

1. LES CONSEQUENCES DES DEBUTS DE LA REVOLUTION INDUSTRIELLE ET DE LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE :

1.1. UNE NOUVEAUTE : LE TRAIN :

Le passage ou non de la ligne Paris-Rouen à Elbeuf va passionner la presse elbeuvienne. Durant toute la période étudiée, de nombreux articles vont être consacrés à ce sujet. Les administrations successives vont se battre pour obtenir ce passage. Entre Paris et Rouen le temps gagné est impressionnant : une diligence met douze heures là où le train ne mettrait que quatre heures trente.

1.1.1. RAPIDE HISTORIQUE :

La ligne Paris-Rouen est un projet qui date de 1825. En 1826, deux tracés s'opposent : par la vallée ou bien par la Seine. L'année 1836 est marquée par un nouveau projet : « Paris à la mer ». Passant, après Rouen, par Yvetot et Bolbec la ligne arriverait à Dieppe avec prévision d'embranchement sur Gournay, Fécamp, Neufchâtel et surtout Elbeuf¹. Finalement, le tracé accepté est celui « par la vallée ». Les travaux commencent en mars 1841 et la ligne est inaugurée le 3 mai 1843 par le duc de Nemours. Cent vingt huit kilomètres de rails vont être posés et cinq ponts ainsi que quatre tunnels vont être construits².

Auparavant, le fleuve permettait aux fabricants d'envoyer ou de recevoir des marchandises. La voie fluviale était aussi utilisée par des voyageurs pour aller à Rouen. Le chemin de fer développe chez tous les Elbeuviens d'immenses espoirs et surtout de grandes perspectives économiques. Mais les investissements sont énormes. L'administration des Ponts et Chaussées demande que les principales lignes pour l'intérêt général soient construites et exploitées par l'Etat, sinon, les compagnies privées construiront uniquement les lignes rentables. De grandes affaires de corruption vont éclater (dénoncées par Victor Grandin³).

¹ Projet « d'en bas ».

² MARQUIS, J. C. *Petite histoire illustrée des transports en Seine-Inférieure au XIXème siècle*. Rouen : CRDP, 1983. p.49-56.

³ Nous étudierons son rôle par la suite.

Le premier débat à la chambre a lieu en 1838, il s'oriente sur le statut à donner à la société ferroviaire. Il est décidé :

→ les départements et communes payent les deux tiers des indemnités pour le terrain, le dernier tiers étant payé par l'Etat,

→ l'Etat finance les terrassements, les ouvrages d'art (ponts, viaducs, gares...),

→ les compagnies posent les voies et les entretiennent (matériel roulant...) et ont le bénéfice des exploitations.

Le problème qui se pose à Elbeuf est de taille. En effet, la ville se situe entre les falaises et le fleuve, elle semble excentrée par rapport aux grands axes de communication⁴. Ce qui explique l'absence d'embranchement à Elbeuf et de gare jusqu'au 7 janvier 1883. Nous allons maintenant voir comment la presse elbeuvienne va soutenir ses élus pour tenter d'obtenir cet embranchement, comment *l'Industriel elbevien* et la *Gazette d'Elbeuf* et auparavant le *Journal d'Elbeuf* vont lutter afin d'imposer le trajet idéal.

1.1.2. LA LUTTE DES ELUS ELBEUVIENS POUR OBTENIR UN EMBRANCHEMENT :

Le premier article que nous avons pu lire sur le sujet est de *l'Industriel elbevien* du dimanche 20 mai 1838⁵. Il concerne la décision du conseil municipal du 17 mai⁶ d'envoyer une députation dirigée par Lefort-Henry le 19 à Paris pour défendre les intérêts d'Elbeuf dans la ligne de chemin de fer Rouen-Le Havre⁷.

⁴ LARGESSE, Pierre. Elbeuf et le chemin de fer. In *Bulletin de la Société de l'Histoire d'Elbeuf*. Elbeuf : n°2, mai 1983.

⁵ Il en existe certainement de plus anciens, mais nos sources étant incomplètes nous n'avons pu les trouver.

⁶ A. M. E : 1D1/12.

⁷ Elbeuf tente de se positionner sur tous les projets de chemin de fer. Ce qui peut laisser paraître un manque de confiance.

1.1.2.1. LA LUTTE ENTRE LE TRACE « DES PLATEAUX » ET LE TRACE PAR « LA VALLEE » POUR LA LIGNE PARIS-ROUEN:

Le 18 mai, Victor Grandin est à Paris. Il y apprend des nouvelles très importantes au sujet du chemin de fer et revient à Elbeuf. Les recettes extraordinaires sur la ligne Paris-Saint-Germain intéressent une compagnie de banquiers spéculateurs et, notamment, la ligne reliant Paris à la mer. Ils ne peuvent se substituer à la compagnie travaillant sur le projet par « la vallée », mais ils proposent une ligne par « les plateaux ». Leur projet est bien accueilli par les ministres et il risque d'être accepté⁸. Une séance extraordinaire du conseil municipal est alors organisée le 19 mai 1838⁹. Les conseillers font une demande auprès du gouvernement afin que le tracé par « la vallée » soit adopté. Ce dernier serait le seul « *à faire obtenir à Elbeuf les avantages inhérents tant à sa position géographique qu'à son industrie* ».¹⁰ Une adresse est envoyée au Roi. Il existe une véritable peur qu'Elbeuf soit oublié. Les manufacturiers sont inquiets à l'idée de se retrouver face à des concurrents comme Louviers, ayant accès au chemin de fer. Le *Journal d'Elbeuf* est partisan de la ligne « des plateaux », qui est acceptée. *L'Industriel elbeuvien* pense qu'il faut maintenant « *tirer le peu d'avantages qu'elle offre* »¹¹. Une bataille sans merci va alors se dérouler avec Louviers (la rivale industrielle). Selon ce journal, l'embranchement le plus favorable pour la compagnie est celui d'Elbeuf par le col de Tourville sur Rouen et par Charleval sur Paris.

Victor Grandin, écrit une lettre publiée dans le *Journal de Rouen*, dans laquelle il explique qu'il comprend le dépit des Elbeuviens au sujet du projet du plateau. Lui, est personnellement contre car les initiateurs du projet pensent « *avant tout à une affaire boursière qu'à une ligne de chemin de fer* »¹². La compagnie retirera son projet « du plateau » car elle a fait une erreur de soixante dix sept millions dans l'estimation des dépenses. La ligne Paris-Rouen par « la vallée » est alors acceptée par une grande majorité à l'Assemblée. L'Etat prête quatorze millions à l'entreprise se chargeant de la construction et un supplément de quatre millions

⁸ SAINT-DENIS, Henri. op. cit. pp. 272-276.

⁹ A. M. E : 1D1/12.

¹⁰ *Industriel elbeuvien*, n°6, dimanche 27 mai 1838.

¹¹ *Industriel elbeuvien*, n°8, dimanche 10 juin 1838.

¹² *Industriel elbeuvien*, n°24, dimanche 19 mai 1839.

dans l'hypothèse de la continuation jusqu'au Havre. Des capitaux anglais et français sont aussi engagés¹³. Le 28 juin 1840¹⁴, les conseillers municipaux sont convoqués¹⁵ afin d'entendre les nouveautés en ce qui concerne le chemin de fer. Quatorze d'entre eux sont présents. Une adresse est rédigée à l'intention de la Chambre des Pairs. Elle explique que l'opinion a toujours été pour le tracé par « la vallée » et que la classe ouvrière après une grave crise en a besoin¹⁶

1.1.2.2. UNE CRISE MUNICIPALE :

Le maire Lefort-Henry se rend, en mai 1840, à Paris, pour discuter du chemin de fer. Il apprend que les plans sont modifiés et que la ligne ne passera pas par Criquebeuf mais par Tourville-la Rivière pour, semble-t-il, s'arrêter à Saint-Aubin. Le maire se met en minorité, pour lui le pont entre la presqu'île et Elbeuf est un obstacle pour que la station soit à Elbeuf. Il est mis en minorité dans son propre conseil municipal en demandant de repousser le projet du pont suspendu. Cette demande va être annulée car le projet est trop avancé¹⁷.

Le préfet pense que l'avis du maire ne peut être dissocié du dossier. Le conseil municipal est convoqué le 15 juillet 1840¹⁸. Lefort-Henry est allé voir le ministre de l'Intérieur au titre de maire d'Elbeuf sans l'avis du conseil, ce qui provoque la colère de l'assemblée et notamment celle de Victor Grandin. Le 8 août, Mathieu Bourdon, secrétaire de séance démissionne de cette fonction, car il est accusé par ce dernier de « partialité » lors de la rédaction des procès verbaux, il est remplacé par Laurent Patallier¹⁹. Devant la pression, Lefort-Henry et Isidore Lecerf démissionnent de leurs fonctions respectives (maire et adjoint). Mathieu Bourdon inscrit en premier sur le tableau du conseil municipal est alors chargé du poste de maire provisoire dès le 30 août à midi.²⁰

¹³ *Industriel elbeuvien*, n°25, dimanche 21 juin 1840.

