

# IMAGES DU HAVRE

DANS

« **PIERRE et JEAN** »

de **GUY DE MAUPASSANT**

La falaise de calcaire et d'argile qui, par un à-pic de 80 mètres, tombe sur la Manche, n'est qu'une frontière récente du pays de Caux. Un versant en pente douce, dont les assises sont encore visibles au jusant, raccordait jadis le plateau au niveau de la mer. Mais la rupture brutale du continent et du rivage marin et aujourd'hui un fait. A tel point que les eaux de pluie qui tombent sur le rebord extrême de la falaise doivent souvent parcourir de nombreux kilomètres vers l'intérieur des terres avant de trouver une issue vers la mer. On pourrait croire qu'il en va parfois de même pour les hommes du plateau. Guy de Maupassant, né et élevé sur les falaises du pays de Caux, se trouva conduit par une pente naturelle, dans sa jeunesse, vers les anciennes cités de l'intérieur. Il alla chercher la révélation de la culture et du monde des hommes à Yvetot, puis à Rouen, et non pas au Havre – pourtant plus proche d'Etretat où vivait sa mère. C'est seulement plus tard que Maupassant devait découvrir Le Havre, ville champignon, ville cosmopolite, port international, surgi au pied du Cap de la Hève. Il fallut même attendre 1888, année de la publication de **Pierre et Jean** pour trouver dans son œuvre – par ailleurs si riche en croquis normands – quelques images du Havre. Selon Madame Lecomte de Nouy, qui le fréquentait beaucoup à l'époque, il dut même y effectuer spécialement un voyage afin de se mieux imprégner de l'atmosphère du port. Son amie, à qui il lut, en juin 1887, les premières pages de son roman, notait dans son journal :

*« Nous devons aller samedi au Havre, pour qu'il se pénètre du paysage, des bassins et du mouvement du port d'une façon absolument juste. »*<sup>1</sup>

Elle commentait en ces termes la genèse du roman :

*« C'est un fait réel qui lui a donné l'idée d'écrire ce livre. Un de ses amis vient de faire un héritage de huit millions. Cet héritage lui a été laissé par un commensal de sa famille. Il paraît que le père du jeune homme était vieux, la mère jeune et jolie. Guy a cherché comment le don d'une pareille fortune pouvait s'expliquer ; il a fait une supposition qui s'est imposée à lui... »*<sup>2</sup>

On connaît l'intrigue de **Pierre et Jean**. Les deux fils d'un ancien bijoutier parisien, retiré au Havre afin de satisfaire son goût de la navigation, viennent de terminer leurs études. L'aîné, Pierre, après avoir un peu touché à tout, a fait de rapides et assez brillantes études médicales. Le second, Jean, plus paisible et moins imaginaire, a en poche le diplôme qui lui permettra de s'inscrire au barreau. Les deux jeunes gens ont rejoint leurs parents dans l'intention de s'établir au Havre. Jean, le cadet, plus vigoureux et mieux équilibré que Pierre, apprend soudain qu'un vieil ami de la famille l'a institué son légataire universel. Il lui laisse toute sa fortune, soit vingt mille francs de rentes, à lui seul.

Or les deux frères avaient également connu et fréquenté ce familial de leurs parents. De plus, ce dernier n'avait jamais montré de préférences pour l'un ou l'autre des deux frères. La différence de traitement entre les deux jeunes gens voulue par Léon Maréchal surprend puis trouble Pierre. Pourquoi a-t-il tenu à combler Jean de ses faveurs posthumes ?

---

<sup>1</sup> En regardant passer la vie, Ollendorff, 1903, In-16, 286 p., page 46

<sup>2</sup> En regardant passer la vie, Ollendorff, 1903, In-16, 286 p., page 46

Après bien des hésitations, Pierre doit bien se résigner à formuler la seule hypothèse vraisemblable : Jean n'est pas le fils du bijoutier Roland mais celui de Léon Maréchal. Le roman nous montre comment cette hypothèse se transforme en une intolérable certitude qui pousse Pierre à accepter un embarquement sur un transatlantique qui lui permettra de ne plus vivre près de sa famille que sa secrète souillure n'empêche pourtant pas de sauver très bien les apparences.

