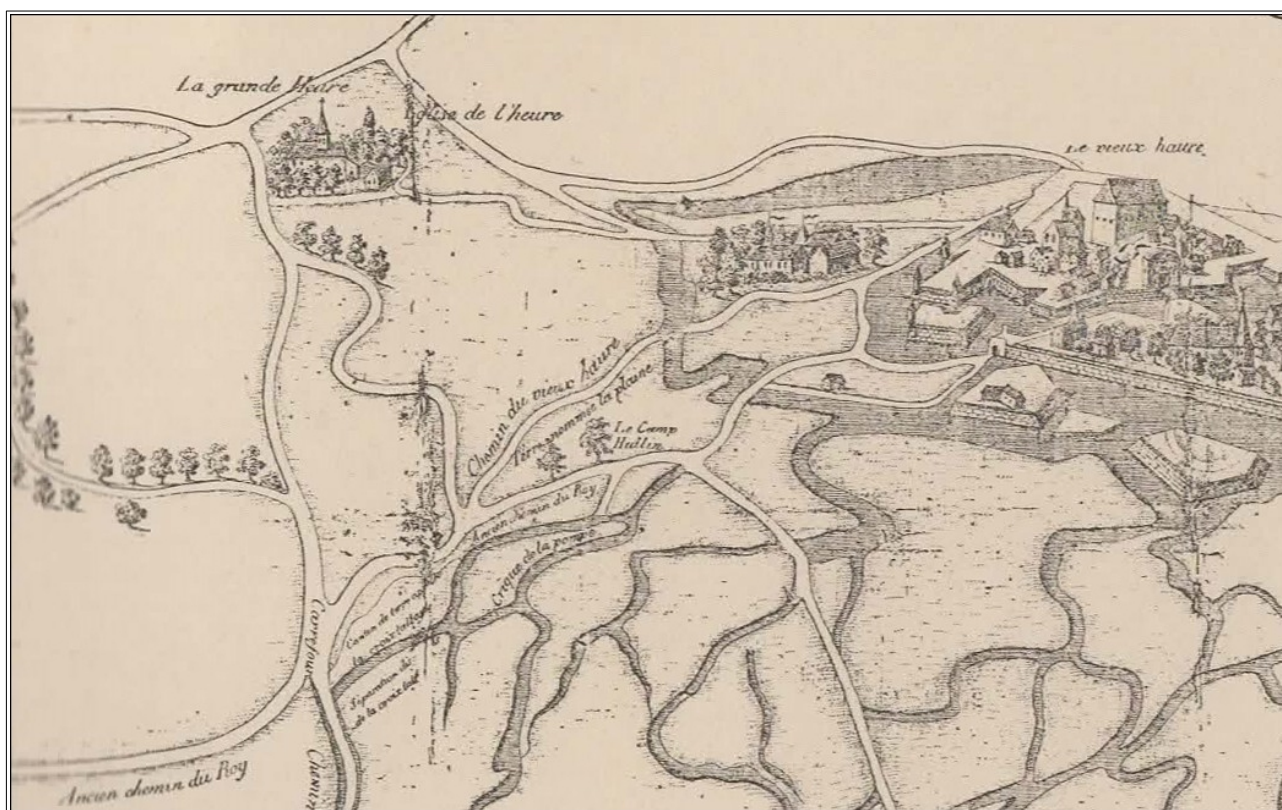


ALPHONSE MARTIN



**LE HAVRE DE GRÂCE
AU MOYEN ÂGE**

LE HAVRE DE GRÂCE AU MOYEN ÂGE

par M. ALPHONSE MARTIN

Membre actif

L'histoire de la Ville et du Port de Leure nous a appris que le littoral aujourd'hui englobé dans notre Ville était habité dès le XI^e siècle, et peut-être auparavant, et qu'un premier havre de Grâce avait existé avant le XVI^e siècle, mais sans autre précision de création et d'existence. Cette étude a pour but de combler cette lacune, malgré la difficulté de reconstituer tout un hameau aujourd'hui englouti dans la mer⁽¹⁾.

La principale industrie de ces habitants de Leure et de Grâce consistait dans l'exploitation de nombreuses salines creusées sur le rivage et dans les terrains adjacents qui dépendaient alors du domaine ducal de Normandie. Leur marine était occupée par les expéditions de sel vers l'intérieur et par le transbordement de denrées et vins venant de l'étranger, parce que certains navires ne pouvant remonter la Seine, les allèges ou fonceurs y suppléaient.

Ce trafic est constaté par les livraisons du sel donné aux abbayes, notamment 295 hectolitres au Prieuré de Longueville et à l'église de Leure, par le duc de Normandie et la famille Gautier Giffard, seigneur suzerain de ce littoral pendant le XII^e siècle. Les chartes de donation attestant l'existence de ces populations, dans Leure et dans son hameau de Grâce, sont datées de 1054, 1155, 1204, 1269 et de 1311.

1) Les sources non indiquées dans le texte se trouvent dans les 3 volumes de nos Origines du Havre.

Les églises mentionnées dans ces chartes fournissent encore des renseignements sur l'importance des populations qu'elles desservaient, de même qu'elles font connaître le vocable de ces édifices religieux approprié aux fidèles qui les fréquentaient.

