaux figurés dans le plan annexé à ce travail.

Les fossés de séparation des pièces aboutissent à un aqueduc, muni d'un clapet, qui laisse passer le *trop-plein* des abreuvoirs et s'oppose à l'introduction des eaux salées de la Vire à mer pleine.

Polder du Vey.

Six pièces en herbage composent le polder du Vey, et sont desservies par deux abreuvoirs abondamment alimentés par les eaux de source des coteaux. Deux aqueducs, munis de clapets et de vannes, sont destinés à

[p. 519]

remplir le même office que celui du polder des 30 hectares.

Ces eaux de source, excellentes pour les bestiaux, seront amenées plus tard dans le polder du Fanal qui en manque totalement ; mais il faut auparavant que l'enclôture commencée soit terminée.

Trois de ces herbages, deux mois après leur enclôture, ont été loués à raison de 300 fr. l'hectare par an.

Polder du Fanal.

Ce polder sera divisé en deux parties, mais l'incertitude, où l'on est encore, de savoir si l'on mettra toute la

pièce en culture a fait retarder l'exécution des travaux. On a construit dans la digue un aqueduc à clapet.

Tous les herbages des polders sont affermés à des prix avantageux ; il en est de même des parties de la grève qui sont herbées, quoiqu'elles soient couvertes par la mer à chaque vive eau.

Il est impossible, après avoir examiné les travaux qui s'exécutent dans la baie et les résultats obtenus antérieurement par quelques particuliers, de mettre en doute le succès de l'entreprise. En effet, les magnifiques herbages de M. de La Tour-du-Pin, en arrière des digues de Bricqueville, se trouvent, en moyenne, à 0^m. 40^c. en contre-bas des terrains conquis cette année ; ceux de MM. de Germigny et d'Anglade sont également en contre-bas de 0^m. 20^c. de la partie des grèves, dont ils ne sont séparés que par leurs digues de défense. Les terrains de la *Compagnie* sont donc placés dans de meilleures conditions que les terrains contigus, relativement au niveau ; ajoutons qu'ils sont susceptibles (déjà les résultats obtenus l'ont démontré) d'être amenés dans un excellent

[p. 520]

état de fertilité : car la plupart des anciennes conquêtes, qui forment aujourd'hui des herbages de première qualité, ont été labourées pendant plusieurs années, et quelques-unes ne se composaient que de grèves blanches, parsemées de quelques herbes très-rares.

Les travaux dont nous venons de rendre compte n'étaient ni sans difficultés ni sans dangers. — Ils ont été conduits avec un plein succès, et l'on n'a eu à déplorer aucune avarie. — Presque toutes les études sont terminées, et il est question d'entreprendre de grands travaux à la campagne prochaine.

Que pourrions-nous ajouter à ce que l'on sait déjà de M. Tiphaigne, le grand lauréat de l'Association normande, pour la tenue des fermes, au concours de Bayeux ?

Nous ne devons cependant pas oublier de dire qu'en d'autres mains que celles de M. Tiphaigne, la mise en culture, dès cette année, d'une partie du polder des 30 hectares eût été impossible. — Il a fallu toute l'énergie et toute la persévérance de cet habile cultivateur pour triompher des difficultés que présentait un terrain composé, dans beaucoup d'endroits, de vase, d'argile et de tanguie, et dans lequel on rencontrait souvent, à une petite profondeur, des blocs de granit provenant de la construction du pont et contre lesquels se brisait souvent le soc de la charrue. Combien de fois n'a-t-il pas été exposé à voir ses chevaux se blesser en s'enfonçant, jusqu'au poitrail, dans un terrain boueux, d'où on ne pouvait les retirer qu'avec peine ; de moins courageux que M. Tiphaigne auraient abandonné ce travail qu'il a cependant conduit à bonne fin, en remplaçant les chevaux par des boeufs. Une fois dressés, les boeufs réussissent beaucoup mieux que les chevaux dans ces sortes de terrains ;

[p. 521]

aussi, dorénavant, M. Tiphaigne emploiera-t-il uniquement ce mode d'attelage. Non-seulement il y avait à vaincre les difficultés du terrain, mais il a fallu aussi lutter contre la résistance des domestiques, qui ne voulaient employer ni les fortes charrues, ni le rouleau Croskill, ni exécuter des travaux *qui sortaient de leurs habitudes*. — N'ayant pu, d'ailleurs, commencer la mise en culture des 12 hectares avant le 14 avril, il y avait peu de chances d'obtenir de belles récoltes. — Malgré ces nombreuses difficultés qui n'ont pu le rebuter, M. Tiphaigne est arrivé à de magnifiques résultats : ses récoltes en betteraves, en turneps, en panais, pouvaient être citées parmi les plus belles du département, et aujourd'hui, à gauche de la route de Paris à Cherbourg, et tout près du pont du Vey, le voyageur surpris admire de magnifiques pièces de colza sur un terrain qui, il y a dix mois à peine, était couvert par la mer à chaque marée et ne présentait aucune trace de végétation, ou seulement quelques mauvaises plantes des eaux saumâtres.

En résumé, les travaux de dessèchement opérés jusqu'à présent dans la baie des Veys ont été exécutés avec intelligence, et très-bien entendus au point de vue agricole. Moyennant une somme de moins de 40,000 fr., on a pu conquérir 88 hectares de terre qui, une fois mis en culture, se vendront facilement 4,000 fr. l'hectare. En admettant, ce qui est à peu près certain, que les travaux qui restent à faire soient suivis des mêmes résultats, on voit que la *Compagnie des baies* aura fait une excellente spéculation ; mais elle aura, en même temps, rendu au pays un service signalé en transformant des foyers permanents de fièvres et d'infection en terrains cultivés, dont les abondantes récoltes

[p. 522]

contribueront au bien-être général. Il est à souhaiter que beaucoup de compagnies s'enrichissent aux mêmes conditions.

