

L'Association Normande d'Ethnographie et d'Art populaire
« Le Vieux Honfleur »
BP 60082 – 14600 Honfleur cedex

**Les ingénieurs du Roi au chevet du port d'Honfleur,
du grand tournant du règne de Louis XIV à la fin de l'Ancien Régime**

Auteur : Pascal LELIEVRE, Laurent BLANCHARD. Documents mis en ligne le 28 juin 2014

(Paru dans la revue le Pays d'Auge en 2007, complété de nombreux documents)

La France a commémoré en 2007 le 300^e anniversaire de la mort de Vauban. De nombreux et savants ouvrages ont été édités ou réédités à cette occasion, qui retracent la carrière tout à fait exceptionnelle du Commissaire général des Fortifications de Louis XIV. Toute sa vie professionnelle durant, qui fut fort longue, il n'a cessé de parcourir les zones frontalières du Royaume pour améliorer le système de fortifications protégeant le « pré carré » de son souverain. Il fut incontestablement le plus prestigieux des ingénieurs du « Roy », véritable corps d'Etat constitué à l'initiative de Colbert et de Louvois, grand serviteur de la monarchie française et de son « Roi de guerre ». Vauban, à la fois conseiller des secrétaires d'Etat à la Marine et à la Guerre qui se partageaient la tutelle de la gestion des places fortes, fut conduit à s'intéresser à Honfleur, une des 31 places maritimes qui relevaient du département des Colbert¹. A la demande de ce dernier, il y effectua en 1681² sa première visite en compagnie de l'intendant de Rouen, Le Blanc. Le maintien du statut de place forte pour Honfleur à cette date peut paraître surprenant dans la mesure où la ville venait de détruire une partie de ses remparts pour permettre la réalisation d'un nouveau bassin de commerce. Elle n'offrait donc plus, en apparence, la moindre capacité de défense. On peut s'interroger sur l'intérêt que pouvait présenter Honfleur pour cet ingénieur des fortifications dès lors que celles –ci étaient destinées à disparaître de par la volonté même de Colbert qui fut l'initiateur des travaux portuaires les condamnant. Outre le fait que Vauban, militaire et ingénieur de tranchées à ses débuts, s'était très vite intéressé non seulement à la conception d'ensemble des fortifications mais aussi aux questions d'hydraulique – ce qui l'amena à bâtir et à diriger les travaux du port et des fortifications Dunkerque³-, il y a la volonté du Roi de conserver à la ville le statut et les fonctions de place forte. Elle s'explique peut être en partie par le conservatisme des structures politico administratives de l'Etat royal, sources de privilèges pour quelques nobles

¹ Anne Blanchard, Les ingénieurs du « Roy », de Louis XIV à Louis XVI, 1979, Montpellier, pages 69,70

² Charles Bréard, La construction du Vieux Bassin (1680-1690)

³ Anne Blanchard, Vauban, Fayard, 1979, pp 256, 257

dont le Roi s'attachait ainsi la fidélité mais surtout par l'intérêt stratégique du port dans le système de défense des côtes mis au point par Colbert.

Honfleur vers 1670

Pour comprendre l'ensemble des changements que représente pour Honfleur le début du règne de Louis XIV, il convient de rappeler la situation de la ville au milieu du XVII^e siècle. C'était encore une ville fortifiée, du moins en son centre, appelé « l'Enclos », entouré de fossés remplis d'eau lors de la marée, laissant ses vases et ses immondices découverts au moment du jusant. Le plan dressé vers 1670⁴, probablement par un cartographe de la jeune école d'hydrographie du Havre dirigée par Georges Boissaye du Bocage (né à Honfleur), nous restitue de manière assez précise la configuration de l'Enclos à cette date. On perçoit nettement les éléments de fortifications de facture ancienne, en front de mer, dont la construction remonte à la guerre de cent ans et ceux plus récents, au sud, dont le tracé bastionné porte la marque des adaptations au développement de l'artillerie au début de la Renaissance. Les comptes municipaux dépouillés par Charles Bréard attestent, au moins à partir de 1550⁵, que des sommes importantes furent consacrées par les bourgeois de la ville à leur renforcement ou leur reconstruction. On sait, pour la période précédente, à travers les lettres patentes de Louis XI et de Charles VIII, tout l'intérêt porté par le Roi aux fortifications de Honfleur⁶ mais ces documents ne permettent pas de connaître ni la manière dont elles ont été conçues et réalisées, ni ceux qui ont assuré la direction des travaux (Michel Féré, qualifié de maître des ouvrages d'Honfleur dans le contrat d'adjudication des travaux du nouveau port du Havre ?) On ne peut en observer sur le plan que les résultats.