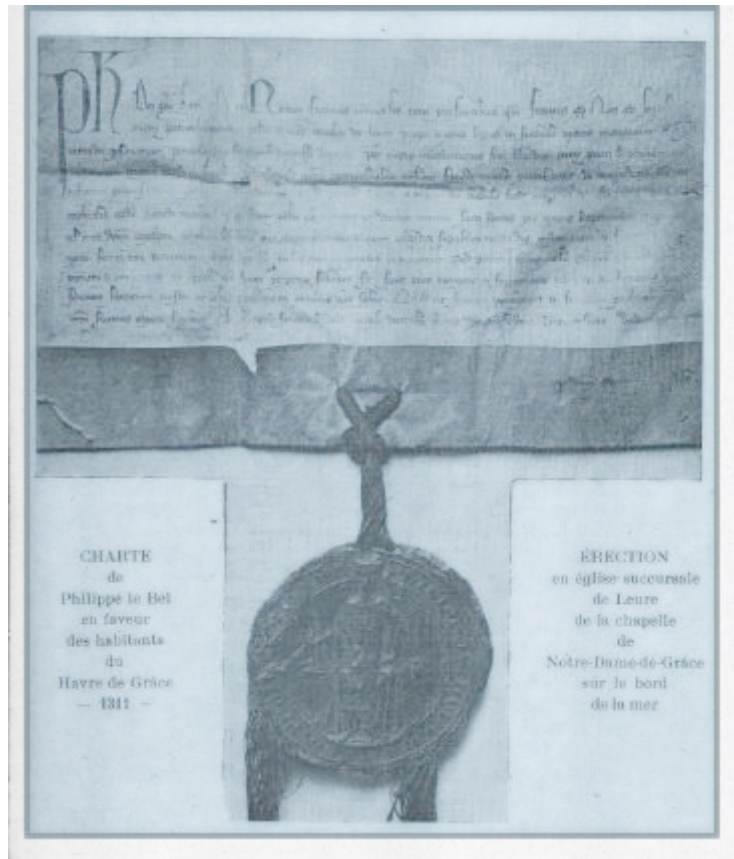
C'est ainsi que la première église de Leure mentionnée en 1054 était dédiée à Saint-Nicolas, patron des marins ; que plus tard la chapelle devenue sa succursale était placée sous le vocable de Notre-Dame-de-Grâce, autre patronne des marins, qu'elle a donné son nom au lieu de Grâce, de même que, de l'autre côté de la Seine, on retrouve la chapelle de la Vierge Marie sur la côte de Grâce. Mais il faut laisser de côté les différentes églises de Saint-Nicolas de Leure qui se sont succédé à travers les siècles, pour s'appliquer plus spécialement à la chapelle de Grâce édifiée sur le bord de la mer, dans les limites de la paroisse de Leure, pour étudier notre premier havre.

Cette chapelle est mentionnée pour la première fois, avec l'église paroissiale, dans une charte de Guillaume, ayant occupé le siège archiépiscopal de Rouen de 1189 à 1204 ; c'était sans doute une création nouvelle à la fin du XII^e siècle, motivée par l'accroissement de la population de marins et de pêcheurs dans la région la plus rapprochée de la mer et des havres communiquant avec celle-ci.

En effet, tandis que les chartes de 1054 et de 1159 se bornent à mentionner que le prieur de Longueville n'a que le droit de patronage de l'église de Leure, celle de 1204 porte textuellement : « *L'église de Saint-Nicolas de Leure, avec toutes ses dépendances, et encore, dans la même paroisse, une chapelle construite sur le bord de la mer avec toutes ses dépendances* ».

L'édification d'une église à cet endroit pour l'usage d'une nouvelle population est précisée plus tard par la charte de Philippe le Bel donnée en 1311, d'après laquelle cette chapelle devait être transformée en succursale de la paroisse de Leure ; ces fidèles étant nos ancêtres éloignés, sinon immédiats, il est donc intéressant de fixer ici, sinon la fondation du premier havre de Grâce, du moins sa prospérité au XIV^e siècle.

Voici le texte traduit du latin par M. Millot, notre érudit bibliothécaire municipal sur la copie faite par notre savant archiviste départemental, M. Vernier :



Philippe, par la grâce de Dieu, roi de France.

Savoir faisons à tous présents et à venir que Nous, sur la supplication des paroissiens de l'église Saint-Nicolas de Leure habitant dans un havre près du rivage de la mer ; en vue d'éviter les dangers que courent fréquemment, à ce qu'on dit, du fait des inondations de la mer et des flots, les personnes qui portent à cette même église de Saint-Nicolas, soit des enfants pour y être baptisés, soit les corps des défunts pour leur donner la sépulture religieuse : Nous, de la gracieuse munificence de Notre Majesté, par la teneur des présentes, concédons que dans la chapelle de la Bienheureuse Marie sise dans ce dit havre et comme on nous la dit dans les limites de la dite église paroissiale de Saint-Nicolas et qui, d'ancienneté, est une annexe de la même église, soient édifiés des fonts baptismaux pour le baptême des enfants et que soit établi auprès ou autour de la dite chapelle, un cimetière pour y donner, aux corps des défunts, la sépulture ecclésiastique. Nous entendons en outre que, du fait de cette concession, aucun droit ne nous soit acquis dans le patronage de cette même chapelle, mais que soit sauvegardé à perpétuité le droit du patron de l'église Saint-Nicolas et de la dite chapelle son annexe, tel que ce droit existait el avait existé avant l'établissement de ces présentes lettres, sauf notre droit en autres choses et l'autrui en toutes.

