

Denoville, capitaine à Caudebec-en-Caux

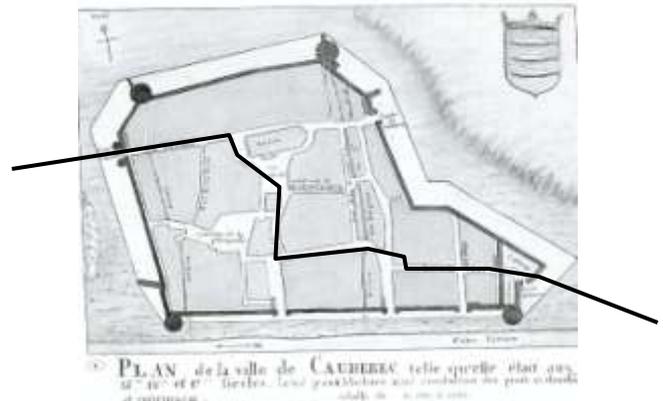
par Véronique Hauguel

2. Caudebec, une petite ville en pleine transformation

Il est difficile d'imaginer aujourd'hui, l'ancien Caudebec aux maisons à pans de bois, tassées à l'intérieur des remparts, souvent ravagées par des incendies comme celui de mai 1934¹ ou terriblement endommagées par les bombardements anglais de juin 1940. Seule l'église gothique, un petit périmètre de vieilles maisons normandes derrière celle-ci, et quelques rares belles demeures² nous permettent d'y rêver.

Les remparts disparaissent...

Plan de Caudebec aux XV^e, XVI^e, XVII^e siècles³
Tracé de la route allant de Rouen au Havre :
de la Porte d'Harrefleur à la Porte de Rouen,
en passant par la place du marché.



En 1765, année de l'installation de Denoville à Caudebec, les fortifications existent encore en partie mais elles sont en très mauvais état. La barre (ensuite appelée mascaret), vague plus ou moins violente selon l'importance des marées, sape surtout la tour de la Mordière à l'ouest, mais agit sur l'ensemble des remparts, le long du fleuve.



Vue colorisée du port de Caudebec⁴ avant la démolition complète des fortifications



Tour de la Mordière, Hacker, 1769⁵

¹ E. Spalikowski, *Caudebec*, 1946, p. 71.

² Bruno Penna. *Caudebec-en-Caux, regards sur le XX^e siècle*, 2000.

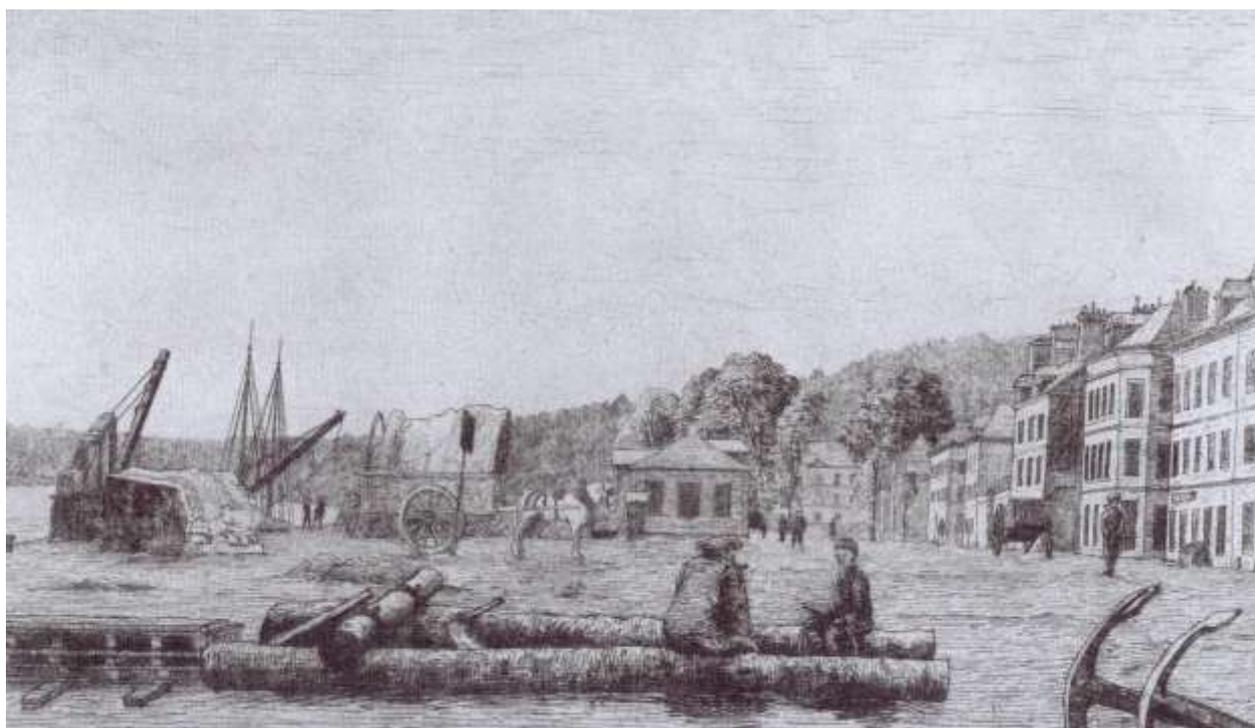
³ Levé par A. Michaux.

