

La grande prospérité de Harfleur date du premier de nos souverains modernes, de Philippe-le-Bel. La plus grosse partie de ses transactions se faisait avec les Flandres, l'Angleterre, mais principalement avec la péninsule ibérique. Les marins d'Aragon, des Baléares du Portugal, les marchands de Castille et de Lombardie apportaient les produits méditerranéens ; ils emportaient en retour des grains, des bois, les draps de Montivilliers, les cuirs des environs, les marchandises descendues de la Seine ou celles que les hourques flamandes venaient entreposer.

Déjà on connaissait l'art d'attirer la marchandise et de retenir les marchands. Contrairement à ce qui s'est trop souvent produit par la suite, on s'efforçait de diminuer les charges des ports, de faciliter les manutentions, d'encourager les étrangers par toutes sortes d'avantages. Les privilèges concédés à cette intention finirent même par faire de Harfleur et de ses annexes un véritable port franc.

Par-là se traduit l'intérêt capital que le gouvernement capétien attachait au commerce maritime. Il l'aidera de toutes manières convaincu de travailler pour le bien général du pays.

Voyons donc brièvement la succession de ces mesures. En 1309, Philippe-le-Bel accorde aux Portugais le droit de peser au poids de la ville sans payer aucune taxe. Pour l'intelligence de cette concession, il est utile de savoir qu'il était interdit à tout marchand de peser chez lui au-delà d'un poids de 25 livres, toute marchandise d'un poids supérieur devant être portée au poids royal moyennant l'acquit d'un droit spécial. Les marchandises débarquées sur les rivages de la Seine ou dans le havre de Leure devaient être livrées à Harfleur par les bateliers, en respectant les conventions intervenues. Le prévôt de la ville était obligé de fournir des lamaneurs suivant les besoins. Enfin le Roi voulait que le port soit entretenu de façon que les navires et leurs cargaisons puissent accéder sans danger et sans payer de contribution.

Ces privilèges furent confirmés et étendus par Philippe VI en 1341. Les marchands portugais étaient exempts des coutumes et des dîmes. Le bailli de Caux devait leur fournir, sous réserve d'une location raisonnable, les maisons et les magasins qui leur étaient nécessaires pour eux et leurs biens. Les quais devaient être mis en état pour qu'ils puissent y décharger de jour comme de nuit. Les maîtres de navires ne pouvaient être rendus responsables des dettes de leurs matelots.

Harfleur devenait un port franc ; c'était même plutôt un port espagnol. Les Castillans, nom générique qui désigne alors tous les Méridionaux, y sont chez eux ; ils sont jugés par leurs pairs, deux prud'hommes de leur nation. En temps de guerre, on ne peut saisir leurs biens ; s'ils donnent caution, on ne peut les mettre en prison. Ils ont même le droit, et ceci à cette époque de ferveur religieuse est tout à fait caractéristique, d'opérer le déchargement de leurs navires les dimanches et fêtes.

Evidemment, des faveurs aussi exorbitantes n'étaient pas du goût de tout le monde. Les marchands rouennais, que la concurrence gênait, entreprirent de les faire restreindre. Ce fut en vain et nos rois continuèrent à encourager largement les marchands ibériques.

Ce n'était pas seul le grand cabotage qui alimentait l'activité de Harfleur. Entre les deux rives de la Seine existaient des relations régulières. Des bateaux passagers circulaient continuellement entre Honfleur, les ports du Sud et Leure, Harfleur et la crique de Gravelle.

Philippe-le-Bel n'avait pas restreint sa sollicitude aux franchises commerciales. Le premier de nos rois, il eut conscience de l'importance de la marine de guerre pour garantir la paix et conduire les guerres. Afin de ne pas dépendre de ses alliés en cas de conflit maritime, il résolut d'avoir une flotte bien à lui, construite dans nos ports, montée par nos marins, toujours prête à prendre la mer.

