

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

## **Honfleur à l'époque des « rencontres de Saint Siméon »**

Auteur : Pascal Lelièvre. Mise en ligne 18 août 2014-08-18

Paru dans le catalogue de l'exposition du Musée Eugène Boudin *Honfleur entre tradition et modernité* juillet-août 2010

*La période de la gestation de l'impressionnisme à la quelle Honfleur est étroitement associée grâce aux « rencontres de Saint Siméon », correspond à une phase de transformation très rapide de l'économie et de la physionomie de la ville. Rien en cela de surprenant car ce qui se passe à Honfleur, n'est que le reflet des mutations économiques, sociales et culturelles qui accompagnent et nourrissent le phénomène que les historiens ont appelé la Révolution industrielle. Celle-ci connaît une phase d'accélération sous le Second Empire, précisément dans la décennie où Honfleur joue un rôle actif dans l'élaboration de ce nouveau courant de la peinture qui se propose de révolutionner les habitudes bien ancrées dans l'académisme encore triomphant dont les fondements avaient été posés à la Renaissance. Honfleur et l'estuaire de la Seine sont alors plus étroitement reliés que par le passé, grâce à la « révolution ferroviaire », à Paris et à la région parisienne, centre de la vie artistique française où les représentants des nouvelles tendances picturales débattent, expérimentent et attendent encore une consécration qui n'arrivera qu'au début de la IIIe République.*

*C'est pendant ce temps que se forme la ville « contemporaine » sous l'effet conjugué d'une bonne conjoncture économique qui appelle sans cesse de nouvelles initiatives de la part de tous les acteurs du marché, en particulier de la jeune Chambre de Commerce dont l'arrêté de création ne date que de 1848, et d'une politique municipale active en matière d'urbanisme et de travaux édilitaires sous la conduite d'un conservateur éclairé, Alfred Luard, nommé maire par le nouveau pouvoir impérial après le décès de Olivier Le Carpentier, en 1852. En ce temps de centralisation administrative, de régime autoritaire et de faiblesse des ressources financières locales, les bonnes relations avec le préfet et les ministères sont une des clés de l'obtention des autorisations pour les grands travaux et de subventions publiques indispensables à leur réalisation. Dans la conduite de ces exercices relationnels, Alfred Luard semble avoir eu quelques talents...*

Les mutations de l'économie et de la société honfleuraise accompagnent et nourrissent par les demandes qu'elles suscitent les transformations de la voirie et du bâti urbain. Pour être juste avec tous ceux qui ont exercé des responsabilités municipales à Honfleur dans la période précédente, la politique suivie par A. Luard s'inscrit moins en rupture qu'en continuité de ces initiatives mais le rythme paraît beaucoup plus soutenu. Honfleur a dans le domaine de l'urbanisme *son fil d'Ariane*, le plan Cachin qui date, certes, de la période révolutionnaire, mais dont les orientations générales restent d'autant plus d'actualité que beaucoup de travaux entrepris sous son inspiration sont inachevés. Le plan Cachin porte toutes les caractéristiques d'un urbanisme de régulation pratiqué dans les vieux tissus urbains

par souci d'hygiène publique et pour faciliter l'essor de l'économie d'échanges, base de la prospérité générale.

Il y a beaucoup à faire au début des années 1850 pour moderniser une voirie qui présente encore tous les traits de celle d'une ville médiévale : rues étroites, mal calibrées, parfois pavées, sur les quelles ruissellent les eaux usées jusqu'au fossé Saint Léonard ou aux bassins de commerce. Seule la rue d'Orléans, prolongée par le cours du même nom échappe à ce constat. Son aménagement a été la grande réalisation de la fin de « l'Ancien Régime », point de départ ou aboutissement de la



route royale de Honfleur à Alençon (Honfleur est alors le premier port de commerce de ce qu'on appelle aujourd'hui la Basse Normandie !) mais les percées est-ouest qui doivent y déboucher étaient encore en chantier.

Il faut donc d'abord achever de désenclaver « l'enclos », héritage du passé de place militaire de la ville, dont les fortifications ont déjà été supprimées pour l'essentiel mais qui n'est pas encore relié à ses deux anciens faubourgs. Vers l'ouest, en direction du quartier Sainte-Catherine, A. Luard fait terminer les travaux qui sont destinés à ouvrir une voie de circulation entre la place de la Mairie (construite dans les années 1840) et la place Hamelin. La terrasse de la Lieutenance a déjà été abattue à cette fin et un pont est commandé pour permettre aux véhicules de franchir l'entrée du bassin de l'ouest (Vieux Bassin). L'axe Est Ouest longeant l'avant port est enfin ouvert en 1861 ! L'accès au quartier Saint-Léonard passe par le comblement du fossé du même nom : destiné depuis le XVII<sup>e</sup> siècle à être une retenue d'eau destinée à faire des chasses dans le bassin de l'ouest et le bassin neuf, il s'est peu à peu transformé en un vaste égout à ciel ouvert rempli d'eau et de

vases à l'odeur putride. La circulation de l'eau est garantie par un aqueduc maçonné et sur le reste du fossé qui est comblé, deux squares sont aménagés, flanqués de deux rues et séparés par le carrefour de la porte de Rouen. Celui-ci permet d'établir une continuité dans la circulation entre la rue de la Ville et la rue Notre-Dame.