L'importance de la place de Honfleur sous Louis XIV est soulignée dans le tableau des effectifs des ingénieurs du Roi de 1690 par la présence d'un ingénieur en chef et d'un inspecteur. Cependant, dans le registre des comptes municipaux est également mentionné la présence d'un ingénieur en second⁷ Il n'y a à cette époque qu'un ingénieur en second à la Hougue, de même à Dieppe et à Fécamp. Seul le Havre dispose d'un personnel plus important⁸.

Qui étaient les ingénieurs du Roi ?

A la suite des réformes de Colbert les ingénieurs du « Roy » devinrent des salariés de l'Etat, agents à haut niveau de qualification dotés progressivement d'un statut, ce que l'on appelle aujourd'hui des cadres fonctionnaires, et pour les plus importants d'entre eux des hauts fonctionnaires. Leur hiérarchie et leur parcours de carrière se précisa à partir de 1691, date de la mort de Louvois et de son remplacement par Letelier : ingénieur ordinaire, ingénieur en chef de place, enfin directeur des fortifications couvrant un vaste secteur géographique, ayant autorité sur les « chefferies ». Ces ingénieurs étaient issus pour la plupart des unités du génie de l'armée. Sous officiers ou officiers, ils avaient obtenu un brevet d'ingénieur après avoir fait leurs preuves et bénéficié de quelque recommandation ; puis ils s'étaient faits engagés comme ingénieurs de place. Même « réformés », ils restaient très liés au pouvoir militaire, tout en étant considérés comme des civils et ce, jusqu' à

⁴ Bibliothèque nationale, mss des Cinq Cents, Colbert

⁵ Charles Bréard, Les archives de la ville de Honfleur, 1885

⁶ Charles Bréard, opus cit

⁷ G. Ballé, L'organisation et les finances de Honfleur sous l'Ancien Régime (thèse de doctorat en droit, 1909)

⁸ Anne Blanchard, opus cit pages 69,70

l'ordonnance royale de 1744 qui les intégra pleinement dans l'armée au sein du Corps Royal du Génie. Les ingénieurs de place, quelque soit l'évolution de leur statut, étaient mobilisables pour participer aux campagnes militaires en cas de conflit. Ainsi, Du Trou de Villeton qui devint ingénieur en chef de Honfleur en 1717 après avoir été réformé au grade de lieutenant en 1711, fut nommé en 1744 à la tête d'une brigade d'ingénieurs avec le grade de lieutenant colonel durant la campagne des Pays Bas. Il obtint ensuite un poste de directeur général des fortifications de Normandie.

La création de l'école de Mézières en 1748 permit d'harmoniser leur formation et d'en relever le niveau comme ce fut également le cas à la même époque pour les travaux civils grâce à l'ouverture de l'école des Ponts et Chaussées.

La mission des ingénieurs de place était très large : elle avait été définie en 1716 par le marquis d'Asfeld : « *les ouvrages de mer qui regardent le Conseil de la Marine consistent en la construction, l'entretien, la réparation des bastiments, des arcenaux, des quays, formes, bassins, écluses pour le nettoyage des ports, aux jetées, faites ou à faire pour l'entretien et la conservation des ports, aux basteries faites ou à faire pour leur défense ou celles des rades, et l'entretien des corps de garde dans les capitaineries garde-côtes* » Certes, si les ouvrages de défense se réduisaient à peu de chose à Honfleur dont la vocation était devenue essentiellement commerciale, la ville conserva néanmoins jusqu'à la Révolution un front de mer remparé avec comme points forts la lieutenance et son cavalier, la tour carrée et le tour frileuse. Le mur à usage de quai qui courrait depuis le quai de la planchette jusqu'à la place de l'Hôpital relevait peut être aussi de leur responsabilité⁹ ; assurément la redoute à l'extrémité de cette place avec sa batterie de canons.

