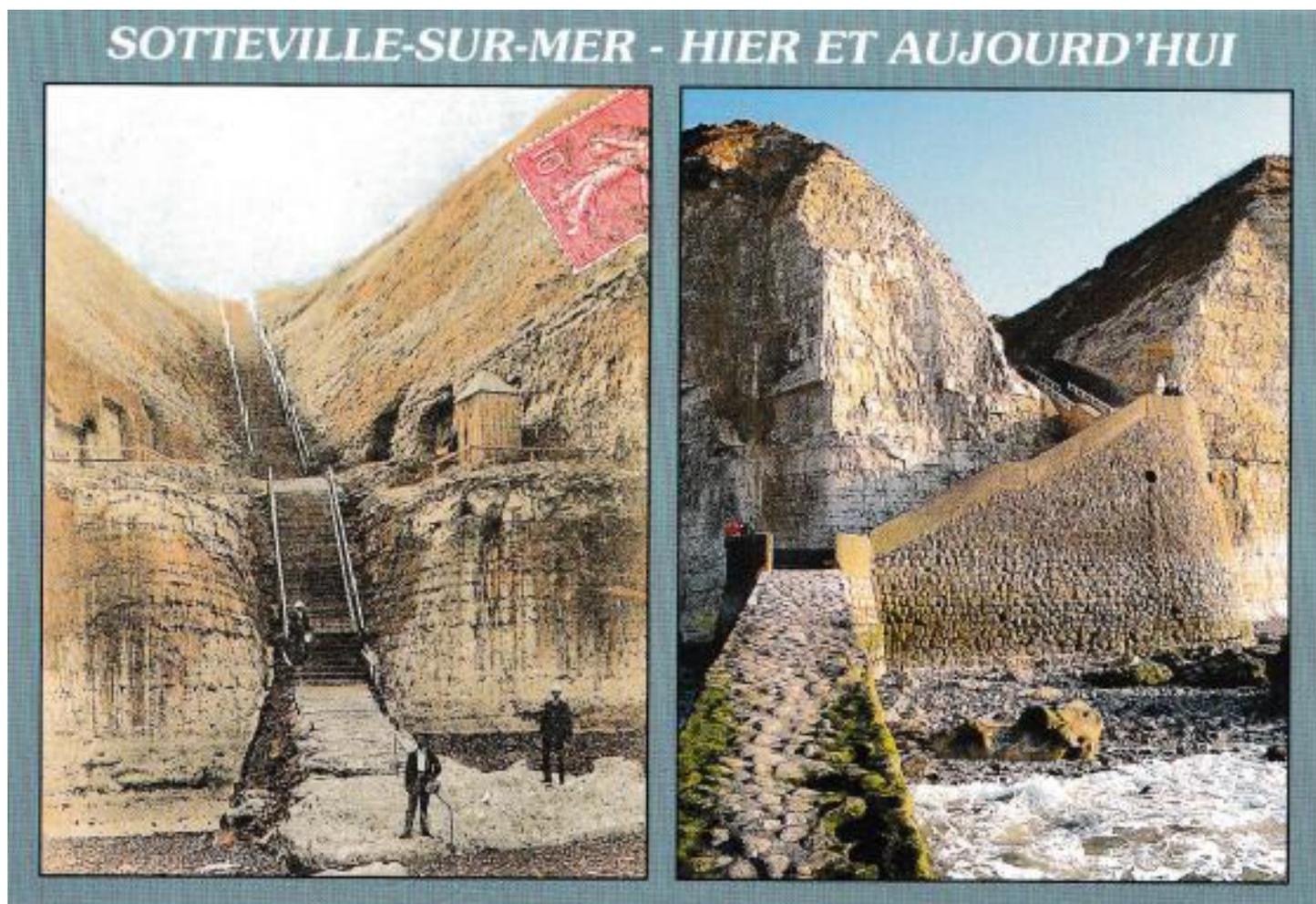


*Avec la Bibliothèque  
de Sotteville-sur-mer,  
retrouvez l'histoire  
de l'escalier qui mène à la mer*



L'escalier taillé dans la falaise pour accéder à la mer est l'emblème de Sotteville.

Il figure sur nombre de photos et cartes postales du siècle passé ce qui témoigne de sa notoriété en tant que « curiosité ».

Mais, on sait peu de choses sur l'accès à la mer depuis Sotteville avant la création de cet escalier.

Autrefois, aucune descente à la mer n'existait, ni naturelle, ni artificielle. On peut le remarquer sur les cartes de Nicolas Magin, cartographe des côtes de la Manche, fin 17<sup>ème</sup>, début 18<sup>ème</sup>.