En ce moment, une nation renommée, à juste titre, pour sa prudence, son caractère réfléchi et son esprit

judicieux en fait d'opérations profitables, concentre ses ressources et son activité sur une vaste entreprise ayant pour but de conquérir aussi sur les flots une portion de territoire.

Depuis quatre années, la Hollande poursuit avec persévérance le dessèchement de la mer de Harlem, et le succès couronnera, dans un avenir prochain, les efforts et les sacrifices devant lesquels cette puissance n'a pas hésité un instant.

Le dessèchement de la baie des Veys sera, sous le rapport de l'accroissement du territoire, une oeuvre aussi patriotique que le dessèchement de la mer de Harlem ; et, au point de vue de la vie des hommes, elle sera plus utile encore [18]. Puissent donc les éléments et l'instabilité

[p. 523]

des choses humaines ne point venir entraver cette glorieuse conquête ; glorieuse, disons-nous, car les conquêtes de ce genre enrichissent les populations et ne coûtent ni sang ni larmes !

Notes

[1] Bouniceau, *Études sur la navigation des rivières à marées*. — Paris, chez Mathias, 1845.[retour]

[2] Bouniceau, ouvrage précité.[retour]

[3] De Gerville, *Des villes et voies romaines en Basse-Normandie*.[retour]

[4] Le château actuel d'Osmanville ne date que de Henri II Plantagenet, mais il occupe la place d'un *castellum* romain. [retour]

[5] Renseignement donné par M. de Caumont.[retour]

[6] Les noms de *Gué*, de *Vey*, de *Gatte*, de *Rade* ou de *Radier*, de *Gravier* ou de *Passeux*, conduisent infailliblement à ces sortes de passages (De Gerville, *Recherches sur les voies romaines du Cotentin*).[retour]

[7] Wace, *Roman de Rou*.[retour]

[8] Mathieu de Coussy.[retour]

[9] La *Géographie ou description générale du royaume de France*, par Dumoulin, t. III. 1765.[retour]

[10] Pezet. — *Bayeux à la fin du XVIII^e. siècle*.[retour]

[11] Mémoires de Dumouriez.[retour]

[12] On doit fixer au XVIII^e. siècle la conquête d'une partie des terrains limitrophes, appartenant ou ayant appartenu à la famille de Bricqueville.[retour]

[13] Mémoire publié par M. de Béchevel contre le Domaine.[retour]

[14] Bouniceau, ouvrage précité.[retour]

[15] M. de Trudaine, intendant général des finances, forma une école d'ingénieurs ; on doit à cet homme distingué les ponts d'Orléans, de Moulins, etc., et l'ouverture de beaucoup de routes.[retour]

[16] La Compagnie, qui a commencé quelques travaux aux abords de la dernière, a voulu prévenir les appréhensions des agriculteurs en donnant à cette tanguière une augmentation de 2 mètres en largeur, sur toute sa longueur qui est de 285 mètres.[retour]

[17] Voir le plan qui accompagne ce travail et que, sur notre demande, M. La Rousselière s'est empressé de nous

communiquer.[retour]

[18] Depuis un temps immémorial, la force putride des miasmes qui s'exhalent de la baie des Veys est telle que la constitution des habitants en est visiblement affectée.

Voici ce qu'écrivait à ce sujet, à la fin du XVII^e. siècle, dans ses Mémoires secrets, M. Foucault, intendant de la Généralité de Caen : « L'air de cette ville (Carentan) est malsain, à cause du voisinage des marais et des eaux croupissantes : ce qui fait que les habitants sont sujets à de grandes maladies et ne sont pas sujets à longue vie. »

Dans sa *Collection d'observations sur les maladies et constitutions épidémiques* (1778), Le Pecq de La Clôture signale un grand nombre d'affections, notamment des fièvres quartes, comme provenant de l'insalubrité du pays de Carentan.

Les travaux exécutés pour l'amélioration du port d'Isigny ont déjà considérablement assaini la rive droite des Veys, cependant on est encore loin d'être arrivé à obtenir une salubrité complète.

L'influence délétère des Veys se fait sentir plus particulièrement sur les étrangers, dont la plupart, après quelques mois de résidence, sont atteints de fièvres qu'ils ne peuvent guérir souvent qu'en abandonnant le pays.

Si l'on consulte les registres de la population, on voit que cette influence délétère agit sur la durée de la vie humaine, de celle des hommes principalement. Isigny, St.-Clément et Fontenay, communes bordant les Veys, sur une population de 2,612 habitants, ne comptaient, en 1856, que 17 hommes au-dessus de 70 ans et que 2 octogénaires ; tandis que, d'après la proportion moyenne, pour tout l'arrondissement, il devrait y avoir 62 individus au-dessus de 70 ans et 10 de 80 ans et au-dessus.

La mortalité, dans les mêmes communes est, depuis vingt ans, de 1 décès par 37 habitants, alors que la moyenne, pour les autres communes rurales, est de 1 décès pour 51 habitants.

Sur 48 gendarmes et douaniers, hommes de choix et robustes, qui ont desservi depuis quatre ans les brigades d'Isigny, Fontenay et Maisy, 25 ont eu les fièvres de toutes espèces ; 3 en ont été atteints trois années de suite et 7 pendant deux années.[retour]