Les ingénieurs du Roi à Honfleur

Grâce aux travaux d'Anne Blanchard, on peut établir approximativement la liste des ingénieurs en chef qui ont été affectés à Honfleur¹⁰ : Jean Baptiste Roger fut en poste à partir de 1691 ; lui succédèrent François Desforges en 1698, Thomas Dutrou, sieur de Villeton en 1717, Nicolas de Castaing en 1726 (après être passé par le Havre), François de Saint Ouen en 1738, puis son frère François Hercule de Saint Ouen en 1746 (après avoir fait ses « classes » sous les ordres du premier dans ce même port). Les derniers connus, Jacques Elie Rolland (1765 ?-1783 ?), M. de Chaubry (1781 ? 1784) Nicolas Céard (1785) et le Joseph Marie François Cachin appartenaient au corps des Ponts et Chaussées conformément à l'évolution qui se produisit à la fin de l'Ancien Régime, partout où la part des fortifications dans l'emploi des ingénieurs était minime. Les ingénieurs de la Marine et des Ponts et Chaussées s'estimaient d'ailleurs beaucoup plus aptes que ceux du Génie pour conduire les travaux portuaires...

De par leurs origines sociales, leur niveau de leur salaire qui variait de 600 à 3000£ par an en moyenne selon l'importance du poste occupé auquel s'ajoutaient leur pension d'officier « réformé » et des rentes provenant de leur patrimoine familial, les ingénieurs du « Roy » appartenaient à l'élite sociale des villes où ils étaient en poste. On ne sait rien des relations qu'ils entretenaient à Honfleur avec cette élite. Probablement étaient-elles très limitées du fait de leur statut, de la brièveté de leur séjour en responsabilité, entrecoupé de nombreuses absences pour missions extérieures à la demande du secrétariat de la Marine. Le moins mal connu des cas est Jacques Elie Rolland, un civil appartenant au corps des ponts et Chaussées. Il

⁹ Charles Bréard, Le cordon royal. Notes archéologiques in Le Pays Normand, mars 1900

¹⁰ Anne Blanchard, Dictionnaire des ingénieurs militaires 1691- 1791

s'était établi comme locataire dans tout ou partie d'un bel hôtel particulier édifié par les Picquefeu de Bermon qui étaient à la tête de l'une des grandes maisons de commerce de Honfleur sous le règne de Louis XV et de Louis XVI. Il se maria avec une jeune honfleuraise cultivée, Jeanne Catherine Louvet, fille de négociant, qui fit de son salon le lieu de rendez-vous d'une société choisie. Le couple accueillit chez lui le compositeur Grétry.

Avant Jean Baptiste Roger, il n'y avait pas de poste d'ingénieur en chef mais tout au long des travaux du nouveau bassin, de nombreux ingénieurs avaient été envoyés en mission, soit pour évaluer les besoins et élaborer un projet, soit pour diriger les travaux ou en vérifier l'exécution : ils venaient principalement du Havre ou de Dunkerque, les deux références de l'époque pour les côtes de la Manche en matière de travaux portuaires et de fortifications maritimes. Le nomadisme des ingénieurs du Roy qui résultait du caractère circonscrit dans le temps et dans leur objet des missions, était la règle avant que ne soit structuré administrativement le département des Fortifications des places de terre et de mer. Certains de ceux qui sont venus à Honfleur sont connus pour être de bons hydrauliciens, ce qui est logique dans le contexte local où le principal souci résulte de la tendance permanente à l'envasement du port et de ses accès. La douzaine de cartes de la ville qui nous sont parvenues en provenance de différents fonds d'archives est très certainement due à ces ingénieurs, comme l'atteste la précision du contour des bassins qui fait contraste avec la représentation des espaces urbanisés souvent très approximative et entachée d'erreurs. Par ailleurs, la ville se découvre en général à partir de la mer. Mais, à quelques exceptions près, on n'en connaît pas précisément les auteurs.

