

Sur les traces du moulin

Dans l'antiquité, pour écraser le blé on a d'abord utilisé le pilon et le mortier, puis le moulin à bras dont la meule était tournée par des esclaves ou par des animaux. Ce sont les Arabes qui ont apprivoisé l'énergie du vent et dès 650 ils se servaient de moulins à vent. Les Croisés, au XI^e siècle rapportèrent cette invention en Occident. Dès lors, un peu partout en France, les moulins se dressèrent en haut d'une colline ou sur un plateau battu par les vents.

L'existence du moulin d'Ectot apparaît dans l'acquisition des terres de ce lieu par Thibaud de Chartres en 1225. Il était situé sur l'actuelle propriété de M. Philippe Soudet, 40 rue du Moulin.

Comme nous le montrent différents dessins et cartes postales, c'était un moulin en bois sur pivot : le moulin entier tournait ce qui permettait d'orienter convenablement l'ensemble.

M. Boulard, père de Jacqueline Poutas fut inspiré par cet édifice qui connaissait ses derniers moments et en a réalisé en 1913 un tableau avec la mention « Ectot-lès-Baons, le vieux moulin 1592 ». Ce qui laisserait à penser que le moulin fut reconstruit dans ces années-là.

Le moulin a vaillamment rempli sa tâche durant plusieurs siècles. Pour un bon rendement le vent doit souffler entre 18 et 30 km/h, ainsi le moulin ne pouvait fonctionner qu'un tiers de l'année environ. Cet inconvénient explique le triomphe de la machine à vapeur. Aujourd'hui le froment devient blanche farine dans les minoteries. Les ailes de notre moulin se sont immobilisées et il fut démoli vers 1923.

Divers recensements du XIX^e siècle, nous révèlent le nom de quelques meuniers :

En 1836 : Louis Courtin 41ans

En 1851 : Joseph Fréssel

En 1866 : Pierre Courselle 31 ans

Dans les demandes de dégrèvement des contributions on peut lire en date du 17 août 1921 la déclaration de M. Fessard : « Le moulin étant démoli depuis plusieurs années, il n'en tire plus aucun revenu, demande à être déchargé des impôts. »

Démoli veut dire ici en très mauvais état : cette année-là, Mme Germaine Hachard née Cabot, avait 10 ans. Elle se souvient très clairement avoir pris des risques en montant en haut du moulin par un escalier vraiment délabré.

Quant à la maison du moulin on peut relever, en date du 30 janvier 1917 : « Urbain Moulin locataire de M. Fessard demande à être dégrevé de la contribution des portes et fenêtres, la maison n'étant plus habitée depuis Pâques 1916 » demande rejetée.

Le moulin a laissé des traces dans les écrits officiels mais aussi dans les mémoires : André Duramé aimait raconter que sa mère née en 1879 venait du Mont-Asselin (Yvetot) pour y apporter du grain à moudre. Il disait aussi qu'un de ses frères accroché à une aile aurait fait un tour complet.

Laissons encore parler nos témoins : Mme Denise Comont rapporte des souvenirs de ses parents : l'année de leur mariage en 1920 le moulin était en ruine. Puis des élèves de M. Damiens se souviennent d'une classe promenade à la butte du moulin dans le cadre de la géographie locale, vers les années 1945-46 : quelques pierres et la butte étaient encore visibles.

La butte a été rasée vers 1970 par M. Roland Pain qui occupait la maison du moulin.

Des éléments de la meule ont été retrouvés dans l'ancienne cour de la boulangerie (aujourd'hui propriété Duramé). Ils avaient été utilisés pour empierrer un chemin.

Chemins et routes au début du XIX^e siècle

Ce chapitre est intéressant car il fait revivre le passé. L'identification des anciens chemins n'est pas toujours chose facile, c'est pourquoi le plan des voies de communication de l'année 1827 s'avère très utile. Il montre, en premier lieu, qu'Ectot possédait de nombreux chemins dont beaucoup ont disparu.

Nous n'y trouvons ni route nationale, ni voie ferrée d'Yvetot à Yerville. Leur tracé futur est matérialisé par les lignes 1 et 2 en pointillé. Le tracé 3 figure la départementale 336 qui relie aujourd'hui Flamanville à Yvetot.