Le chemin de fer atteint Honfleur au début des années 1860. La nouvelle gare terminus de la ligne Lisieux-Honfleur qui fait face au bassin de l'est, est inaugurée solennellement en 1862. Le conseil municipal et la chambre de Commerce ont multiplié les démarches pour obtenir que le tracé de la ligne Paris Cherbourg ne passe pas par Alençon mais par Lisieux, qu'un embranchement soit réalisé au plus vite en direction de Honfleur. Encore en 1860, une délégation se rend au ministère pour obtenir une intervention auprès de la Compagnie des chemins de fer de l'ouest pour qu'elle débloque les crédits nécessaires à l'achèvement de la ligne. Une nouvelle rue, dénommée rue des Vases est ouverte pour la relier la gare aux anciens bassins et au centre ville. Elle devient rapidement l'une des principales artères de circulation d'Honfleur.

D'autres secteurs de la ville bénéficient de l'attention de la municipalité qui termine plusieurs chantiers engagés depuis les années trente et laissés inachevés comme la rue Cachin, la rue Jean Denis, qui permettent d'ouvrir par des voies rectilignes le quartier Saint-Léonard sur la rue d'Orléans. La place Sainte-Catherine est nivelée après la démolition du presbytère et le relogement du curé-doyen dans l'ancien hôtel particulier des Piquefeu de Bermont<sup>1</sup> et peut ainsi être complètement ouverte sur la place de l'Obélisque<sup>2</sup>. Bien d'autres travaux, parfois assez modestes, ont permis d'améliorer la circulation et le confort des piétons : passage pour piétons pavés au niveau des carrefours, évitant de marcher par tempos de pluie sur un macadam<sup>3</sup> tapissé de flaques d'eau et de « nids de poules », démolition de maisons ou bâtiments « frappés d'alignement » et souvent en ruine pour obtenir des rues mieux calibrées...

Mais à Honfleur, comme dans la plupart des villes, cet urbanisme de régulation manifeste plus d'intérêt pour la circulation que pour l'amélioration du confort des habitations qui relève selon les conceptions libérales du temps uniquement de l'initiative privée. Aussi l'eau potable n'arrive-t-elle qu'aux bornes fontaines – un grand nombre sera mis en place pendant le mandat d'A. Luard-, les eaux usées circulent au mieux dans des caniveaux lorsque la rue est bordée de trottoirs et quand aux excréments vidés dans les fosses d'aisance situées dans les cours, ils vont pour partie dans le sous sol par des puits perdus ou sont évacués par le tonneau roulant puis déversés dans le port...A partir du début des années 1860, la ville est mieux éclairée la nuit par des becs de gaz alimentés à travers un réseau de canalisations par l'usine Lebon installée le long de la route impériale en direction de la commune de la Rivière Saint-Sauveur. Il a fallu plus de dix ans pour que le

---

<sup>1</sup> Acquisition réalisée grâce à une souscription organisée par le conseil de fabrique et une subvention municipale

<sup>2</sup> Ancienne place du carrefour Sainte-Catherine

<sup>3</sup> Le **macadam** est une technique d'empierrement des chaussées développée par l'Écossais John Loudon McAdam Son principe est de procéder en couches successives de granulométries décroissantes : de gros éléments sont placés à la base, pour assurer la solidité, puis de plus petits pour combler les vides et enfin, en surface, une couche de matériaux finement concassés puis compactés vient « fermer » l'ensemble. Il n'est à cette époque ni recouvert de goudron, ni de bitume.

concessionnaire retenu par la municipalité puise disposer d'un terrain adapté à cette production obtenue par dissociation de l'eau sur du coke incandescent.

D'autres réalisations en matière d'équipements et de services urbains témoignent d'une volonté de faire de Honfleur une ville adaptée aux exigences de la vie moderne et de répondre aux besoins d'une société en mutation.

Il est un domaine pour lequel un effort important est accompli : celui de la formation scolaire des enfants. L'école n'est certes pas une préoccupation complètement nouvelle mais elle n'a pas encore fait l'objet d'un engagement important de la part des municipalités précédentes. C'est sur l'enseignement élémentaire et secondaire des garçons pour lesquels n'existe encore aucune structure de quelque importance dans la ville que se portent les principales initiatives. La municipalité Luard réalise le projet initié par Olivier le Carpentier à la fin des années 40 de construction d'une école élémentaire rue Barbel qui est confiée aux Frères de la Doctrine chrétienne ; un choix qui traduit l'adhésion des notables aux orientations de la loi Falloux de 1850. La municipalité soutient également l'ouverture par cette même congrégation d'une école rue Pestel dans le quartier Saint-Léonard. Pour l'enseignement secondaire, préoccupation des notables soucieux de donner une formation humaniste à leurs héritiers, à l'abri de la fréquentation des enfants des milieux populaires, afin de les préparer aux fonctions d'encadrement dans la nouvelle société industrielle, la municipalité obtient du recteur de l'université en 1854 l'autorisation d'ériger en collège municipal la petite école secondaire de la rue l'Homme de Bois dénommée « maison Saint-Yon ». Si une subvention annuelle pour assurer son fonctionnement (entretien et paiement des professeurs) et des aides ponctuelles pour des travaux d'agrandissements sont obtenus, l'établissement requiert néanmoins un engagement financier important de la commune, les droits acquittés par les parents ne suffisant pas à équilibrer recettes et dépenses. Du moins cette école évite-t-elle aux notables de mettre leurs enfants trop tôt en pension loin du domicile familial et contribue-t-elle au rayonnement de la ville par le recrutement de pensionnaires dans tout le nord Pays d'Auge et le Pays de Caux.<sup>4</sup> Une attention soutenue est également portée à la salle d'asile, établie rue d'Orléans, qui préscolarise les enfants des milieux populaires. Un comité de patronage fondé en 1855, composé de « 20 dames patronnesses » sous la présidence de l'épouse du maire, contrôle les activités que mettent en œuvre les sœurs de Saint Aubin : les effectifs augmentent d'un tiers entre 1855 et 1863, passant de 305 enfants, filles et garçons à un peu plus de 400. L'enseignement des jeunes filles qui est à cette époque dominé par l'institution privée des Sœurs Augustines installée rue Boulard, n'est pas complètement délaissé par la municipalité qui rénove l'école publique de la rue aux Chats confié, comme la salle d'asile, aux sœurs de Saint-Aubin.