L'organisation de la défense de la place forte de Louis XIV à Louis XVI

Le rôle des ingénieurs du Roy se limitait aux problèmes d'ordre technique ; le commandement des troupes ne relevait pas de leur compétence, mais de celle du gouverneur, de son lieutenant ou des officiers qui dirigeaient les régiments envoyés périodiquement à Honfleur ou à proximité, le long de la côte, pour faire face au risque d'un débarquement des Anglais. La surveillance habituelle des côtes était assurée par la milice garde-côte créée par l'ordonnance royale de 1681, organisée de l'estuaire de la Risle à celle de la Touques, en trois compagnies alimentées par les paroisses réputées côtières jusqu'à deux lieues du rivage. Pour la ville de Honfleur proprement dite, existait une milice bourgeoise composée de quatre compagnies qui étaient chargées alternativement du service de garde dans les trois corps de garde situé devant l'Hôpital (« le Maudit bout »), sur la place d'armes et la dernière dans le quartier Saint Léonard. Le service consistait à la garde des batteries de canons en temps de guerre, celle du magasin à poudre et, en toutes circonstances, à faire des patrouilles pendant la nuit pour le maintien de l'ordre. Tous ces miliciens de peu de valeur militaire, issus des parties les plus pauvres de la population, servaient de suppléants lorsque les régiments venaient assurer la protection de la rive gauche de l'estuaire. Cette organisation était la traduction de la conception de la « défense mobile » imaginée par Colbert qui avait permis, lorsqu'il n'y avait pas de nécessité absolue, de supprimer des citadelles trop peu efficaces et coûteuses en entretien. Celle de Honfleur- l'Enclos- était dans ce cas. Les risques d'attaque directe par mer étaient très faibles en raison des bancs sablo -vaseux qui ne cessaient de se déplacer devant le port. Seule la place de l'hôpital pouvait paraître plus exposée de ce point de vue comme le révélaient les coups de mains qui

avaient eu lieu au XV^e et XVI^e siècle¹¹. Aucune tentative de ce type n'est cependant connue pour la période qui nous concerne.

Les études préparatoires à l'aménagement du Vieux bassin

Lorsqu'il devint secrétaire d'Etat à la marine, Colbert entreprit de faire de la marine de guerre du Roi l'une des meilleures d'Europe, ce qui le conduisit à une grande politique de construction navale. Il lui fallait donc des arsenaux et des ports de guerre. Pour la Normandie, le choix se porta sur Cherbourg et le Havre. Mais les accès de ce dernier n'étaient pas aussi aisés qu'ils le paraissaient. C'est ce qui ressortait des constatations de la mission confiée par Colbert en 1664 à plusieurs commissaires et à l'ingénieur Régnier Jansee pour dresser un état des lieux des ports de Normandie et faire des propositions d'amélioration des infrastructures. Leur rapport mettait en évidence certains défauts du Havre : ceux de sa rade exposée aux tempêtes et ceux de son port dont les accès pouvaient se trouver obstrués par des bancs de galets. Certes, les possibilités du port d'Honfleur leur paraissaient plus faibles mais ils soulignaient sa complémentarité avec celui du Havre. Evoquant le banc de vase du Ratier au large du port, ils mentionnent que ce « *banc est le salut de la plupart des navires que les vents d'aval obligent à sortir de la rade du Havre de Grâce* ». Ce propos fut repris quelques années plus tard par l'ingénieur Sainte Colombe dans sa *Description des côtes de Honfleur à Villerville* qui indique que Honfleur « *est comme le garant du Havre et de ses rades* ». Enfin, le chevalier de Clerville¹² qui précéda Vauban au poste de Commissaire des Fortifications, notait dans un rapport daté également de 1664 que le port de Honfleur « *était fort considérable par la décharge de la plus grande partie des bestiaux, victuailles et bois qui sont envoyés au Havre pour les embarquements qui s'y font d'ordinaire* ». C'était souligner la permanence de l'importance de Honfleur pour l'avitaillement des navires qui se livraient au grand commerce ou que l'on armait pour la guerre. Cette utilité du port de Honfleur pour le Havre explique à la fois le maintien de son statut de place forte maritime et les investissements que la monarchie était prête à réaliser pour peu que la bourgeoisie locale consentît également quelques efforts...

Le rapport de l'amiral Abraham Duquesne au terme d'une nouvelle mission confiée cette fois-ci à un marin en 1669, reprit à peu près les mêmes conclusions : dans les deux ports, du Havre et de Honfleur, des travaux importants devaient être entrepris.

Un projet revu à la hausse

Or, le programme des travaux qui fut établi finalement pour Honfleur, qu'on ne peut juger que par les réalisations en l'absence des devis et des plans dont il est question dans les délibérations municipales,¹³ dépassent de beaucoup les recommandations de Jansee ou de Duquesne : pour eux, ils s'agissait d'abord de restaurer les jetées de l'avant port (le havre du dehors encadré par la jetée du milieu et le quai de la planchette) et les quais, de réparer les écluses qui permettaient de faire des chasses dans le havre du dedans et du dehors ; enfin, de procéder à un dévasement complet du havre et des fossés mais aussi de ramener les eaux de la Morelle et de l'Orange dans les fossés qui passent devant l'entrée du havre et longe ensuite le mur de quai

¹¹ A la fin des guerres de Religion, en février 1591, le débarquement de nuit des Ligueurs commandés par le Marquis de Villars, gouverneur du Havre, qui reprit la ville aux partisans de Henri de Bourbon. C'est la dernière attaque connue de Honfleur à partir du « Maudit bout ».