⁴ Bibliothèque Municipale de Rouen. INV 23 (1987 BMR 6562)

⁵ Hacker, ami de Goethe, insérée dans abbé Maurice, ADSM, 1F29.

Les Caudebecais ont essayé de consolider cette muraille épaisse de sept pieds (plus de deux mètres) par endroits pour ralentir sa détérioration, mais les moyens manquent, les aides du roi sont trop rares. Les échevins invoquent régulièrement des charges écrasantes pour se justifier de ne pas faire réparer les talus des quais et les escaliers qui les

désservent. Depuis le début du xvii^e siècle ces fortifications sont considérées comme inutiles, Colbert avait ordonné quelques démolitions en 1685. Les motivations pour les travaux de consolidation s'amenuisent d'autant. Dans l'espace réduit délimité par les enceintes, l'habitat est devenu trop dense et insalubre. Des éboulements de murs, quelques démolitions montrent qu'il est possible d'offrir de meilleures conditions de vie aux habitants. Des jardins sont créés sur les fortifications et dans les fossés. Sur le quai, la disparition des remparts permet aux auberges de se tourner vers la Seine. Les bords du fleuve s'animent. En 1796, E. Lenud, autorisé à détruire le mur des remparts sur sa propriété, ouvre son auberge côté Seine, elle deviendra l'hôtel de la Marine.



Vue de Caudebec⁶, ville tournée vers le fleuve, 1879
Au fond le château de Sieur Cousin d'Auzebosc devenu l'actuelle mairie
Il a remplacé en 1770 la tour de la Mordière.

⁶ Gravure de Le Carbonnier, dans De Maulde, *Une vieille ville normande, Caudebec-en-Caux*, 1879, collection H. Decaens.

Une cité active

C'est à la fin du siècle, après la démolition complète des fortifications en front de Seine, que la route principale passera sur les quais comme on la connaît aujourd'hui. Mais jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, la seule route pour aller du Havre à Rouen passait par le centre de Caudebec⁷. La place de l'Église est le cœur de cette cité commerçante. Près de l'église se tient, chaque samedi, un important marché vers lequel convergent les paysans de la région pour vendre leurs produits et faire leurs provisions. C'est sur cette place qu'habite la famille de Jean-Baptiste Denoville⁸.



La place du marché de Caudebec⁹, la famille Denoville y est domiciliée.