¹⁴ *Industriel elbeuvien*, n°27, dimanche 5 juillet 1840.

¹⁵ A. M. E : 1D1/13.

¹⁶ Sa construction nécessite une main d'œuvre nombreuse.

¹⁷ SAINT-DENIS, Henri. op. cit. p. 305.

¹⁸ A. M. E : 1D1/13.

¹⁹ SAINT-DENIS, Henri. op. cit. p. 323.

²⁰ SAINT-DENIS, Henri. op. cit. p. 330.

Curieusement, cette affaire ne trouvera pas l'écho qu'elle mérite dans la presse elbeuvienne. Seule la nomination de Mathieu Bourdon en tant que maire provisoire sera mentionnée.

1.1.2.3. UN DEBARCADERE A ELBEUF OU BIEN A SAINT-AUBIN-LES-ELBEUF ?

Lorsque le tracé par « la vallée » semble prendre l'ascendant dans l'esprit des entrepreneurs²¹, un autre problème se pose : où situer le débarcadère, à Elbeuf ou bien dans la presqu'île ?

Un embranchement coûte cher. Une station à laquelle on irait par la route rendue « *aussi apte que possible par le procédé Mac Adam serait moins coûteuse pour les entrepreneurs* »²². Le problème posé est simple, un embranchement conviendrait aux Elbeuviens, si celui sur Elbeuf devenait la tête de chemin de fer sur la Basse-Normandie²³. Même si le chemin de fer diminue les distances, il ne rapporte pas beaucoup. Il est peu probable, selon un article signé « L. D » de *l'Industriel elbeuvien* qu'elle passe par Elbeuf, car beaucoup de ville sur la Seine se dispute ce droit. Il serait inutile de se battre sur l'emplacement du débarcadère, car le tracé de la rive droite est préféré par les entrepreneurs (par la vallée); et, dans ce cas, « *rien ne changera le fait que l'on ne pourra s'embrancher que sur la presqu'île* »²⁴.

Le conseil municipal, lors de la séance du 2 août 1840²⁵, prend la décision d'envoyer à chaque électeur un exemplaire du rapport de la commission chargée d'examiner la question. Il faut noter que Lefort-Henry et Paul Sevaistre s'opposent, tout comme la *Gazette d'Elbeuf* à un embranchement à Saint-Aubin-lès-Elbeuf et ils s'attardent sur les erreurs de la commission qui a pris sa décision en deux heures alors que les ingénieurs ont mis quatre mois et demi²⁶.

²¹ Le tracé par la vallée sera concédé à la Cie Charles Lafitte et Blaunt en juin 1840 par ordonnance royale.

²² *Industriel elbeuvien*, n°30, dimanche 26 juillet 1840.

²³ Ligne Paris-Caen.

²⁴ Saint-Aubin, bientôt reliée à Elbeuf par un pont suspendu.

²⁵ A. M. E : 1D1/13.

²⁶ *Gazette d'Elbeuf*, n°15, dimanche 2 août 1840.

Victor Grandin²⁷ est « pour » Saint-Aubin et s'oppose à Paul Sevaistre partisan d'un débarcadère dans Elbeuf et critique les « *intérêts particuliers* »²⁸. Un article signé « X » de *l'Industriel elbeuvien*²⁹ explique que deux pensées divisent le conseil municipal et que l'une d'entre elles a tort par intérêt personnel³⁰. Un article dans le même numéro, signé « C », ajoute que cette question « *fait naître dans toutes les classes des dissensions* ». De plus, les partisans d'un débarcadère dans Elbeuf, organisent une pétition³¹ expliquant que l'on veut déshériter la ville en faveur de la presqu'île mais elle « *résume bien mal la situation et il est facile dans ces conditions d'obtenir des signatures* ». De plus c'est « *la loi qui détermine le tracé et la loi dit qu'il ne passera pas par Criquebeuf et donc pas par Elbeuf centre* ».

Ce même journal commence à critiquer les nombreuses députations qui vont à Paris et reviennent en disant que tout va bien. Paul Sevaistre est attaqué par ce dernier : « *il a déjà montré les dents lors du procès entre la ville et sa personne* »³². Puis, les articles sur le sujet se font moins nombreux, il semble que la commission ait abandonné tout espoir d'un passage de la ligne à coté ou dans Elbeuf. Le manque d'activisme de la municipalité « *alors que toute la Normandie se bat pour obtenir les bénéfices du chemin de fer* » est critiqué par *l'Industriel elbeuvien*³³.

1.1.2.4. L'HYPOTHESE D'UNE STATION A TOURVILLE :

Comme nous venons de le voir, la confiance en la création d'un embranchement de chemin de fer sur Elbeuf diminue. Le sieur Houllier, fin août 1841, propose alors au conseil municipal, pourtant farouche défenseur d'un débarcadère à Elbeuf et proche de la *Gazette d'Elbeuf*, de faire des démarches pour

²⁷ Il explique que le centre d'Elbeuf restera toujours le centre des forces vives de la ville.

²⁸ *Gazette d'Elbeuf*, n°16, dimanche 9 août 1840.

²⁹ *Industriel elbeuvien*, n°32, dimanche 9 août 1840.

³⁰ Paul Sevaistre voudrait faire augmenter la valeur de certains terrains dont il est le propriétaire dans Elbeuf.

³¹ Dans laquelle on peut lire « *La commission veut déshériter Elbeuf au profit de Saint-Aubin du bénéfice du débarcadère. Voulez-vous que le chemin de fer vienne à Elbeuf ou à Saint-Aubin ? Que tous les avantages soient pour la presqu'île qui s'accroîtra par ces moyens à vos dépens et détruira à la longue la prospérité d'Elbeuf ?* »

³² *Industriel elbeuvien*, n°38, dimanche 20 septembre 1840.

³³ *Industriel elbeuvien*, n°2, dimanche 9 janvier 1842.

obtenir une station à Tourville-la Rivière. Le sieur Colvée, lui, prône l'idée d'une station à Oissel³⁴. Le 2 mai 1842, la compagnie ajourne la construction d'un embranchement jusqu'à l'achèvement de la ligne principale, mais en compensation, elle offre des stations. Cependant le maire, a désigné Tourville sans consultation. Ce qui est fermement combattu par Lefort-Henry³⁵, car, pour lui, c'est la fin de l'espoir pour un embranchement. Paul Sevaistre critique le maire car il a pris cette décision seul³⁶. Mathieu Bourdon se défend en expliquant que cette mesure est provisoire. Cependant Lefort-Henry fait remarquer que si l'embranchement se fait à Tourville, il n'y aura pas de nouveaux clients ni de nouveaux débouchés. De plus, le gouvernement doit des indemnités pour le non-respect de la loi de 1839 promettant le passage dans Elbeuf de la ligne. La compagnie doit se charger de faire cet embranchement³⁷. Le conseil municipal approuve cette proposition le 6 mai 1842³⁸ : la station sera à Tourville³⁹. Les membres de la commission, selon le journal, sont contre cette décision. *L'Industriel elbeuvien* explique que si la station se trouvait à Oissel, les voyageurs ne traverseraient pas Elbeuf pour rejoindre le chemin de fer. Nous voyons ici un exemple de plus de la fidélité du journal pour Mathieu Bourdon. Une commission d'enquête est nommée par le gouvernement pour savoir où mettre l'embarcadère : Oissel ou Tourville. « *Elbeuf doit être dédommagée de l'absence de débarcadère par la création d'une station dans un endroit proche* » (Tourville)⁴⁰. Elle sera créée en juillet 1843⁴¹.

³⁴ SAINT-DENIS, Henri. op. cit. P.398.

³⁵ Pour une station à Oissel.

³⁶ SAINT-DENIS, Henri. op. cit. P. 418.

³⁷ *Industriel elbeuvien*, n°19, dimanche 8 mai 1842.

³⁸ A. M. E : 1D1/14.

³⁹ *Industriel elbeuvien*, n°20, dimanche 15 mai 1842.

⁴⁰ *Industriel elbeuvien*, n°3, dimanche 15 janvier 1843.

⁴¹ *Industriel elbeuvien*, n°29, dimanche 9 juillet 1843.