¹² Rapport du Chevalier de Clerville sur les ports de Picardie et Normandie et sur quelques affaires de commerce. Bibliothèque nationale, manuscrits, Cinq cents Colbert, 122, fol 29 et 30

¹³ Ch Bréard, Les archives de Honfleur, page

de la rue haute. La réalisation d'un bassin à flot réunissant le havre du dedans et les fossés devant le mur d'enceinte compris entre la porte de Caen et le bastion de la Barre –ce qui supposait la démolition de ce dernier et des maisons construites en bordure du havre du dedans qui lui étaient adossées- n'avait pas été envisagé initialement. Régnier Jansee n'évoquait que l'éventualité d'un agrandissement du havre en direction « *d'une prairie voisine* ». Le dépassement des premières préconisations est peut être la conséquence de la venue de deux experts hollandais « *faiseurs de bassin* » dont Duquesne annonçait l'arrivée prochaine dans son rapport et du constat que les éléments de fortifications tournés vers le versant de la vallée de la Claire ou vers l'amont de son thalweg n'avaient plus d'intérêt militaire? La décision fut prise assez vite car leur démolition commença dès le début des années 1670. Les pierres de parement des remparts servirent à l'édification des deux greniers à sel qui fut réalisé en 1672.

La conduite laborieuse d'un grand chantier

Les travaux du nouveau bassin à flot ne commencèrent cependant qu'en 1682. Le programme suivi fit l'objet d'arbitrages au plus haut niveau. C'était, en effet, l'objet de la visite qu'effectua Vauban en 1681 en compagnie de l'intendant Le Blanc. Colbert, s'adressant à ce dernier avant son départ, écrivait : « *j'ai reçu les mémoires que vous m'avez envoyé concernant les sentiments de M de Vauban sur les réparations à faire des ports de Saint Valéry, Fécamp et Honfleur. Mon fils vous fera savoir les résolutions du Roi sur ces ouvrages mais cependant vous devez observer que le sire Vauban a accoutumé à de grands dessins et à ne s'arrêter jamais pour quelques dépenses qu'il y ait à faire* ».

Ce qui frappe, c'est d'abord l'énorme écart entre le budget prévu initialement, 42 000 livres et le coût final des travaux qui peuvent être évalués à plus de 200 000£! Ces travaux qui durèrent environ huit ans (1682-1690), furent ponctués de nombreuses interruptions en raison même des dépassements de budget successifs qui provoquèrent de véritables « crises » entre le pouvoir royal, les bourgeois et les adjudicataires des travaux. Lorsque l'intendant rendit compte à Seignelay, le fils de Colbert qui venait d'accéder au secrétariat de la marine en remplacement de son père décédé, de la consommation des 42 000 livres alors que la moitié des travaux prévus par l'adjudication consentie aux frères Genevois n'étaient pas réalisées, un débat d'experts, c'est à dire entre ingénieurs du Roy sollicités par les différentes parties, s'engagea. L'ingénieur du Havre convoqué par Seignelay confirma l'estimation initiale tandis que celui de Dunkerque, M. Clément donna raison aux adjudicataires. L'ingénieur Benjamin De Combes dont le ministre et Vauban appréciaient les qualités d'hydraulicien, confirma les conclusions de Clément et réévalua pratiquement au double le coût des travaux. Un nouveau contrat fut conclu avec les précédents adjudicataires. Vauban, au cours de sa tournée d'inspection de 1686 en Normandie passa par Honfleur pour apprécier l'état d'avancement des travaux. Les difficultés persistèrent et les retards s'accumulèrent, en raison parfois d'incidents de chantier, comme l'effondrement du quai Saint Etienne sur la moitié de sa longueur ou en raison de l'impossibilité de faire venir les matériaux nécessaires, les travaux de l'arsenal du Havre ayant la priorité. Les coûts s'envolèrent... Seignelay lui-même dut se rendre à Honfleur en 1688 pour visiter le chantier et lever les derniers obstacles à son achèvement ; également pour rassurer les bourgeois de Honfleur qui avaient été contraints par le ministre en 1685 à apporter 100 000 £ financées par un emprunt. Cette contribution était venue s'ajouter aux 20 000£ auxquels ils avaient déjà été assujettis au départ pour racheter les maisons à

démolir : il confirma que les derniers fonds nécessaires seraient prélevés sur le budget royal...Au cours des dernières années de travaux, plusieurs ingénieurs furent successivement envoyés pour les terminer, Des Rivières, Pivert de Permond, alors jeune ingénieur ordinaire, M. Dalménac, N. le Clerc et J.B Roger qui devint le premier ingénieur en chef de la place en 1691.