En dehors de l'école, dans des domaines aussi différents que le théâtre, la lecture ou le commerce du poisson, comme on le verra un peu plus loin, la municipalité a fait preuve de détermination pour doter la ville d'équipements modernes ; par contre dans certains cas, la volonté- ou le temps, a semble t-il manqué. Ainsi en est-il du projet d'abattoir municipal. Pourtant le même souci d'hygiène et de tranquillité publique que celui qui a présidé à la création des poissonneries aurait dû y conduire. La ville compte, en effet, 13 à 14 bouchers et chaque boucher à son propre local d'abattage ; il y en a un rue des Buttes, un autre rue de la prison...En tout 5500 têtes de bétail dont environ mille bœufs, sont abattues à Honfleur chaque année. L'un des problèmes posés semble être celui du

---

<sup>4</sup> Pascal Lelièvre, Histoire de l'école à Honfleur, revue le Pays d'Auge, janvier, février 2009

site : la ville a proposé en 1864 un emplacement à l'est de l'agglomération situé dans le vallon de l'Hérault où il n'y a pas d'habitation à proximité, où coule une petite rivière au débit suffisant et qui présente un accès facile par la route impériale. La préfecture y oppose un refus parce qu'elle juge le site trop éloigné du centre commercial et qu'il obligera à faire traverser la ville aux animaux (ils arrivent par la côte d'Equemauville en général). Le conseil a beau ironiser en faisant remarquer que les bœufs destinés à l'Angleterre parcourent souvent divers quartiers de la ville beaucoup plus fréquentés et des voies plus étroites que celles qui conduisent à l'Hérault, rien n'y fait. Le conseil, par contre, s'oppose à une autre proposition d'implantation dans le sud de la vallée de la Claire, jugée trop proche de la ville : « les courants d'air amèneraient en pleine ville les miasmes et les émanations sortant des abattoirs, surtout pendant les grandes chaleurs de l'été ! ». Il craint en fait les réactions défavorables de tous les riverains de la Claire. L'écho honfleurais suggère de l'installer à l'emplacement des chantiers navals après le phare de la place de l'Hôpital...L'affaire en reste là malgré l'évidente urgence à traiter ce problème.

Enfin, l'avenir de certains grands édifices est posé, mais compte tenu de leur importance et de leur valeur symbolique, il ne peut être décidé de leur sort sans une longue réflexion. Ainsi en est-il de l'église Sainte-Catherine elle-même dont l'état de délabrement autorise certains à envisager sa démolition et la construction d'un nouvel édifice. La même interrogation pèse sur l'avenir de la Lieutenance. *L'Echo Honfleurais* alimente de temps à autre le débat. Dans le numéro du 14 avril 1863, il évoque la démolition de quelques annexes de « l'affreux monument antique », « un commencement dont nous aimerions bien voir la fin car en arrivant à Honfleur par l'admirable route du cours d'Orléans, on a en face cette laide construction qui masque toute la belle vue sur la Seine ». En fait, ni l'église Sainte-Catherine, ni la Lieutenance ne seront sacrifiés sur l'autel de la modernité. Contempteur de la Lieutenance, Clément de Baudre défend Sainte-Catherine. Pas uniquement pour des raisons artistiques et patrimoniales, bien qu'il qualifie le corps principal de la vieille église « de splendide et de complet quand aux ornements intérieurs ». Il invoque surtout des motivations économiques et financières : une reconstruction risque de ruiner le marché hebdomadaire et coûtera beaucoup plus cher qu'une restauration. L'architecte de Beaux Arts, Eugène Millet, intervient également auprès du maire pour le convaincre de demander le classement de l'église comme monument historique, ce qu'il fait en 1869. La restauration attendra encore quelques années en raison de la guerre de 1870 qui impose d'autres priorités que la réhabilitation du patrimoine...

Toute cette politique d'équipements et de travaux d'édilité apparaît, dans le contexte du temps, assez efficace en dépit de certaines lenteurs, voire d'échecs dus au souci de ne pas heurter certaines susceptibilités ou de ménager des intérêts particuliers autant qu'à des questions financières, s'inscrit dans un contexte général de prospérité économique.

Ainsi l'activité port, véritable poumon de la cité, est-elle soutenue pendant tout le Second Empire mais deux périodes sont à considérer : les années 50, une fois passés les effets de la crise économique de 1847-49 confirment les bons niveaux de trafic de la période précédente, situés entre 100 000 et 130 000 t ; à partir du début des années 1860 la croissance est forte, portant à la fin de la décennie le trafic au