Et pour que cette concession demeure à l'avenir ferme et estable, Nous avons fait apposer notre scel à ces présentes lettres.

Fait à Fontainebleau au mois de Décembre mil trois cent onze.

Nous ignorons aujourd'hui les dimensions de la chapelle de Notre-Dame-de-Grâce, qui était construite dans le style ogival primitif, de même que l'église principale réédifiée en 1262, mais, si l'on en juge par les magnifiques pierres tombales des bourgeois de Leure conservées à notre musée archéologique, un certain luxe devait régner dans toute la ville de Leure, y compris le quartier ou havre de Grâce.

La piété des marins envers la Vierge Marie n'avait pas été sans lui offrir un sanctuaire digne de cette dévotion, à l'imitation de la chapelle de la côte de Grâce, sur la rive gauche de la Seine.

Pour expliquer la réserve apportée par la Charte de 1311 au statut économique de cette église, concernant le droit de patronage, il faut rappeler ici que, par la donation de Gautier Giffart au profit du prieur de Longueville, celui-ci avait la prérogative de Patron de l'église de Saint-Nicolas de Leure, c'est-à-dire le droit de présenter un prêtre, pour cette cure, à l'archevêque de Rouen, et comme les Patrons étaient assujettis à certaines obligations pour l'entretien de l'église, la redevance d'une certaine quantité de sel ou d'argent était l'accessoire de la donation.

Plus tard, au XVe siècle, c'est-à-dire en 1419, une rente de dix livres remplaçait la redevance de sel, car les salines n'existaient plus.

Dans les premiers temps, le Patron s'attribuait la propriété de l'église et de ses biens, mais plus tard son droit fut réduit à la présentation au Bénéfice et aux droits honorifiques, excepté lorsqu'une redevance en nature ou en argent avait été exprimée dans l'acte de donation. Le patronage de la chapelle de Notre-Dame-de-Grâce était donc purement honorifique pour le prieur de Longueville.

Pour déterminer l'endroit où se trouvait ce havre de Grâce, il faut s'appuyer sur la géographie ancienne de l'embouchure des fleuves et notamment en comparant la Seine avec la Somme, parce qu'elle nous apprend que les terrains alluvionnaires de Graville et de Cayeux-sur-Mer

s'étaient formés de la même manière, grâce à un immense endiguement naturel composé de galets, C'est-à-dire des silex roulés provenant de la destruction des falaises du pays de Caux et poussés par les courants vers l'embouchure de ces fleuves.

En arrière de cette digue ou bourrelet de galets, il existait des lagunes et des criques plus ou moins vastes où l'eau pénétrait pendant la marée haute par des ouvertures ou gueules qui formaient ainsi des ports ou havres d'échouage ; dans ces bassins naturels, les navires se réfugiaient pour débarquer leurs marchandises et charger du fret.

La fréquentation du littoral avait amené la création du village et du port de Chef-de-Caux édifiés sur le rivage de la mer dans la même situation que ceux de Leure et de Grâce.

On peut donc reconstituer le rivage primitif de la rive nord de la Seine en le comparant à celui de Saint-Valery à l'embouchure de la Somme, qui était encore à l'état ancien il y a à peine un siècle, d'après la carte reproduite ci-après.

La similitude se retrouve dans les deux caps du Chef-de-Caux et du Tréport, les bourgs de Leure et d'Ault, les havres d'Ault et de Grâce. Les causes de la formation de ces territoires nouveaux étant identiquement les mêmes, on peut donc se représenter la topographie du littoral de la Seine aux XIIe, XIIIe, XIVe et XVe siècles d'après celle de la Somme.



En outre, comme on possède une description complète du littoral au même endroit pendant le XVe siècle, il est permis de l'appliquer aux siècles précédents.

Au-devant du Havre actuel, sur l'emplacement du bassin de la Floride, un terre-plein de 200 mètres de largeur figure encore sur le plan cadastral dressé vers 1825, et ce terre-plein s'allongeait vers l'est du côté de Leure au sud des canaux ou havres de Leure et de Grâce.

Le canal ou havre de Grâce aboutissait vers l'ouest à une crique occupant l'emplacement de l'avant-port actuel, qui n'était pas encore percé. D'autres criques, existant alors, ont été transformées en bassins du Roy et de la Barre.

Quant au canal de Leure, son entrée était toute différente, car elle se trouvait au bout du Perrey des Neiges, dans l'anse se développant vers Harfleur. Ce havre, désigné sous le nom de fosse de Leure, se raccordait naturellement avec celui du havre de Grâce, puisque la grande nef Françoise, construite dans cette fosse de Leure, fut amenée dans l'intérieur du nouveau havre, mais sans pouvoir aller plus loin.