Philippe-le-Bel conçut de vastes projets. S'il n'eût pas, comme tant d'autres, le loisir et la possibilité de les mener à bien, il ne faut pas cependant lui en contester la paternité. On connaît son oeuvre intérieure, très diversement appréciée. On sait qu'elle se soude avec son action religieuse, et que le premier il sut faire plier devant la puissance royale l'omnipotence de la papauté. Ce que l'on sait moins, c'est qu'il eût, à un degré singulier, la claire perception des causes de la prospérité britannique. Pour l'atteindre, il recourut à un moyen, que Napoléon, six siècles plus tard, devait reprendre : à l'Angleterre, manufacturière et commerçante, il voulut fermer les ports continentaux, et particulièrement ceux des Flandres.

Il échoua, mais là ne s'étaient pas bornés les préparatifs vigilants de ce roi qui sentait l'orage s'annoncer de l'autre côté de la Manche. Non content d'avoir établi en 1294, à Rouen, le premier arsenal maritime français, il voulut avoir sur la mer une base de ravitaillement, un port bien outillé, où put se faire l'armement et la concentration de ses escadres. A partir de son règne, c'est à Harfleur que se rassemblent nos flottes ; c'est de là qu'elles partent pour ravager le littoral anglais ; c'est tout près, à Leure, qu'en 1338, huit ans avant Crécy, tonnera pour la première fois sur mer l'artillerie à feu.

Harfleur, à ce moment, est le souverain port de la Normandie, aussi bien au point de vue commercial que sous le rapport militaire. Il a un avant-port, Leure, où s'arrêtent les navires d'un trop grand tirant d'eau, un arrière-port, la crique de Gravelle. Il a même une succursale fluviale à Montivilliers et un port d'escale au Chef-de-Caux, abrité par le renflement de la Hève. Au-dessus des marais, la route du Port-aux-Bateaux va directement de Harfleur aux rampes de la plage Ouest.

C'était donc un organisme maritime complet, doté de tous les perfectionnements connus, qui s'était formé à l'estuaire de la Seine, et dont les dépendances, habitations, magasins, cultures, s'étendaient à tout le territoire occupé aujourd'hui par le Havre. Il n'est donc pas surprenant qu'il ait retenu l'attention du pouvoir royal, surtout si l'on considère qu'il commandait l'entrée du seul fleuve dont l'embouchure était alors vraiment française.

Ces bonnes dispositions se continuèrent par la suite et pour les mêmes motifs. L'ordonnance de 1382 désignait Harfleur sur la Seine, comme les Ponts-de-Cé sur la Loire, pour servir d'entrepôt général à tous les marchands de sel. Celle d'août 1364, en même temps qu'elle ordonnait des travaux à Leure et accordait des immunités aux navires de Castille, prescrivait que le feu du Grouing-de-Caux, qui jusqu'alors n'avait été allumé qu'en temps de guerre, le serait désormais en tous temps, afin dit Charles V que « les nefes et navires qui viendront au port de Harfleur et ailleurs, puissent venir sûrement, et pour aviser leur chemin et adresse »

Si éloquents que soient ces documents, nous avons d'autres témoignages qui attestent à la fois la réputation de Harfleur, l'intensité et la variété de son trafic. Voici ce qu'en dit un Espagnol, Pedro Nino, qui avait rallié en 1405 la flotte castillane de 40 vaisseaux envoyée pour secourir le roi et le duché de Bretagne « La ville d'Harfleur est belle et possède un bon port de haute mer. Les navires y entrent par l'embouchure d'une rivière qui la traverse, et la mer en enveloppe la moitié ; l'autre côté est couvert par une bonne muraille flanquée de fortes tours et par un fossé à escarpes maçonnées et rempli d'eau. Les portes sont doubles, précédées de pont-levis et chacune est placée entre deux tours. Cette ville est toujours bien approvisionnée ; elle fait un riche commerce et fabrique de beaux draps. »

Ce commerce, nous le connaissons dans son étendue et dans ses détails par un document de premier ordre : c'est le livre des acquêts et coutumes de la prévôté de Harfleur, autrement dit le tarif des droits que les voyageurs et les marchandises devaient acquitter en y entrant. Il est de 1387, c'est-à-dire qu'il coïncide avec l'apogée du trafic harfleurais.

A ce titre, il est intéressant d'y jeter un coup d'oeil. J'emprunte les renseignements suivants à la copie de ce livre qui existe dans les archives du Havre depuis 1530.