Rien de spécifiquement normand dans la donnée de ce roman psychologique. C'est donc arbitrairement que Maupassant lui donne un cadre havrais. Non pas d'ailleurs que ce choix soit dépourvu de signification. Pour Maupassant, Le Havre, c'est le type même du grand port : lieu de transition et de passage où se croisent des destins que rien de profond ne lie, un de ces lieux dont l'agitation même souligne l'insignifiance des individus. Aucun des protagonistes de **Pierre et Jean** n'est profondément marqué par Le Havre, aucun n'en est le produit. Même la manie maritime du père Roland aurait pu se satisfaire dans tout autre port. Pourtant l'atmosphère du Havre agit sur la psychologie des personnages. Le port lui-même ne tarde pas à prendre place parmi les héros du roman, et il n'en est pas le moins vivant.

Ainsi selon le témoignage de Mme Lecomte de Nouy, Le Havre de **Pierre et Jean** serait Le Havre de 1887. Sans doute ne faut-il pas interpréter d'une façon trop limitative l'indication qu'elle nous donne.

Nous trouvons d'ailleurs dans le roman un certain nombre de notations qui nous permettent de situer avec une certaine précision l'époque qu'il nous dépeint. Dès les premières pages, au cours d'une partie de pêche, le père Roland aperçoit au large la silhouette d'un paquebot qui lui paraît familière. C'est celle de **La Normandie**. La flotte de la Compagnie Générale Transatlantique comportait effectivement une unité portant ce nom vers 1887. **La Normandie**, longue de 140 m. était entrée en service sur la ligne de New-York en mai 1883. Ce fut le premier transatlantique éclairé entièrement à l'électricité. **La Lorraine**, sur laquelle embarquera Pierre n'était pas encore construite. Le premier paquebot de la Compagnie Générale Transatlantique qui porta ce nom ne devait être lancé qu'en 1899. Par contre, en 1885, la compagnie avait fait construire aux chantiers de Penhoët, à Saint-Nazaire, deux transatlantiques de 6.500 tonnes de jauge brute<sup>3</sup> dont la description correspond assez exactement à celle de **La Lorraine** de Maupassant. L'un de ces navires, **La Champagne** effectua son premier départ sur New-York le 22 mai 1886 ; l'autre, **La Bretagne**, fut mis en ligne le 16 octobre 1886. Il est difficile de dire lequel de ces deux bâtiments aux caractéristiques identiques, construits tous deux en même temps, servit de modèle au romancier. La date du premier départ de son paquebot, qu'il fixe au 7 octobre, se rapproche assez de la date de mise en ligne de **La Bretagne**, qui pris la mer pour New-York le 16 octobre 1886. Mais l'octobre de **Pierre et Jean** n'a pas une atmosphère essentiellement différente d'un mois de Mai havrais, époque à laquelle **La Champagne** effectua son premier départ. On y fait encore des sorties en mer, la foule se précipite à la jetée pour voir partir le transatlantique, ce qui fort rare en octobre. Mais peu importe que Maupassant ait eu dans l'esprit l'un ou l'autre des paquebots ou les deux à la fois. Il pouvait très vraisemblablement avoir gardé des souvenirs assez frais au moment où il écrivit son roman, du départ de l'un de ces transatlantiques. Ces premiers départs sont toujours une sorte de réjouissance populaire qui laisse sa race dans la chronique locale. Peut-être même s'est-il contenté de se documenter dans les journaux du temps, car il cite peu de faits relatifs à la vie havraise qui n'aient trouvé leur écho dans la chronique de l'année 1886. Nous y reviendrons.

---

<sup>3</sup>C'est le chiffre même cité par Jean ; Cf Pierre et Jean, p244.

