La Ville du Havre : Plan du Havre en 1583

Numéro d'inventaire : 2015.8.5664
Auteur(s) : Digeon
Type de document : couverture de cahier
Imprimeur : IMP. PAUL-AUGUSTE-GODCHAUX et Cie
Période de création : 4e quart 19e siècle
Collection : COLLECTION GODCHAUX
Inscriptions :
• lieu d'impression inscrit : 10, Rue de la Douane, PARIS
• texte manuscrit : Renaud Gaston
Matériau(x) et technique(s) : papier chromolithographie
Description : Couverture de cahier en papier beige. Image chromolithographiée sur la 1ère de couverture. Photographie noir et blanc imprimée sur la 4e de couverture. À l'intérieur, 2 textes imprimés en noir.
Mesures : hauteur : 22,1 cm ; largeur : 17,2 cm
Notes : Couverture de cahier faisant partie d'une série non numérotée, imprimée par la maison d'édition parisienne Godchaux. La série montre les équipements communaux et portuaires de la ville du Havre. 2 textes de Digeon se trouvent à l'intérieur : "Le Havre en 1583" et "Le Havre actuel". Sur la 4e de couverture, plan actuel du Havre
Mots-clés : Protège-cahiers, couvertures de cahiers
Histoire et mythologie
Représentations : vue d'architecture : plans

SEPTENTRIO
VILLE DU HAVRE
Ecole dirigée
Cahier appartenant
par M
Renaud Gaston
OCCIDENT
ORIENT
La Mer
Partye de Occéane
MIDI

Le Havre en 1583

Pour donner un aperçu de cè qu'était la ville du Havre en 1583, date de la publication du plan que reproduit notre première illustration, il suffit de résumer un travail explicatif dû à la plume de M. Ernèst Dumont et publié en 1880 dans la troisième année de la *Rœvue photographique*.

L'auteur de ce plan fort intéressant est un nommé Jacques Devaulx, pilote au Havre de Grâce, homme très expert dans les choses de la navigation et « jouissant d'une grande considération parmi les marins de son temps ».

A cette époque, le Havre n'était pas une ville bien importante; son industrie était presque nulle et son commerce peu étendu. Entourée de fortes murailles et de larges fossés, elle ne pouvait pas se développer en toute liberté au delà de cette enceinte fortifiée, mais elle constituait pour le temps un port militaire assez considérable. Elle était devenue, comme l'avait voulu François Ier, le rempart du Nord de la France. Aussi, la population s'occupait et vivait plus des choses de la guerre que des entreprises commerciales. La ville avait une superficie d'environ 44 hectares compris entre ce que nous appelons actuellement le boulevard François Ier, la rue de la Mailleraye, la rue de l'Arsenal, le quai Lamblardie et le quai des Transatlantiques. On sortait de cette enceinte par trois portes : la porte d'Ingouville au nord, la porte du Perrey à l'Ouest et la porte de l'Eure à l'est.

L'entrée du port, d'une largeur de 200 pieds (environ 72 mètres) entre les jetées, se rétrécissait de plus de moitié entre les deux tours qui en défendaient le passage. Deux bras de mer s'avançaient dans la ville et la divisaient en trois quartiers : celui de Notre-Dame, le plus anciennement bâti; celui de Saint-François et le quartier Percanville, appelé plus tard la Citadelle.

La principale rue du quartier Notre-Dame était la grande rue Saint-Michel; elle partait du port et se terminait à la porte d'Ingouville. La principale place se trouvait entre la maison du Roi et le port. Au centre de cette place s'élevait une fontaine alimentée par l'eau de Vitanval (Sainte-Adresse). Les seuls monuments remarquables étaient l'église Notre-Dame et la maison du Roi, habitée par le gouverneur. Un pont, remplacé aujourd'hui par celui de Notre-Dame, reliait ledit quartier à celui de Saint-François, plus nouveau et plus régulièrement tracé. L'une des rues principales, inclinée un peu au nord sur la direction de l'avant-port, aboutissait à l'église qui fut bâtie vers l'an 1550. De Saint-François pour aller à la Citadelle, on passait sur un pont remarquable pour l'époque, au-dessous duquel se trouvait la première écluse construite au Havre; c'est aujourd'hui l'écluse de la Barre.

La citadelle était alors inachevée; plus tard, sous Louis XIII, les plans, complétement modifiés par l'ingénieur d'Argencourt, furent exécutés. A l'est des murailles de la ville, on construisit avec la plus grande perfection un ensemble de fortifications protégeant l'entrée du port et l'embouchure de la Seine.