La route de Rouen à St-Valery-en-Caux est, à cette époque, le grand axe Nord-Sud de la commune. Elle la traverse sur près de 3 km, ne la coupe pas vraiment, mais isole le hameau de la Haie au Lièvre, important en ce début de siècle, et la ferme du Bout de Vynie. La route, très large et bien empierrée est une ancienne voie romaine, remarquable par son tracé rectiligne. Très fréquentée jusqu'au milieu du XIX^e siècle, son importance va sans cesse décliner, à tel point que le 9 novembre 1883, le conseil municipal décide de la classer en voie vicinale ordinaire. Le train supplantait la voiture à cheval. A partir de cette date, des ventes proposées aux propriétaires riverains vont réduire de plus de moitié sa largeur d'origine. De 12 m, sa largeur fut ramenée à 5 m (largeur actuelle) et les 13 propriétaires riverains se partagèrent les deux hectares récupérés. En 1884 et 1885, les ventes rapportèrent 4 081 F à la commune. La vente du surplus n'a cependant pas été systématique et la route a conservé toute sa largeur à quelques centaines de mètres au nord d'Ectot sur la commune d'Etoutteville. Nostalgie du temps passé qui nous

permet d'imaginer l'importance de cet axe majeur qui reliait Rouen à la mer. Venant du Bel Event, hameau d'Ecalles-Alix, la route traversait Flamanville, Ectot-lès-Baons, Grémonville, Etoutteville et Yvecrique avant de rejoindre Doudeville au Bosc Malterre. Sensiblement à mi-parcours entre Rouen et St-Valery-en-Caux, le hameau de la Haie au Lièvre possédait un relais de diligence, qui s'appelait l'Auberge du Gal, où les attelages étaient remplacés après avoir parcouru une trentaine de kilomètres.

Les recensements de la seconde moitié du XIX^e siècle peuvent donner une idée de la date de sa disparition. En 1856, le hameau de la Haie au Lièvre compte 64 habitants et un aubergiste jusqu'en 1872. Quant à la « Grande Route », ne reste plus que sa partie comprise entre le passage à niveau et la ferme du Bout de Vylnie : c'est l'actuelle route de la Voie Romaine. Elle se poursuit au-delà en chemin de desserte jusqu'à l'autoroute. Outre la Grande Route de Rouen à St-Valery-en-Caux, Ectot était sillonné par de nombreux chemins.

Certains ont disparu, d'autres se sont trouvés amputés, d'autres enfin sont devenus des voies de communication importantes. Nous y trouvons les deux départementales. La D 55, Yvetot-Grémonville est l'ancien chemin d'Yvetot à Dieppe. Elle est limite de commune avec Baons-le-Comte et Veauville-lès-Baons puis traverse le hameau de Valleville en prenant le nom de Route de Grémonville. La D 40, ancien chemin d'Yvetot à Ectot vers la gare de Motteville est devenue la rue de la Croix des Baons. Son tracé a subi une curieuse modification à la sortie du village. Sitôt franchi, le carrefour de la Route de Valleville, la D 40 rejoignait, en droite ligne, l'emplacement du relais de la Haie au Lièvre, traversant ainsi un herbage et un labour, puis continuait en empruntant un chemin, aujourd'hui disparu, dans la propriété Lecoeur-Bonamy. Elle rejoignait son tracé actuel à la limite de la commune avec Grémonville. La disparition de l'Auberge du Gal en serait-elle la cause ? Les registres des délibérations du conseil municipal ne

font, à aucun moment, état de ce changement. Par contre, un plan du Service Vicinal de la Seine-Inférieure dont les dates vont d'octobre 1867 à mai 1868 fait état de ce changement. La nouvelle route a une largeur de 5 mètres contre 3,50 pour l'ancienne.

Le plan de 1827 montre que 3 chemins formaient la limite naturelle entre Ectot et les communes voisines. C'était le cas pour le chemin d'Yvetot à Dieppe, déjà cité, séparant Ectot de Baons-le-Comte et de Veauville-lès-Baons. Plus au nord, l'ancien chemin d'Arques séparait Ectot d'Etoutteville.