seuil des 300 000 t. Le port tire incontestablement bénéfice du traité de commerce signé par Napoléon III avec le Royaume Uni, principal partenaire à l'étranger du port d'Honfleur depuis la fin du 1<sup>er</sup> Empire mais aussi du développement de l'activité industrielle autour du nouveau bassin de commerce. En conséquence, le trafic portuaire qui était relativement équilibré au début de la période, accuse un déséquilibre croissant au profit des entrées à la fin des années 1860. Aux entrées figurent les bois du Nord (c'est-à-dire de Norvège, de Suède mais aussi du Canada), du charbon et des fontes anglais, du sucre de canne en provenance des Antilles (qui cesse en 1857). Aux sorties, ce sont les produits agricoles auvergnons qui fournissent les tonnages les plus importants (gros bétail, fruits, cidres, œufs, beurre...) destinés au Royaume Uni : en 1866, plus de 15 000 bovins y sont expédiés. L'exportation des denrées agricoles se fait principalement par deux lignes régulières qui ont été ouvertes et opèrent de 3 à 6 départs par semaine : l'une appartient à *la Compagnie des Chemins de fer de Londres à Brighton* (port d'attache Littelhampton) et l'autre à la compagnie du chemin de fer *London et South Western* dont le port d'attache est Southampton. Les orientations géographiques du trafic ont beaucoup changé avec la réalisation du réseau ferroviaire français : la part du trafic de cabotage avec les ports français s'est très fortement réduite. Il se maintient avec le Havre grâce au service quotidien de bateaux à vapeur pour les marchandises. Des entrepôts du Havre arrivent du coton, des laines, du cuivre et de l'étain, sucres, café. Le bateau repart avec des bestiaux et des denrées alimentaires auvergnons diverses...

Les premières photographies du port attestent l'intense activité qui y règne. Les bassins sont fréquemment remplis de navires en attente de chargement ou déchargement car les moyens de manutentions restent assez rudimentaires (quelques grues d'un modèle ancien dont deux sur le quai de la tour (une grue en bois avec roues à chevilles qui sert à débarquer les blocs de marbres destinés à la scierie de Joble et une autre pour l'embarquement du bois de construction) et le conditionnement traditionnel : tonneaux, caisses et paquets de tailles diverses, ce qui nécessite l'emploi d'un grand nombre de débardeurs (l'anglicisme *docker* commence à être employé). La première grue à vapeur de 6 t n'entrera en service qu'en 1871. Le nombre de navires de commerce qui escalent dans le port est considérable : les statistiques portuaires donnent en 1865 un total en 3190 navires qui ont un tonnage moyen de 88 tonneaux ce qui est encore très faible. Les navires à vapeur sont majoritaires et sont beaucoup plus gros que les navires à voiles (200 tonneaux en moyenne). Les plus gros sont les navires charbonniers. C'est au cours de cette période du Second Empire que la marine à voiles cède peu à peu sa prépondérance : elle ne représente plus que le tiers du tonnage et le quart des effectifs à la fin des années 1860. La part des navires battant pavillon français reste largement prédominante.

Le principal problème du port demeure l'obstruction dont souffre son accès en fonction du déplacement des bancs sablo-vaseux ainsi que le dégagement des bassins à flots et de l'avant-port des vases qui les encombrant. *L'Echo Honfleurais* évoque régulièrement ce problème qui oblige pour les bassins à flots à recourir aux travaux de pionnage. En effet, le système des chasses ne permettant pas de dégager tous les secteurs des bassins, il reste à faire appel aux *vasiers*. Chaussés de bottes qui montent jusqu'au haut des cuisses, munis d'une pelle de fer et d'une pelle de bois, ils descendent à marée basse dans l'endroit du port que l'on veut dévaser et jettent avec leur pelle les détritiques dans le courant des écluses de chasse. A partir de 1864 l'administration fait appel à un entrepreneur utilisant une drague à vapeur qui transporte au large à mer pleine, dans des chalands à soupape, les vases

extraites du fond des bassins. Cependant, pour dégager en permanence le chenal de l'avant port les ingénieurs des Ponts et Chaussées mettent leur espoir dans la réalisation d'un bassin de chasse dont les plans sont élaborés à la fin des années 1860 car les travaux qui, entre 1857 et 1860, ont permis de réunir l'Orange et la Morelle dans un lit unique passant devant les enrochements au nord et au nord est du bassin de l'Est pour se jeter devant l'entrée du port ne suffisent pas à assurer des conditions d'accès satisfaisantes au chenal d'entrée du port et ne résolvent pas les problèmes du chenal lui-même.

Enfin, pour sécuriser la navigation dans l'entrée de l'estuaire un nouveau phare, devant l'Hôpital, a été allumé en 1857. Son foyer est placé à 25 m au lieu de 7 pour le précédent.

Diverses améliorations sont apportées dans l'équipement du port lui-même pendant cette période qui en font, malgré leurs insuffisances, un outil moderne : outre la construction de ponts tournants sur les trois écluses des bassins à flot (1861-67), on aménage un gril de carénage dans l'avant port, on pose 38 becs de gaz alimentés par la production d'une usine installée sur les quais de la jetée de l'Est pour assurer l'éclairage des installations portuaires la nuit et on reconstruit les jetées de l'avant port (jetée de transit et jetée du milieu) en maçonnerie...Un véritable quartier d'entrepôts (les docks) se forme également dans le triangle délimité par le rue des Vases, le quai Tostain et le quai du bassin du Centre.

La prospérité de l'économie portuaire qui a rendu indispensable tout l'aménagement évoqué, est indissociable du développement de l'activité industrielle. Celle-ci s'installe prioritairement près des bassins de commerce situés à proximité de la nouvelle voie ferrée. L'une des usines les plus dynamiques appartient à Mathias Ullern, norvégien installé à Honfleur depuis la Restauration. Il a commencé par le négoce puis fondé une compagnie maritime et enfin racheté une scierie qu'il a modernisée et agrandie. Une autre scierie appartenant à M. Montreuil s'installe près du bassin du Centre au lieu dit du Mont Saint Jean.