Au nombre des marchandises sujettes aux droits sont mentionnées la cire, la graisse d'Espagne, le poivre, la graine d'écarlate, l'alun, la garance, le bois de teinture rouge, auquel le Brésil dut son nom et qui était alors tiré de l'Afrique ; on y trouve encore la soie le vif argent, les huiles de baleine et de marsouin, les fanons, l'ivoire, le cèdre, le duvet, la pierre ponce, l'éponge, les figues, les dattes, etc. Les fourrures et les cuirs faisaient aussi l'objet de plusieurs articles, tels que les peaux d'Espagne, de menu-vair, de gris, d'écureuils, de chevreux, de matras, de chamois, de castors, des cuirs de Cordouan, etc.

C'est l'époque où Harfleur atteint le plus haut degré de son opulence. La ville comptait plus de 10.000 habitants ; elle concentrait tout le commerce de la région. Elle était le port de débarquement de la puissante gilde rouennaise pour tous les navires que leur tirant d'eau empêchait de remonter le fleuve. Sur ses quais, dans ses rues, dans ses comptoirs, tous les peuples se coudoyaient ; ses marchands, ses marins parcouraient les mers, des fjords norvégiens aux rivages portugais et liguriens. Quand une guerre éclatait, ils se muaient de suite en corsaires. Il leur arriva de partir au

nombre de 400 s'emparer d'un riche convoi anglais. Ils y trouvèrent une telle quantité d'or, d'argent et d'étoffes de soie qu'on les voyait éclipser tous les habitants du royaume par leur luxe et leur train magnifique.

Grand port de commerce, le couple Harfleur-Leure était largement mis à contribution pour les armements militaires. Dans la flotte recrutée en 1295, Leure, Harfleur et le Chef-de-Caux équipaient 45 vaisseaux (y compris les nefs étrangères), c'est-à-dire presque autant que Dieppe, qui tenait la tête avec 46 vaisseaux.

Près d'un demi-siècle plus tard, en 1340, le rôle de l'importance des ports de la rive droite de l'estuaire avaient considérablement grandi : il y a là le résultat des encouragements du gouvernement et du développement de la marine cauchoise.

En 1340, sous le commandement de Hue Quiéret « admiral de la mer », une flotte de 202 navires, pourtant plus de 20.000 hommes, se trouva réunit à l'embouchure de la Seine. A cette armada le Chef-de-Caux avait contribué pour 4 nefs montées de 340 hommes, Harfleur pour 9 avec 800 hommes et Leure pour 31, plus trois galères, une barge et 7 nefs appartenant au Roi, soit 42 bâtiment avec 4.760 hommes.

Au total, la part de ces trois ports, aujourd'hui remplacés par le Havre, s'élevait à 55 navires, dont quelques-uns, la Cécile, la Sainte-Marie-Rose, la Catherine, le Beaufort, avaient un tonnage de 220 tonneaux ; la Riche, commandée par Guillaume de Grosmesnil, qui devait se couvrir de gloire à la néfaste bataille de l'Ecluse, où allaient sombrer les espoirs de Philippe VI, possédait un déplacement plus fort encore.

C'est à Harfleur qu'aborda en 1405 Jean de Béthencourt, parti de Dieppe trois ans auparavant. Il venait des îles Canaries, dont il offrit la souveraineté à Charles VI, moyennant un peu d'aide. Ayant essuyé un refus, il s'adressa à Henri de Castille, qui lui concéda la vice-royauté de l'archipel. Il recruta alors des émigrants dans le pays, parmi ses tenanciers, et repartit de Harfleur avec deux vaisseaux chargés de vivres, emportant quatre-vingts hommes d'armes, un grand nombre d'artisans et plusieurs femmes. Il subsiste peut-être encore, dans ces débris de la mythique Atlantide, un peu du sang cauchois importé par le seigneur de Grainville-la-Teinturière.