Datée ou non avec précision, l'image du Havre que nous donne Maupassant a ceci de remarquable, tout en demeurant allusive, incidente, comme fortuite, d'évoquer parfaitement l'atmosphère de la ville et du port. Pas de long exposé à la Balzac chez lui, pas de vue d'ensemble, pour ainsi dire pas de descriptions. Mais seulement quelques détails habilement groupés en de petits tableaux qu'on n'oublie plus et qui s'accrochent dans le souvenir, plus réels, plus vrais dans leur concision que la réalité diffuse et multiforme dont un œil moins exercé que le sien ne saisit pas toujours les lignes de force.

En 1886, Le Havre avait déjà conquis sa place parmi les grands ports maritimes de l'Europe du Nord-Ouest. Cependant, son essor était encore assez récent pour qu'on se souvînt de ses débuts et qu'on s'inquiétât de ses perspectives d'avenir. La petite ville insalubre et batailleuse fondée par François I<sup>er</sup> ne s'était débarrassée de son corset de fortifications qu'en 1854. Elle avait alors moins de 29.000 habitants. Aussitôt une ville nouvelle développa ses grands boulevards rectilignes sur la plaine large de 1.500 mètre et longue de plusieurs kilomètres qui s'étend entre le pied des derniers ressauts du plateau de Caux et la mer. En 1882 la population de la ville approche 100.000 habitants. On y construisit de solides édifices publics ; telle la Bourse du Commerce, de 1877 à 1881, qui symbolise sa réussite économique. Dans une conférence donnée à la Société de Géographie de Tours, en 1888, le colonel Blanchot faisait remarquer à ses auditeurs que le chiffre d'affaires du Havre : port d'importation et d'entrepôt de cotons, de cafés et autres produits coloniaux précieux, s'élevait à « deux milliards, c'est-à-dire un sixième de celui de la France entière »<sup>4</sup>. Pourtant les autorités locales étaient inquiètes à cause d'un phénomène physique sur lequel le père Roland donne dans **Pierre et Jean** des indications sommaires. Lorsque les principaux protagonistes de l'intrigue rentrent en barque au Havre après la partie de pêche qui constitue l'une des premières scènes du roman, le père Roland traite pour ses invités à bord de la Perle, « la question des bancs de sable de la Seine qui se déplacent à chaque marée... mettant en défaut les pilotes de Quillebeuf eux-mêmes, s'ils ne font pas tous les jours de parcours du chenal »<sup>5</sup>. L'incertitude du tracé du chenal dans l'estuaire de la Seine, l'envasement progressif de la passe donnant accès au port du Havre proprement dit, constituaient de gros soucis pour les responsables de l'établissement maritime. Un nombre considérable de mémoires et d'études, dont les plus connus sont ceux du baron Quinette de Rochemont, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, fut alors publié. Quinette de Rochemont précisait en ces termes la situation évoquée par le père Roland :

*« Il se forme... à l'extrémité du chenal navigable un banc qui s'accroît peu à peu et qui tend à le barrer. Les deux autres chenaux (existants), n'étant pas soumis à la même action se creusent au contraire par l'aval. Un moment arrive alors où la résistance qu'éprouvent les eaux pour s'écouler par le chenal navigable est telle qu'elles se frayent un passage dans une autre direction. Ces changements de direction s'effectuent d'ordinaire à la suite d'une crue, d'une tempête ou d'une débâcle des glaces ; c'est ainsi que s'expliquent les variations du chenal navigable dans l'estuaire, variations qui le ramènent à occuper des emplacements similaires au bout de périodes dont la durée est variable. »*<sup>6</sup>

Quinette proposait à cette époque que l'endiguement de la Seine soit poursuivi jusqu'à Honfleur et que le banc extérieur soit abaissé au moyen de dragages. Entre 1880 et 1889 une bonne douzaine de mémoires dus à MM. Bert, Hersent, Fenoux, Le Brun, Manguin, Deschamps, Désonnais, J. de Coëne, Vauthier, Prat, Vial, Ricard, discutèrent des moyens d'assurer un accès facile au port du Havre. Cette question prit les proportions d'un véritable problème national à une époque où l'expansion économique de la France ne faisait pas de doute. Elle fut même discutée à la

---

<sup>4</sup>Le Havre, son origine, son présent, son avenir, Société de Géographie de Tours, 1888, p.4

<sup>5</sup>Pierre et Jean, p.47

<sup>6</sup>De l'amélioration du Port du Havre, Chaix, 1888, in-8°, 43 p., p.9

Chambre des Députés – qui vota sur un projet – en Janvier 1889.