En conséquence, la vallée de la Claire, de part et d'autre de la rue et du cours d'Orléans, cadre des débuts de l'industrialisation pendant la première moitié du siècle, va perdre beaucoup de son attrait. Pourtant, ses établissements industriels y sont encore nombreux : le principal en étant une raffinerie de sucre (de canne) qui était le plus gros employeur de la ville jusqu'à sa fermeture en 1867. Plus en amont, une savonnerie appartenant à Hugues Sorel, puis une importante scierie appartenant à M. Goulley entre la rue Dupont, le cours d'Orléans et la rue Saint-Nicol, plus loin encore, sur la rive droite de la Claire, une importante usine chimique. L'imbrication de l'habitat et des bâtiments industriels est une source permanente de risques pour les particuliers qui y résident. Le grand incendie qui éclate dans la scierie Goulley le 12 mars 1860, s'attaque au quartier Dégarceaux qui lui est accolé : il doit être évacué. Le danger est tel qu'une partie de la population de la ville vient prêter main forte aux pompiers. Six chaînes sont organisées pour alimenter les pompes à incendie. Toutes les autorités urbaines sont présentes sur le lieu du drame (le commissaire, l'ingénieur et le lieutenant du port, le juge de paix, les douanes en armes, les gendarmes, le commissaire, les agents d'assurances et les employés de l'administration, les ecclésiastiques, les frères des Ecoles chrétiennes et même le prédicateur dominicain pour le carême !) Dans les jours qui suivent la mairie organise une souscription en faveurs des habitants du quartier sinistré. Peu de temps après, le capitaine des pompiers présente à la mairie une réorganisation de la répartition du stockage de

son matériel pour que chaque partie de la ville puisse être plus rapidement secourue...

La construction navale, la plus ancienne industrie de la ville, maintient une forte activité pendant tout le Second Empire en dépit des mutations techniques qui l'affectent. Un chantier demeure implanté à l'ouest de l'hôpital, mais la plupart des constructeurs sont désormais installés au nord est du bassin de la République, le long du chenal de la Morelle. Le niveau des lancements qui varie fortement d'une année sur l'autre, est en moyenne assez soutenu : de nombreux trois mâts qui sont grésés au Havre mais surtout des petits caboteurs et des bateaux de pêche. Restant fidèle à la construction en bois, les chantiers se privent de toute perspective de grand développement.

Un troisième grand volet de l'économie locale est encore lié au port : celui de la pêche. Cette activité emploie environ 250 marins sans compter les femmes, souvent des veuves, qui pratiquent la cueillette des moules sur le banc du ratier et tous les « reste à quai » dont les emplois en dépendent directement (armateurs propriétaires non navigants, débardeurs, forgerons et charpentiers de marine qui assurent la maintenance, vendeuses de poisson...). La flottille de pêche honfleuraise reconnaissable aux lettres HO portées sur la proue de bateaux, est importante : elle comporte plus de 200 unités mais les grosses barques chalutières déclinent au profit des plus petites embarcations. Cette évolution résulte d'un abandon progressif de la pêche hauturière pour une simple pêche côtière et littorale, c'est-à-dire dans l'estuaire seul. Cette pêche obéit à des rythmes saisonniers : bouquetins et sprats vers Berville pendant les « mois noirs » de l'hiver, crevettes et maquereaux à partir du printemps, crevette toujours pendant l'été mais aussi des raies, des vives et des bars. Avec l'automne arrive la saison du hareng.

Au total, pas plus d'un millier de tonnes, ce qui n'autorise pas une vie facile pour les familles de pêcheurs, chargées d'enfants et souvent endeuillées par la perte de l'un des leurs car la pêche reste le métier le plus dangereux de tous ceux pratiqués à Honfleur. C'est pourquoi une société de secours mutuels et de retraite a été autorisée en 1861 qui avait pour but de « donner » les soins du médecin et les médicaments aux sociétaires malades, de pourvoir aux rites funéraires et de constituer des pensions de retraite.

Les conditions de vente du poisson sont transformées pendant cette période pour des raisons d'hygiène publique et de sécurité alimentaire d'une part, mais également pour assurer une meilleure concurrence, conformément aux convictions libérales qui animent les autorités municipales. Le marché de gros et de détail sont ainsi délocalisés : le premier du quai de la Planchette en direction du quai de la quarantaine, le poisson étant désormais vendu dans une Halle, place Notre Dame, où les transactions peuvent se faire à la criée ; le marché de détail s'installe en 1856 dans la « petite poissonnerie » sur le quai sud du Vieux Bassin après que les femmes de pêcheurs aient accepté difficilement d'abandonner la rue des Logettes et la place Hamelin. Le secteur de la Lieutenance est désormais réservé aux steamers qui font la navette entre Honfleur et le Havre, embarquent et débarquent leurs passagers devant l'Hôtel du Cheval Blanc. C'est l'horaire des marées qui rythme la vie du quai ; celui des diligences qui relie Honfleur à Pont Audemer, Beuzeville, Trouville, Pont L'évêque et Lisieux (jusqu'à l'ouverture de la ligne ferroviaire en 1862), s'y adapte pour assurer la correspondance. Les droits de place sont achetés à l'Hôtel de Paris, chez le sieur Lecot, à l'angle de la place Hamelin et de la rue des Logettes. Les plus grosses diligences qui assurent le service peuvent transporter jusqu'à 16 personnes dont 3 sont assises sur l'impériale auxquelles s'ajoutent 600 à



700 kg de paquets divers. La régularité des transports, que ce soit sur route, assurés par les diligences ou dans l'estuaire, par les vapeurs, le Français ou le Courrier de la Cie Veillard, souffrent de nombreux retards liés aux intempéries ou aux incidents techniques assez fréquents qui alimentent les conversations ou les colonnes des gazettes locales.