Les heurs et malheurs du nouvel équipement portuaire

Le nouveau bassin se révéla d'une grande utilité pour l'activité commerciale, mais aussi pour la marine de guerre du Roi. Les capacités d'accueil du port reposaient cependant sur un entretien permanent des infrastructures qui assuraient la lutte contre l'envasement : le bon fonctionnement des écluses de la lieutenance et des fossés Saint Léonard pour le nettoyage du havre du dehors, du bassin à flot et le curage de ces mêmes fossés ainsi que du chenal longeant le front de mer. Les ingénieurs du Roy en poste à Honfleur émargeaient sur le budget de l'Etat¹⁴ mais le financement des travaux d'entretien était à la charge du budget municipal.

La période 1690 -1700 fut assez prospère pour Honfleur malgré l'épisode plus difficile de la guerre de la ligue d'Augsbourg. Vauban y passa au cours de sa tournée en Normandie en 1699. Il en dressa le constat : « *Ce lieu ne se dépeuple plus comme il le faisait, les maisons se réparent et le commerce y fleurit au lieu qu'à Fécamp et Saint Valéry qui sont de forts gros lieux, il n'y a rien de pareil* »¹⁵. Il attribua cette prospérité à l'obtention par Honfleur d'un abonnement à la taille, ce qui peut paraître une analyse à courte vue des mérites respectifs de la fiscalité directe et indirecte. En effet, dans la première moitié du XVIII^e siècle, la ville connut de grosses difficultés, ses recettes étant liées essentiellement au produit des fermes des divers impôts pesant sur les entrées de marchandises dans le port ou sur la consommation urbaine. La lourdeur des taxes aux entrées, conséquence du privilège de tarif qui avait permis de transformer la taille en impôt indirect, freinait l'activité commerciale du port rendu ainsi moins compétitif que ses concurrents immédiats, et partant le produit même des taxes. Le privilège de l'abonnement et du tarif que vantait Vauban se retournait contre les bourgeois d'Honfleur qui n'avaient plus les moyens d'entretenir les équipements portuaires puisque cette tâche devait être en partie financé par le solde dégagé par la perception du tarif¹⁶.

Les prémisses d'un nouveau projet

L'ampleur des problèmes d'accessibilité en 1740 fit réagir les bourgeois de la ville qui s'adressèrent sur les conseils de Louis Rolland Hue de Caligny, le directeur des fortifications pour la Normandie, au Maréchal marquis d'Asfeld, le successeur de Le Peletier. Par son entremise, une délégation fut reçue par le cardinal Fleury, principal ministre de Louis XV et le duc d'Orléans, seigneur apanagiste d'Honfleur. Une mission d'évaluation fut confiée à deux grands ingénieurs, le directeur du bureau des fortifications et de la galerie des plans reliefs, Antoine Rault de Ramsault de Raulcourt et l'ingénieur du port de Dieppe, Adrien Ricard. Ils approuvèrent les projets

¹⁴ La ville versait néanmoins une indemnité de logement : 200 livres pour l'ingénieur en chef et 100 livres pour l'inspecteur d'après Gaston Ballé, *L'organisation municipale et les finances de Honfleur, sous l'Ancien Régime*, thèse de doctorat en droit, 1909.

¹⁵ Lettre au Maréchal de Villerooy, 7 octobre 1699, Honfleur. Vauban, un militaire très civil, lettres, Editions Scala, 2007.

¹⁶ Le montant du tarif avait été calculé pour que ses recettes constituent un revenu pour la ville supérieur au prix de l'abonnement à la taille. Encore fallait-il que l'activité du port restât soutenue...