Tout le rivage de la mer, ainsi que la rive sud des havres ou canaux situés au nord, dépendait du Domaine Royal qui percevait des droits maritimes par l'intermédiaire de la Prévôté de Leure, laquelle constituait la barrière douanière depuis le Chef-de-Caux en venant aux havres de Leure et de Grâce ; quant aux territoires plus avancés dans l'intérieur de la plaine, ils dépendaient des Domaines seigneuriaux de Vitauval et de Graille.

À travers cet îlot était l'entrée du havre et sur le même emplacement se trouvaient les habitations et la chapelle devenue leur église succursale ; il ne pouvait en être autrement, car cet édifice n'aurait pas été situé sur le bord de la mer et dans un havre, comme le précisent les chartes de 1204 et de 1311 se rapportant au même édifice, le deuxième document constatant qu'il existait déjà anciennement à cet endroit.

Si les paroissiens de ce quartier de Leure avaient habité sur la rive nord du canal, ils n'auraient pas eu à souffrir des dangers mentionnés dans la charte de 1311 pour se rendre à l'église paroissiale de Saint-Nicolas, éloignée seulement de 500 mètres, dans un terrain consolidé et joignant cette église. Ce sont toutes ces raisons qui nous font préciser que cette

chapelle était édiflée à l'emplacement de la première darse du bassin Bellot.

On indiquait encore en 1757 des vestiges, à fleur de terre, d'un nombre considérable de maisons peu éloignées du galet entre la petite et la grande Leure.

Les communications du havre de Grâce, par terre, étaient établies par le Grand Chemin du Roy allant de Harfleur au Chef-de-Caux, en passant par l'église de Leure. Ce tracé a été rappelé, en 1583, lors de la réformation de la Coutume de Normandie pour fixer la séparation des territoires libres en bourgage d'avec les autres soumis à la Coutume, comme étant d'origine féodale.

Ce chemin est désigné dans le procès-verbal de la réformation de la Coutume comme prenant au-dessous du château de Graville et de la maison du helleur et du sauveur, c'est-à-dire du haleur et du sauveteur, jusqu'à la Croix Tallant, c'est-à-dire au nord de l'église de Leure. Dans un acte de vente daté de 1621, un pré situé à Graville est borné par le chemin tendant de la maison du helleur au vieil Havre.

L'assiette de cet ancien chemin se retrouve dans l'axe des rues de la Vallée, de Saint-Romain et Dumont-d'Urville.

Il est probable qu'à l'origine de la formation du hameau du havre dépendant de Leure, la communication entre les deux rives se faisait au moyen de bateaux, puisque en 1311 il y avait danger pour les habitants de ce hameau à se rendre à l'église de Leure, mais que plus tard un pont permettait de suppléer à cette fâcheuse situation. À titre d'exemple, à la fin du XVe siècle, c'est-à-dire en 1476, on avait construit sur la crique d'Espagne, vers le Hoc, « *un grand pont, le plus haut que l'on avait pu, afin que le plus grand nombre de navires puissent se mettre à sauveté et afin que les gens descendant de ces navires arrivés en la fosse de Leure et dans la crique puissent venir en la Ville de Harfleur et à pied sec. Ce pont avait cinquante pieds de longueur et quatre étages* ».

Il existait encore il y a un siècle un pont, dit de l'îlet, à l'extrémité du grand chemin dont nous avons parlé, pour communiquer du quai (de Saône actuel) avec les restes de l'emplacement du havre de Grâce.

Le premier havre de Grace ayant dépendu de celui de Leure, on doit y rattacher les nombreux armements militaires

et marchands mentionnés dans l'histoire de Leure à la fin du XIIIe siècle et dans la première moitié du XIVe siècle, jusqu'à la ruine de la ville de Leure, y compris celle du quartier de Grâce pendant la guerre de Cent ans.

Sans vouloir répéter ici l'histoire de la ville de Leure au XIIIe et au XIVe siècle, il est permis de rapporter au passé de nos ancêtres du havre de Grâce le concours qu'ils avaient apporté à la fin du XIIIe siècle, aux commencements de la marine militaire, pour laquelle on avait affrété les navires marchands de Leure, du Chef-de-Caux, avec ceux de Harfleur.

Il en fut de même de 1336 à 1340 pour de nombreux armements de navires du port de Leure, effectués, sans nul doute, avec le concours de tous, c'est-à-dire de ceux du havre de Grâce.

Dans le choix fait parmi les marins de Leure pour assister les amiraux à la funeste bataille de l'Écluse en 1340, de dix des plus suffisants de Leure, se trouvaient sans doute des marins de Grâce qui eurent à subir le même désastre.