Caudebec fait partie de la puissante seigneurie de l'abbaye de St Wandrille depuis le Moyen Age et est une cité active. En 1790, elle compte 2856 habitants selon l'abbé Maurice. Cette lithographie peut évoquer le Caudebec de Denoville et souligne deux réalités importantes. L'imposante église de style gothique flamboyant¹⁰ date du XV^e siècle ; elle prouve la richesse de la ville et son importance religieuse. Aux XVI^e et XVII^e siècles, le protestantisme se développe et la révocation de l'Édit de Nantes provoque le départ de nombreux artisans protestants vers l'étranger ce qui affaiblit l'artisanat de la ville. Néanmoins, Caudebec est, au cours de ces siècles, réputée pour ses chapeaux, ses blanchisseries, ses tanneries. On raconte que les gants en cuir de chèvre étaient si fins qu'ils tenaient dans une noix.

⁷ Par la place de l'église, la rue de la Cordonnerie, la rue de la Vicomté.

⁸ Mentionné dans l'acte de décès de sa femme.

⁹ ADSM, 1F29. Lithographie de Herson, datée de 1841, La place n'a pas subi de transformation entre 1765 et 1841.

¹⁰ Elle est mise en chantier en 1426, jugée par Henri IV comme la plus belle église de son royaume. Voir : H. Decaëns, Église Notre-Dame, Caudebec-en-Caux.

Caudebec est baptisée, alors, « capitale du pays de Caux ». Elle est, depuis quatre siècles, le lieu de résidence du bailli de Caux, premier représentant du roi face au pouvoir seigneurial. Le tribunal de bailliage a été transformé en présidial, ensuite, ce qui augmente ses pouvoirs. Il traite des différends entre la justice seigneuriale et la justice du roi et peut juger en appel. Un gouverneur du roi renforce le pouvoir royal dans la ville, soutenu par une garnison. Les échevins se plaignent, le 7 décembre 1763, par exemple, que « leur malheureuse petite ville (est) accablée de taxes et écrasée par les casernements et passages fréquents de troupes. ». Jusqu'à la Révolution, quand Yvetot devient chef-lieu d'arrondissement, Caudebec est une petite ville active. « Le monde circulait dans ses rues, tous ceux qui étaient de sa redevance, attirés par leurs affaires, dans cette ville, en doubaient journellement la population et la rendaient fort agréable, la soi-disant capitale des Cauchois était une ville de société et de politesse. » Louis-François Lesage¹¹ décrit ainsi le passé de la ville au XIX^e.

L'Amirauté de Caudebec et Quillebeuf siège à Caudebec, c'est la tutelle administrative et judiciaire qui traite des questions de navigation dans l'estuaire. Jusqu'en 1789, la Vicomté de l'eau, installée aussi à Caudebec, organise la navigation sur la Seine. C'est une institution économique, fiscale, judiciaire qui règle les modalités de navigation de Caudebec à Vernon.

En plus de son rôle de « capitale » et de son important marché, l'activité de Caudebec est soutenue par son rôle de ville-étape. Étape obligée pour les voyageurs qui empruntent la route terrestre entre Le Havre et Rouen, pour ceux qui veulent traverser la Seine grâce à son service de bacs permanents, et aussi pour les navires qui remontent ou descendent la Seine. Les hôteliers, les aubergistes, les cafetiers y sont très représentés : en 1763, on comptait seize grandes auberges comme celle de l'Agnus Dei, rue de la Rive, qui pouvait recevoir jusqu'à soixante chevaux dans ses écuries.

Jean-Baptiste Denoville connaît cette ville au moment où elle change de visage, quand elle s'ouvre davantage vers le fleuve. Il est probablement en relation avec un autre habitant de Caudebec : Joseph-Michel Cavé¹², né lui aussi à Dieppe en 1732, artiste, mathématicien, professeur d'hydrographie qui travaille pour trouver un moyen de mesurer la longitude plus exactement en cherchant à l'évaluer par des mesures astronomiques¹³.