établis par l'ingénieur en chef d'Honfleur et le directeur régional qui consistait à rediriger les deux rivières de la Morelle et de l'Orange vers l'entrée du port et vers un chenal de 15 toises de largeurs sur 140 toises de longueur, le long du quai aux bourgeois (celui de la rue haute), d'entreprendre les travaux de creusement du Havre neuf (derrière les greniers à sel). Une somme de 80 000 livres à prendre sur le budget de l'Etat était prévue. La main d'œuvre pour ces travaux de pionnage devait être fournie par les paroisses de l'arrière pays au titre de la corvée royale. Ces travaux ne purent être réalisés qu'après la guerre de succession d'Espagne, pendant la courte période de paix, de 1748 à 1756, qui précéda la désastreuse guerre de Sept ans.

La réalisation du Havre Neuf

La prospérité étant revenue après le traité de Paris en 1763, les capacités d'accueil du port se révélèrent insuffisantes pour les gros navires de commerce. Les bourgeois de Honfleur, par l'entremise de Jean Baptiste Prémord obtinrent du duc d'Orléans et de Trudaine, intendant des finances qui avait dans son département les Ponts et Chaussées, le concours de l'Etat pour transformer le Havre Neuf en bassin à flot. Les plans en furent dressés par l'ingénieur en chef Jacques Elie Rolland. Ils furent approuvés en 1766 par M. Dubois, l'ingénieur en chef de la généralité de Rouen. Le devis s'élevait à 418 589 livres. La ville dut prendre la moitié du coût de cette réalisation à sa charge. Les fondations du nouveau port furent jetées en juin 1768. Un certain nombre de compagnies de soldats vinrent prêter main forte aux ouvriers. Trudaine de Montigny vint visiter le chantier en août 1773. Le nouveau bassin, terminé en 1774, formait un hexagone irrégulier qui débouchait sur un nouvel avant port par une écluse de 12, 20 m de large, dotée en 1774 de portes d'ebbe. Le pertuis permettait ainsi de recevoir des navires de commerce d'un tirant d'eau plus élevé que l'ancien bassin. Le bassin Neuf était bordé de tous côtés par des quais, sauf dans la partie ouest du mur sud qui était occupée par une grande écluse, dite écluse rouge, séparant le bassin de la retenue. De la retenue partait parallèlement à la partie est du quai sud un canal découvert qui débouchait sur deux écluses de chasse aménagées dans le mur. La digue qui fermait au nord-est le bassin était prolongée par une jetée en bois délimitant le nouvel avant port.

« Cent fois sur le métier ... »

Une nouvelle série de travaux fut entreprise à la suite de la venue de Nicolas Céard en 1785 dont la mission consistait à trouver une solution à l'envasement du port qui restait menaçant malgré des dépenses fort lourdes pour lutter contre ce fléau : 30 000 £ en 1774, 15 000 £ en 1775, 10 000 £ chaque année de 1782 à 1785¹⁷. Ces nouveaux travaux commencés en 1786 représentèrent une dépense de 237 500 £ : reconstruction des portes, réparation de l'écluse rouge qui datait de 1720, transformation du canal de chasse qui longeait le mur sud en un aqueduc voûté et réparation de la digue située du côté de la mer avec percement à travers cette digue d'une écluse de chasse dont la fonction devait être d'entretenir le chenal à l'extérieur.

A cette occasion Nicolas Céard expérimenta une nouvelle technique pour la construction des digues, en utilisant les premiers bétons. M. Cachin, alors jeune ingénieur, fut nommé comme inspecteur des travaux en septembre 1785. Il en prit la direction après le départ de Nicolas Céard pour le port de Cherbourg. Pour résoudre définitivement les problèmes d'envasement du port et de navigation dans la partie

¹⁷ Arnoux, op cit, p27

aval de la Seine, il conçut un projet de construction de canal latéral à la Seine, qui ayant pour origine Villequier, point où commençaient les difficultés et les dangers, devait aboutir au bassin neuf dont l'écluse serait devenue l'écluse de sortie de canal. On aurait pu ainsi organiser des chasses puissantes susceptibles d'entretenir les chenaux à profondeur convenable. Le projet de Cachin est le dernier des projets imaginés sur ce thème avant la Révolution. Mais ces prédécesseurs s'y étaient également attelés : M. de Chaubry avait rédigé un mémoire qui fut adressé au comte d'Argenson, proposant la création d'un bassin de retenue à l'est du Havre Neuf, François Laurent Lamandé¹⁸, en 1783, avait également présenté un projet à l'académie de Rouen...