Enfin, sur toute sa partie sud-ouest, l'ancien chemin du Havre formait limite naturelle entre Ectot d'une part et Ste-Marie-des-Champs et Ecalles-Alix d'autre part. L'autoroute A 29 a fait disparaître ces deux chemins : l'un comme l'autre avaient depuis longtemps, perdu leur utilité.

En 1827, on se déplaçait à pied, au mieux en voiture à cheval et il fallait pouvoir disposer de nombreuses possibilités de chemins. Mais se posait alors le problème de leur entretien. On empierrait les plus fréquentés, les autres restant de simples chemins de terre. L'extraction du caillou, sa préparation, son transport et sa mise en place réclamaient de la main-d'œuvre et représentaient un coût pour la commune. Le cantonnier était employé 8 ou 9 mois de l'année. Il fallait donc faire appel à de fréquentes prestations en nature.

Ainsi, peut-on relever dans le compte-rendu de la réunion du conseil municipal du 9 mai 1857, à propos de la réparation des chemins communaux : fouille pour terrassement : 0,20 F ; extraction du caillou : 1,25 F ; cassage à 7 cm de diamètre : 1,25 F ; « émiettage » : 0,25 F ; chargement et transport : 0,75 F ; la mise en place étant le travail du cantonnier. Le caillou était le plus souvent extrait sur place comme l'atteste le compte-rendu de la réunion du conseil du 16 février 1911 décidant que : « Le terrain appartenant à M. Lecoœur et exploité par M. Léon Duramé portant au cadastre le N° 14 de la section A est désigné pour extraire le caillou

nécessaire à l'entretien des chemins vicinaux ordinaires de la commune ». Beaucoup plus tard, dans le courant des années cinquante, on parlera du goudronnage des chemins les plus importants puis par la suite de la mise en enrobé d'une grande partie d'entre eux. Que de progrès réalisés ! Au nord, nous trouvons un chemin de traverse venant de l'ancien chemin d'Arques et allant rejoindre la voie romaine en passant par Valleville. En grande partie supprimé, il est devenu l'actuelle rue des Mares. Parallèlement, un deuxième chemin suivait le même itinéraire en présentant une bifurcation en direction également de la voie romaine. Cette dernière partie est devenue la route de Valleville. Quant à sa première partie qui traversait la cour de Mme Juliette Carpentier en direction du Bout de Vylnie, elle a totalement disparu. Seul vestige apparent : la petite sente entre la barrière de M. Jean-Claude Limare et la maison de M. Michel Delabarre.

Traversant Ectot du nord au sud, l'ancien chemin de Valleville à Loumare est devenu voie sans issue à ses deux extrémités. Il commence rue du Tilleul, continue rue de l'Eglise et se termine rue du Moulin. Autrefois, le carrefour à la sortie de Valleville possédait un terre-plein planté d'un orme, la route passant de chaque côté. Plus tard, il fut remplacé par un tilleul qui a donné son nom à la rue. De nos jours, arbre et terre-plein ont disparu. Nostalgie du temps passé pour certains Vallevillais qui rapportèrent que l'endroit était aussi le lieu de rendez-vous des amoureux. Au niveau de la maison de M. Jacky Neveu, un embranchement menait également à Loumare, itinéraire fréquenté par des générations d'enfants qui faisaient deux ou quatre fois par jour le trajet pour se rendre à l'école d'Ectot, à pied pour la plupart d'entre eux.

Traversant la commune d'ouest en est, le chemin d'Ectot au Gal, vers la voie romaine a disparu lui aussi sauf, dernier vestige, la partie nord de la rue des Châtaigniers.

Le chemin des Baons à Ectot partait du même endroit que le précédent et rejoignait également la voie romaine. La

première partie jusqu'au calvaire n'existe plus. Il est devenu rue de l'Ecole, puis rue du Bout de la Ville.

Au niveau de la maison de M. Didier Fort, commence la route de la Cavée qui emprunte l'ancien chemin d'Ectot à la Grande Route par la plaine du Val le Roux. Plus rien ne subsiste au-delà de la RN 29.