Les seuls accès naturels à la mer se situaient plus loin vers Saint-Aubin avant la petite « plage » voisine appelée Saussemare et étaient régulièrement empruntés par les pêcheurs :

- la « Gressie », disparue aujourd'hui ;
- le « Mesnil Argant », toujours existant mais très difficilement accessible. (écrit « Miergan » sur les cartes ci-dessous)

Sotteville apparaît ensuite sur la feuille n° 24 de la carte de Cassini, parue en 1759.

La falaise y est marquée d'une petite incision, qui pourrait bien être le lieu de la descente à la mer, et d'une incision plus importante qui pourrait être la descente du Mesnil-Argant



Figure 6 : BNF, Cartes et plans, GESH18PF33P16, Plan géométrique de Cayeu XVIII<sup>e</sup>-début XVIII<sup>e</sup> siècle (détail)



Figure 6' : BNF, Cartes et plans, GESH18PF33P15, Plan géométrique de Cayeu XVIII<sup>e</sup>-début XVIII<sup>e</sup> siècle (détail)



Figure 8 : ADSM, 12 Fi 216, Carte particulière du Diocèse de Rouen, 1759 (détail)



Figure 9 : BNF, Cartes et plans, GESH18PF41P11-1D, Carte d'une partie des côtes de Normandie [Yport-Le Tréport], M. Lemoine, 1740 (détail)

Les autres villages se sont installés :

- soit dans les valleuses pour avoir un accès à l'eau douce grâce au fleuve y coulant et un accès direct à la mer pour des activités liées à la pêche : Saint Valery, Veules, Saint Aubin, Quiberville, Pourville...
- soit à l'intérieur des terres pour se tourner vers l'agriculture : Blozeville, La Chapelle...

Pourquoi le village de Sotteville s'est-il donc installé ainsi en haut de la falaise sans accès aisé à la mer ?

Certainement en raison de son emplacement stratégique, plus haut point de la côte avec une vue dégagée sur l'horizon et de chaque côté. D'où son nom sur ces cartes « Sotteville sur la mer ».

Par exemple :

- En 1803 ou 1804, Napoléon premier fait élever sur le Heurt (Cap de Sotteville-sur-mer) un sémaphore pour le service de la Flotte de Boulogne, certainement à l'endroit où se trouve aujourd'hui l'escalier. Des troupes sont cantonnées à Sotteville-sur-mer pour assurer le service de la garde des Côtes. En 20 avril 1804, le Sous-Préfet d'Yvetot écrit au Maire de

Sotteville-sur-mer : « Depuis longtemps on était averti que les perfides Anglais devaient jeter sur nos côtes des cotons empoisonnés afin de répandre au milieu de nous le fléau terrible de la peste. ». Un sémaphore permettait d'informer les autres garnisons ;

- Un poste de douane était implanté à Sotteville pour la surveillance de la contrebande.

## Un souvenir de 1807 : le naufrage d'un bateau anglais sous les falaises de Sotteville



### INVETERATE (gun brig\*)

182 tonneaux, 12 canons

Construit par Booles and Good's Yard, Bridport 1805.

Services: Ch. 1806-7 (Lieutenants.

Horace Petley et **George Norton**)

Naufrage près de Saint Valery en Caux, le 18 Fev. 1807: équipage sauvé sauf 4, mais fait prisonnier.

\* Un gun-brig était un petit navire de guerre gréé en brique qui jouissait d'une popularité dans la Royal Navy pendant les guerres napoléoniennes, au cours desquelles un grand nombre de navires étaient achetés ou construits. En général, il s'agissait de navires pesant moins de 200 tonnes, et donc plus petits que les bricksloops de classe Cherokee les plus courants ou les bricksloops de classe Cruizer encore plus grands. Les gun-brigs portaient généralement 12 canons, dont deux canons d'épaule en position de poursuite et dix caronades sur les bordées.

### Classe Confounder

La classe « Confounder class vessels » fut construite sur des plans de 1804 dessinés par William Rule.

Leur dessin provient de l'expérience acquise lors de la conception des classes de gun brigs précédentes. L'apport de la classe « Confounder » fait des navires plus confortables à la mer et plus aptes à de longs voyages. Deux de ces vaisseaux ont été transformés « Bricks mortiers » en 1809.



