

HONFLEUR

**VUE PAR UN
DRONE**

HONFLEUR

VUE PAR UN
DRONE

Textes Pascal Lelièvre
Photographies Sylvain Richon





18

La plage du Butin

17 Phare de l'Hôpital

Place Jean de Vienne

19 La Ferme Saint-Siméon

20 La chapelle de Grâce

SOMMAIRE

PRÉFACE	9
HONFLEUR, TERRE D'ESTUAIRE, PORTE DE LA CÔTE FLEURIE	11
1 LE BASSIN DE L'EST ET LE BASSIN CARNOT	13
2 L'ANSE DU QUAI DE LA QUARANTAINE	19
3 LA LIEUTENANCE	27
4 LE VIEUX BASSIN ET LE QUAI SAINTE-CATHERINE	31
5 LE QUAI SAINT-ETIENNE	39
6 AU CŒUR DE L'ENCLOS	43
7 LA PLACE DE LA PORTE DE ROUEN	51
8 LE QUARTIER SAINT-LÉONARD	55
9 LA RUE DE LA RÉPUBLIQUE	65
10 LA PLACE DU PUIITS	67
11 LE QUAI BEAULIEU OU QUAI DES PASSAGERS	69
12 LA PLACE HAMELIN	71
13 L'ÉGLISE SAINTE-CATHERINE ET SES ABORDS	75
14 LA RUE HAUTE	83
15 LA RUE DES CAPUCINS ET L'ILOT DES ÉCOLES	87
16 LES MAISONS DE L'ANCIEN FRONT D'ESTUAIRE	91
17 LES PERSPECTIVES À PARTIR DU PHARE DE LA PLACE DE L'HÔPITAL	97
18 LE BUTIN	103
19 L'HÔTEL SAINT-SIMÉON	109
20 LA CHAPELLE DE GRÂCE ET SON ENVIRONNEMENT	113
HONFLEUR ET SON « PAYS »	119
21 EN BORDURE DE L'ANSE DE PENNEDEPIE	121
22 BARNEVILLE-LA-BERTRAN	125
23 L'ABBAYE DE GRESTAIN	127



PRÉFACE

L'auteur, Pascal Lelièvre et le photographe Sylvain Richon, ont décidé de voir les choses de haut en nous présentant Honfleur d'une façon originale et c'est une première : Honfleur, vu du ciel !

La technologie de ce XXI^e siècle nous permet, de façon beaucoup plus facile, d'appréhender une vision des territoires depuis les nuages, notamment grâce au drone et je voudrais rendre un hommage à la fois à Pascal Lelièvre, historien renommé, auteur des textes de cet ouvrage, ainsi qu'au photographe Sylvain Richon qui l'a accompagné et qui a su, au-delà d'une utilisation talentueuse de ces technologies, nous interpeller en nous montrant le bâti honfleurais sous des angles inhabituels.

C'est ainsi que depuis le ciel, cet ouvrage vous propose une balade sur les toits, que ce soit ceux de l'église Sainte-Catherine et de son clocher, de l'église Saint-Léonard, de l'ancien lycée Albert-Sorel, de notre magnifique Lieutenance, de la Mairie, des quais Sainte-Catherine et Saint-Etienne, mais également des arrêts sur image sur l'horloge de la Lieutenance et de la statue de Notre-Dame du Port, comme nous ne les avons jamais vus.

L'envol se poursuit, pour notre plus grand plaisir, au-dessus du quartier Saint-Léonard, des lavoirs, mais également du Jardin des Personnalités, du port, de la plage de Honfleur-Vasouy, jusqu'à l'orée même de certains villages alentour. Nous découvrons ainsi des manoirs, des maisons, des demeures, avec une vision tout à fait inédite.

Tout ceci apporte de l'originalité à cet ouvrage, qui surprendra, j'en suis persuadé, non seulement les Honfleurais qui aiment leur ville, mais également nos amis visiteurs qui seront intéressés de se le procurer, car il assure une promenade singulière à travers la ville, sans précédent jusqu'à maintenant.

Je vous laisse tous, amis lecteurs, prendre de la hauteur pour découvrir Honfleur avec un bonheur renouvelé.