La sociabilité urbaine et les pratiques culturelles à l'époque du Second Empire dans une petite ville de province comme Honfleur restent très traditionnelles et sans relief particulier. Faisant allusion à la « Fête impériale », le chroniqueur de *l'Echo Honfleurais*, Fallouard, note dans sa rétrospective de l'année 1859 à Honfleur : « on ne se serait pas douté qu'on vivait dans un temps qui se passe ordinairement en plaisir et en fête ».

La vie sociale demeure marquée par le poids des pratiques religieuses, toujours plus intenses pour les femmes que pour les hommes, surtout dans les milieux populaires ; les notables, à l'exception de quelques esprits anticléricaux militants, manifestant au moins une présence de convenance aux offices dominicaux. Les grandes fêtes calendaires sont l'occasion pour le clergé d'accroître sa visibilité sociale en organisant des processions dans les rues de la ville, en particulier lors de la fête Dieu et la Pentecôte. Chaque paroisse a sa procession de la fête Dieu selon un itinéraire qui permet de parcourir le plus grand nombre de rues possible avec des arrêts devant les reposoirs décorés de tentures et de fleurs fraîches par les plus dévotes des paroissiennes. Le matin du lundi de la Pentecôte, la corporation des charpentiers de navires part en cortège de la place de l'hôtel de ville vers la chapelle de Grâce, portant en triomphe des modèles de navires et d'autres attributs de l'état. En tête derrière la bannière de la corporation et les drapeaux, les dirigeants du corps de métier et les musiciens de la douane. Après avoir suivi la messe en l'honneur de Saint Joseph, leur saint patron, ils redescendent en procession offrir le pain bénit aux autorités, selon l'antique tradition. La société de secours mutuels des marins créée en 1861 choisira le jour de la Pentecôte pour tenir son assemblée générale et le lundi s'associera au pèlerinage à Notre-Dame des charpentiers de navires. L'Eglise saisit cette opportunité pour donner plus de relief à l'évènement qui devient la fête des marins. L'après midi du lundi de la Pentecôte est destiné au pèlerinage des jeunes communiantes qui à leur tour, à pied, prennent le chemin de Dame de Grâce pour la cérémonie des Vêpres. Les fêtes de la Pentecôte à Honfleur attirent dès cette époque de très nombreux fidèles et curieux de l'extérieur et en particulier de nombreux Havrais qu'une cinquantaine de navette de bateaux à travers l'estuaire déversent dans la ville faisant doubler ou tripler la population locale.

Comme par le passé, les grands évènements à portée nationale sont célébrés par un Te Deum à l'église Sainte-Catherine après la grand messe dominicale ; il en est ainsi pour la réunion de la Savoie et de Nice à la France, le deuxième dimanche de juin 1860 ou comme l'année précédente pour célébrer les victoires de Magenta et de Solferino. Pour ces occasions, les autorités civiles et militaires de la ville se rendent en procession depuis l'Hôtel de ville, musique en tête, escortées des pompiers et de la gendarmerie, jusqu'à l'église où ils sont accueillis par le curé doyen du canton.

Du côté des pratiques profanes, les occasions de rencontres et d'échanges en dehors des lieux de travail sont limitées du fait de journées fort longues, dépassant les 12 heures chez les ouvriers. Mais ceux-ci ne sont pas majoritaires dans la population active honfleuraise et il y a pour les autres catégories de travailleurs davantage de possibilités de temps de loisirs. Le café, est le lieu de rencontre privilégié : il y en a parfois plusieurs dans chaque rue qui ont leurs habitués, recrutant

leur clientèle dans des milieux sociaux qui ne se mélangent guère : ouvriers, pêcheurs... A la sortie de la ville, il y avait aussi des auberges champêtres fréquentées surtout le Dimanche après midi, comme celle de Saint-Siméon, tenue par la mère Toutain. Les lavoirs, les bornes fontaines sont pour les femmes des lieux de rencontre familiers dont la fréquentation s'inscrit dans le cadre de l'accomplissement des rudes tâches ménagères qu'elles aménagent pour se laisser quelques moments de répit afin d'échanger des nouvelles. De même, en est-il pendant le temps des achats dans quelques petites boutiques ou sur le marché hebdomadaire de la place Sainte-Catherine, le samedi matin.

Les notables ont leurs cercles, institutionnalisés ou pas : Jules Satie, un courtier maritime mais qui a une vie publique active en parfait représentant du monde des petits notables provinciaux, comme conseiller municipal, capitaine des Pompiers (de 1856 à 1878) et secrétaire de la Chambre de Commerce, fréquente un cabinet de lecture rue Cachin : il y rencontre notamment un négociant, Brunshwig et un procureur général. On y joue aux cartes, au billard tout en commentant l'actualité du moment.

Les occasions de réjouissances collectives sont en fait peu nombreuses : mentionnons les bals qui rassemblent toujours de nombreux participants comme celui qui est organisé tous les ans par la compagnie des sapeurs pompiers sur le plateau de Grâce.