1.1.2.5. UN EMBRANCHEMENT ENTRE TOURVILLE ET ELBEUF :

Les Elbeuviens ne baissent pas les bras et décident de tout faire pour relier Elbeuf à la station la plus proche : Tourville. La commission nommée par la mairie rencontre un certain Thibeaudeau⁴², secrétaire du conseil d'administration de la Compagnie de chemin de fer Paris-Rouen pour que cette dernière concède « *la faculté de parcours du rail-way de Tourville à Rouen si une compagnie particulière se chargeait de la construction d'un embranchement d'Elbeuf à Tourville* »⁴³. La compagnie renonce à payer les travaux et accepte de concéder à la compagnie « *spéciale* » qui s'occupera de l'embranchement, le droit de se servir de son chemin de Tourville à Rouen moyennant la moitié du prix du transport Elbeuf-Rouen (30c par voyageur)⁴⁴.

Afin d'attirer une entreprise, le conseil municipal vote, lors de la séance du 8 janvier 1844⁴⁵, une allocation de 300 000F⁴⁶ pour celle qui se chargera de construire cet embranchement⁴⁷. *L'Industriel elbeuvien* s'inquiète de la lenteur des décisions. En effet, La Compagnie de chemin de fer Paris-Rouen adhère aux propositions de « Lajonkaire et Cie ». Rien ne s'oppose donc aux commencements des travaux⁴⁸. Malheureusement les deux compagnies ne vont pas s'entendre.

1.1.2.6. LA FIN DES ESPERANCES ELBEUVIENNES :

Un autre problème va mettre fin aux espérances elbeuviennes. En effet, la Compagnie de chemin de fer Paris-Rouen a construit la station de Tourville sans autorisation, elle va donc devoir la supprimer pour en construire une autre à Oissel⁴⁹.

⁴² Pris à parti par le *Progrès* qui le qualifie de directeur de fait de la compagnie, il refusera de se déplacer à Elbeuf.

⁴³ *Industriel elbeuvien*, n°50, dimanche 12 novembre 1843.

⁴⁴ *Industriel elbeuvien*, n°53, jeudi 23 novembre 1846.

⁴⁵ A. M. E : 1D1/14.

⁴⁶ Emprunt, remboursement graduel de la municipalité du 1^{er} janvier 1855 à la fin 1864.

⁴⁷ *Industriel elbeuvien*, n°3, jeudi 11 janvier 1844.

⁴⁸ *Industriel elbeuvien*, n°34, jeudi 2 mai 1844.

⁴⁹ Elle a une première fois refusé le 10 août 1843 malgré l'ordre du ministre des Travaux Publics. Mais dès le 19 mai 1843, le même ministre avait décidé l'établissement d'une station à Oissel.

La ligne Paris-Rouen sera inaugurée les 3 et 4 mai 1843 en présence du Duc de Nemours. Chaque ville enverra un cortège ses personnalités⁵⁰. Elbeuf mettra à sa disposition un bateau à vapeur pour le transport à Rouen. Il sera précédé d'un drapeau tricolore « ville et canton d'Elbeuf », puis suivront les autorités, la garde nationale, une députation de cent ouvriers avec une bannière aux armes de la ville⁵¹.

D'autres projets de chemin de fer, notamment la portion du projet Rouen-Cherbourg. Les premiers tracés datent de 1844, mais cette ligne ne sera construite qu'en 1859. Elbeuf pensait pouvoir obtenir une gare, soit à Saint-Aubin, soit dans Elbeuf. Des études ont même été faites sur le sujet⁵².

Les journaux, dépités, feront quelques critiques sur le chemin de fer : « *trop cher et pas rapide* »⁵³. La *Gazette d'Elbeuf* va même faire une comparaison avec les chemins de fer belges. « *L'exploitation des chemins de fer de la France est faite par des compagnies qui constituent un monopole en faveur d'intérêts privés, donc à l'avantage du propriétaire* »⁵⁴. D'après ses calculs, en Belgique, la lieue parcourue en train reviendrait à 10c pour le voyageur alors qu'elle serait de 30c en France. Le journal ajoute qu'en Belgique, les lignes de chemin de fer sont exploitées par l'Etat. *L'Industriel elbeuvien* critique le fait que la Normandie ait été « oubliée » par l'Etat en ce qui concerne le chemin de fer⁵⁵ et le retard de la France par rapport à l'Angleterre et l'Allemagne, dont les réseaux ferroviaires sont déjà bien développés⁵⁶.

De nombreux articles vont venter la position « idéale » de la ville, ses besoins vitaux d'une ligne de chemin de fer... Tous les arguments sont bons pour obtenir ce symbole de la révolution industrielle. Les industriels vont tout faire pour que le train passe par leur ville : pétitions, adresse au Roi, plans d'étude coûteux... Mais rien n'y fait, la première gare à Elbeuf ne sera construite qu'en 1883. Un homme va toutefois consacrer toute son énergie pour que le chemin de fer passe à Elbeuf.

⁵⁰ *Industriel elbeuvien*, n°17, dimanche 23 avril 1843.

⁵¹ Nous l'avons vu, ces armes provoqueront un véritable scandale.

⁵² *Industriel elbeuvien*, n°27, dimanche 27 juin 1843. Selon lui, un débarcadère à Saint Aubin coûterait 800 000F et celui d'Elbeuf 2 millions.

⁵³ *Gazette d'Elbeuf*, n°38, dimanche 21 mai 1843.

⁵⁴ *Gazette d'Elbeuf*, n°51, jeudi 6 juillet 1843.

⁵⁵ *Industriel elbeuvien*, n°11, dimanche 13 mars 1842.

⁵⁶ *Industriel elbeuvien*, n°31, dimanche 21 avril 1844.

1.1.2.7. LE ROLE DE VICTOR GRANDIN :

Né le 21 décembre 1797 dans une famille de manufacturiers d'Elbeuf, Victor Grandin passe, paraît-il pour ses ouvriers pour un être charitable. Il considère cependant la pauvreté comme un ensemble de cas individuels et non comme un problème social. Présent dans toutes les instances de décision il est en effet membre du conseil municipal, de la chambre consultative... Il se présente aux élections législatives dès 1834, il perdra contre Georges Petou⁵⁷ et en 1837 contre Henri Sevaistre (neveu de Petou). Puis il sera élu en 1839 et en 1842 face à Paul Sevaistre (le frère de Henri). Contre le libre échange et la loi sur le travail des enfants, il défend les intérêts de la bourgeoisie industrielle face aux spéculateurs. Victor Grandin meurt du choléra à Paris le 25 août 1849⁵⁸. Véritable « maître » de l'administration locale il a une influence capitale sur la ville. Fort de son amitié avec Bourdon il occupe divers places importantes, il est assistant du Juge de Paix, commandant de la Garde Nationale, conseiller municipal et régional...⁵⁹

L'une de ses luttes est celle contre la corruption. Il devient dès 1839, le porte-parole de la bourgeoisie manufacturière provinciale face à la « haute finance » et les Ponts et Chaussées qui sont pour le trajet de ligne Paris-Rouen par « les plateaux ». Le 20 janvier 1844, il fait invalider Charles Lafitte, élu député de Louviers, multimillionnaire, membre du conseil d'administration de la Cie de chemin de fer Paris-Rouen. Il l'accuse de faire du chantage électoral. En effet, il a pris l'engagement de faire exécuter l'embranchement de Louviers à la ligne principale à la condition qu'il soit réélu. Son élection ne sera validée qu'au bout de cinq fois.

La ligne de Victor Grandin est simple : la fabrique avant tout. Cela explique ses positions vis-à-vis du travail des enfants. Sa lutte contre la corruption est parfois « orientée ». En effet, Louviers est la principale concurrente d'Elbeuf pour un embranchement sur la ligne Paris-Rouen.

⁵⁷ 1772-1849. Fabricant élu député en mars 1824 jusqu'en 1839. Royaliste il est nommé maire de 1828 à 1831 et sera conseiller municipal en 1811 et 1815.

⁵⁸ LARGESSE, Pierre. Victor Grandin (1797-1849), un manufacturier député d'Elbeuf. *In bulletin de la société libre d'émulation de la Seine-Inférieure*. 1987. pp. 1-14.

⁵⁹ LARGESSE, Pierre. L'idéologie de Victor Grandin. op. cit. p. 11.

Ce personnage de la vie politique et économique d'Elbeuf est le symbole d'une mentalité d'une ville industrielle de la première moitié du XIX^{ème} siècle. Premier conseiller du maire, il a un rôle capital dans l'organisation politique de la ville.