Michel Lamarre,
Maire de Honfleur
Vice-président du Conseil Départemental du Calvados



HONFLEUR, TERRE D'ESTUAIRE, PORTE DE LA CÔTE FLEURIE

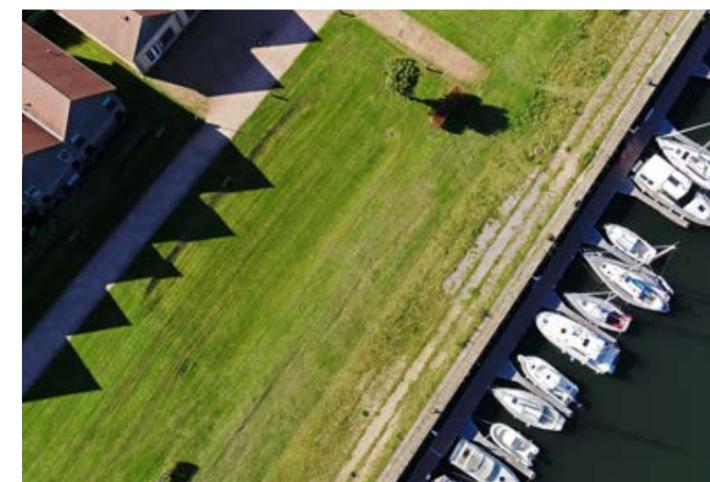
Située sur la rive gauche de la Seine, Honfleur joue depuis la guerre de Cent Ans un rôle de premier plan en Normandie avec des fonctions différentes selon les époques. Érigée en place forte par Charles V au XIV^e siècle, la ville devient une place commerciale comme avant-port de Rouen puis la partenaire du Havre, sa consœur de rive droite. Honfleur est ainsi engagée aux côtés des deux grands ports normands dans la création et l'exploitation des nouvelles routes commerciales vers l'Amérique et l'Asie. Epargnée par les destructions dont ont été victimes nombre de villes normandes pendant la Seconde Guerre mondiale, Honfleur a conservé de son passé prestigieux un patrimoine bâti ancien d'une qualité remarquable où l'exceptionnel se mêle aux constructions plus modestes, celles de la grande majorité des gens de mer, insérées dans de petits îlots par un labyrinthe inextricable de rues étroites et de ruelles, selon la métrique spatiale propre aux villes historiques d'origine médiévale.

Mais Honfleur ne se conçoit pas sans son écrin rural avec lequel de tout temps ses habitants ont tissé des liens étroits consolidés par les récentes évolutions de l'économie touristique. C'est donc un champ d'observation élargi à son « pays » qui compose une partie de cet ouvrage, destiné à tous les amoureux de Honfleur, une des plus romantiques villes de Normandie.



1 LE BASSIN DE L'EST ET LE BASSIN CARNOT

L'aménagement du bassin Carnot marqua la fin des grands travaux portuaires du XIX^e siècle à Honfleur. Situé dans la partie sud du bassin de retenue, la totalité de son périmètre n'est pas dotée de quais, les travaux entrepris après la Première Guerre mondiale dans la partie nord n'ayant pas été poursuivis après la réalisation de la première tranche. C'est le plus vaste des bassins. Il recevait les navires chargés de grumes et de matières premières pour les usines chimiques de l'agglomération. Les terre-pleins, à l'exception de ceux situés à l'extrémité est, ont été désertés par les entreprises industrielles. Les terre-pleins au sud servent aujourd'hui de parkings pour les automobilistes et les camping-caristes qui viennent visiter Honfleur.



LE BASSIN ET LE QUARTIER CARNOT

Un nouveau quartier résidentiel s'étend aujourd'hui au sud. Les maisons jointives et les immeubles font, pour leur parement, une large place au clin afin de rappeler l'architecture des anciens hangars de stockage du port. Les navires de plaisance peu à peu colonisent ses quais, donnant à ce quartier une allure de marina, ce qu'il n'est pas en réalité, la plupart des résidents étant étrangers au monde de la plaisance.