Parmi les loisirs des Honfleurais, beaucoup plus que les concerts qui attirent peu d'auditeurs- ce que déplorent régulièrement les chroniqueurs de la presse locale- le théâtre tient une place de premier plan. Les représentations du dimanche sont particulièrement suivies, jour où l'on joue à guichet fermé. Ces spectacles populaires attirent des spectateurs issus de différentes catégories sociales, et parfois « des personnes de haut rang », c'est à dire des notables, comme le mentionne alors le journal local Des troupes viennent régulièrement donner des spectacles comiques ou dramatiques. L'une d'entre elle, la troupe du Théâtre Gaillet, s'est établie pour l'hiver à plusieurs reprises. Ce succès fait regretter l'absence d'une véritable salle de spectacle. Ce sont des locaux improvisés, sans confort et commodités pour les acteurs et les spectateurs qui sont utilisés : au début de la période, c'est un ancien magasin aménagé au 67 rue Haute –qui avait succédé à un local situé rue Brûlée-, un peu plus tard une salle construite en planche au rond point de la Rue d'Orléans ; un local rue Neuve est également mentionné dans les compte-rendus de presse. Il y a, à l'évidence, une véritable demande sociale dont le conseil municipal se saisit enfin en 1865. Une commission est constituée pour étudier un projet dont la présidence échoit à Jules Satie qui en est un ardent partisan. Pas moins de 21 projets seront étudiés par la commission Satie qui arrête finalement son choix sur celui de l'architecte voyer de la ville qui a le mérite de combiner élégance, simplicité pour un coût raisonnable, c'est-à-dire de correspondre à l'enveloppe qui avait été votée, soit 50 000F. L'adoption du projet est l'occasion d'une mémorable plaidoirie du président de la commission, flétrissant « l'aristocratie honfleuraise qui ne comprend pas le besoin d'une salle de spectacle ». Il oppose ceux qui ont de la fortune, un intérieur agréable et confortable, des relations de société et ont les moyens d'aller dans la capitale au moins une fois dans l'année pour jouir des spectacles de Paris, aux artisans modestes et laborieux (auxquels il s'identifie!), enchaînés toute la semaine à leur atelier, sans aucune distraction, qui n'ont comme seule ressource que le cabaret où ils courent le risque d'engloutir tous les gains réalisés pour nourrir pendant une semaine leur famille ! Il se fait défenseur d'une véritable politique culturelle : « Ce n'est pas assez de s'occuper des

améliorations purement matérielles : il y a selon moi encore autre chose à faire dans l'intérêt de la morale publique et du développement de l'intelligence, c'est procurer aux masses des distractions honnêtes et encourager la musique ». Il y voit aussi le moyen de favoriser le développement démographique de la ville car les jeunes gens et les ouvriers ne le désertent pas pour aller chercher dans les grandes villes les distractions qu'ils ne trouvent pas chez eux ; elle favorisera aussi l'installation de nouveaux résidents.

La construction de l'édifice face au carrefour de l'ancienne porte de Rouen est réalisée en deux ans. Une souscription qui rapporte 3000F permet d'acheter les décors. La municipalité recrute, l'ancien directeur du théâtre d'Evreux, M. Dupont-Hilaire, pour diriger le nouvel établissement municipal. La saison théâtrale est prévue pour l'hiver, du 20 janvier au 15 mars. L'inauguration a lieu le 27 janvier 1870. La première pièce, une comédie en un acte d'Emilie de Girardin « La joie fait peur », est jouée devant une salle comble (650 places) où toute la « haute société honfleuraise » s'était donnée rendez-vous dans les loges de face d'avant scène et aux premières galeries d'avant scène, conformément aux usages dans les salles à « l'italienne ». Le correspondant du *Lexovien* qui était présent à cette soirée inaugurale, porte un jugement flatteur sur le nouveau théâtre : « l'extérieur tout en briques rouges et blanches, s'il n'affecte pas des proportions monumentales véritables, plaie de l'époque, est cependant satisfaisant. La salle est coquette, gracieuse et parfaitement aménagée. L'exemple de Honfleur ne pourrait-il pas être suivi à Lisieux ? »

Si la construction de la salle de Théâtre marque bien le couronnement de la politique culturelle de la municipalité Luard, il ne faut pas oublier également l'ouverture d'une bibliothèque municipale (1862) et la création d'un musée (1868). L'ouverture au public du musée accueilli dans la salle de mariages de l'Hôtel de ville a lieu le 25 avril 1869. Le peintre honfleurais Alexandre Dubourg a beaucoup œuvré pour cette création, aidé par le peintre Eugène Boudin et le conservateur du musée de Rouen, Gustave Morin ainsi que d'un collectionneur Victor Delamare. Les débuts sont modestes (50 œuvres figurent à son catalogue) mais cette décision municipale est la reconnaissance du rôle que peut jouer la vie artistique dans la vie sociale d'une petite ville et pour son rayonnement.

Comme partout en France, on peut mettre en relation les progrès de l'enseignement avec celui de la lecture, des ouvrages de littérature ou d'autres genres, qui justifie l'ouverture d'une bibliothèque municipale, et celui de la presse. A Honfleur, petite ville de province, la presse locale est classée non politique, ce qui est le cas le plus fréquent parce que cela évite de payer un lourd cautionnement. Deux journaux se disputent la clientèle locale: *le journal de Honfleur*, le plus ancien, fondé en 1829, édité par l'imprimerie Dupray, place de l'Obélisque, très conservateur dans son approche de la présentation des nouvelles et *l'Echo honfleurais*, fondé en 1840, à l'esprit beaucoup plus frondeur. Clément de Baudre, son directeur, prend régulièrement à parti son confrère Dupray et devient la bête noire de l'administration. En 1851, il est condamné à 3 mois d'emprisonnement par la cour d'assise du Calvados pour s'en être pris à la gendarmerie du Calvados et en 1854, le sous préfet se lance dans une charge contre le feuilleton publié par le journal, intitulé le Moine qui n'est à ses yeux « qu'un tissu de gravelures habillées en patois »...<sup>5</sup> *L'écho Honfleurais* s'installe en 1859 rue d'Orléans. Son propriétaire, en plus de