Canon de l'Hermione →

Classe Confonder	
Nom	Confounder-class gun-brig
Propriétaire	Royal Navy
En service	1804 - post 1815
Nombre	21
Caractéristiques générales	
Type	Gun-brig
Port en lourd	179 4894
Longueur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 84 ft (26 m) (pont principal)</li> <li>• 69 ft 8+3/4 in (21.253 m) (flottaison)</li> </ul>
Largeur	22 ft (6.7 m)
Tirant d'eau	11 ft (3.4 m)
Plan voiles	Brick
Equipage	50
Armement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 × canon de 12 cm, 1 à l'avant et 1 à l'arrière;</li> <li>• 10 × canon d 18 cm</li> </ul>

### Liste des Confounder

Nom	Commande	Constructeur	Lancement	Devenir
Virago	20 Novembre 1804	Benjamin Tanner, Dartmouth	23 Septembre 1805	Vendu 30 Mai 1816
Turbulent	20 Novembre 1804	Benjamin Tanner, Dartmouth	17 Juillet 1805	Capturé par les Danois 9 Juin 1808
Strenuous	20 Novembre 1804	William Rowe, Newcastle	16 Mai 1805	Vendu 1 Septembre 1814
Starling	20 Novembre 1804	William Rowe, Newcastle	Mai 1805	Vendu 29 Septembre 1814
Richmond	23 Août 1805	Greensword & Kidwell, Itchenor	Février 1806	Vendu 29 Septembre 1814
Resolute	20 Novembre 1804	John King, Dover	17 Avril 1805	Détruit 1852
Rebuff	20 Novembre 1804	Richards & Davidson, Hythe	30 Mai 1805	Vendu 15 Décembre 1814
Martial	20 Novembre 1804	Charles Ross, Rochester	17 Avril 1805	Vendu 21 Janvier 1836
<b>Inveterate</b>	<b>20 Novembre 1804</b>	<b>Bools &amp; Good, Bridport</b>	<b>30 Mai 1805</b>	<b>Naufrage le 18 Février 1807</b>
Intelligent	20 Novembre 1804	Bools & Good, Bridport	26 Août 1805	Devenu bateau-feu 1816 – Destin final inconnu
Indignant	20 Novembre 1804	Bools & Good, Bridport	13 Mai 1805	Détruit Juin 1811
Hearty	20 Novembre 1804	Jabez Bayley, Ipswich	12 Avril 1805	Vendu 11 Juillet 1816
Havock	20 Novembre 1804	Stone, Great Yarmouth	25 Juillet 1805	Détruit 25 Juin 1859
Fancy	20 Novembre 1804	John Preston, Great Yarmouth	7 Janvier 1806	Refondu 24 Décembre 1811
Exertion	20 Novembre 1804	John Preston, Great Yarmouth	2 Mai 1805	Détruit au combat 9 Juillet 1812
Encounter	20 Novembre 1804	Robert Guillaume, Northam, Southampton	16 Mai 1805	Capturé par les Français 11 Juillet 1812
Dapper	20 Novembre 1804	Robert Adams, Chapel, Southampton	Décembre 1805	Vendu 29 Septembre 1814
Confounder	20 Novembre 1804	Robert Adams, Chapel, Southampton	Avril 1805	Vendu 9 Juin 1814
Conflict	20 Novembre 1804	Robert Davy, Topsham, Exeter	14 Mai 1805	Vendu 29 Septembre 1814
Bustler	20 Novembre 1804	Obadiah Ayles, Topsham, Exeter	12 Août 1805	Capturé par les Français 26 Décembre 1808
Adder	20 Novembre 1804	Obadiah Ayles, Topsham, Exeter	9 Novembre 1805	Naufrage 9 Décembre 1806

### Extrait du Registre des délibérations de la commune de Sotteville

Par un bail fait le sept le vingt quatre Du mois  
 de Février par devant nous Jean Antheaume maire  
 officier de l'état Civil de la Commune de Sotteville  
 du département de la Seine inférieure Canton  
 de Sotteville de Jur et municipalité de Sotteville  
 Sur une Soit Comparus Niolo Bondvillain  
 et François Lettaillier present au Moufrage d'une  
 Corvette anglaise, Sa quel mois ont déclaré  
 susdit a l'heure du soir que John Smith  
 (anglais) est mort le dix neuf dudit mois a Bord  
 de la susdite Corvette nommée Inveterate lechoise  
 le dix huit sous la Falaise de notre susdite  
 Commune Commandée par le Capitaine George  
 Norton, et Sa Declarat, ont signé avec nous  
 Pe y resout vite après que l'acte susd  
 a été  
 Bondvillain François Lettaillier  
 Antheaume