Il est donc tout à fait vraisemblable que Roland, marin amateur, mais passionné par tous les problèmes de la navigation s'y soit intéressé et en ait retenu l'essentiel, ou presque, puisqu'il ne parlait pas de la menace qui pesait sur le chenal d'accès du port.

Mais dans le roman de Maupassant, où est donc la ville ? Quel est son caractère, son atmosphère ? A-t-elle une personnalité ? Il est vrai que ses rues disparaissent parfois sous un manteau de brume qui leur retire toute individualité. Elles ont alors une odeur que Maupassant évoque puissamment. Un soir Pierre erre dans les rues qu'il trouve « ensevelies sous le brouillard qui rendait pesante, opaque et nauséabonde la nuit. On eût dit une fumée pestilentielle abattue sur la terre. On la voyait passer sur les becs de gaz qu'elle paraissait éteindre par moments. Les pavés de la rue devenaient glissants comme par les soirs de verglas, et toutes les mauvaises odeurs semblaient sortir du ventre des maisons, puanteur des caves, des fosses, des égouts, des cuisines pauvres, pour se mêler à l'affreuse senteur de cette brume errante »<sup>7</sup>. Ailleurs, l'auteur précise que la qualité particulière de « l'odeur bizarre des brouillards marins », « une odeur de fumée et de moisissure qui ... [fait]... fermer la bouche pour ne point goûter cette nuée humide et glacée »<sup>8</sup>.

De la ville proprement dite, Maupassant nous montre peu de choses. La maison des Roland, « une maison étroite, composée d'une rez-de-chaussée et de deux petits étages, rue Belle-Normande »<sup>9</sup>. Ce croquis en deux lignes ne nous renseigne guère sur le quartier où l'on doit la situer. Encore que le nom de la rue soit transparent et évoque pour les vieux Havrais celui de la rue de Normandie, devenue rue du Maréchal-Joffre, l'une des plus commerçantes de la ville. Puis à la suite de Pierre, l'esprit inquiet de la famille, le seul qui soit possédé par la manie déambulatoire, Maupassant nous entraîne vers la « rue de Paris, la principale rue du Havre, éclairée, animée, bruyante »<sup>10</sup>. De là, nous passons place du Théâtre, en vérité place Louis XVI, devenue plus tard place Gambetta, son théâtre monumental inauguré en 1825 par un discours en vers de Casimir Delavigne, détruit par un incendie en 1843, réédifié l'année suivante, les cafés, les cinémas, les magasins, les hôtels, qui l'entouraient ont disparu à jamais. Le 5 septembre 1944, peu avant 18 heures, près de 5.000 tonnes de bombes anglaises s'abattaient sur cette partie de la ville, qui s'écroula au milieu des flammes et des explosions, dans une atmosphère de fin du monde. Et c'était bien, en effet, la fin d'un monde – celui de leur jeunesse – que marquait pour les Havrais ce terrible bombardement. Jusqu'en 1939, tout comme en 1886, la place Gambetta était demeurée l'un des centres vivants d'une ville par ailleurs assez morne, où l'activité semblait pâle, l'animation médiocre, diluées qu'elles étaient au long de ses kilomètres de rues. Cette place était un centre d'attraction obligatoire pour le voyageur et aussi pour le badaud. C'est là qu'il venait acheter les journaux de Paris et de l'étranger. Pierre, lui, « lorsqu'il arriva place du Théâtre,... se sentit attiré par les lumières du café Tortoni, et il s'en vint lentement vers la façade illuminée »<sup>11</sup>.

---

<sup>7</sup>Pierre et Jean, page 126

<sup>8</sup>Pierre et Jean, page 120

<sup>9</sup>Pierre et Jean, page 50

<sup>10</sup>Pierre et Jean, page 67

<sup>11</sup>Pierre et Jean, page 68