

## EVOLUTION DU PORT DE HONFLEUR

auteur: B. DUFAU

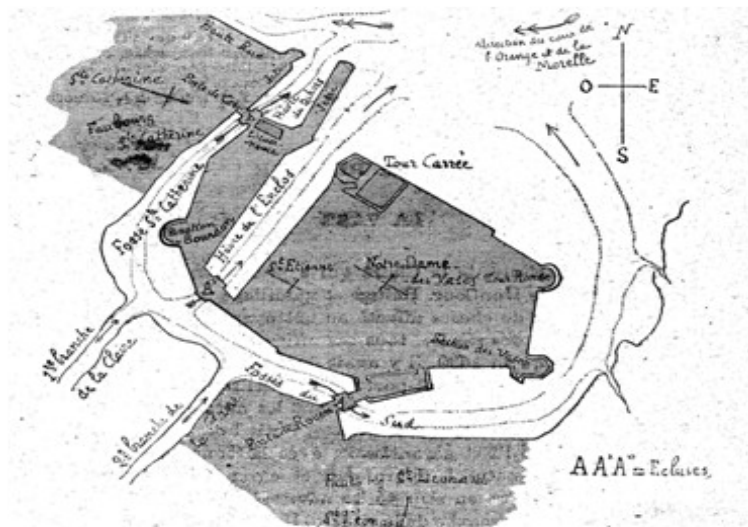
document édité le: 18/02/2014

Les premières mentions concernant Honfleur datent du 11<sup>ème</sup> siècle dans une charte par laquelle Richard III fait donation aux moines de l'abbaye de Jumièges des salines situées à Honfleur.

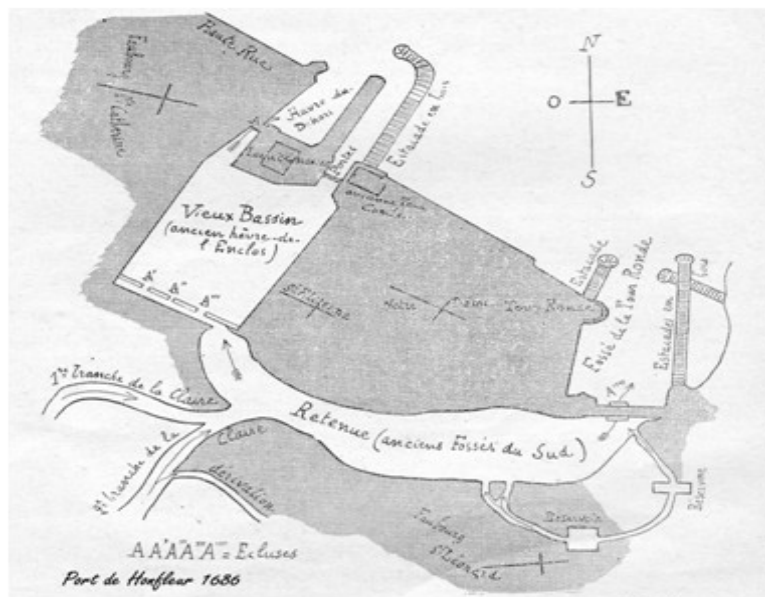
Le port de Honfleur est constitué au début par un îlot vaseux, bordé à l'ouest par un bras de la Claire formant le port Bertrand et à l'est par un deuxième bras de la Claire formant le « Port Noir » relevant de la juridiction de l'abbaye de Grestain.



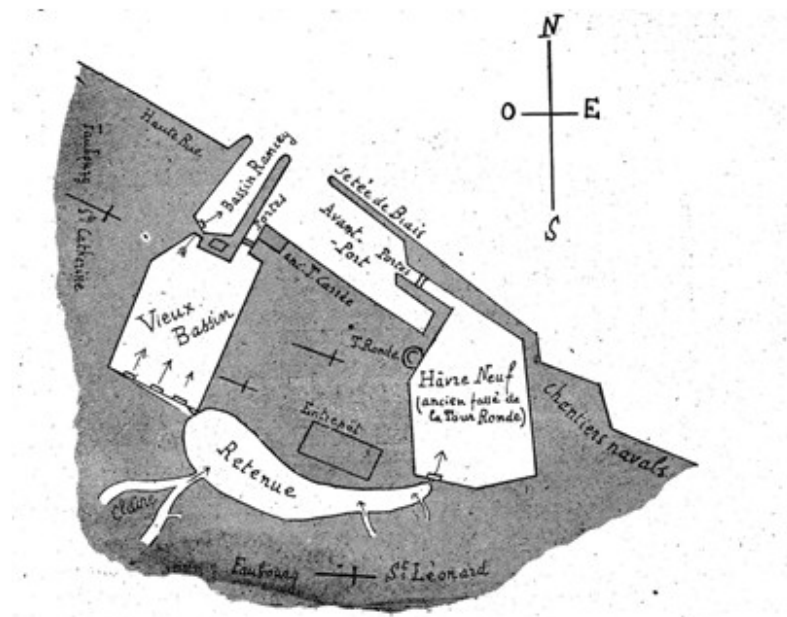
Cette perspective date de 1656. Le port de Honfleur est fortifié depuis la fin du 14<sup>ème</sup> S. Les fortifications protègent un bassin appelé "Bassin du dedans" et des habitations, des entrepôts et deux églises. Les fortifications sont entourées de fossés. Les fossés et le "Bassin du Dedans" sont à sec à marée basse et pleins à marée haute. Deux jetées prolongent le fossé ouest, fossé situé à l'emplacement de l'actuel quai Ste Catherine. Les deux jetées formaient un avant-port appelé "Havre du dehors"(N).