Par un huit cent sept le vingt quatre Du mois de  
Fevrier, gardesant nous Jean Antheaume Maire officier  
de l'Etat Civil de la Commune de Sotteville sur mer  
Departement de la Seine inferieure Canton de Sontaine  
de Dury et Municipalite de Sotteville sur mer, sont  
Comparus Niola Boudvillain et Francois de  
Auvilliers presents au Naufrage d'une Corvete anglaise  
des quel nous ont declaree ce jourd'hui sabbat a cinq  
heures du soir que John L. Powell (anglais)  
est mort le dix Neuf du dit mois a Bord de la  
Sudite Corvete nommee susdite Echouee le  
dix huit sous la Falloise de notre sudite Commune  
Commandee par le Capitaine George Morton,  
et de declaree ont signe avec nous de present  
acte apres que l'acte sur le dit fait  
Boudvillain Francois de Auvilliers  
Antheaume

Par un huit cent sept le vingt quatre Du  
mois de Fevrier, gardesant nous Jean Antheaume  
Maire officier de l'Etat Civil de la Commune de  
Sotteville sur mer Departement de la Seine inferieure  
Canton de Sontaine de Dury et Municipalite de  
Sotteville sur mer, sont Comparus Niola Boudvillain  
et Francois de Auvilliers presents au Naufrage  
d'une Corvete anglaise, des quel nous ont  
declaree ce jourd'hui sabbat a cinq heures du  
soir que Rich. Collin (anglais) est mort  
le dix Neuf du dit mois a Bord de la sudite  
Corvete nommee susdite Echouee le dix  
huit sous la Falloise de notre sudite Commune  
Commandee par le Capitaine George Morton  
et de declaree ont signe avec nous de present  
acte apres que l'acte sur le dit fait  
Boudvillain Antheaume Francois de Auvilliers

## REPRENONS L'HISTOIRE DE L'ESCALIER !

Sans accès direct à la mer, les pêcheurs du village devaient parcourir plusieurs dizaines de kilomètres pour atteindre leur lieu de travail.

C'est pourquoi, en 1887, trois propriétaires sottevillais, dont celui à qui appartenait l'emplacement du terrain sur lequel se tient l'escalier, décidèrent de créer une société :

### Art 1<sup>er</sup>

#### Formation de Société. Son objet

Il est formé entre M. M Canu, Neufville et Capron une société ayant pour objet,

1° La création et l'établissement dans les conditions prévues par la lettre d'autorisation de monsieur le Ministre des Travaux publics en date du dix neuf Mars mil huit cent quatre vingt sept d'un chemin de descente conduisant du sommet de la falaise de Sotteville à la mer au moyen d'un escalier en charpente avec paliers, creusé à travers cette falaise.

2° La perception d'un droit de péage à établir pour l'usage de la descente en escalier dont il s'agit.

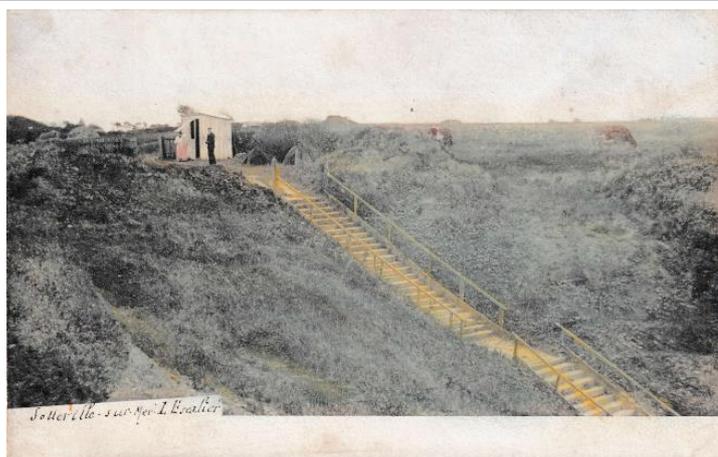
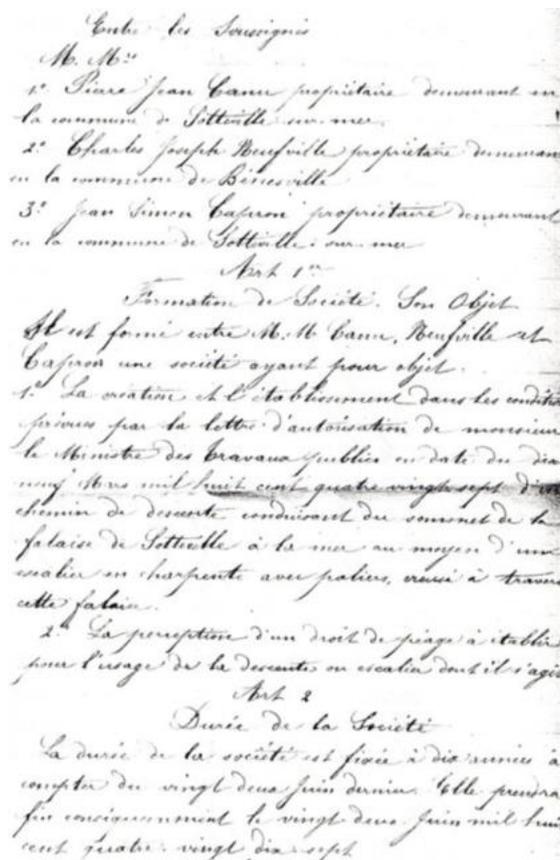
### Art 2