Ces armements, tant militaires qu'au commerce, avaient répandu dans la contrée une aisance qu'attestent, au hasard des fouilles, les trop rares vestiges qui ont résisté aux multiples causes de destruction. A Leure, hameau misérable au XIX^{ème} siècle, on a retrouvé, indépendamment de pierres tombales de beau style, une quantité de carrelages ornements, des restes de fortifications et d'ouvrages maritimes.

Cette prospérité était pourtant très menacée. Les alternatives de victoires et de revers de la guerre de Cent ans avaient jusqu'alors peu affecté Harfleur, abritée derrière ses murailles. Les pertes éprouvées au cours des hostilités étaient compensées par la course effrénée à laquelle se livraient ses marins. Par contre, les déprédations anglaises avaient fait le désert entre la ville et la mer. Leure, en partie ruinée par les Navarrais en 1360, l'avait été de fond en comble neuf ans plus tard par le duc de Lancastre.

Dans cette dernière expédition, les Anglais avaient saccagé l'église du Chef-de-Caux, violé les tombeaux, tué la plupart des habitants. Là, il est vrai, la rage de l'homme n'avait fait que devancer de peu l'oeuvre dévastatrice de la mer.

Ces attaques répétées et impunies, l'audace croissante de nos adversaires, faisaient présager un avenir bien sombre. Depuis longtemps la marée britannique battait impuissante le port souverain de la Normandie ; une dernière tempête allait le submerger.

Le 13 août 1415, Henri V d'Angleterre arrivait au Chef-de-Caux avec une flotte de 1.400 navires. Il mit le siège devant Harfleur qui, à bout de ressources, dû se rendre à discrétion. Le chartrier de la ville fut brûlé publiquement et 1.600 familles, chassées par un vainqueur impitoyable, prirent le chemin de l'exil.

Certes, la Normandie avait connu bien des infortunes ; elle avait subi bien des jougs, mais jamais elle n'avait traversé pareille épreuve. La sédentarité habituelle de nos campagnes et de nos villes disparaît ; les habitants, ceux du moins qui pouvaient le faire, s'efforcent de gagner des régions plus tranquilles. Vingt-cinq mille ménages se réfugient en Bretagne, où ils portent

l'industrie de la draperie ; d'autres prennent le chemin de la Picardie, poussent plus loin encore, jusqu'à Cologne. Dans presque tous les villages, des habitants, dit un document de l'époque, les uns sont morts, les autres fugitifs et sont allés demeurer en divers et lointains pays, l'on ne sait où !

Mais la guerre est un accident. Ainsi que des fourmis dont on a défoncé les galeries souterraines, à la paix nos populations laborieuses se remettent au travail. Et c'est alors sur le sol de France une poussée fébrile pour recréer les foyers détruits. Harfleur ne fut pas des dernières à prendre sa part dans cette renaissance. En quelques années son port avait recouvré sa vitalité, les relations étaient reprises, les quais encombrés des marchandises les plus diverses : vins de France, d'Espagne et de Grèce, huiles et poissons de la Grande Bretagne, de Hollande et d'Allemagne, sels, cuirs, savons, fruits, fourrures, étoffes et teintures d'Espagne, d'Italie, de Turquie, etc., tout ce qui se vend, tout ce qu'on échange, tout ce qui est matière trafic s'accumulait à Harfleur, redevenu l'emporium du commerce maritime français, le port de Rouen et de Paris.

Cet éclat, ce degré de richesse dont témoigne encore sa splendide église inachevée, c'est la lueur suprême de la lampe qui s'éteint, car Harfleur se débat contre un ennemi que nulle puissance humaine ne peut arrêter.

Toute l'histoire de Harfleur, depuis que son port apparaît au premier plan, est remplie de récit de la lutte soutenue par ses citoyens pour le garantir de l'envasement. Les paroissiens du voisinage sont assujettis à des corvées pour enlever les vases au travers desquelles se perd la Lézarde. Ils creusent en 1299 une tranchée pour lui donner un cours direct à la mer. Devant les réclamations de Leure, le Parlement de Paris la fait combler. Puis ce sont d'incessants travaux de fascinage et de protection, des écluses que l'on construit, des quais que l'on prolonge, et tout cela à peu près en vain, car alors la mer est plus forte que l'homme et rien ne peut résister à sa lente et inexorable patience.