1.2. UNE NOUVELLE POLITIQUE D'URBANISME :

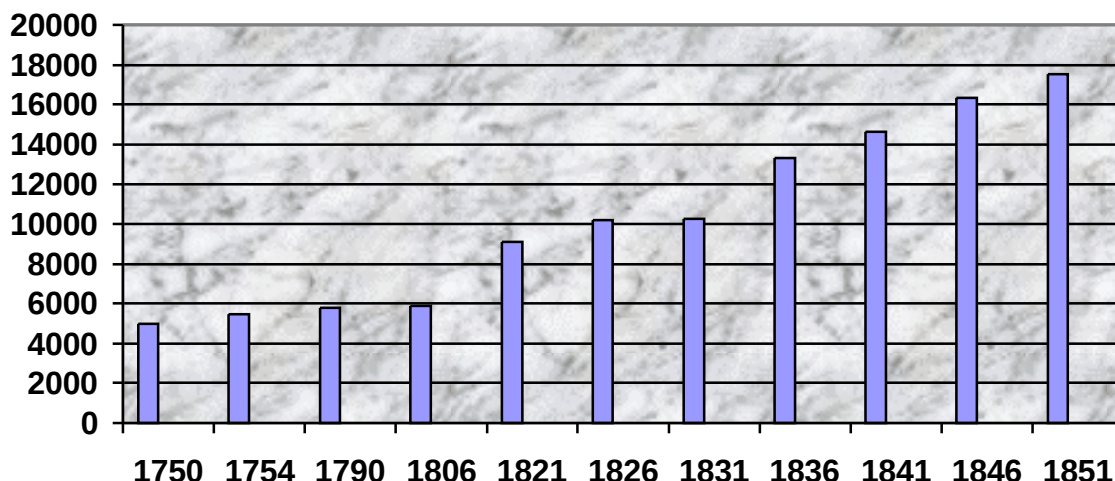
La croissance démographique⁶⁰ et l'essor des industries⁶¹ vont obliger l'administration à modifier sa politique d'urbanisme.

Evolution de la population de 1750 à 1851⁶²	
1750	5000
1754	5462
1790	5789
1806	5884
1821	9091
1826	10200
1831	10258
1836	13336
1841	14646
1846	16318
1851	17534

⁶⁰ La population va passer de 13 366 habitants en 1836 à 16 318 en 1846.

⁶¹ Voir introduction.

⁶² LESERVOISIER, Vivien. *La formation de la population elbeuvienne 1818-1831*. Mémoire de Maîtrise sous la direction de Monsieur Alain Becchia, université de Rouen, 2000. p. 21.



La croissance des échanges rend difficile la circulation dans les rues de la ville. Les charrettes encombrant le passage. De plus, le nombre croissant d'habitants développe un problème d'hygiène, certains quartiers sont insalubres. La municipalité va tenter de régler ces problèmes par différents moyens. La presse elbeuvienne va une fois de plus nous éclairer sur les mentalités de l'époque à ce sujet. Les journaux se bornent malheureusement à retranscrire les décisions du conseil municipal. Cependant, ils se font l'outil de l'administration pour convaincre leurs lecteurs et donc les électeurs de l'intérêt de la maîtrise de l'hygiène.

1.2.1. PERCEMENT DES RUES ET CREATION DES TROTTOIRS :

1.2.1.1. LES RUES DE L'HOSPICE ET DE NEUBOURG :

Lors de la séance du conseil municipal du 26 janvier 1839⁶³, le sieur Houllier fait un rapport sur le percement de deux rues :

- de l'hospice jusqu'au port,
- du Neubourg jusqu'au fleuve.

Il justifie cette action en expliquant qu'il « *veut magnifier la ville, lui rendre son éclat* » et surtout éviter « *l'implosion* » due à la population⁶⁴. Le rapport signé

⁶³ A. M. E : 1D1/12.

⁶⁴ *Industriel elbeuvien*, n°5, dimanche 3 février 1839.

Houllier, Colvée et Grandin montre qu'il faut établir « *une communication prise de son centre, pour rompre la grande masse compacte des propriétés existantes* », ils veulent aérer la ville et surtout améliorer les communications entre le port et les fabriques. *L'Industriel elbeuvien*⁶⁵ expose relativement bien la situation : « *si les deux rues sont reconnues d'utilité publique, le percement de l'une [et son financement] entraînera le percement et le financement de l'autre* ». La séance du conseil municipal du 9 février 1839⁶⁶ est consacrée à ce sujet. Les conseillers débattent sur le fait que le plus gros obstacle pour la rue du Neubourg réside dans le fait qu'il serait nécessaire d'exproprier. Le budget approximatif de financement est de 30 000F pour cette dernière et de 70 000F pour la rue de l'Hospice. Des adversaires de ce projet font parti du conseil, ils ont pour particularité d'être propriétaires des terrains menacés d'expropriation. Ce projet est tout de même déclaré d'intérêt public, les budgets sont acceptés. Cependant, les 30 000F de la rue du Neubourg ne devront pas être dépassés car Colvée s'y est engagé en son nom. Les 100 000F nécessaires seront prélevés sur les recettes ordinaires de 1847 à 1852 par un cinquième et les intérêts des sommes qui devront être avancées par les entrepreneurs seront servis chaque année sur les excédents des services ordinaires jusqu'au paiement de la somme principale.

Le préfet Dupont Delaporte, fait un arrêté au sujet de la rue du Neubourg. Il ordonne qu'une enquête soit ouverte à la mairie. Pendant quinze jours les pièces du projet seront exposées avant que le projet ne soit déclaré d'utilité publique⁶⁷. Le commissaire enquêteur nommé par le préfet s'oppose à son prolongement. Mais le conseil municipal y est favorable à quinze voix contre neuf, la rue du Neubourg sera donc prolongée⁶⁸.

Les conseillers, lors de la séance du 23 mai⁶⁹ pensent que la somme de 100 000F va certainement être considérée par les autorités comme un emprunt, il y aura donc des intérêts. Cet emprunt ne peut-être autorisé que par une loi. Les membres du conseil vont alors proposer différentes solutions pour réduire les coûts.

⁶⁵ *Industriel elbeuvien*, n°7, dimanche 17 février 1839.

⁶⁶ A. M. E : 1D1/12.

⁶⁷ *Industriel elbeuvien*, n°10, dimanche 10 mars 1839.

⁶⁸ *Industriel elbeuvien*, n°16, dimanche 21 avril 1839. Séance extraordinaire du conseil municipal du 15 avril 1839.

⁶⁹ A. M. E : 1D1/12.

Colvée explique que pour les intérêts des « 30 000F », il a réussi à les remplacer par des souscriptions (la ville ne les paiera pas, ce seront les souscripteurs qui le feront). Eugène Sevaistre propose de remplacer tous les ponts en briques de la rue de l'Hospice par des ponts en bois, et de changer le tracé⁷⁰. Cette proposition sera rejetée⁷¹.

Certains conseillers comme Henry Quesné veulent absolument que le projet de la rue de l'Hospice aboutisse. Pour cela, ce dernier veut bien la subventionner à hauteur de 25 000F. Selon lui, le quartier Saint-Etienne souffre de son manque d'ouverture et les maisons à louer y sont de plus en plus nombreuses⁷². En 1836, ce dernier a une population de 5927 habitants⁷³ dont 5630 ont moins de trente ans. 65% d'entre eux sont des ouvriers. Les principaux propriétaires sont Louis Delarue⁷⁴ et Victor Grandin⁷⁵.

Par peur de ne pas être remboursé, Quesné retirera 10 000F de son offre primitive. Une enquête va être ouverte sur le percement de cette dernière⁷⁶. *L'Industriel elbeuvien* explique que les expropriations vont se faire pour le bien de tous, il espère que les habitants donneront leur terrain afin d'éviter au conseil municipal de se ruiner en indemnités⁷⁷.

L'Industriel elbeuvien va alors se poser une question : « comment se fait-il toutefois que le tracé adopté par le conseil municipal et Henry Quesné n'ait pas été textuellement relaté sur les plans généraux ? Et que pour une affaire si grave, on n'ait pas prévu à l'avance tous points litigieux. En s'arrêtant de prime abord à des

⁷⁰ *Industriel elbeuvien*, n°21, dimanche 26 mai 1839.

⁷¹ *Industriel elbeuvien*, n°22, dimanche 5 juin 1839.

⁷² *Industriel elbeuvien*, n°42, dimanche 20 octobre 1839.

⁷³ Sur une population elbeuvienne de 13 366 habitants.

⁷⁴ Nous pouvons noter que ce personnage va faire don de l'un de ses terrains rue du Prés Bazile pour en faire une halle au blé en novembre 1841. Le conseil municipal refusera dans un premier temps, car il a peur d'être obligé de ne faire qu'une halle au blé, alors qu'il préférerait en faire une place publique sans utilisation déterminée. Il acceptera finalement en mars 1842 d'en faire une halle pendant vingt cinq ans.

⁷⁵ LE BAS, Y, sous la direction de LARGESSE, Pierre. Le quartier Saint Etienne. In *Bulletin de la Société de l'Histoire d'Elbeuf*. Elbeuf : n°1, octobre 1982.

⁷⁶ Le préfet l'ordonnera par un arrêté demandant une enquête sur l'utilité publique de la rue de l'Hospice en décembre 1839.