Dans le commerce de Leure avec les Portugais, exercé par suite au havre de Grâce et aussi dans le port de Harfleur selon que les navires pouvaient y aborder directement, ces étrangers étaient privilégiés, c'est-à-dire affranchis des droits de douane ou de prévôté. Ces avantages furent confirmés en 1362 par le roi Jean, où il attribue à Leure le titre de Ville :

« Voulant que, le havre de Harfleur pourrait empirer, dont il conviendrait les marchands et leurs gens amarrer en la Ville de Leure, et icelle, leurs denrées marchandises de charger. Pourquoi le Prévost d'icelle ville de Leure leur pourra faire aucune demande et les mettre en cause pour plusieurs dommages et iceux marchands soient francs et quittes de toutes coutumes, amandes, désautés, appartenant au prévost de la Ville de Leure ».

C'est ainsi que le compte du prévôt de Leure, Guillaume Hove, pour l'année 1350, mentionne l'arrivée en franchise des nef^s Sainte-Marie, Notre-Dame, Saint-Jean, Saint-Antoine, Sainte-Marie-de-Lisbonne, toutes du Portugal. Mais, les nef^s Saint-Jehan-de-Séville, Saint-Anton-de-Gacaire, Sainte-Catherine-de-Gacaire, du Royaume de Castelle, payaient les droits de douane ou de prévôté à raison des vesselées de sel dont elles étaient chargées, car la franchise n'existait pas encore pour elle, mais seulement à partir de 1364.

Le commerce des ports de Leure et de Grâce comprenait notamment les marchandises suivantes : cire, fer, cuir, fourrures d'Espagne, menu vair, gros vair, vair écureuil, cordouans et basanes, sel, charbon de terre, alun ou autres marchandises en grenier.

Le prévôt avait la garde du poids public et la mission d'exécuter les réparations et améliorations aux ports ; il exerçait ses droits sur les épaves et il recevait les rapports de mer faits par le capitaine assisté de deux marins comme témoins.

Il est difficile de dire si, à côté de ce fonctionnaire royal ou de son fermier, il existait une administration municipale pour la ville et son quartier de Grâce. Une charte donnée par le Roi en 1341, en faveur de l'hôpital militaire fondé à Leure, mentionne seulement le don de cent livres fait par les bourgeois et habitants de la Ville de Leure ; or, cette dernière indication n'est pas suffisante pour établir une organisation municipale, car, au Moyen âge, elle a souvent été employée pour des agglomérations peu importantes ; on mentionne en effet, à la fin du XIV^e siècle, la ville du Perrey pour désigner ce qui restait des territoires de Leure et de Grâce.

La population de Leure et du havre de Grâce, ainsi que celle du Chef-de-Caux, était très dense si on la compare avec celle des villages voisins. C'est ainsi qu'au milieu du XIII^e siècle, on y comptait 200 paroissiens ou chefs de familles représentant 1.000 habitants, sans compter, les pauvres. Au Chef-de-Caux, il y avait 140 paroissiens ; quant à Ingouville, il n'était peuplé que de 100 paroissiens.

Cette population devint encore plus considérable par la suite, car, au milieu du XIV^e siècle, il y avait à Leure 767 mesures sur un territoire de 24 acres dépendant du domaine royal. Or, chaque mesure comprenait quatre habitations, c'est-à-dire encore une plus grande densité de population comparée à la surface du territoire où elle était agglomérée.

Au contraire, Graville ne comptait que 180 mesures sur 303 acres — Ingouville 48 mesures sur 32 acres — Sanvic 77 mesures dans 160 acres ; le Chef-de-Caux 45 mesures sur 48 acres. Pour ce dernier village, il y avait diminution sans doute à cause des érosions de la mer qui détruisait progressivement le cap.

C'est à cette époque de prospérité, au milieu du XIV^e siècle, qu'il faut placer la destruction de Leure et de son hameau de Grâce, tandis que le port de Chef-de-Caux, ses habitations, son église et son cimetière s'écroulaient quelques années plus tard.

Les habitants de ce littoral avaient d'abord à lutter contre les éléments de la mer qui détruisaient partiellement les 80 à 100 salines dépendant du domaine de l'État et affermées alors à Charles Desquetot ; celui-ci réclama en 1359 une modération sur sa redevance annuelle parce que la mer, de par fortune, mauvais temps, tempêtes, usait et dégradait les terres où l'on pouvait cueillir les salines.

Une enquête sur ces faits les ayant reconnus exacts, le fermier obtint la remise de la moitié du terme de Pâques 59 et la moitié du terme de 60, mais cette réduction n'ayant pas été suffisante, Charles Desquetot revint à la charge en 1360, ajoutant que son dommage était irréparable, car « *les ennemis avaient été à Leure, ars (brûlé) toute la Ville et environ, par tous les lieux où l'on cueillait la dite ferme de sel* ».

Cette destruction de Leure et de son hameau de Grâce n'avait pas été l'œuvre d'un jour, car elle avait commencé en 1356 au cours des incursions des Anglais, alors maîtres de Honfleur.

Dans un premier combat, les ennemis avaient tué ceux de la Ville de Leure qui s'étaient portés témérairement à leur rencontre, mais, d'autres s'étant retranchés dans leur moutier, c'est-à-dire dans l'église fortifiée, ils avaient, de concert avec les gens de Harfleur, obligé les assaillants à retourner à Honfleur.