Arrêtons-nous une cinquantaine de mètres avant la nationale, nous sommes à l'endroit d'une ancienne croisée de chemins. Venant de droite, le chemin d'Yvetot à Neufchâtel traversait le labour de M. Philippe Comont, puis continuait dans l'herbage de l'ancienne ferme de M. Philippe Paris en direction du passage à niveau de la voie romaine où son tracé, formant cuvette, est facile à deviner. Le chemin qui part en direction de la ferme de M. Fabien Dubos de Flamanville en est la continuité. Revenant à la croisée des chemins, on pouvait rejoindre directement l'actuelle rue du Bout de la Ville puis la voie romaine. Seule, la partie près des cours de Mme Hédouin et M. Dany Brebion existe toujours. Citons encore le chemin rural d'Ectot au Bout de la Ville, devenu Chemin du Saint-Sacrement, itinéraire de randonnée depuis qu'il a été débarrassé des ronciers qui interdisaient le passage, ainsi que le petit sentier entre « la cour à Victorine » (herbage de M. Philippe Comont) et la propriété de M. et Mme Masse. Ce dernier rejoignait à droite le chemin du Saint-Sacrement passant devant la maison de M. Rubin et à gauche il permettait d'accéder à la cour de M. Philippe Comont. Un petit passage « en cavée » révèle encore l'existence de cet ancien chemin.

En suivant le fond de la cour de la ferme Lecoufle, on pouvait aller du chemin du Saint-Sacrement à l'actuelle route de Valleville. Le chemin aboutissait à l'entrée de la ferme.

Enfin, il est intéressant de noter que, face à la maison de Mme Odile Fauconnet, un chemin rural menait directement à Loumare. Coupant l'actuelle rue du Moulin au niveau de l'entrée de M. Bernard Jacquet, il permettait quelques dizaines de mètres plus loin, l'accès au moulin qui se trouvait à gauche.

Mme Denise Duramé se souvient que M. Guillarme, ouvrier couvreur, qui habitait une maison, aujourd'hui disparue dans la cour de Mme Odile Fauconnet, empruntait ce chemin tous les jours à pied, pour se rendre à son travail. La liste de tous ces chemins est effectivement bien longue... Pas moins de douze d'entre eux aboutissaient à la grande route de Rouen à St-Valery-en-Caux : c'est dire encore toute l'importance de cette dernière au cours des siècles passés.

Les nouvelles voies de communication

Toutes ces réalisations vont modifier considérablement la vie de la commune sans pour autant la concerner directement. Ectot se trouve sur une voie de passage et les XIX^e et XX^e siècles vont modeler son territoire en de nombreuses occasions.

Citons dans l'ordre chronologique :

1. Le percement dans les années 1825-1830 de la route royale n°6 (actuelle route nationale 29) ayant pour but de relier Neufchâtel à Yvetot en passant par Tôtes et Yerville.
2. La construction de la ligne de chemin de fer de Rouen au Havre achevée en 1847.
3. La création d'une route jouxtant la nouvelle ligne de chemin de fer (route départementale 336) reliant Motteville et Flamanville à Yvetot.
4. Le passage sur la pointe nord de la commune de l'autoroute A 29 Le Havre-Amiens, inaugurée en 1996.
5. Le raccordement en limite de commune entre Ectot et Ecalles-Alix de la bretelle d'autoroute vers la fourche de Loumare (nouveau rond-point) dont le prolongement vers Barentin est toujours en projet. La bretelle jusqu'au rond-point de Loumare a été également mise en service en mai 1996.

Le percement de la route royale n°6

Si l'ancien cadastre de 1827 ne montre pas encore le tracé de la future route nationale 29, il est certain que sa construction devait être à l'époque bien avancée sur la commune d'Ectot.

Le projet remonte à 1780, mais il a fallu attendre les années 1820 pour en voir la réalisation. En 1823, les travaux se situaient dans le secteur de Tôtes, comme l'atteste « L'histoire de Bourdainville » de M. Decarpentry et J.P. Pérez. Il est vraisemblable que le tronçon Yerville-Yvetot ait été réalisé peu avant 1830. Venant de Flamanville, la route royale n°6 traverse la pointe sud d'Ectot sur 1 100 m au hameau du Val le Roux et sa mise en place a nécessité une quinzaine d'expropriations, sans compter 2 chemins qui disparurent. Par contre la cour de l'ancienne ferme Lebourg-Paris s'agrandit jusqu'à la nouvelle route.