⁷⁷ *Industriel elbeuvien*, n°44, dimanche 3 novembre 1839.

bases invariables, on eut ainsi évité d'éveiller de justes sollicitudes de toutes les personnes hautement intéressées à l'exécution d'un prolongement indispensable »⁷⁸. Cette citation un peu longue montre bien la fragilité du projet. En effet, le tracé n'est pas arrêté, et chaque conseiller ayant des terrains autour du quartier Saint Etienne tente d'orienter le tracé ailleurs que sur leur propriété.

1.2.1.2. LES PROBLEMES POSES PAR LA RUE DE L'HOSPICE :

La réunion extraordinaire du conseil municipal du 27 janvier 1840⁷⁹ expose de nouveaux problèmes⁸⁰. Le maire en explique les causes (qui se sont produites pendant l'enquête) :

- le tracé du prolongement a été perdu parmi les nombreuses pièces de cette affaire. L'architecte a dû le refaire très rapidement, non pas sur les lieux mais avec le plan cadastral. Malheureusement, même si le cadastre montre bien les façades extérieures des maisons, les lignes séparatives des propriétés à l'intérieur ne sont pas visibles⁸¹,

- le conseil municipal a voté pour un tracé sans détail,

- le plan signé par Henry Quesné ne plaçait pas bien les maisons concernées.

Un nouveau plan est alors confié à un géomètre, un certain Labouette. L'entrepreneur annonce qu'il déposera une réclamation, si le premier tracé n'est pas observé. Il traite avec Quesné sur les points d'arrivée et de départ⁸² mais pas sur les points intermédiaires. Le conseil municipal décide de continuer de travailler avec Quesné. Ce dernier va régler le problème et surtout calmer les propriétaires en modifiant légèrement son tracé. Les expropriations commencent, à la fin du numéro 15 du dimanche 12 avril de *l'Industriel elbeuvien*, dans la partie « *Publications légales* », nous apprenons que Laurent Etienne Patallier et sa femme sont « *expulsés de leur propriété pour cause d'utilité publique de la rue de Neubourg* ». Un article de la *Gazette d'Elbeuf* à ce sujet est très intéressant. En effet, il relate une altercation

⁷⁸ *Industriel elbeuvien*, n°4, dimanche 26 janvier 1840.

⁷⁹ A. M. E : 1D1/12.

⁸⁰ *Industriel elbeuvien*, n°5, dimanche 2 février.

⁸¹ Sur le plan cadastral, la séparation entre la propriété de Join-Lambert et de Eugène Sevaistre est une ligne droite alors qu'en réalité elle est anguleuse.

⁸² Qui sont les mêmes que ceux de Labouette.

entre un certain « P. » fils et le conseiller adjoint Lecerf à propos de la rue de Neubourg. Ce dernier démissionne ainsi que huit autres conseillers. « P. » reconnaît ses torts et ils reviennent⁸³. Il est plus que probable que ce « P. » soit en fait Patallier.

Le préfet annonce que puisque l'enquête a trouvé des erreurs sur le plan primitif, une nouvelle étude conforme aux plans de Labouette doit être faite⁸⁴. Il nomme le juge de paix commissaire enquêteur⁸⁵.

L'Industriel elbeuvien explique que l'opinion accuse l'administration de retarder les travaux. Il serait du à un avis contraire du maire, donné au préfet en contradiction avec le conseil municipal. Ce dernier a accepté la proposition de Quesné, il fait la concession de trois saillies temporaires. Le maire en demande la suppression en les signalant plus importantes qu'elles ne le sont réellement⁸⁶, afin de faire peur aux riverains et leur faire croire que l'élargissement est plus important que prévu.

Malgré ces querelles, le maire autorise le prolongement de la rue de l'Hospice jusqu'à la Seine en octobre 1841. Reconnue d'utilité publique, le maire peut alors réquisitionner les maisons⁸⁷ et notamment celle de Hyppolite Join-Lambert pour 91 000F⁸⁸. Les travaux commencent alors. Quesné consent à prendre en charge le surplus de dépenses non prévues⁸⁹.

1.2.1.3. LES RUES OFFERTES :

Plusieurs rues vont être offertes par des particuliers plus ou moins connus. Nous pouvons prendre l'exemple de celle ouverte à partir de la rue de la Justice à celle du Valot sur la propriété de la demoiselle Céleste Louvet⁹⁰. Cette dernière offre son terrain. Un arrêté du préfet de février 1840, nous apprend qu'une enquête est

⁸³ *Gazette d'Elbeuf*, n°33, dimanche 6 décembre 1840.

⁸⁴ *Industriel elbeuvien*, n°17, dimanche 26 avril 1840.

⁸⁵ *Industriel elbeuvien*, n°19, dimanche 10 mai 1840.

⁸⁶ *Industriel elbeuvien*, n°32, dimanche 9 août 1840. Le maire double la hauteur des saillies. Ces dernières sont les premières percées de la rue.

⁸⁷ *Industriel elbeuvien*, n°44, dimanche 31 octobre 1841.

⁸⁸ *Industriel elbeuvien*, n°8, dimanche 20 février 1842. Séance du conseil municipal du 12 février.

⁸⁹ *Industriel elbeuvien*, n°19, dimanche 8 mai 1842. Séance du conseil municipal du 4 mai.

⁹⁰ *Industriel elbeuvien*, n°6, dimanche 10 février 1839.

ouverte à la mairie au frais de la demoiselle Louvet⁹¹. Pendant quinze jours les pièces du dossier seront exposées à la mairie. Puis il faudra déclarer « d'intérêt public » cette nouvelle rue. La décision sera affichée dans les rues de la ville avant l'exécution des travaux. Nous n'allons pas détailler ce phénomène, mais il est intéressant de noter que certaines personnalités, peut-être pas soucieuses de prestige veulent offrir des rues, non seulement pour faciliter la circulation autour de leur propriété mais aussi pour en avoir une à leur nom.

1.2.1.4. TROTTOIRS, ALIGNEMENT ET PAVAGE DES RUES :

Le pavage des rues est incessant de 1815 à 1840. En 1838, la mairie autorise les propriétaires à construire des trottoirs devant leurs immeubles⁹². Lors de la séance du 6 septembre 1839⁹³, le conseil municipal décide qu'une prime sera donnée aux propriétaires pour la construction de trottoirs devant leur maison. Mais l'allocation de 2000F votée à cette occasion est épuisée, il reste 1300F à payer. Les propriétaires vont être alors payés à tour de rôle⁹⁴. A partir du 27 décembre 1841⁹⁵, les propriétaires qui ont en face de chez eux des silex, doivent paver leur devanture en grès sur une largeur de 3,50m maximum⁹⁶.

L'Industriel elbeuvien explique que le développement urbain entraîne automatiquement un développement de la voirie. « Lorsque toutes les maisons deviennent contiguës les unes aux autres, la salubrité n'est possible que s'il y a un élargissement ». Mais, à Elbeuf, « il existe une sorte de tradition familiale, lorsque les aménagements sont nécessaires tout le monde s'y oppose ». Ce mécontentement

⁹¹ Il faut noter qu'une autre rue sera créée en 1843. Parallèle à la première qui reçut le nom de Louvet, elles furent reliées entre elles par la rue Colvée. *Elbeuf, ses rues ses édifices, ses institutions et les Elbeuvens*. op. cit. p. 118.

⁹² BRISSON, Charles. *Elbeuf, histoire de ses rues, de ses édifices de ses institutions et des Elzéviens depuis 1000 ans*. Rouen : éd. Du p'tit normand, 1980. pp. 14-15.

⁹³ A. M. E : 1D1/12.

⁹⁴ *Industriel elbeuvien*, n°37, dimanche 15 septembre 1839.

⁹⁵ Suite à une délibération du conseil municipal du 27 décembre 1837 (A. M. E : 1D1/12) approuvée par le préfet le 3 mars 1838.

⁹⁶ *Gazette d'Elbeuf*, n°16, dimanche 18 avril 1841.

s'explique par le fait que lorsqu'il y des alignements⁹⁷, un côté de la rue est toujours favorisé par rapport à l'autre⁹⁸. La mairie va tenter de maîtriser les constructions « sauvages ». Un arrêté va être publiée dans la *Gazette d'Elbeuf* du dimanche 18 avril 1841. Il interdit :

- de construire un ouvrage pour consolider ou rénover si ce dernier ne respecte pas les plans d'alignement général,

- de démolir, construire aucun édifice et bâtiment sur la voie publique et d'y faire des travaux quelconques sans l'autorisation du maire (pour la voirie urbaine) ou du préfet (pour la grande voirie),

- de construire des auvents, marches ou enseignes sans autorisation.