Le désastre devint complet par suite de l'alliance des Anglais avec les Navarrais, de Charles le Mauvais qui envoya, sur le littoral de la Seine, des pillers de la Grande Compagnie dite « *sans-tête* ». Le seigneur de Gravelle les ayant reçus, les Français firent le siège de ce château et au cours de cette lutte, Leure et Grâce restés sans défense, sauf les gens réfugiés dans leur moutier, avaient été maltraités par ce voisinage dangereux.

Il en fut de même en Juin 1360 lorsqu'un bourgeois de Londres, nommé Henry Picart, arrivé dans la fosse de Leure avec 80 vaisseaux et 10.000 hommes : ces Anglais *yssirent hors de leur navire, car il n'y avait sur le pays nul qui les contredisit*.

Seul le fort de Leure avait résisté, mais les Anglais venus *en corroy rangiés, assaillirent ce fort très efforciement, tant de jour que de nuit, que le fort leur fut rendu, car a vray dire*, d'après « la Chronique des quatre premiers Valois », *ceux de dedans se défendirent moult bien, mais contre si grand force ne le povoient tenir.*

Il nous est agréable de rappeler ici la bravoure de nos ancêtres de Grâce et de Leure au moment où leur ville allait disparaître des annales historiques françaises.

Ces désastres sont en outre attestés par un mandement de Charles, dauphin de Vienne et duc de Normandie, donné au bailli de Caux le 4 Juin 1361, nous apprenant donc la ruine de Leure et de son hameau de Grâce en 1359, ne laissant subsister que le territoire du havre de ce nom.

Ce port ou havre eut à subir des transformations et des diminutions avec l'écroulement du Chef-de-Caux qui constituait auparavant sa protection naturelle. En effet, vers 1369, ce cap, miné par les flots, s'était désagrégé. L'église, le cimetière et les habitations précipités dans la mer ; c'est alors que l'église fut reconstruite à l'endroit actuel, avec le cimetière autour, dans un terrain donné par le seigneur de Vitanval et affranchi de toute suggestion financière.

La charte donnée en Janvier 1374 atteste en effet ce désastre dans ces termes : « *sur la supplication des habitants de la Ville de Quief-de-Caux sur la mer contenant que, par fortune et force de mer, la terre sur laquelle seoit l'église parrochiale avec le cimetière de la dite ville a été tellement gâtée que la dite église est chue en icelle mer et que la place où iceul cimetière et église souloient être, regorge aucune fois l'eaue de la dite mer* ».

Nous citerons, en terminant cette courte étude, un autre désastre encore plus grave qui avait ravagé le littoral, depuis le Chef-de-Caux jusqu'au havre ancien de Grâce, lors de la création du port actuel.

Cet anéantissement d'une agglomération d'habitations assez importante n'avait pas été complet, car la modeste paroisse de Saint-Nicolas de Leure, moins exposée aux incursions des flots que celle de Grâce a survécu jusqu'à son annexion à notre ville, en 1852. De plus, en 1659, on mentionnait encore les vestiges apparents de l'ancienne ville de Leure.

Quant au havre de Grâce, si les habitants avaient disparu avec leurs maisons et leur chapelle, le nom a survécu pour désigner le havre réduit à un port d'échouage, jusqu'au commencement du XVI^e siècle. À cette époque, ce havre a été *estoupé*, c'est-à-dire bouché, pour favoriser la navigation dans le nouveau port.

De nombreux témoins contemporains de l'existence et de la consistance de cet ancien havre de Grâce, nous en ont donné, en 1532, une description très complète qu'il est intéressant d'analyser ici.

Sur la situation des ruines de ce premier havre de Grâce, Jehan de Marceilles, père de notre chroniqueur havrais, Guillaume de Marceilles, rappelle que sur l'emplacement du nouveau havre, « *aucuns n'y hantaient ni fréquentaient, excepté qu'à l'endroit du vieil havre de Grâce qui était un autre lieu que le havre neuf et qui de présent n'est d'aucune valeur et en état de grève* ».

Ce témoignage confirme ce que nous avons dit du premier havre de Grâce, à savoir : qu'il était situé vers l'est et immédiatement sur le bord ou rivage de la mer.

Il n'y avait plus dans le lieu de Grâce, comme administration financière, dépendant du domaine royal, que l'ancienne Prévôté de Leure qui a subsisté, au moins pour la forme, jusqu'à la fondation de la Ville Françoise de Grâce, époque où le fermier de la prévôté, escomptant les profits de la grande navigation et du commerce du nouveau port, avait essayé, sans succès, la perception de ses anciens droits et coutumes.

Au XVe siècle, le havre de Grâce était si peu important que l'affermage des droits de prévôté ne valait que dix livres, c'est-à-dire 200 francs au pouvoir actuel de l'argent. Cette perception était donc insignifiante et très discutée, à cause de la distinction à établir entre les mariniers qui en étaient affranchis, comme habitant sur le territoire du bourgage, tels que ceux de Leure et du Chef-de-Caux, et les autres dépendant des seigneuries voisines qui n'avaient pas la franchise dans les ports royaux : Graville, Sanvic, Bléville, etc.

La principale taxe perçue, au XVe siècle, par le fermier de la prévôté, consistait dans un cent de harengs par bateau charge en vrac et quatre deniers par baril.