Selon l'abbé Anthiaume, J.-M. Cavé invente trois instruments de navigation¹⁴ : un quart de cercle pour repérer les latitudes, un apocemètre ou altimètre qui sert à prendre la distance de deux astres et leur hauteur sur l'horizon et « une machine (nommée roue numérique par l'auteur) pour « résoudre en peu de temps et sans beaucoup de peine tous les problèmes de trigonométrie rectiligne et sphérique ». Il serait intéressant d'en savoir plus mais le mémoire déposé à l'Académie des Sciences par Cavé a été perdu. Cette perte est d'autant plus grave qu'aucune autre trace ne subsiste : l'abbé Miette¹⁵, vicaire de Caudebec, en 1768, fait bien état dans son essai sur l'histoire de la ville de Caudebec de « quelques hommes qui se sont distingués par leurs talents » sans faire référence à ce professeur d'Hydrographie, ni à Denoville d'ailleurs. Pourtant ces deux Caudebécais d'adoption témoignent de l'existence de la navigation fluviale et maritime dans ce bourg cauchois.

¹¹ Bruno Penna. *Les manuscrits de L.F. Lesage (1763-1851) sur Caudebec et ses environs*, 2000, Musée de la Marine de Seine à Caudebec.

¹² Cavé est inscrit sur les registres de Caudebec, le 13 janvier 1763, il épouse Marie-Anne Fromentin. Il est mentionné dans le *Dictionnaire historique et critique des hommes illustres de la province de Normandie* d'Adrien Pasquier.

¹³ Dava Sobel, *Longitude*, 1998

¹⁴ Le mémoire, source des informations d'Anthiaume semble introuvable.

¹⁵ Pierre François Miette (1742-1825) co-auteur de *Monuments civils et religieux et Maisons particulières de Caudebec et ses environs*, 1832.

Un port sans avenir



Le port de Caudebec
Vue de Caudebec¹⁶ blottie derrière ses remparts

Caudebec est une localité bien située, sur la rive concave du méandre, là où le lit est le plus profond mais comme le dit Lesage¹⁷, un siècle plus tard, « malheureusement, cette ville si avantageusement située ne se trouve pas au centre des grandes affaires commerciales, étant placée entre Le Havre et Rouen qui absorbent tout le commerce ». Les quais, vestiges d'un passé ancien, longent les remparts sur une longueur de 250 mètres. Le long de la berge est aménagée une grande cale d'une quinzaine de mètres de large et 4 m de profondeur qui sert d'embarcadère pour les passagers du bac. Près de là, Treize poteaux d'amarrage permettent le commerce des grains et des matières premières et pour une halte plus ou moins longue des navires de passage. Un service de voitures publiques existe sur la Seine entre Caudebec et Rouen, depuis 1699. Chaque samedi, ces grands navires plats partent de Caudebec et arrivent à Rouen le mercredi ou le jeudi suivant quand le temps est bon¹⁸.

La navigation est dangereuse près de Caudebec : lors des grandes marées, le mascaret est redoutable et les intempéries rendent difficile la navigation, comme le prouve un ex-voto de la chapelle de la Barre y va, celui du maître des quais de Caudebec pourtant bien informé du danger ; l'île de Belcinac, près de Villequier, gêne les manœuvres. Aussi, le port possède-t-il plusieurs petites cales pour mettre les embarcations à l'abri au moment du flot.

¹⁶ Gravure de Morel-Fatio, peintre officiel de la marine, né à Rouen (1810-1871), dans *Voyage de Paris à Dieppe* de Jules Janin, 1857. Bibliothèque municipale de Rouen. Quelles sont les sources de Morel-Fatio ? En 1857, les remparts n'existent plus.

¹⁷ Bruno Penna, opus cité

¹⁸ En 1786, une voiture d'eau a mis seize jours pour aller à Rouen : partie le 24 décembre 1785, elle est arrêtée par des vents contraires, entre Caudebec et Duclair, puis le gel, les blocs de glace sur la Seine, le halage difficile ont ralenti encore le voyage. Elle n'est arrivée que le 9 janvier 1786 à Rouen.



Ex-voto de Jean Gabay¹⁹, naufrage le 3 août 1783, probablement peint par Lesage 1789
à la chapelle de la Barre-y-va²⁰

¹⁹ Maître des quais de Caudebec, heureux de ne pas avoir disparu avec son bateau

²⁰ Photo Huon, Caudebec-en-Caux.