Le pavage des rues permet d'améliorer la qualité de la circulation à Elbeuf. En effet, les rues sont boueuses et les nombreux ruisseaux de la ville les rendent impraticables. Très coûteuses, ces opérations nécessitent une bonne organisation. Nous pouvons prendre l'exemple du pavage de la rue du Neubourg et celui d'un ruisseau rue des Rouvalets⁹⁹. Après une délibération du conseil municipal, lors de la séance du 28 octobre 1840¹⁰⁰, approuvée par le préfet de Seine-Inférieure le Baron Dupont Delaporte, le projet sera mis en adjudication à la mairie. Le budget prévu pour la rue du Neubourg est de 2993,05F et pour la rue des Rouvalets de 705,50F. Ces adjudications sont en fait des appels d'offre.

Nous pouvons voir que la mairie prend des mesures pour améliorer la circulation dans Elbeuf, pour ouvrir certains quartiers. On assiste aux prémices du permis de construire.

⁹⁷ Les alignements consistent à rendre rectiligne les rues, des parties de propriété sont alors « absorbées » par les rues.

⁹⁸ *Industriel elbeuvien*, n°19, dimanche 19 avril 1840.

⁹⁹ *Gazette d'Elbeuf*, n°31, dimanche 22 novembre 1840.

¹⁰⁰ A. M. E : 1D1/13.

1.2.2. LA DIFFICILE LUTTE POUR L'HYGIENE ET LA SALUBRITE:

Les conditions d'hygiène sont déplorables à Elbeuf au XIXème siècle. Les déchets sont jetés dans la rue, et il n'y a évidemment pas de décharge publique¹⁰¹. Les manufactures rejettent leurs déchets « toxiques » pour reprendre un terme d'aujourd'hui, dans les nombreux ruisseaux que compte la ville. Les animaux sont tout simplement abattus dans la rue ou bien encore dans les cours par les bouchers. L'augmentation de la population et l'état sanitaire des rues de la ville vont faire que la municipalité va prendre certaines mesures afin de limiter le risque de propagation des maladies. La presse elbeuvienne se fait l'écho de ces tentatives.

1.2.2.1. LE PROJET D'ABATTOIR :

Le sang provenant de l'abattage des bêtes coule dans les ruisseaux et pose de graves problèmes de salubrité publique. *L'Industriel elbeuvien*¹⁰² en 1840 prône la réactivation du projet d'abattoir. Il ne le sera qu'en 1844. Un enclos appartenant à Pierre Turgis entre Elbeuf et Orival est retenu pour accueillir cet abattoir. Même s'il peut paraître un peu loin, ce sera plus pratique et surtout cela permettra d'éloigner les odeurs¹⁰³.

Un rapport sur l'abattoir public est exposé au conseil municipal lors de la séance extraordinaire du 29 mars 1844¹⁰⁴. Cet abattoir est une initiative pour « *la protection de la santé* ». L'emploi de ce terme nous permet de voir pour la première fois dans la presse elbeuvienne, que le conseil municipal a pris pleine mesure du risque d'épidémie, dû à l'abattage des bêtes dans la rue. L'administration va donc mettre en adjudication publique (pour quarante deux ans) la concession temporaire des droits de location à percevoir de l'abattage. Le concessionnaire paiera les frais de la construction suivant les plans de l'architecte de la ville¹⁰⁵.

¹⁰¹ *L'Industriel elbeuvien* du dimanche 3 avril 1842, nous apprend qu'il existe un service public de ramassage de boue et fumier. Celui ci sera restructuré en quatre sections au lieu de deux (trop petite pour trop de travail).

¹⁰² *Industriel elbeuvien*, n°18 bis, mercredi 6 mai 1840.

¹⁰³ *Industriel elbeuvien*, n°1, jeudi 4 janvier 1844.

¹⁰⁴ A. M. E : 1D1/14.

¹⁰⁵ *Industriel elbeuvien*, n°26, dimanche 31 mars 1844.

Les prix sont fixés par le conseil¹⁰⁶ le 10 mai 1844¹⁰⁷ :

Prix fixés par le conseil municipal	
Bœuf ou vache	5F
Veau ou génisse	1,50F
Brebis, mouton ou agneau	50c
Porc	2F

Malheureusement, l'adjudication pose problème. La ville ne pourra pas maîtriser les prix fixés préalablement. Si elle ne peut construire elle-même cet abattoir, il serait préférable selon le conseil de « *laisser les choses comme elles sont* »¹⁰⁸. L'état sanitaire des rues d'Elbeuf ne va donc pas s'améliorer avant quelques années. Mais un autre problème beaucoup plus difficile à régler menace en permanence la ville.

1.2.2.2. LES RAVINES :

Les ravines sont des torrents qui arrivaient des falaises et qui balayaient tout sur leur passage. Leur puissance était telle, qu'elles arrachaient des arbres. Elles s'engouffraient par la rue de l'Hospice, suivaient la rue Royale et dévalaient par la rue Saint-Jean jusqu'à la Seine¹⁰⁹. La plus grande ravine qu'Elbeuf ait connue date du 18 juillet 1841. La presse elbeuvienne ne la mentionne pas, mais comme ces journaux ont siégé rue Saint-Jean, quelques articles montraient le mécontentement des journalistes d'avoir en permanence les pieds dans l'eau.

L'Industriel elbeuvien¹¹⁰ s'inquiète dès 1839 de ces problèmes naturels : et se demande comment les détourner. Le journal fait un constat : elle touche principalement la rue de l'Hospice et la rue Saint-Jean. La construction du pont et de

¹⁰⁶ A. M. E : 1D1/14.

¹⁰⁷ *Industriel elbeuvien*, n°37, dimanche 12 mai 1844.

¹⁰⁸ *Industriel elbeuvien*, n°83, jeudi 24 octobre 1844. Séance du conseil municipal du 7 novembre 1844.

¹⁰⁹ *Elbeuf, Histoire de ses rues, de ses édifices, de ses institutions et des Elbeuviens depuis 1000 ans.* op. cit. p. 16.

¹¹⁰ *Industriel elbeuvien*, n°27, dimanche 7 juillet 1839.

ses aménagements « *va certainement diminuer ces problèmes* ». Le maire organisera une réunion le 1^{er} juillet 1839, mais les habitants de la rue de l'Hospice ne viendront pas « *ils sont pourtant les plus touchés et les plus riches* ».

Deux ans plus tard, juste après la « grande ravine » du 18 juillet 1841, la question se repose lors de la séance du conseil municipal du 23 juillet. « *Comment lutter contre les ravines ? En construisant un aqueduc, un tunnel, en créant un fossé ?* »¹¹¹. La découverte d'un immense trou dans la forêt surplombant la ville donne l'idée à certain d'y orienter les ravines, mais comment ?¹¹²

La question resurgira en 1843. la *Gazette d'Elbeuf*¹¹³, tente de proposer différentes solutions pour résoudre ce problème d'inondations :

- un tunnel, mais il risque de se boucher,
- un barrage, trop fragile,
- un canal à ciel ouvert, mais quelle direction lui faire prendre ?

Malheureusement pour Elbeuf, le maire annonce aux conseillers lors de la séance du 17 mai 1843¹¹⁴, que le préfet lui a expliqué que le détournement de la ravine est une affaire communale et que son financement doit être communal¹¹⁵.

*L'Industriel elbeuvien*¹¹⁶ reparle étonnamment de ce sujet peu de temps après et propose, elle aussi des solutions :

- des aqueducs sous les rues de l'Hospice, Royale, et Saint Jean pour un budget de 282 000F,
- des barrages laissant s'écouler doucement les eaux pour un budget de 80 000F.

En mars 1844, le conseil municipal décide de supprimer les ravines¹¹⁷. L'ingénieur en chef de l'arrondissement estime la dépense à 60 000F, et adopte le système de barrage. La ville espère que le conseil général votera un tiers de la somme. Il resterait néanmoins, 40 000F à trouver. Le conseil municipal accepte de

¹¹¹ *Industriel elbeuvien*, n°30, dimanche 1^{er} août 1841.

¹¹² *Industriel elbeuvien*, n°47, dimanche 21 novembre 1841.

¹¹³ *Gazette d'Elbeuf*, n°21, dimanche 19 mars 1843.

¹¹⁴ A. M. E : 1D1/14.

¹¹⁵ *Gazette d'Elbeuf*, n°39, jeudi 25 mai 1843.

¹¹⁶ *Industriel elbeuvien*, n°22, dimanche 28 mai 1843.

¹¹⁷ *Industriel elbeuvien*, n°26, dimanche 31 mars 1844. Séance extraordinaire du conseil municipal du 29 mars 1844.

payer si 20 000F sont supportés par le département. Les 20 000F restants seront payés par les propriétaires riverains des rues les plus touchées¹¹⁸. Ce projet est rejeté par dix huit voix contre quatre¹¹⁹, bien qu'approuvé par le *Progrès*¹²⁰. Ce rejet est certainement dû au refus des riverains précédemment cités de supporter 20 000F de charges supplémentaires.