Pour perpétuer l'intérêt des jeunes Honfleurais pour la mer, le Club Nautique Honfleurais, qui gère depuis plus de cinquante ans les équipements liés à la plaisance, organise pour les scolaires et les jeunes fréquentant les centres de loisirs l'été une initiation à la voile sur optimiste dans le bassin Carnot. La réorganisation de la gestion des infrastructures portuaires en cours par le conseil général du Calvados pose le problème de l'avenir de cette association qui gère jusqu'à présent les équipements liés au nautisme.



Vue de l'avant-port, du bassin de l'Est et en arrière de l'ancien bassin de retenue. Le grand parking correspond à l'ancien bassin du Centre comblé en 1960.

EQUIPEMENTS PORTUAIRES D'HIER ET D'AUJOURD'HUI

Hier le mât de signaux, le phare et les écluses de chasse ;
aujourd'hui le sas écluse et la tour radar.

Le mât de signaux et le phare

Pour faciliter l'accès du port aux navires, l'administration du service des phares et balises installa au niveau du musoir de la jetée un phare à feu fixe en 1843, un mât de signaux en bois en 1857 et un bâtiment pour les agents et leur matériel, « la baraque aux balises ». Un peu plus tard, en 1876, le mât en bois laissa place à une structure métallique qui imite les mâts traditionnels de bateaux ; tous ces équipements, qui ne servent plus aujourd'hui, ont été inscrits à l'inventaire des monuments historiques. La baraque aux balises, composée de trois petites pièces, était destinée à abriter les balises et à servir de bureau aux officiers du port. On y entreposait également les appareils de sauvetage. Le lanternon fut ajouté au-dessus de la travée centrale pour abriter la cloche de brume. La plus ancienne association de la ville, « la société des marins », a son siège social dans cette baraque aux balises qui, comme tous les bâtiments de service du port, sont peintes en blanc avec des rayures bleu clair pour leur donner un air balnéaire.



Les anciennes écluses de chasse

A l'extrémité du bassin de retenue, d'imposantes écluses de chasse furent installées, permettant de libérer les 700 000 m³ qu'il pouvait accumuler à chaque marée.

Au nord de la jetée de l'Est et du bassin de l'Est a été réalisé, dans les années 1870, un grand bassin de retenue destiné à donner la possibilité de lutter efficacement contre l'envasement de l'entrée du port. Il constitue un remarquable ouvrage, non dénué de qualités esthétiques avec ses portes en acier et en chêne, ses vannes et ses treuils, ses piles de pierres et ses murs de briques. Il a été également inscrit à l'inventaire des monuments historiques en 1995. Le bassin de retenue est aujourd'hui largement rempli d'alluvions, ne laissant plus apparaître à marée haute qu'un chenal. Il est aujourd'hui protégé par son intégration dans la zone Natura 2000 de la rive gauche de l'estuaire.



Le sas écluse

Le sas-écluse est le point de passage obligé pour tout bateau désireux d'entrer ou sortir du port intérieur. Il a été construit en 1993 afin de limiter le niveau des dépôts de vase dans le port à chaque marée et de permettre un élargissement de la plage horaire disponible pour les mouvements d'entrée et de sortie des usagers du port (pêcheurs, plaisanciers et croisiéristes). Il est long de 60 m et est muni d'écluses de 23 m de large.

La tour radar

La tour radar a été construite en 1975. Elle culmine à 37 m et dispose d'une salle d'opérations située à 26 m. Elle est dotée de trois postes de contrôle et de guidage des navires servis 24h/24 et 7j/7 par des officiers de port et des officiers radio qui se relaient pour surveiller, guider et réguler le trafic en Seine. Leurs radars ont une portée de 60 km et ils disposent de systèmes de géolocalisation. Environ 7 000 navires sont traités chaque année par la tour radar, représentant un tonnage transporté de 24 millions de tonnes.