Le plan suivant de 1670 montre l'importance de l'envasement. Un canal relie le "bassin du dedans" et le "Havre du dehors" à la Seine. Ces canaux entourés de bancs de vase ne sont utilisables qu'à marée haute. Cette configuration oblige les Honfleurais à de nombreux et coûteux travaux d'entretien pour lutter contre la vase



Durant les XVI et XVII<sup>ème</sup> siècles le port de Honfleur a été le point de départ des expéditions maritimes vers l'Amérique du Nord et l'Amérique du sud. Cependant les infrastructures portuaires ont peu évolué. Il faut attendre 1665-1668 pour entreprendre les grands travaux qui aboutiront en 1685 à la configuration actuelle. Les magasins, les maisons et les quais ouest sont abattus, le fossé ouest est réuni au Havre du Dedans pour former l'actuel Vieux-Bassin. La Claire alimente le nouveau bassin et les fossés qui entourent l'Enclos et la Tour Ronde par l'est. Le fossé de la Tour Ronde sera transformé en véritable bassin, le Havre Neuf.



Le Havre Neuf sera aménagé. Le financement sera assuré par une souscription auprès des honfleurais. Ainsi en 1768 l'entrée du Havre Neuf est munie de portes et protégée par une jetée de biais formant un avant-port.

Le fossé sud formera une retenue qui alimentera le Vieux Bassin et le Havre Neuf.

A la fin du 18<sup>ème</sup> siècle, les navires à destination de Rouen entraient à Honfleur pour s'y alléger.

Le début du 19<sup>ème</sup> marque l'introduction de l'industrie à Honfleur, raffinerie de sucre, usine de sulfate de cuivre, importations de bois qui renforcent les chantiers navals implantés depuis longtemps.

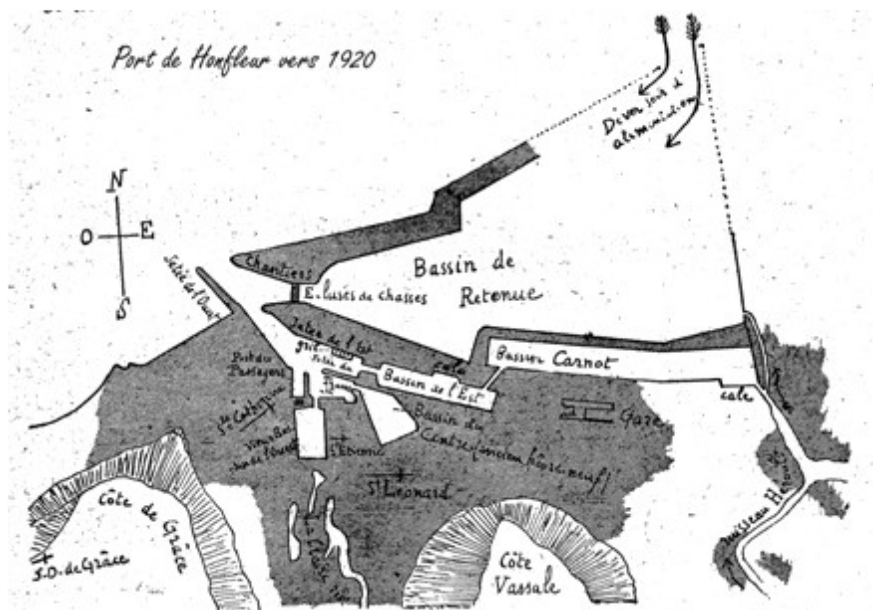


Le développement économique du port imposent de nouveaux travaux: aménagement du quai de la Quarantaine qui s'avère vite insuffisant mais surtout construction de 1837 à 1848 d'un troisième bassin, le Bassin de l'est, renforcé par l'édification de deux jetées, l'une à l'ouest dans le prolongement du quai des passagers, l'autre à l'est sur des enrochements qui canalise la Seine et sert de dépôt de bois du nord .