La situation à la veille de 1789

Ainsi, lorsque la révolution éclata, le port de Honfleur était doté d'infrastructures de qualité, quoiqu'aux possibilités d'accueil limitées mais conformes aux objectifs fixés par Colbert. A la fin du XVIII^e siècle, la responsabilité de l'entretien et du développement du port, longtemps assurée par des ingénieurs militaires, avait été reprise par le corps des Ponts et Chaussées après la Guerre de sept ans¹⁹. En simplifiant on pourrait dire que le bassin de l'ouest est l'œuvre des premiers tandis que le bassin neuf est celui des seconds. Seule une analyse technique fine de la structure des deux bassins pourrait dire si le remplacement des ingénieurs militaires par des civils a eu des conséquences notables. Les problèmes d'hydraulique étaient particulièrement délicats à Honfleur et ont constitué pour tous, très certainement, à la fois une étude de cas particulièrement intéressante à résoudre, et leur préoccupation dominante, beaucoup plus que la défense, les fortifications n'étant plus présentes qu'à l'état de reliques. On peut cependant noter l'ampleur de vue des derniers ingénieurs- ceux des Ponts et Chaussées- en matière de lutte contre les atterrissements vaseux. Tous les efforts scientifiques et techniques déployés par les ingénieurs du « Roy » et ceux, politiques et financiers, des bourgeois de Honfleur, ont permis au port de conserver son rang au sein de l'organisation portuaire normande et plus particulièrement au sein du système estuarien puisque à la veille de la révolution, le contrôleur des finances, Calonne, à l'instar de son déjà lointain prédécesseur Colbert, y attachait le même intérêt. Préparant le voyage de Louis XVI à Cherbourg en 1786, il écrivait : « *Honfleur, ce port est intéressant par sa position à l'embouchure de la Seine. Il sert de refuge aux navires qui viennent de mer et que les vents empêchent d'entrer dans le port du Havre. Il sert également de retraite aux bâtiments qui sortent de ce dernier pour remonter à Rouen lorsque les vents contraires les forcent à s'y réfugier. Ceux qui s'opposent à l'entrée sont favorables à celle d'Honfleur et réciproquement...En sorte que par leur situation, ces deux ports ont l'avantage de se porter mutuellement secours* ». On pourrait ajouter que le regain d'activité du port dans les années 1780, qui porte les trafics probablement à leur apogée pour l'époque moderne, est largement lié à la saturation des équipements havrais à la même époque. Au cours de son voyage Louis XVI passa par Honfleur avant de gagner le Havre. Il arriva à Honfleur par le cours d'Orléans dont les plans avaient été dressés quelques années auparavant par Elie Rolland. Il constituait débouché de la nouvelle route d'Alençon qui traversait du Nord au Sud tout le Pays

¹⁸ François Laurent Lamandé (1735-1819) a travaillé à Saumur où il a participé à la construction de la nouvelle caserne de l'école militaire, au Havre où il conçoit en 1787 le plan d'extension de la ville qui comprend la destruction de la citadelle. Il réalisera le pont de Iéna et d'Austerlitz à Paris.

¹⁹ Le changement coïncide avec le désarmement de la batterie de l'Hôpital en 1765. Elle sera à nouveau équipée de ses canons en 1809 et ce jusque sous le Second Empire.

d'Auge, l'arrière pays qui donnait également au port une grande partie de sa valeur stratégique. L'itinéraire choisi pour le Roi avait donc une valeur symbolique forte, ce dont les édiles locaux qui l'accueillirent à son arrivée, au son d'un orphéon installé sur un arc de triomphe érigé à l'entrée de la ville, avaient très certainement conscience...

Laurent Blanchard - Pascal Lelièvre

Bibliographie

Anne Blanchard,
Les Ingénieurs du « Roy » de Louis XIV à Louis XVI, étude du corps des fortifications, 1979, Montpellier

Anne Blanchard
Dictionnaire des Ingénieurs militaires (1691- 1791), Université Paul Valéry, Montpellier, 1981

Anne Blanchard
Vauban, Fayard, 1996, réédité en 2005

Charles Bréard,
Mémoires et documents relatifs aux ports de Normandie, Rouen, 1892

Charles Bréard
Les archives de la ville de Honfleur, Paris, 1885

Charles Bréard
Notes historiques sur Honfleur. La construction du Vieux Bassin (1680-1690)
Honfleur, 1891

M. Arnoux
Notice sur le port de Honfleur, Paris, Imprimerie nationale, 1875