---

<sup>5</sup> Jean Quellien, La presse en Pays d'Auge au XIXe siècle, revue le Pays d'Auge, janv.-fév. 2003

l'imprimerie, ouvre une papeterie à l'instar de son concurrent Henri Dupray frères et décide de faire paraître « sa feuille » deux fois par semaine. Les deux journaux, comme c'est l'usage en cette période, ont un format in-folio avec 4 feuillets. Les annonces commerciales et judiciaires figurent en quatrième page tandis que les deux pages intérieures sont largement utilisées pour des feuillets, des études savantes, des chroniques sur la vie culturelle parisienne ou des informations nationales ou internationales. En fait, les nouvelles locales occupent une place relativement mineure, le quart environ de chaque édition : alternent transcriptions des arrêtés municipaux, compte rendus des événements les plus marquants de la vie urbaine et faits divers. Les articles concernant les aspects de la vie économique et sociale impliquant l'action municipale sont parfois très incisifs sans mais ne comportent aucune critique directe contre les autorités, encore moins une mise en cause de personnes précises. Pour celui qui sait lire entre les lignes, les allusions sont cependant claires...

Les imprimeurs honfleurais apportent leur soutien également à certains projets éditoriaux lorsqu'ils sentent une attente du public ou pour faire plaisir à certains clients fidèles ou amis. C'est ainsi que l'imprimeur H. Lavaux organise en 1864 une souscription en faveur de *L'Histoire de Honfleur* rédigée par Antoine Catherine, instituteur à Gonneville et archiviste de la ville et éditée par le libraire-éditeur Charles Lefrançois. Deux tomes sont annoncés mais celui qui doit être consacré au canton ne sortira jamais des presses. Le premier tome sera jusqu'au début du XXe siècle le livre de référence même si l'ouvrage manque parfois de la plus élémentaire rigueur historique et que son contenu est assez éloigné des ambitions affichées dans son avant propos ! Il reflète néanmoins non seulement la conception que l'on a de l'histoire au milieu du XIXe siècle et aussi ce souci que chaque ville manifeste de vouloir ancrer son passé dans l'Antiquité par souci prestige. Il explique que le port d'Honfleur correspondrait au *portus iccius*<sup>6</sup> cité par César dans le livre IV de la guerre des Gaules. Assertion qui avait le mérite d'enflammer l'imagination des jeunes collégiens tels Albert Sorel et son ami Alfred Satie qui en ont fait leur nom de plume pour signer des articles qu'ils fournissent à *l'Echo Honfleurais*.

Enfin, reste à évoquer dans le domaine des pratiques culturelles nouvelles dont l'impact économique n'est plus négligeable, le développement du tourisme balnéaire dans le sillage de la mode des bains de mer sur la côte normande amorcée au temps de la Restauration. Honfleur dispose de ses bains de mer dès la fin des années 1830, établis au lieu dit du Butin, nettement à l'écart de la ville, sur la route de Trouville. Un éloignement qui ne favorise guère l'éclosion d'une vie balnéaire à Honfleur mais qui se comprend par l'impossibilité de trouver sur le front de mer honfleurais un site propice à l'accomplissement des rites du bain et à l'épanouissement d'une sociabilité bourgeoise et aristocratique qui s'accommode et même se délecte du charme exotique d'un petit port de pêche mais n'apprécie guère la promiscuité avec le monde ouvrier. Le grand éloignement des bains est cependant surtout dû au caractère vaseux de l'estran sur une très grande distance, de part et d'autre de l'entrée du port. L'établissement du Butin est modeste : il comprend une douzaine de petites cabines permettant de revêtir les tenues de bains, un plancher pour franchir les galets, un salon de bains et un jardin agrémenté de sièges. Il est fréquenté l'été, mais de manière irrégulière par une clientèle autant locale « qu'étrangère ». Mais Honfleur offre d'autres centres d'intérêt : celui de son port de pêche, celui des belles promenades romantiques sur le plateau de Grâce dominant

---

<sup>6</sup> Qui devint *ictius* chez des auteurs plus tardifs

l'estuaire où un opticien du Havre du nom de Jecker, exploite depuis 1840 un observatoire qui présente des instruments propres aux observations géodésiques et astronomiques. L'on y dispose également d'une belle vue panoramique sur l'estuaire. Un billard a été installé en 1844, une salle est aménagée pour y prendre des rafraîchissement destiné aux amateurs » qui « n'ont pas un goût prononcé pour le gros cidre et la commune société des guinguettes ». En 1860 le propriétaire fait monter un diorama pour l'agrément de ses clients. Il présente une douzaine de vue de différents pays qui provient de l'ancien jardin d'hiver sur les Champs Elysées à Paris.

A la fin du Second Empire, Honfleur est devenue une ville de séjour touristique connue et reconnue. Les trains de plaisir qui amènent la clientèle parisienne sur la côte bénéficient également à la ville. Le grand nombre de peintres qui y séjournent l'été n'est pas étranger à cette réalité qui a compté autant que les ciels et la luminosité changeante de l'estuaire. Honfleur commence à avoir également ses résidents secondaires dont certains s'établissent comme le beau père de Baudelaire, le général Aupick et sa mère dans la villa joujou. La vision que Baudelaire a d'Honfleur n'est pas seulement celle d'un poète, elle est aussi celle d'un touriste désabusé par les tourments de la vie qui découvre le charme d'un lieu de villégiature : « un port est un séjour charmant pour une âme fatiguée des luttes de la vie ».