#### Durée de la Société

La durée de la société est fixée à dix années à compter du vingt-deux Juin dernier. Elle prendra fin conséquemment le vingt deux Juin mil huit cent quatre-vingt dix-sept.

...  
L'article 4 définit les apports des associés et conclut :

La contenance superficielle de la descente et du terrain qui se trouve du côté Ouest, qui est cédé à la société est de trente-six ares douze centiares environ.

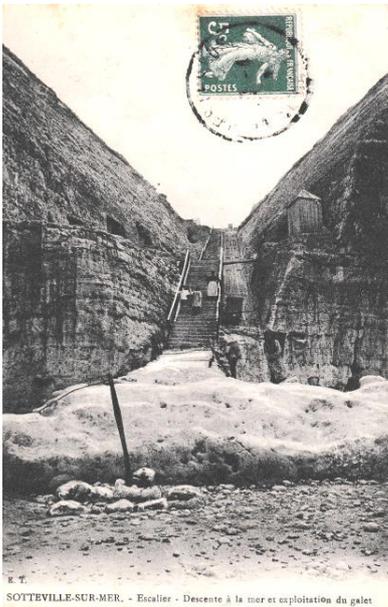


Aux beaux jours, en haut de l'escalier de 189 marches, une jeune fille du village installée dans une guérite faisait donc payer 0,15 franc pour l'utiliser.

#### Prix des denrées à la même époque, 1890

- 1 litre de lait : 10 centimes
- 1 livre de pain de froment de 2<sup>ème</sup> qualité : 17 centimes
- 1 litre de haricots : 20 centimes

Mais, le droit de péage n'a pas suffi à amortir le coût de la construction qui a mobilisé six ouvriers pendant trois ans (1887-90), ce qui coûta trop cher... même si les sottevillais aimaient alors à rappeler qu'il serait terminé avant la construction de la Tour Eiffel et surtout que sa hauteur rivalisait avec celle de la 3<sup>ème</sup> plate-forme de la Tour Eiffel !



La falaise a donc été découpée en V et l'escalier a été posé sur une grosse gale (roche) presque plate.

Puis, les premières marches du bas ont été taillées dans la craie ; elles permettaient d'atteindre la plateforme.

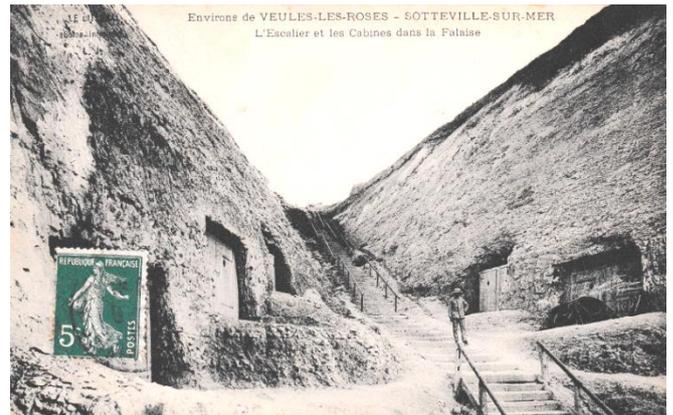
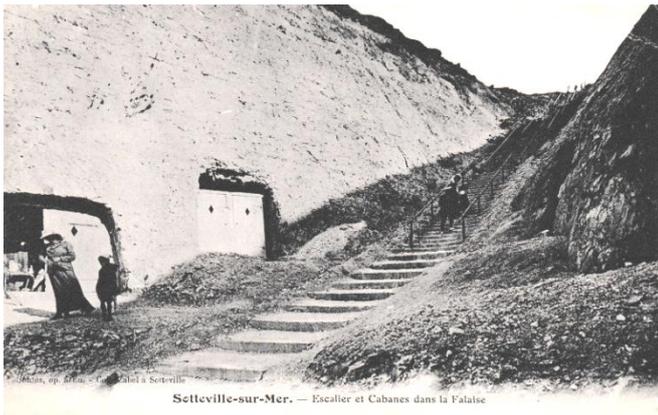
A cet endroit, de part et d'autre de la falaise, les pêcheurs avaient creusé des grottes, appelées des « gobes », servant de remises réservées aux filets et à l'outillage de pêche, leur évitant ainsi de tout rapporter chez eux.