La lutte pour l'hygiène est un combat bien difficile à mener. Les frais encourus sont énormes pour finalement ne rien rapporter financièrement. Malheureusement pour les Elbeuviens, malgré le pavage des rues et des trottoirs et donc l'amélioration de la circulation, la salubrité publique n'est sans doute pas la priorité du conseil. Cependant, l'administration place beaucoup d'espoir en la construction du pont suspendu. Elle espère qu'il résoudra grâce à ses aménagements les inondations trop fréquentes de la rue Saint Jean.

¹¹⁸ Rues des Ecameaux du Thuit Anger (pavée en 1839) de l'Hospice, Royale et Saint Jean.

¹¹⁹ *Industriel elbeuvien*, n°63, jeudi 15 août 1844. Séance du conseil municipal du 9 août.

¹²⁰ *L'Industriel elbeuvien*, n°64, du dimanche 18 août 1844 nous apprend que le conseiller municipal Dautresme partisan du barrage attaque Mathieu Bourdon en disant qu'il est lié à la rédaction de ce dernier. Il faut aussi noter que ce conseiller écrit dans le *Progrès*.

1.3. LE PONT D'ELBEUF :

Cette réalisation est la seule dont nous allons pouvoir suivre l'histoire. En effet, la période étudiée couvre non seulement le projet mais aussi la fabrication du pont. Il est très intéressant de suivre dans la presse son histoire.

1.3.1. LE PROJET :

*L'Industriel elbeuvien*¹²¹ nous apprend que dans les années 1835-1838, un projet de pont suspendu a vu le jour à Elbeuf, mais tout le monde le voulait près de ses propriétés, sauf le « vieil Elbeuf » (quartier Saint-Etienne) formellement opposé à cette idée. En effet, les habitants de ce dernier prônaient la construction de la route de Oissel ayant les mêmes avantages et surtout permettant d'aller à Rouen « *sans forêt et sans côte* ». En revanche, les quartiers Saint-Jean, Maurepas et du Calvaire se disputeront le droit d'être en face du pont¹²². Le projet sera annulé par manque de moyen.

Cependant un nouveau projet voit le jour en 1839. Les frères Seguin¹²³ en sont à l'origine et ce dernier est approuvé par l'administration des Ponts et Chaussées. Ils sont donc renvoyés au ministère de l'intérieur pour qu'ils poursuivent auprès du Conseil d'Etat l'enregistrement du cahier des charges. *L'Industriel elbeuvien*¹²⁴ est très favorable à cette idée, il espère que « *le quartier Saint-Etienne fera tout pour faire concorder le pont à la réalisation du prolongement de la rue de l'Hospice car il deviendrait ainsi l'un des accès les plus fréquentés pour aller au pont* ».

¹²¹ *Industriel elbeuvien*, n°10, dimanche 24 juin 1838.

¹²² *Elbeuf, Histoire de ses rues, de ses édifices, de ses institutions et des Elbeviens depuis 1000 ans.* cit. p. 78.

¹²³ Marc (1786-1875) et Camille (1786-1852). Concepteurs du principe du pont suspendu, ils réalisèrent le premier sur le Rhône en 1824. Constructeurs du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon en 1826 et les premiers tunnels ferroviaires. Marc Seguin est considéré comme le véritable inventeur de la chaudière tubulaire.

¹²⁴ *Industriel elbeuvien*, n°19, dimanche 12 mai 1839.

Nous venons de le voir, ce journal est un farouche défenseur de ce projet. Dans l'un de ses numéros¹²⁵, il va faire « *un résumé exact des opinions individuelles des conseillers municipaux* ».

➔ 16 sont pour l'utilité du pont

- 10 pour l'emplacement de la rue Saint-Jean
- 6 pour l'emplacement de la rue du Neubourg

➔ 8 contre, mais si le projet aboutit, pour la rue Saint-Jean

➔ Sur 235 électeurs communaux (210 ont fait enregistrer leur opinion sur le livre d'enquête) :

- 196 pour le pont rue Saint-Jean
- 14 contre le projet
- 25 abstentions.

Selon lui, et surtout d'après le « sondage »¹²⁶, le conseil doit approuver le projet.

La pression démographique est telle, que Elbeuf doit s'agrandir. Elle le peut du côté de Caudebec, mais dans ce cas la ville s'allongerait, alors que si elle s'étendait sur deux rives, elle s'arrondirait, ce qui serait plus pratique. Le but étant de concentrer les habitations¹²⁷.

Une commission a été nommée par le conseil municipal pour examiner, le projet. Cependant, il est connu de tous, et cela, selon *l'Industriel elbeuvien* fait perdre du temps. En réalité, elle a pour but de donner un avis du droit de péage au préfet¹²⁸. Ce même journal va s'insurger contre cette dernière car elle s'est prononcée contre la construction du pont¹²⁹. Le conseil municipal va tout de même reconnaître l'utilité « *sinon générale, mais au moins locale* » du pont. Le péage, d'après la commission devrait rapporter entre 18 000 et 20 000F par an, et la construction reviendrait à

¹²⁵ *Industriel elbeuvien*, n°39, dimanche 29 septembre 1839.

¹²⁶ Sondage très précis. Comment ont-ils pu le réaliser ? Certainement en ce qui concerne les conseillers en assistant ou en « épiluchant » les comptes rendus des conseils, ou plus simplement en demandant à Mathieu Bourdon. Pour les électeurs, le journal a simplement lu le livre d'enquête, déposé à la mairie.

¹²⁷ *Industriel elbeuvien*, n°42, dimanche 20 octobre 1839.

¹²⁸ *Industriel elbeuvien*, n°37, dimanche 15 septembre 1839.

¹²⁹ *Industriel elbeuvien*, n°45, dimanche 10 novembre 1839.

343 000F (moins les souscriptions). « *Ce projet ne peut être qu'un succès* »¹³⁰. Le vote a été difficile. Victor Grandin favorable à un pont au bout de la rue de Paris s'oppose à Lefort-Henry. « L'utilité publique » a été refusée à seize voix contre cinq et « l'utilité locale » approuvée à l'unanimité des présents¹³¹.

Ce dernier a reçu la sanction du Conseil d'Etat, et, sur le rapport favorable du Ministre de l'Intérieur il a été présenté à la signature du Roi. Dès que le projet sera « *définitivement ordonné* », les pièces seront envoyées à la préfecture pendant deux mois, puis il sera fait publiquement adjudication pour sa construction. De nouveaux débouchés s'offriront donc à la ville¹³².

En 1840, « *cela fait maintenant cinq ans que la question du pont est à l'ordre du jour* »¹³³. Toujours selon *l'Industriel elbeuvien*, plus une ville a de communications, « *plus elle a de débouchés et donc elle y trouve développement et prospérité* »¹³⁴. Le conseil municipal ne l'a pas déclaré d'utilité générale (car il n'a jamais eu pour objet de desservir un point d'utilité général), mais il s'est prononcé pour l'utilité locale. Les opposants ont peur d'une émigration de l'industrie vers Saint-Aubin. L'auteur de l'article explique qu'en fait, la construction donnera du travail aux chômeurs et que les manufactures de Saint-Aubin sont en retard par rapport à celles d'Elbeuf. Un quatrain sur la division des Elbeuviens sur le sujet, va être diffusé en ville en juin 1840¹³⁵ :

Pour satisfaire à tous les vœux émis,
Trois ou quatre ponts pourraient suffire à peine,
Et ce pendant tout chacun se démène,
Tous s'agitent et deviennent ennemis.

L'adjudication a lieu le 26 mars 1841¹³⁶. Deux soumissionnaires sont présents. Charles Levasseur sera le constructeur moyennant la récupération du péage

¹³⁰ *Industriel elbeuvien*, n°48, dimanche 1^{er} décembre 1839.

¹³¹ SAINT-DENIS, Henri. op. cit. p. 300.

¹³² *Industriel elbeuvien*, n°26, dimanche 28 juin 1840. Article signé L. D.

¹³³ *Industriel elbeuvien*, n°28, dimanche 12 juillet 1840. Article signé L. D.

¹³⁴ Nous l'avons vu, ce journal et les conseillers attendent beaucoup du pont, développement économique, élimination du problème des ravines...

¹³⁵ SAINT-DENIS, Henri. op. cit. p. 320.

¹³⁶ *Industriel elbeuvien*, n°8, dimanche 28 février 1841.

durant quarante neuf ans¹³⁷. L'adjudication du pont sera approuvée par le ministre en mai 1841, soit un peu plus d'un mois après¹³⁸. En réalité, Charles Levasseur s'associera avec les frères Seguin¹³⁹. Le premier en tant que financier et les seconds en tant qu'entrepreneurs (ce sera leur soixante quinzième pont)¹⁴⁰.