Un peu plus loin, le chemin rural n° 5 d'Ectot à la Grand'route garda encore pour quelque temps son utilité jusqu'à ce que la construction de la ligne de chemin de fer ne vienne le condamner à tout jamais.

Enfin sur sa partie ouest, la nouvelle route vint couper le chemin rural dit « ancien chemin du Havre ». Le tracé de cette route royale, devenue RN 29, a été fortement modifié au cours des années 1990 lors de la construction de l'autoroute, consécutivement à la mise en place du rond-point de Loumare. Sitôt franchi le passage à niveau, une large courbe rapproche la route de la ligne de chemin de fer tandis que la desserte qui part sur la gauche n'est autre que son ancien tracé.

La construction de la ligne de chemin de fer Rouen-Le Havre

Vers le milieu du XIX^e siècle, les Rouennais pouvaient désormais se rendre à Paris par le train. La gare rue Verte fut inaugurée en 1847. La loi du 3 mai 1841 avait programmé la

prolongation de la ligne jusqu'au Havre. Le tracé choisi traversait le Pays de Caux en desservant Motteville et Yvetot. Ectot devait donc supporter le passage de la ligne à travers le Val le Roux. La décision préfectorale du 12 juillet 1844 instaurait la création du tronçon Flamanville Mirville et le 16 octobre de la même année, le sous-préfet d'Yvetot déclara qu'il y a lieu d'exproprier à Ectot 21 parcelles, chiffre qui fut porté à 33 par décision préfectorale du 21 octobre 1844. Par lettre de commandement du tribunal d'Yvetot en date du 5 novembre 1844, 2 expropriations furent prononcées à la Haie au Lièvre et 29 au Val le Roux.

Sur la construction, nous n'avons malheureusement, aucun acte écrit ou consigné dans les comptes-rendus municipaux ou autres. Largement en surplomb sur une grande partie de sa traversée, la ligne à deux voies a nécessité un apport considérable de remblai. Le souci de construire à l'horizontalité était primordial. Selon les témoignages de source sérieuse, les travaux furent confiés à une société anglaise. A cette époque l'Angleterre en pleine évolution industrielle, avait une avance considérable dans le domaine ferroviaire. Certains ouvrages d'art comme l'ancien pont aux Anglais sur l'île Brouilly (reliée aujourd'hui à l'île Lacroix) à Rouen, l'entrée fortifiée du tunnel Ste-Catherine sont autant de témoignages du style d'outre-Manche. Si la construction de la route royale avait occasionné une coupure dans la partie sud de la commune, le tracé ferroviaire en renforçait l'isolement. Dès lors, les terres « de l'autre coté de la ligne » ne sont connues d'Ectot que par leur appartenance mentionnées au cadastre. Franchissant à l'est le territoire de la commune à la limite de Flamanville, la ligne traverse la plaine du Val le Roux sur 1 100 m pour continuer vers Ecalles-Alix en direction d'Yvetot. Assez curieusement, peu de voies de communication sont coupées. L'ancienne route romaine franchit la ligne par un passage à niveau et la communication avec Flamanville se fera plus tard grâce à la création de la départementale 336 reliant Motteville et Flamanville à Yvetot.

Ligne et route royale se rencontrent sur ce qu'on a l'habitude d'appeler «le grand passage à niveau » à l'endroit même où la départementale 336 opère sa jonction avec la route nationale. Bien évidemment, les deux passages à niveau de la commune eurent pendant un peu plus de cent ans leurs « maisonnettes » et leurs gardes-barrières. Temps héroïques où le préposé (ou la préposée) devait se relever la nuit pour abaisser la barrière à l'annonce d'un train. Travail de routine, peut-être, mais quelle responsabilité ! Les barrières automatiques, installées après l'électrification de la ligne au cours de la décennie 1960-1970, mirent un terme à la profession et les maisonnettes disparurent à leur tour quelques années plus tard.