La retenue qui alimentait le Vieux Bassin et le Bassin du centre sera comblée en 1861. La Claire sera transformée en aqueduc souterrain, en fait en un égout qui se déverse dans le Vieux Bassin et le Bassin du Centre.

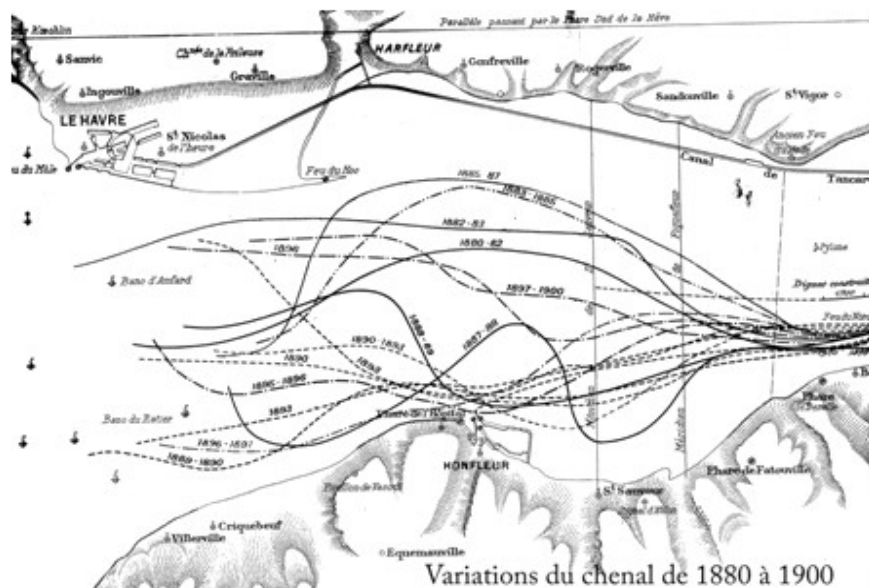
Le traité de commerce franco-anglais de 1860 renforce l'activité honfleuraise. En 1862 la ligne ferrée

de Lisieux via Pont l'Evêque est mise en service.



Les chasses de Claire disparues, l'entretien du chenal d'accès se pose à nouveau. Ce sera le rôle du Bassin de retenue commencé en 1873 et terminé en 1881. Alimenté par un déversoir au NE, les eaux se jettent par une écluse de chasses dans le chenal d'accès.

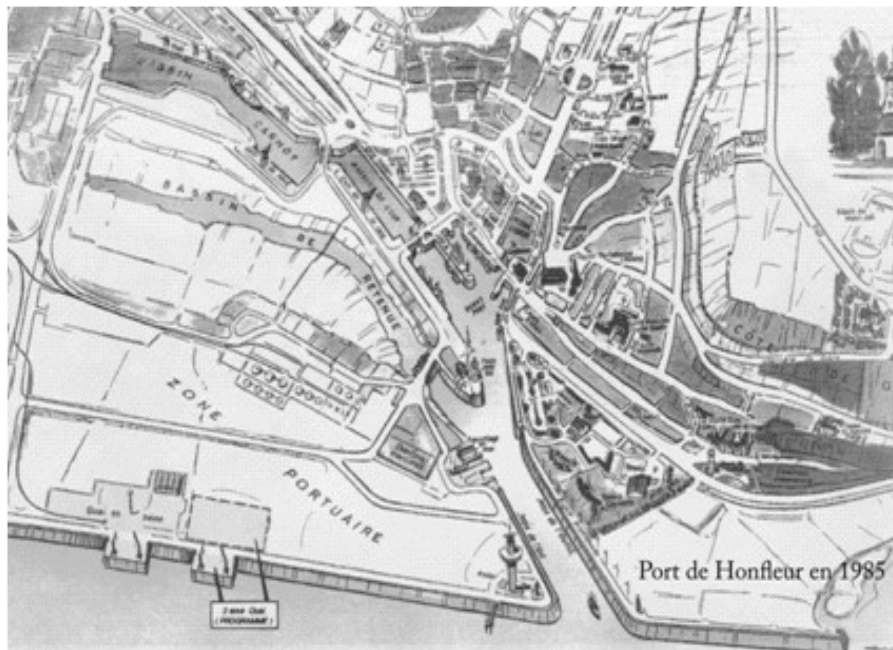
Un quatrième bassin, le Bassin Carnot sera ouvert au trafic en 1894. En fait ce bassin sera complètement terminé en 1922. Il se situe entre le bassin de retenue et la station de chemin de fer.