En effet, chargés de leurs filets, balances, savenets, pousseux, hottes ou verveux, ils descendaient l'escalier à chaque marée et ils étaient encore plus chargés en le remontant avec des crevettes, bouquets, homards, tourteaux, soles, congres, bars, dorades, gades, carrelets, turbots, colins... plus les filets mouillés à la fin de la marée.

Ensuite, l'escalier a été construit en bois jusqu'en haut. On peut remarquer sur la dernière carte en bas à droite qu'ont été ajoutés :

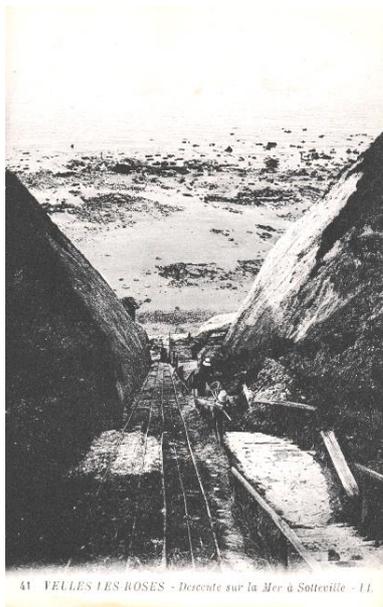
- des rambardes tout le long de la plateforme ;
- des pieux et une corde sur la gale.

Le tout permettant de sécuriser les lieux et de monter et descendre plus facilement. Certainement au moment où le tourisme balnéaire a commencé à prendre son essor et que des personnes venaient découvrir ce lieu, pour d'autres raisons que pour la pêche à pied.



Mais, la société et le péage ont en fait été prolongés après car le péage n'avait pas dégagé assez de revenu pour amortir la construction de l'escalier. De plus, de nouveaux investissements ont dû être faits.

En effet, l'escalier fut réaménagé au début du XXe siècle, avec l'installation de rails sur le côté permettant de remonter les galets ramassés sur la plage à l'aide de wagonnets.



Afin d'actionner les wagonnets —l'un monte pendant que l'autre descend- il y avait un cheval (ou un mulet) placé en haut des marches qui, tirant une corde, faisait monter ou descendre un wagonnet, en avançant ou reculant, assurant ainsi la traction de la charge.

- Les galets commercialisés servaient alors à alimenter une industrie de fabrication de poudre d'émeri pour les abrasifs dont une des entreprises était située à Sotteville.
- Les gros galets servaient à la construction des maisons
- Les petits galets, triés et calibrés, partaient à Saint-Valery-en-Caux pour être embarqués deux fois par an sur un bateau anglais qui les achetait pour en faire de la porcelaine anglaise, de la Wedgwood entre autre.

Cette petite industrie assurait du travail à quelques ouvriers du village. On peut encore voir à Sotteville, au carrefour central, une maison construite à partir de ces galets.



Entre les deux guerres, les estivants et les quelques touristes qui visitaient le village, l'empruntaient aussi, tout comme les pêcheurs attirés, pour descendre à la plage.

Mais, au fur et à mesure, l'état de l'escalier se dégrade, la mer battant le pied de la falaise et faisant tomber la plateforme. Dans les années 1930, les propriétaires font donc des réparations et de nouvelles marches, très pentues, voient le jour.

Malheureusement, son état se dégrade toujours et la descente devenant difficilement accessible, le Conseil municipal décide de le remettre en état en 1933.

Cela se fit après 6 ans de délibérations et la proposition, entre autres idées, de le déplacer à un endroit moins élevé, sur la falaise située au bout de la rue du Bout de bas.

Pour conclure, en 1939, la commune acheta à ses propriétaires, la famille Antheaume, le terrain sur lequel se trouvait l'escalier à fin d'en effectuer la réfection. (Conseil municipal du 28 mars 1939)

Mais, la seconde guerre mondiale en décida autrement...