Les armements pour la marine militaire ayant cessé, le havre de Grâce était devenu une station ou refuge pour les bateaux se livrant à la pêche des harengs et des maquereaux ; ils étaient montés par des habitants d'Ingouville, d'Octeville, de Harfleur et des autres communes des environs. Habituellement, leur nombre était peu considérable — 25 à 30 — mais en cas de mauvais temps on avait compté jusqu'à 100 navires étrangers à la région, tels que ceux de Fécamp, Saint-Valery, Dieppe, etc.

Indépendamment de la pêche, ces bateaux chargeaient, en vrac ou en sacs, des pommes et divers fruits pour l'Angleterre et d'autres destinations. Le trafic se faisait au havre, par le grand chemin du roy partant de Harfleur aboutissant au Chef-de-Caux en passant par le havre de Grâce.

Ces navires étaient évidemment d'un faible tonnage, tel que celui qui s'était échoué en 1514 sur la rive du havre et qui fut vendu, par adjudication, au profit du seigneur de Gravelle, en vertu de son droit de Varech, moyennant 72 sols 6 deniers, représentant 80 francs au pouvoir de l'argent.

Les navires fréquentant le havre de Grâce étaient assujettis à d'autres redevances ou péages, au profit du seigneur de Gravelle, à cause du foulage et des dégradations causés à ses prairies riveraines. Ce tribut était un cent par bûche de bois et onze maquereaux pour cent. Lorsque les pêcheurs faisaient sécher leurs rez ou filets sur la rive, ils devaient payer cinq sols (ayant alors le pouvoir de cinq francs).

Le vieil havre de Grâce, avons-nous dit, était un port d'échouage, car il n'y avait ni quais, ni écluses pour maintenir les eaux à marée basse ; les mariniers se dirigeaient dans le canal de ce havre au moyen de perches ou balises dépassant le niveau de l'eau, comme ils pratiquaient dans le canal du havre d'Harfleur. Ces perches étaient fournies par le fermier du seigneur de Gravelle qui percevait un péage de 4 deniers (0 fr. 10) par tonneau de jauge.

Les navires de plus fort tonnage mouillaient au port du Chef-de-Caux pour décharger leurs cargaisons dans de petits navires qui abordaient ensuite, soit à Leure lorsque le port de Harfleur était ensablé, soit directement dans celui-ci lorsque le chenal de la Seine se rapprochait du nord. Nous en citerons

un exemple ; communiqué par M. Génestal, remontant à 1395, à l'occasion jugé au Parlement de Paris dans les conditions suivantes :

Vers le mois de Janvier, un navire venant d'Amsterdam, chargé de 120 barils de harengs blancs, mouillait au Chef-de-Caux. Sur cette cargaison, 15 barils et trois barillets appartenaient à Lubert, marchand de Kempen, qui les vendit le 5 Janvier à Couraud, facteur des frères Bernard et Jehan Barraud, marchands parisiens, pour 1,810 francs d'or ; le même jour, Couraud envoyait au Chef-de-Caux 3 petits navires ou *foncets* pour prendre les barils de harengs et les mener au bout de la ville du Perrey, afin de les acquitter envers le Roi.

La suite de ce procès, jugé en 1399, importe peu, mais il faut en retenir que les havres de Leure et de Grâce étaient encore en état de transborder les marchandises venant de l'étranger, et que le régime de la prévôté de Leure s'y exerçait toujours.

Nous citerons à la même date d'autres exemples d'exportation par le port de Jumièges, avec transbordement dans les havres de Leure.

Il s'agissait en 1395 de chargements de petits navires, à Jumièges, pour transborder les blés dans une grosse nef qui était au port de Leure, à destination de Gênes ou d'Aragon et sur lesquels Guillaume Berengier, fermier de la Prévôté de Leure, réclamait, à tort ou à raison, le droit de traite foraine, à raison de quatre deniers par livre.

Un fait plus extraordinaire nous est révélé par un témoin nommé Frontebosc, entendu en 1450 dans un procès suivi entre les marchands de Castille et les Rouennais, toujours pour des taxes de douane. Il rappelle que : « *l'an 1407 que les grans gelées et que la Seine estoit gelée, dit : il est vray que l'on estoit en la fosse de Leure un grant venue de navires jusque au nombre de 52 nefes à chasteau-devant, chargées de marchandises comme de harens, figues, de vins doux et d'autres choses, et pour ce que les marchans avoient haste pour la saison de Karesme qui aprochoit, de mener leurs denrées et marchandises et que ils ne pvoient traverser leurs navires a Honnefleu, an regard de ceulx qui vouloient aler au pais d'oultre Seine, ils en firent chargier grant nombre en charrois et les firent venir au dit port de Jumièges pour les passer et traverser par dessus la glace* ».

Il est permis de supposer que parmi ce grand nombre de navires, plusieurs hivernaient dans le havre de Grâce.