1.3.2. LA CONSTRUCTION DU PONT :

Les travaux commencent en septembre 1841. Les Elbeuviens sont informés de leur avancée par la presse. Mais ils découvrent surtout, les problèmes posés par ces derniers, et notamment les habitants du quartier Saint-Jean. Un avis du maire d'octobre 1841 leur explique que la construction d'une rampe d'accès et d'un aqueduc recevant toutes les eaux de la voirie va rendre la circulation impossible au bout de la rue Saint Jean sur une surface de 9m sur 92. Les véhicules venant du port seront déviés rue des Bains ou rue de la Seine. Le journal critique déjà les Ponts et Chaussées car il pense que les ouvriers payés à la tâche sont plus efficaces que ceux payés à la journée, or, ce sont ces derniers qui travaillent sur le pont. De plus, selon lui, le pont doit être éclairé la nuit, mais cela n'est pas prévu¹⁴¹.

Un autre sujet va intéresser de près *l'Industriel elbeuvien*. En effet, les habitants de la rue Saint-Jean ont eu à choisir entre « *une chaussée pleine avec glacis et une rampe d'accès étroite* ». La municipalité tente de les convaincre, pendant deux mois, de choisir la rampe d'accès, mais rien n'y fait, ils préfèrent la première solution.¹⁴². Malheureusement pour eux, la chaussée pleine est abandonnée car pour les entrepreneurs, les « *riverains se sont déclarés trop tard* »¹⁴³. *L'Industriel elbeuvien* vente alors les mérites des « *rues basses* ». Même si elle crée des obstacles pour la circulation, elle a l'avantage de ne pas poser le problème de l'écoulement des ravines (contrairement aux chaussées pleines). Pour des dernières, il faudrait diviser les eaux avant la naissance de la rampe et les accueillir dans deux aqueducs liés à

¹³⁷ *Industriel elbeuvien*, n°12, dimanche 28 mars 1841.

¹³⁸ *Industriel elbeuvien*, n°19, dimanche 16 mai 1841.

¹³⁹ *Gazette d'Elbeuf*, n°16, jeudi 2 mars 1841.

¹⁴⁰ *Elbeuf, Histoire de ses rues, de ses édifices, de ses institutions et des Elzéviens depuis 1000 ans.* op. cit. p. 78.

¹⁴¹ *Industriel elbeuvien*, n°40, dimanche 3 octobre 1841.

¹⁴² *Industriel elbeuvien*, n°41, dimanche 10 octobre 1841.

¹⁴³ *Industriel elbeuvien*, n°44, dimanche 31 octobre 1841.

l'aqueduc principal¹⁴⁴. Le conseil municipal approuve la décision de l'entrepreneur de refuser la chaussée pleine, fin novembre 1841, par douze voix contre neuf¹⁴⁵. Curieusement *l'Industriel elbeuvien* devient un farouche défenseur de la chaussée pleine (Mathieu Bourdon est partisan de cette solution et la *Gazette d'Elbeuf* contre). Il critique ce vote, car les rues basses ne feront que 6m de largeur, ce qui est très peu lorsque l'on sait que c'est par-là que se font les communications entre les quais et le port¹⁴⁶. Nous avons ici, encore un bel exemple d'intégrité de ce journal.

Il va ensuite s'inquiéter de la solidité du pont, il apprendra aux lecteurs qu'il ne sera livré aux utilisateurs qu'après les tests du 2, 3 et 4 janvier 1843¹⁴⁷. La *Gazette d'Elbeuf* pense qu'il est « susceptible d'être utilisé pour servir de tête de chemin de fer d'Elbeuf à Tourville »¹⁴⁸.

Le prix du péage est fixé dès la fin 1842.

Tarifs de passage du pont suspendu	
Une personne (à pied, à cheval, en voiture)	5c
Cheval ou mulet chargé ou pas	10c
Bœuf ou vache	5c
Mouton, brebis	1c
Voiture suspendue attelée d'un cheval	30c
Voiture suspendue attelée de deux chevaux	60c

¹⁴⁴ *Industriel elbeuvien*, n°47, dimanche 21 novembre 1841.

¹⁴⁵ *Industriel elbeuvien*, n°48, dimanche 28 novembre 1841.

¹⁴⁶ *Industriel elbeuvien*, n°50, dimanche 12 décembre 1841.

¹⁴⁷ *Industriel elbeuvien*, n°48, dimanche 27 novembre 1842.

¹⁴⁸ *Gazette d'Elbeuf*, n°48, dimanche 27 novembre 1842.

L'Industriel elbeuvien publie ces tarifs en ajoutant les personnes qui ne paieront pas : le préfet, les sous-préfets, les ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, les employés des contributions indirectes, les agents forestiers, les préposés aux douanes, les militaires, les malles postales, les facteurs et les prévenus conduits par la force publique¹⁴⁹. Le journal a ici un rôle informatif.

1.3.3. INAUGURATION ET PREMIERS PROBLEMES :

Le jeudi 5 janvier 1843, après plus de deux ans de travaux le pont est inauguré. L'ensemble de l'ouvrage mesure 430m pour une largeur de 6,70m (le grand pont 161,60m et le petit 40m, à ceci il faut ajouter les rampes d'accès et la chaussée). Il devrait voir passer environ mille personnes par jour¹⁵⁰. Chaque moitié du pont est bénie par des prêtres de Saint-Aubin et d'Elbeuf. La fête se termine par un banquet de cent couverts¹⁵¹.

Cependant la *Gazette d'elbeuf* émet les premières critiques de la disposition des ruisseaux. En effet, il pleuvait le jour de l'inauguration et « *la maladroite disposition des ruisseaux qui encadrent la chaussée* » a inondé la rue Saint Jean. Il fallait « *pour s'y rendre, marcher sur une planche de bois* ». « *Mais peut-être ce grave inconvénient a-t-il passé inaperçu ; car à la suite de l'inauguration [...] comme la pluie tombait fortement, les entrepreneurs et les architectes pressaient le pas vers la salle. Le pont était reçu* »¹⁵². Les eaux ne sont pas canalisées. Les ruisseaux existants, au lieu d'être dirigés sous le pont ont été laissés comme tels.

De plus dès le début du fonctionnement du pont, ce journal a reçu plusieurs plaintes contre les deux employés chargés de percevoir les droits de péage. Ils seraient malpolis et surtout malhonnêtes. L'un d'entre eux ferait doubler voire tripler le prix la nuit et ne laisserait pas passer tout le monde. La *Gazette d'Elbeuf* fait remarquer que sur beaucoup de ponts, le passage est gratuit après minuit¹⁵³. Dans le

¹⁴⁹ *Industriel elbeuvien*, n°1, dimanche 1^{er} janvier 1843.

¹⁵⁰ *Elbeuf, Histoire de ses rues, de ses édifices, de ses institutions et des Elbeviens depuis 1000 ans.* op. cit. p. 80.

¹⁵¹ *Industriel elbeuvien*, n°2, dimanche 8 janvier 1843.

¹⁵² *Gazette d'Elbeuf*, n°2, dimanche 8 janvier 1843.

¹⁵³ *Gazette d'Elbeuf*, n°6, jeudi 26 janvier 1843.

même numéro, une lettre d'un lecteur critique fermement l'architecture du pont. Selon lui, la vallée risque d'être inondée.

La suite des événements va lui donner raison. En février, la fonte des neiges¹⁵⁴ a provoqué l'entrée « *de grosses eaux dans la rue Saint-Jean* » mardi 21 au soir entre dix-sept et dix-neuf heures, l'un des ponts accessoires par lequel « *on arrive au pont principal a été déraciné. Pour y accéder, il va falloir faire preuve d'une grande aptitude à la natation* »¹⁵⁵. Cet incident sera sans suite.

Le pont va prendre une place importante dans la vie des Elbeuviens. Malgré quelques problèmes il leur permettra de gagner du temps pour passer de la rive gauche à la rive droite. La presse a joué plusieurs rôles à ce sujet, informatif (tarifs de passage, avis de travaux) mais aussi et surtout critique (sur la construction...). Cependant, il faut une fois de plus rappeler que leurs lecteurs sont des gens aisés et que la masse n'y a que très rarement accès. Le Conseil municipal aura par la suite quelques problèmes avec le sieur Levasseur¹⁵⁶.

La presse elbeuvienne traduit bien les aspirations de la ville au début de la croissance démographique. Aérer la ville ne perçant des rues, développer des moyens de communication en luttant pour obtenir une gare... Cependant cet épisode montre bien l'impuissance des manufacturiers regroupés derrière Victor Grandin face aux financiers spéculateurs, nouveaux venus dans la société française.

¹⁵⁴ Il ne faut pas exagérer ce phénomène, mais il a contribué aux inondations.

¹⁵⁵ *Gazette d'Elbeuf*, n°14, jeudi 23 février 1843.

¹⁵⁶ Voir aux A. M. E : O. 157.