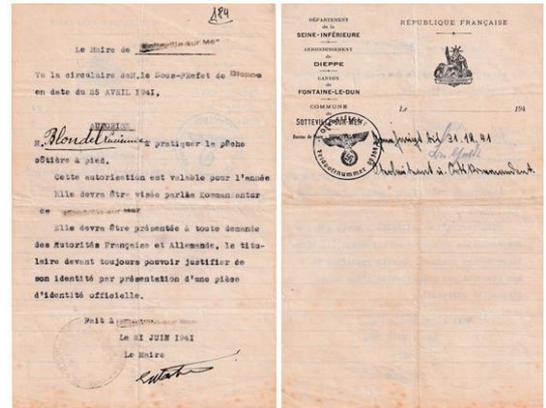
En 1940, l'escalier fut miné puis dynamité lors de la construction du mur de l'Atlantique en 1942 par les troupes allemandes du Général Rommel :

- pour couper toute possibilité d'accès venant de la mer et éviter tout débarquement allié ;
- pour que les bateaux alliés n'aient pas de point de repère sur la côte.



Soldats allemands au pied des falaises

Durant la période de la guerre et la présence d'une Kommandantur à Sotteville, il fallait avoir un laissez-passer pour aller pêcher à pied.



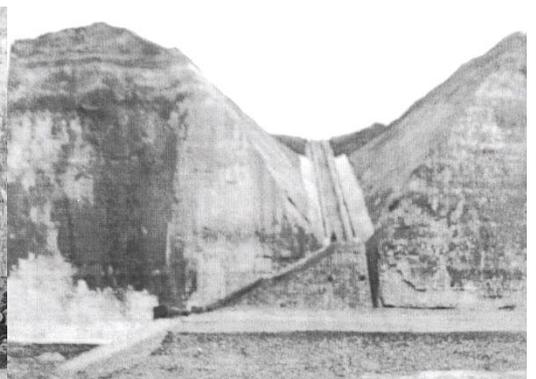
La reconstruction de l'escalier est décidée en 1948 par le Conseil municipal grâce aux « dommages de guerre » (indemnisation).

L'escalier sera reconstruit en ciment avec 231 marches puisqu'une descente parallèle à la falaise a été ajoutée.

Il semblerait que les deux premiers étages en partant du haut, n'ayant pas été trop endommagés, ils aient simplement été restaurés par coffrage.

C'est pour cette raison que les marches ne seraient pas identiques à celles des étages suivants.

De même, le palier est légèrement en pente pour faciliter l'écoulement de l'eau.



Des sottévillais ont travaillé à sa reconstruction comme manœuvres mais aussi comme menuisier puisque les rampes ont été réalisées dans l'atelier de M. Paumier au Bout de Bas.

Il sera inauguré le 20 juin 1954 et nombre de sottévillais s'en souviennent encore.

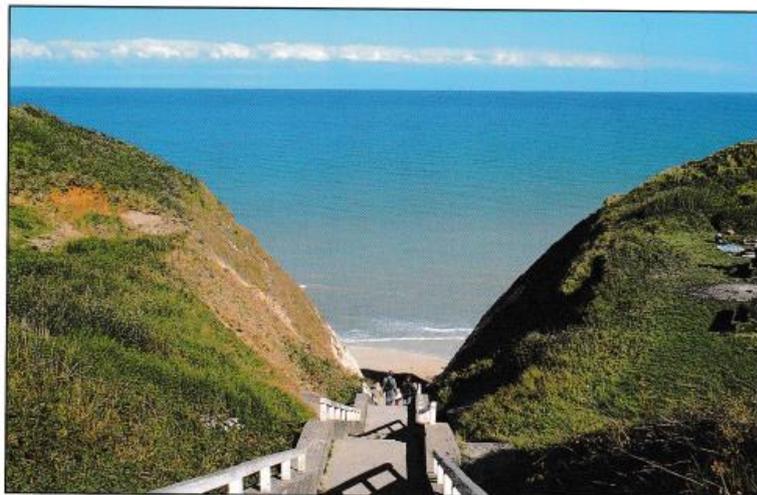


Ainsi, depuis 1954, il a retrouvé son rôle d'attraction communale.

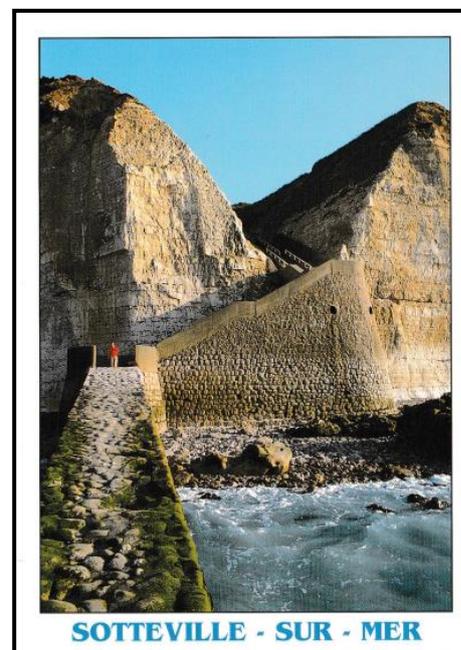
Depuis cette date jusqu'à aujourd'hui, l'escalier a connu encore des réfections mais celles-ci n'ont pas changé son aspect. C'est celui que l'on emprunte encore actuellement.