2 L'ANSE DU QUAI DE LA QUARANTAINE

L'avant-port est constitué, depuis le milieu du XIX^e siècle, de trois anses. La plus ancienne et la plus étroite – elle remonte au XIII^e-XIV^e siècle – est située devant la Lieutenance, entre le quai des Passagers et la jetée du Milieu, qui elle-même est longée sur son autre côté par l'entrée du Vieux Bassin. La seconde a été formée à la fin du XVIII^e siècle, entre la jetée de Transit et le quai de la Quarantaine. Elle donnait accès au bassin neuf comblé depuis 1960. Elle sert aujourd'hui de zone d'accueil pour les bateaux de pêche. La troisième a été réalisée au milieu du XIX^e siècle, entre la jetée de Transit et la jetée de l'Est (aujourd'hui quai Gallien) pour accéder aux bassins du port industriel (bassin de l'Est et bassin Carnot). La notion d'avant-port n'a plus véritablement de sens dans la mesure où c'est par un sas-écluse situé en bordure de Seine que l'on accède au chenal conduisant à l'avant-port, ce qui fait qu'il n'est plus la zone où les navires cassaient leur vitesse et leur erre avant de pénétrer dans les bassins par les pertuis. Aujourd'hui, l'avant-port, toujours en eau, fait entièrement partie du port intérieur. On n'y voit plus les amas de vase qui se découvraient à marée basse (le jusant était d'environ 6 m).



LES COQUILLARDS LE LONG DU QUAI DE TRANSIT

Pendant la saison de la coquille Saint-Jacques dans la baie de Seine, le port de Honfleur sert de base arrière, le week-end, pour les bateaux de pêche et les équipages qui viennent du pays de Caux ou des ports du Nord. Ils s'amarrent le long des quais de l'ancien avant-port, celui de la Quarantaine ou celui de la jetée du Transit. Une partie de la flottille honfleuraise, quatre ou cinq unités, participe également à ce métier fort lucratif mais très réglementé, afin de préserver la ressource du principal gisement français et européen de coquilles Saint-Jacques. La saison de la pêche dure d'octobre à mai. 250 coquillards, unités de moins de 16 m, sont autorisés à y participer, à raison de deux heures de pêche quatre jours par semaine, chaque bateau disposant d'un quota de prises lié à sa taille, qu'il ne peut dépasser sous peine de sanctions. Une licence de pêche, des équipements spécifiques, une VMS pour surveiller chaque navire par satellite, sont requis. Et bien sûr les « drages » (dragues) dont chaque coquillard doit être équipé, permettant une capture à chaque remontée de 300 à 400 kg de coquilles.



L'HÔTEL DE VILLE

L'hôtel de ville est une construction du début du XIX^e siècle dont la première pierre a été posée en 1832. Il a été implanté au centre de l'ancienne place d'armes, à l'extrémité nord du quai Saint-Etienne.

L'édifice austère mais élégant est bâti sur un soubassement d'environ un mètre. Il est représentatif du mode mineur néoclassique, une variante épurée du pittoresque inspiré des villas italiennes. De volume cubique, ses quatre façades sont recouvertes d'un enduit en ciment peint, à l'exception des harpes de pierre aux angles. La façade principale montre sur ses deux premiers degrés une organisation en travées : portes cintrées à châssis de tympan en éventail au rez-de-chaussée et baies cintrées à l'étage, toutes entourées de discrètes archivoltes. Le comble est éclairé par deux petites lucarnes à ailerons de chaque côté du cadran d'horloge, logé dans une lucarne de plus grande dimension. Sur les façades, les ouvertures cintrées et les celles à linteau droit signalent respectivement les pièces accessibles au public des bureaux réservés aux différents services.



Depuis la Révolution, il n'y avait plus que deux horloges publiques, celles des deux églises paroissiales situées un peu à l'écart du port, épice de la vie économique urbaine.

Au XIX^e siècle, avec l'ouverture de la gare ferroviaire en 1862 et le développement de l'industrie autour du nouveau bassin de commerce, l'organisation du travail vise à gagner du temps pour chaque tâche productive. L'emprise de l'heure sur les rythmes de vie devient très importante à une époque où tous les individus ne peuvent disposer d'une montre en raison de son prix.

La gare en particulier devient le lieu de synchronisation d'un temps commun, imposant ses exigences de ponctualité. La mise en place de deux nouvelles horloges publiques, visibles à partir des deux axes de circulation conduisant à la gare (elle-même dotée de sa propre horloge), apparaît indispensable : celle de la mairie et celle du théâtre municipal. Après hésitations, le conseil municipal demanda que le cadran soit placé dans une lucarne œil de bœuf au-dessus de la corniche de la façade de l'hôtel de ville. L'horloge est reliée aux petites cloches logées dans un petit campanile, situé au sommet du toit.