Le chemin communal d'Ectot à Loumare ne fut pas coupé et son franchissement donna lieu à la construction d'un pont situé sur le territoire de la commune d'Ecalles-Alix. Un autre petit pont permit le franchissement sous la ligne du chemin du Havre aujourd'hui disparu. Par mesure de sécurité, ces deux ouvrages en briques furent renforcés dans les années 1950 d'une « sur-épaisseur » en béton injecté, diminuant par là-même leur capacité de passage. Aucun véhicule ne pouvant passer sous le plus petit, il devint dès lors inutile. Quant au plus grand, son utilisation cessa lorsque la route d'Ectot à Loumare (dite route du pont) fut coupée par la bretelle de raccordement de l'autoroute en 1995.

La construction de l'autoroute A 29

A partir des années 1970, se pose la question de relier Rouen au Havre par une autoroute. Le tronçon Rouen-Barentin voit le jour rapidement ; le centre commercial de Barentin avec « Carrefour » a certainement joué un rôle déterminant. Par ailleurs, la route nationale 13 bis devenue RN 15 supporte un trafic de plus en plus dense.

Un projet d'autoroute contournant Yvetot par le sud (Val au Cesne, Touffreville, Allouville-Bellefosse) s'élabore, mais en

1971, à la date de sa parution, il est vite classé sans suite. Beaucoup plus tard, le 10 novembre 1989, Jacques Chirac, Premier ministre, signe le décret de création d'une portion d'autoroute reliant Yvetot par le nord au barreau de raccordement du futur pont de Normandie prévu pour franchir la Seine. Le projet porte le nom de A29 et prévoit à l'est d'Yvetot une bretelle de raccordement qui doit permettre de poursuivre l'autoroute vers Barentin.

La bifurcation doit se réaliser au niveau de la commune de Baons-le-Comte, son tracé suivant à peu de chose près la limite séparative d'Ectot/Ecalles-Alix. N'affectant aucune habitation, son étude ne pose pas de problème. Par contre, le tracé de l'A29 proprement dite qui doit rejoindre en droite ligne le futur rond-point du Bois St-Jacques dans sa bande d'étude de 300 m, coupe la commune entre son centre et le hameau de Valleville. Jugeant la situation délicate, le bureau d'étude présente une variante de contournement en déplaçant le tracé au nord de Valleville. Cette solution évite la coupure mais pénalise fortement deux fermes exploitées, l'une par M. Moïse Carpentier, l'autre par Mme Denise Bertin.

Dès lors, les événements vont se dérouler selon un calendrier précis. C'est tout d'abord une première étude à partir de la bande de 300 m. Le tracé retenu est alors présenté en mairie pour observations, discussions et réclamations éventuelles. Mais les dés sont jetés et les impératifs du trafic autoroutier font que rien ne changera quant au plan présenté (enquête d'utilité publique de novembre 1989 à février 1990).

C'est ensuite la seconde phase : celle du géomètre, qui va modifier profondément l'environnement puisqu'il s'agit d'un remembrement. La plupart des limites connues disparaissent. Les terres exploitées s'échangent pour le meilleur comme pour le moins bon. Même les limites de la commune se trouvent modifiées. Cependant sa superficie reste inchangée.

Le passage de l'A29 isole totalement la pointe nord de la commune sur une superficie réduite : environ 25 hectares.

Dès lors, pour qui recherche Ectot-lès-Baons sur une carte routière de la région, il n'est rien de plus facile : c'est la seule commune (avec le hameau du Gal de Grémonville) qui se trouve « coincée » dans la portion formée par l'ensemble autoroutier et la route nationale 29. Position qui s'avère bénéfique sur le plan de la communication puisque Le Havre, Abbeville, Amiens, le Nord et bientôt Rouen sont à portée d'autoroute à moins de 3 km.

Lorsque l'emprise des 2 portions d'autoroute est délimitée sur le terrain, une période de près d'une année est réservée aux archéologues dont les fouilles donnent quelques fragments de céramique de l'époque gallo-romaine. (carte page suivante)

Ces découvertes ont lieu en limite de commune avec Ecalles-Alix en direction de la Croix Rompue. Parallèlement à ce genre de fouilles, on procède à d'autres sondages dans le but de rechercher d'éventuelles cavités souterraines. Un puits de marnière est ainsi découvert au lieu-dit le Moulin. Le puits et ses galeries sont alors comblés par injection de béton.