Si nous revenons sur le bord de la mer par la porte du Perrey, nous nous trouvons en sortant en face d'un *épi* construit pour empêcher le galet d'envahir l'entrée du port, et nous remarquons cinq moulins à vent alignés le long de la plage, où ils sont admirablement placés pour faire de la besogne; il y en avait deux autres à l'intérieur de la ville, l'un derrière de vastes réservoirs alimentés par les eaux de Sainte-Adresse et appelés les Viviers, l'autre près de la porte d'Ingouville.

DIGEON.

EXPORT
COLLECTION GODCHAUX
IMP. PAUL-AUGUSTE-GODCHAUX et Cie, 10, rue de la Douane, PARIS

Le Havre actuel

A partir de 1856, la ville du Havre, débarrassée de la ceinture de murs et de fossés qui l'étreignait, se développa d'une façon merveilleuse. Sa population, après l'annexion d'Ingouville, s'accrut très rapidement; elle passa en 40 ans, du chiffre de 62.500 à celui de 116.359, recensement de 1891. Le port, par les agrandissements et les grands travaux d'aménagement qu'on y a faits, est devenu l'un des plus importants de la France. Et, nous l'espérons, il pourra bientôt rivaliser avec les principaux ports d'Angleterre, de Belgique et d'Allemagne.

Bâtie sur une plaine d'alluvions, large de plus de 3 kilomètres du Nord au Sud et de 10 kilomètres de l'Est à l'Ouest, la ville du Havre a une étendue de 1.800 hectares environ.

Elle se divise administrativement avec les communes suburbaines, en 6 cantons qui tirent leur nom de leur position géographique; mais les habitants ont conservé l'habitude des anciens noms de quartier : Notre-Dame, St-François, l'Eure, Ingouville, Graville.

Ville toute moderne, le Havre ne possède pas comme Rouen des monuments remarquables par leur architecture et leurs vastes proportions; on peut cependant citer l'église Notre-Dame, assez beau spécimen de l'époque de la Renaissance, l'Hôtel de ville qui attire l'attention par l'heureuse disposition et la bonne harmonie de ses parties, le palais de la Bourse inauguré en 1889; viennent ensuite: l'hôtel de la Sous-Préfecture, le musée-bibliothèque, le muséum d'Histoire naturelle, le lycée de garçons, le lycée de filles, les hôpitaux, etc.

Mais, ce qui fait particulièrement l'attrait du Havre, ce sont ses larges et magnifiques boulevards, ses rues animées, bordées de riches magasins, et la belle promenade de la jetée, continuation de la principale artère, la rue de Paris.

Le port, qui deviendra dans un temps peu éloigné un des premiers ports du monde, comprend actuellement un avant-port et 10 bassins. Il y a 50 ans seulement, il n'y avait que 3 bassins à flot d'une surface d'environ 12 hectares. Aujourd'hui, la superficie des bassins dépasse 75 hectares, sans compter celle de l'avant-port qui a une étendue de 22 hectares. Ils communiquent entre eux par 13 écluses et présentent 15 kilomètres de quais accostables. La nuit, l'avant-port et plusieurs quais sont éclairés par des foyers électriques placés à l'extrémité de pylones de 26 mètres de hauteur. Cet éclairage permet aux navires d'entrer et de sortir à toute marée.

