

# 1517 à 1815 : De port militaire à port de commerce

Fondé par François 1er en 1517, le port du Havre connaît de multiples extensions avant de voir son rôle commercial prendre le pas sur sa vocation militaire initiale.



- Direction territoriale du Havre -  
Publié le 18 Décembre 2018

## 1517 – 1815 : De port militaire à port de commerce

Quand, en 1517, le roi François 1er décide la création du Havre pour "tenir en sûreté les navires et vaisseaux de nos sujets naviguant sur la mer océane", il répond à un double souci : d'une part la volonté de développer un établissement portuaire apte à répondre aux nouvelles perspectives du commerce international, transatlantique notamment ; d'autre part renforcer les moyens de défense de la région de l'estuaire de la Seine, très malmenée depuis environ 200 ans par les attaques et occupations anglaises.

La position du nouvel établissement sur la façade occidentale de l'Europe est très favorable ("Au Havre, devant l'Atlantique" extrait de "Le poète" d'Alfred de Musset), avec de très bonnes conditions d'accès nautique.

Toutefois, le site choisi est ingrat : c'est une étendue formée par la conjonction de cordons littoraux de sables et galets transportés par les houles et de dépôts d'alluvions fines, parcourus de canaux.

Ces mêmes alluvions dont l'envahissement régulier sous l'action des marées n'a pas permis la survie des deux ports d'Harfleur et Leure, immédiatement voisins dans le temps et dans l'espace.

URL of the page: <https://www.haropaports.com/fr/havre/1517-1815-de-port-militaire-port-de-commerce>

□

Le programme des premiers aménagements comprenait :

- ▶ la création d'un pertuis d'entrée à travers le cordon de galets pour un accès aux criques existantes qui constituaient l'embryon de l'avant-port et du futur bassin du Roy ; ce pertuis était bordé par deux tours dont la tour François 1<sup>er</sup> côté Nord ;
- ▶ La construction d'un quai de 64 m de longueur, de faible hauteur (à cette époque et pendant de longues décennies, les navires pouvaient supporter des périodes d'échouage, restant à flot à haute mer, pendant la durée particulièrement longue de 2 à 3 heures propre à la baie de Seine)
- ▶ Un canal reliant le nouveau port à Harfleur.

Commencés en avril 1517, les travaux sont achevés en 1524, à l'exception du canal qui ne sera réalisé qu'au siècle suivant. Dès ses premières années, le port doit lutter contre l'intrusion des galets et sables par les effets de chasse produits par la retenue des fosses de Leure et de la grande barre (futur bassin de la Barre), complétés par les premiers épis le long du littoral.

Au cours du 16<sup>ème</sup> siècle, la physionomie des ouvrages portuaires change très peu, alors qu'autour se développent une enceinte fortifiée et une première citadelle. C'est au cours du 17<sup>ème</sup> siècle que de nouveaux aménagements sont apportés, sous l'impulsion notamment de Richelieu et de Colbert. Une nouvelle citadelle est tout d'abord substituée à la première en 1627, en partie Est du port.

Dans le bassin du Roy, toujours réservé à la Marine Royale, de nouveaux quais sont construits en maçonnerie ; le pertuis d'accès en est équipé d'une écluse en 1667/69. Un arsenal y est créé en 1669. On y construira plusieurs centaines de navires jusqu'en 1823. En 1626, la retenue de la grande barre est ouverte aux vaisseaux. En 1669, Colbert et Vauban inaugurent le canal reliant le port du Havre et le port d'Harfleur ; il doit contribuer à l'assainissement des emprises traversées, à l'alimentation des bassins de chasse et permettre l'implantation d'industries desservies par voie d'eau.

Au 17<sup>ème</sup> siècle, les armateurs havrais sont surtout attirés par la pêche à la morue. Au siècle suivant, le trafic du port se diversifie et se développe, en particulier avec le trafic triangulaire (esclavage) et, à la veille de la Révolution de 1789, la prospérité du port est notable.

C'est à cette période, dans une perspective de forte activité que promet cette fin de siècle, qu'est adopté le premier schéma ambitieux d'extension du port – le plan Lamandé (1787) – dont un commencement de réalisation voit le jour entre 1789 et 1815.

□ Jusqu'à la fin du 18ème siècle, l'activité est dominée par les préoccupations militaires, la navigation n'y trouvant place qu'au gré du développement du port de Rouen : avec le déclin des ports d'Harfleur et de Leure, les armateurs et négociants rouennais sont de plus en plus tributaires d'un avant-port sur l'estuaire, où les navires de plus de 180 tonneaux ne pouvant remonter la Seine doivent transborder les marchandises.