### La descente



SOTTEVILLE - SUR - MER



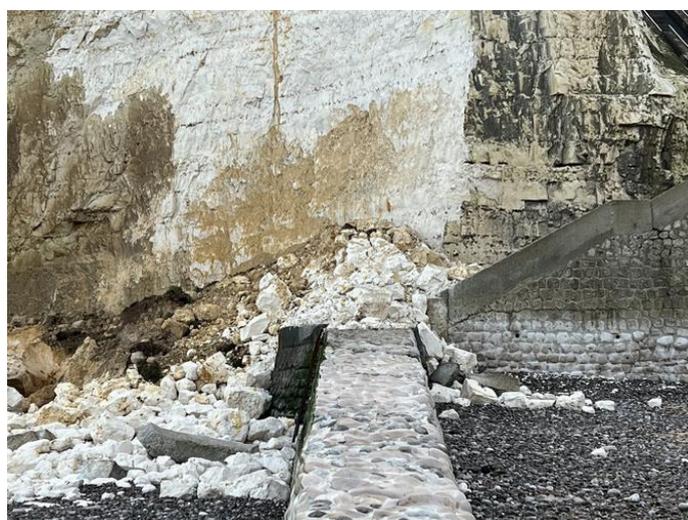
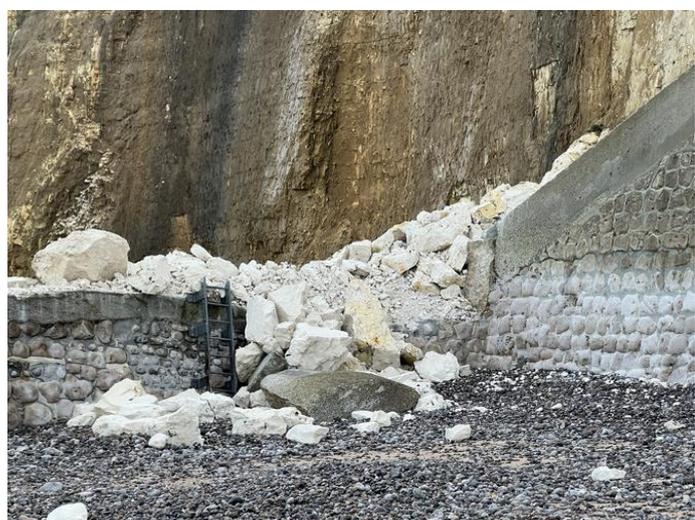
SOTTEVILLE - SUR - MER

#### Sources :

- Extrait du livret réalisé par M Emile Jacques, Instituteur Honoraire : « *Monographie de Sotteville-sur-mer (Seine-Inférieure)* », 1926
- Cartes extraites du document annexe « *Notre Dame du val, étude documentaire historique* » réalisé par Louis Desriaux, historien et chargé d'études, en 2018 à la demande de l'association « *Pour que vive la Chapelle du Val – Notre Dame du Val* »
- Forum de Laurent Capron : <https://sotteville-sur-mer.blogspot.com/2018/03/a-travers-les-cartes-de-geographie.html> et documents transmis par Julien Capron
- Registre des délibérations du Conseil municipal de Sotteville-sur-mer de 1927 à 1970
- Documents prêtés par la famille de Lucienne et Marcel Blondel
- Cartes postales prêtées par Chantal Brun, Thomas Nourry et Danielle et Claude Tois
- Propos ou documents recueillis auprès des mêmes personnes mais aussi de Marguerite-Marie Cornier, Christiane Lourette, Rolande Voisin, Gérard Blondel, Pierre Paumier et d'un visiteur de passage à la bibliothèque (naufage 1807)

## La falaise est fragile, l'escalier n'a pas résisté !

Eboulement du 30 novembre 2023 (photos extraites de la page Facebook de la Mairie de Sotteville)



## Mi-février 2024

Nouveau panneau installé par le Syndicat Mixte du Littoral (SML 76) en haut de l'escalier descendant à la mer, dans l'attente de travaux de consolidation.