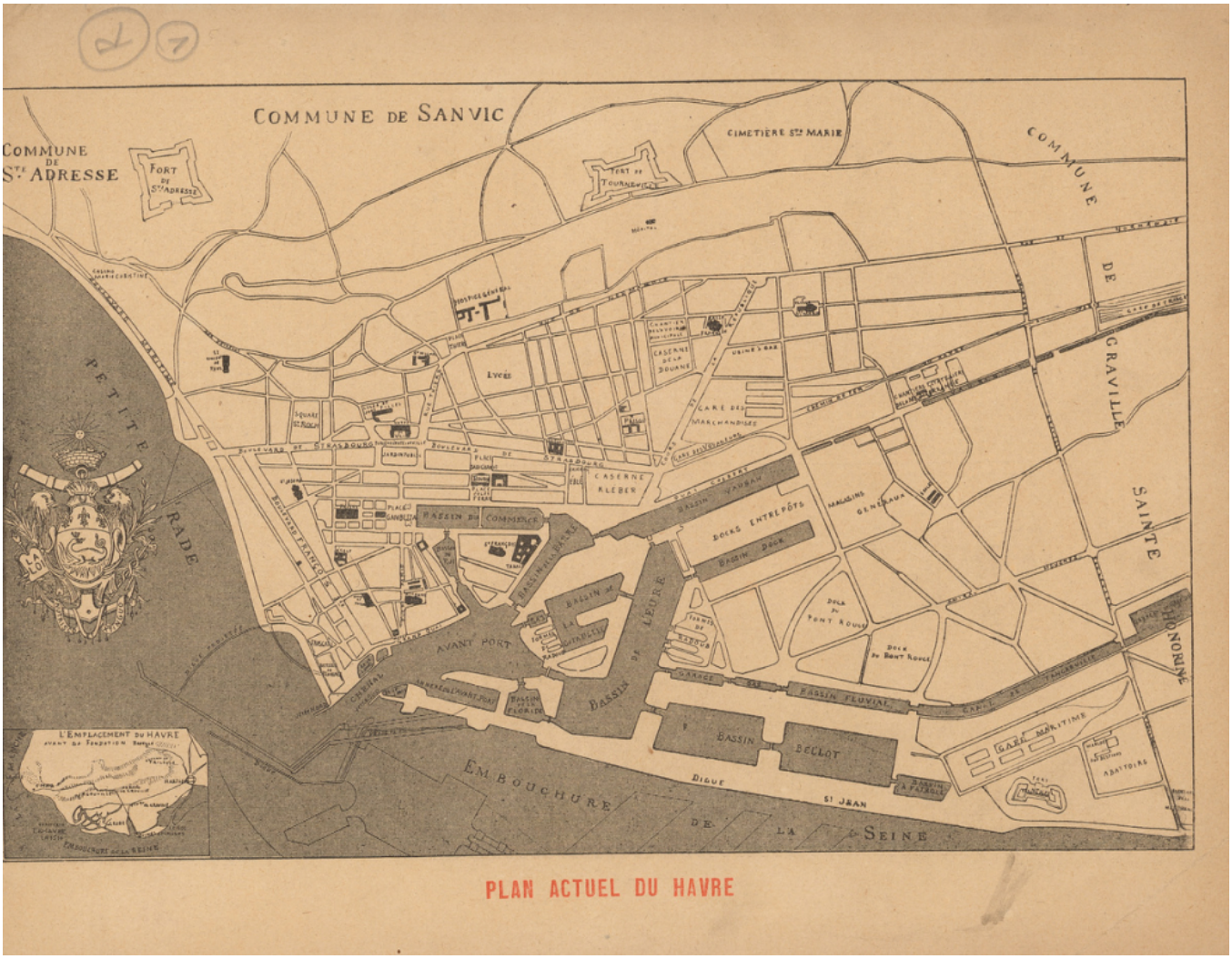
S'il est vrai d'affirmer que l'heureuse situation du Havre favorise sa prospérité, il faut dire aussi que la population, par son esprit d'initiative, son activité et son aptitude commerciales, sait mettre en valeur tous les avantages de cette position privilégiée. Elle ne recule devant aucun sacrifice pour doter son port d'un outillage de premier ordre et pour augmenter les moyens de communication par eau et par terre avec les grands centres commerciaux de la France.

Bientôt 3 lignes de chemins de fer y aboutiront pour emporter les produits de la navigation maritime qui arrivent dans ce vaste entrepôt. Ce mot est justifié, car le Havre fait à lui seul le 1/5 du trafic de la France, son mouvement maritime qui, en 1835, était de 275.000 tonneaux, s'est élevé dans ces dernières années à près de 6.000.000 de tonneaux. Plusieurs grandes compagnies de navigation y ont leur siège, parmi lesquelles nous citerons seulement: la Compagnie Transatlantique qui fait un service hebdomadaire du Havre à New-York par des steamers de 130 à 150 mètres de long et de 3.000 à 6.800 tonneaux de jauge.

La ville du Havre n'est pas une cité industrielle; cependant les travaux d'usine s'y développent de plus en plus. De grands établissements y ont été fondés; citons seulement: les Forges et Chantiers de la Méditerranée, les chantiers Normand, la grande minoterie, succursale des moulins de Corbeil, plusieurs usines pour le bois de teinture, une usine de pétrole et l'établissement « L'Energie Electrique », pour l'éclairage public et la traction des tramways.

Dans ce simple aperçu, nous avons été forcé de faire bien des omissions qui auraient fourni de nouvelles preuves de l'importance de cette grande cité maritime, importance qui s'accroîtra encore dans l'avenir avec les progrès de la navigation, surtout lorsque les obstacles de l'entrée du port auront disparu par la création d'un nouvel avant-port avec une entrée en eau profonde.

DIGEON.



PLAN ACTUEL DU HAVRE