Pendant ce temps, de nombreux aménagements consécutifs au remembrement se poursuivent. Toutes les parcelles closes échangées exigent que les parcelles reçues le soient également, d'où d'importants travaux de clôtures.. De nombreux chemins de terre sont supprimés, on en crée de nouveaux dont certains jouxtent le tracé de l'autoroute. Ils sont empierrés.

La route communale n° 3 est devenue voie sans issue. La Société d'Autoroute compense l'inconvénient par l'élargissement de la voie communale n° 5, dite « route de la Cavée ». Un gros travail de terrassement est entrepris et la largeur de la route se trouve pratiquement doublée.

Le remembrement fait table rase des mares encore existantes, malheureusement peu ou pas entretenues. Pour parer à d'éventuels problèmes d'inondation, de nouveaux bassins sont

prévus et dans certains cas, des mares anciennes sont approfondies (mare du Moulin avec son chemin d'accès - bassin de la Croix Rompue dans la plaine de la Mare au Chien - mare du Bout de Vylnie près de la voie romaine...) Un bassin a été créé près de la départementale 336 entre les deux passages à niveau dans la plaine du Val Le Roux. Enfin, le curage et la mise en valeur de la mare de Valleville ajoutent du charme à ce hameau.

Les fouilles et autres recherches terminées, on en vient à la construction proprement dite de l'A 29, c'est tout d'abord de gigantesques travaux de terrassement où l'on peut voir à l'œuvre bulldozers, scrapers et autres bennes de transport sans compter la noria de camions indispensable à l'évacuation des terres. Pendant ce temps, des équipes construisent les ouvrages d'art, principalement des ponts, en passage inférieur concernant l'autoroute. Trois ponts routiers : route départementale n° 55 (Valleville et Croix Rompue), route nationale n° 29 au Val le Roux, un pont-rail également au Val le Roux. Ce dernier donne lieu à un spectacle extraordinaire. En effet : comment construire un pont sous la ligne sans pratiquement interrompre le trafic ferroviaire ? Le procédé est original. L'ouvrage est entièrement construit à côté de son emplacement définitif.

On choisit le week-end de la Pentecôte 1995 pour interrompre le service ferroviaire pendant trois jours seulement. Dans un premier temps, les bulldozers entrent en action pour ouvrir dans la butte une brèche dont l'ouverture correspond exactement au gabarit du pont, ce dernier apparaissant parfaitement dans l'axe de l'autre côté de la ligne. Les niveaux sont réglés pendant que les équipes mettent au point la marche des puissants vérins. Au signal donné, ces derniers entrent en action et l'on peut voir cette masse impressionnante de plusieurs centaines de tonnes avancer de quelques mètres à l'heure en direction de sa place définitive. Les ultimes centimètres sont particulièrement impressionnants. Il faut que tout coïncide :

alignement, hauteur et niveau. Pari tenu, le pont trouve sa place au millimètre près.

Restent les travaux de finition et de raccordement. Plusieurs tonnes de béton sont coulées entre le terrassement et le pont proprement dit ; ce qui lui donne une assise à toute épreuve. Les rails sont raccordés et dans la matinée du mardi, une première locomotive à allure très réduite se permet l'inauguration de l'ouvrage. Dès lors, les trains peuvent à nouveau circuler...

En cette fin de printemps 1995, les travaux de terrassement sont achevés ainsi que tous les ouvrages d'art. L'élaboration des chaussées peut donc commencer : chaulage, empierrement, compactage, damage, puis deux, puis trois couches d'enrobé pour la finition. Les glissières, la signalisation et enfin les clôtures qui isolent de part et d'autre les propriétés voisines. Le paysage actuel vient d'apparaître. La route d'Ectot à Baons-le-Comte perd son caractère direct. Son trajet est sensiblement allongé. Voire même un kilomètre en plus au raccordement du chemin communal 201, qui conduit de Valleville à Etoutteville par le Plain Bosc, le franchissement de l'autoroute ayant nécessité des aménagements importants. Enfin, pour terminer le chapitre, il est intéressant de noter deux ensembles paysagers de grande superficie : l'un sur le site de la Croix Rompue, l'autre plus important encore, dans la plaine du Val le Roux, non loin du péage.

Puissent-ils réconcilier nature et modernité ?