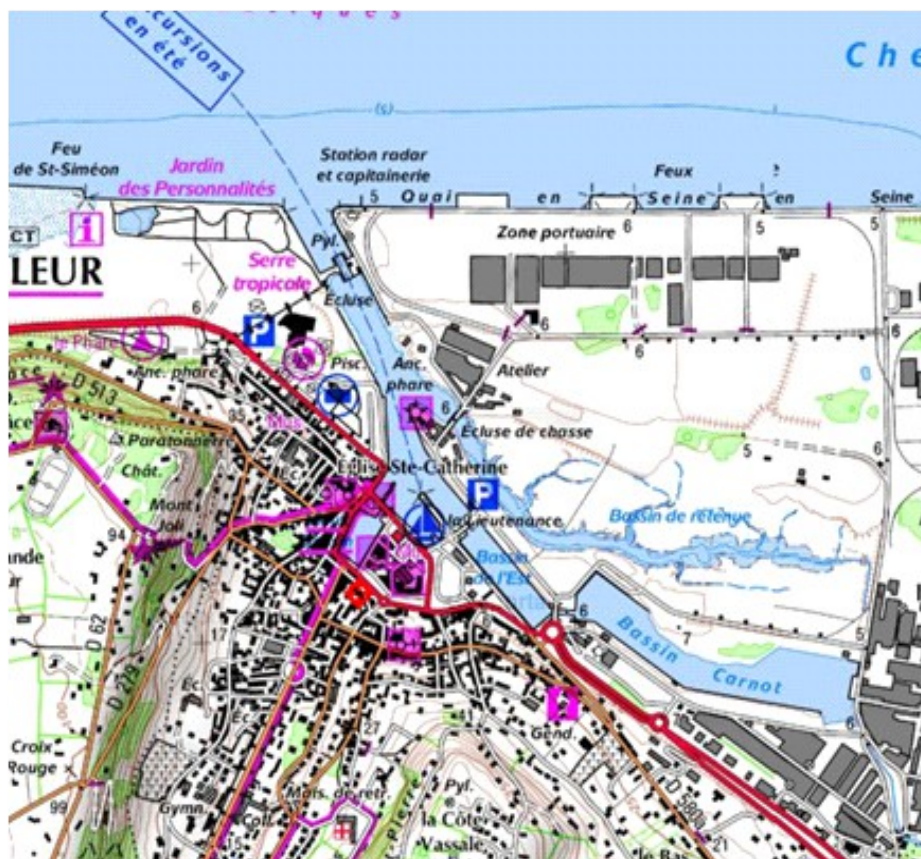
Jusqu'à la moitié du 19ème siècle l'estuaire de la Seine était parsemé de bancs de sable, de vase dans lequel le lit de la Seine divaguait en fonction de la conjonction des tempêtes, des marées et des crues. La navigation y était difficile voire dangereuse et mettait en cause l'existence même du Port de Rouen. La vase a eu raison du port de Harfleur. De son côté Honfleur a constamment lutté pour assurer l'accès au chenal de la Seine au moins à marée haute.

Les premiers travaux ont été réalisés vers 1848 en amont de Berville-sur-Mer pour améliorer les conditions de navigation. Puis des travaux d'endiguement ont débuté en 1896 à l'embouchure. Les travaux réalisés entre 1932 et 1960 ont abouti à la configuration actuelle du chenal qui permet une

navigation jusqu'à Rouen pour des navires de 10 m de tirant d'eau.



Dans les années 1985 - 1990 le trafic commercial du port de Honfleur sera transféré au quai en Seine. Désormais aucun navire de commerce n'entrera dans les bassins intérieurs. Ceux-ci seront affectés à la navigation de plaisance et à la flottille de pêche côtière. L'une des raisons de ce transfert est la taille de plus en plus grande des bateaux qui ne peuvent passer dans les portes des bassins et qui ont un tirant d'eau trop élevé.



En perdant le trafic commercial, le port de Honfleur perdait les moyens d'assurer le dragage du chenal de sortie du port.

Pour éviter l'envasement de l'ensemble portuaire intérieur, une écluse a été installée à l'entrée du chenal qui relie les bassins à la Seine.

L'avant-port est désormais toujours en eau et le sassage permet aux navires de petites tailles d'entrer ou de sortir à toutes heures de la marée.