Le bout de la ville du Perrey dont il est question dans le 1^{er} procès de 1395 doit-il s'entendre de bout du Perrey vers le quartier des Neiges ou celui du havre de Grâce ? Cela est probable pour celui-ci, car Jean Petit, marinier d'Octeville, entendu comme témoin dans l'enquête de 1532, déclare : *« qu'il y avait une crique qui dépendait d'un petit havre vers Leure où la bouche en était, qui venait vers le nouveau Havre et qui s'appelait la Crique du Perrey, depuis le vieil havre de Grâce »*.

On ne pouvait construire de grands navires dans des endroits si déserts et si mal outillés, et par suite on se contentait de radoubler les bateaux en les maintenant par des accores en bois, fournis plus ou moins par le fermier de la seigneurie de Graville qui percevait un droit de deux sols et demi par bateau. La taxe aurait été doublée pour une construction complète.

Le havre de Grâce était aussi utilisé pour le transport de cailloux taillés, dont le Chef-de-Caux et la Tuilerie dans le Bas Sanvic avaient la spécialité. C'est ainsi que lors de la réparation des fortifications de Harfleur, à la fin du XVe siècle, les gens de cette dernière ville achetaient ces matériaux et les faisaient transporter par voitures ou par bateaux.

On peut citer des exemples de ces fabrications et transports de cailloux taillés pour la Ville de Harfleur : *« payé à Geffroy Bonnet pour 1.400 livrés à la tuilerie proche le Chef-de-Caux. À Charbonnel et Jehan Pellerin pour les 5.000 de cailloux taillés apportés en leurs bateaux depuis le havre de Grâce jusque sur les quais de Harfleur »*.

Les ateliers des ouvriers tailleurs de silex renommés du Chef-de-Caux et du Bas Sanvic à la Tuilerie ont fourni les magnifiques murailles en damiers noir et blanc que l'on retrouve dans les édifices construits dans l'arrondissement du Havre, du XVe au XIXe siècle. Il est probable que des éclats de silex laissés sur place ou roulés par les flots ont reçu la forme d'outils préhistoriques découverts à cet endroit.

Ici se termine notre description historique et géographique du havre de Grâce au Moyen Âge. Il n'y a pas lieu de s'étonner des bouleversements qui s'étaient produits sur le littoral, depuis le Chef-de-Caux jusqu'à Leure et à Grâce, lorsqu'on se rappelle qu'une terrible tempête avait

compromis l'œuvre de François 1er, quelques années avant la fondation du nouveau Havre.

Le 15 Janvier 1525, suivant Guillaume de Marceilles, ou le 2 Janvier nouveau style, d'après Louis de Brézé, un ouragan avait d'abord culbuté des pièces d'artillerie, d'après le mandement donné par lui de payer à Jacques d'Estimauville, l'un des principaux fonctionnaires du nouveau havre, 180 livres pour : *« son remboursement de pareille somme avancée pour faire retirer de dedans le havre de Grâce, que dans le sable le long de la mer qui bat au Chef-de-Caux, le nombre de 34 pièces d'artillerie, tant de fer que de fonte qui auraient, par impétuosité d'un flot de la dite mer advenu le 22 Janvier derrain passé, été emportées de dessus les remparts du dit Chef-de-Caux »*.

Poursuivant sa course, l'ouragan avait inondé le terre-plein (de la Floride), reste du territoire où se trouvait le premier havre de Grâce, mais où de nouvelles maisons avaient été reconstruites ; une centaine d'habitants isolés entre le rivage et le canal du nouveau havre ayant été surpris pendant la nuit et n'ayant pu se sauver, avaient tous été noyés.

Enfin, 28 bateaux de pêche qui s'étaient réfugiés, à l'approche de la tempête, dans le nouveau havre qui communiquait encore avec l'ancien canal et l'anse de Leure, avaient été poussés jusque dans les fossés du château-fort de Graville, sans pouvoir en sortir, par suite de la baisse des eaux après ce raz de marée.

Cette étude nous a révélé qu'à l'emplacement des bassins Bellot et de marée il a existé autrefois de modestes ports, où ont été armées les nefes de Leure et de Grâce pour contribuer à la formation de la marine militaire aux XIIIe et XIVe siècles, et aussi pour le commerce sur le littoral et la pêche au cabotage.

Au XVIe siècle, ces ports ont été remplacés par le havre de François 1er qui s'est développé lentement pour devenir à son tour également insuffisant et étriqué.

Actuellement la grande navigation est retournée à la place des havres de Leure et de Grâce. Par le génie de l'homme et par sa hardiesse, inconnus au Moyen Âge, des digues sans fin contournent de vastes bassins naturels au milieu des flots pour recevoir les villes flottantes que l'on espère devenir nombreuses. Au radoub des bateaux sur accores, dans le havre de Grâce au XVe siècle, succédera la

vaste forme sèche en construction pour les plus grands navires.

LE HAVRE DE GRÂCE AU MOYEN ÂGE
par M. ALPHONSE MARTIN

Source :

Recueil des Publications de la Société Havraise d'Études
Diverses, 1923

gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Illustration première page :

Plan du Havre et de la plaine comprise
entre la côte d'Ingouville et la Seine (détail)

Plan établi entre les années 1620 et 1627

Image extraite de l'ouvrage

« IVe centenaire du Havre »

d'Alphonse Martin