

Denoville, capitaine à Caudebec-en-Caux

par Véronique Hauguel

3. La Basse-Seine et ses ports au XVIII^e



La vallée de la Seine entre Le Havre et Rouen à l'époque de Denoville, Nicolas et Jean Magin, 1750¹

Une navigation difficile

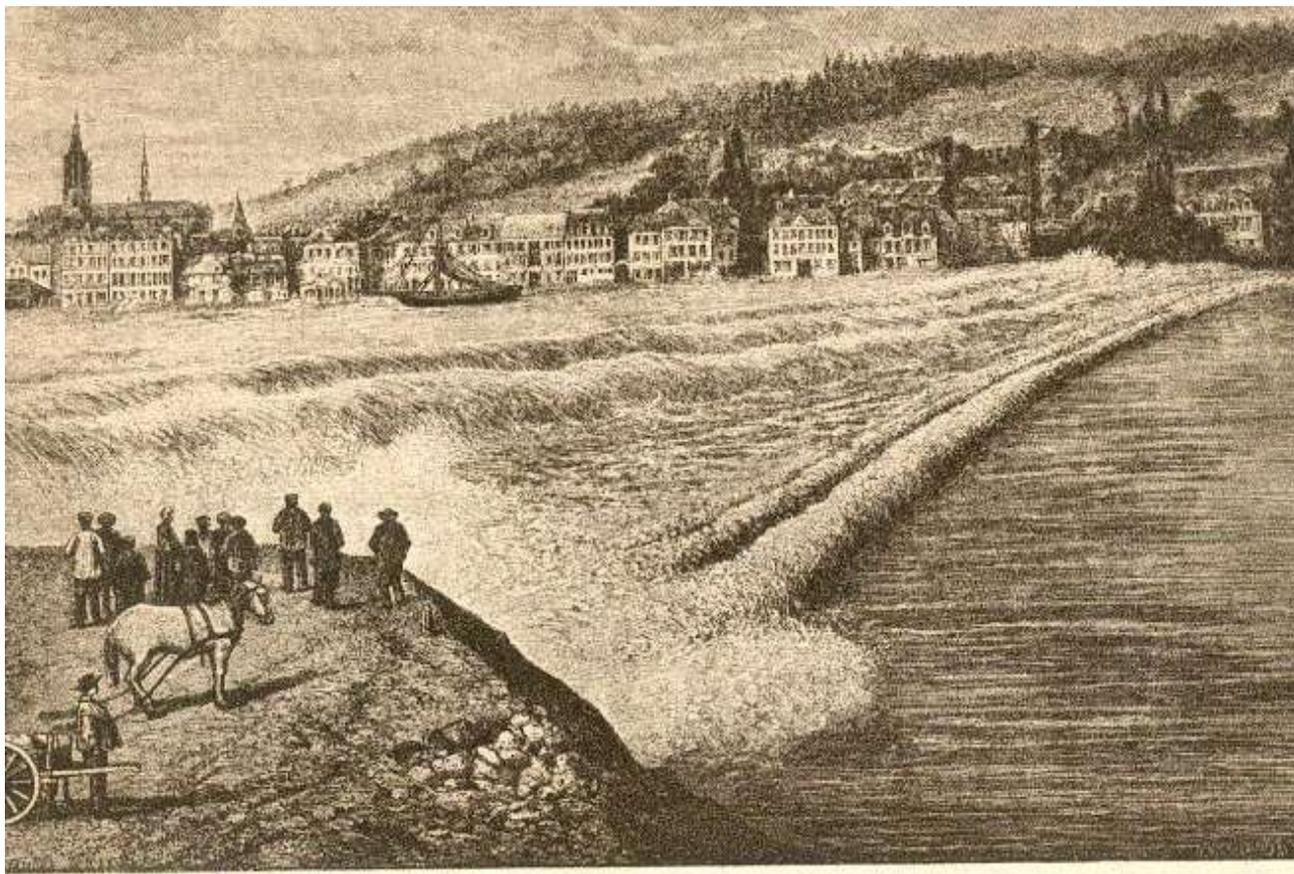
Au XVIII^e, la Seine sur laquelle navigue Denoville, est un fleuve difficilement navigable et dangereux. L'estuaire, dont les ports et les criques naturels s'ensablent régulièrement, charrie des bancs de sable mouvants qui rendent difficile le passage. Au cours des siècles, l'estuaire s'est déplacé du nord de l'estuaire actuel, sur plusieurs dizaines de kilomètres pour se retrouver au niveau du Havre, là où nous le connaissons maintenant. Le lit de la Seine est, alors, comparable à celui de la Loire aujourd'hui. Il est beaucoup plus large que de nos jours, il peut atteindre à certains endroits de son cours un kilomètre, comme entre La Mailleraye et Villequier.

Après le passage de l'estuaire, d'autres pièges attendent les navigateurs. La remontée est longue et dépend des marées qui créent des différences de hauteur d'eau, perceptibles au-delà de Rouen. En 1716, entre Rouen et la mer, on compte jusqu'à 18 îles dont l'île de Belcinac en face de Caudebec-en-Caux. Les naufrages y sont très fréquents. Le phénomène de la barre, ou mascaret, rend encore plus difficile la circulation sur ce fleuve. Les nombreux méandres nécessitent une bonne connaissance du fleuve pour naviguer. En 1747, un vaste déblaiement des bancs de sable de l'estuaire est tenté : momentanément, la remontée de la Seine est plus facile mais cette situation ne dure guère. Enfin, les rigueurs de l'hiver perturbent encore le trafic : « à partir du 6 janvier 1767, la gelée a été si forte que le cours du fleuve s'était arrêté en entier et que la glace était si épaisse que les habitants de Caudebec et autres l'avaient passé à pied sec et que plusieurs avaient été en patinant, jusqu'à La Maillaie. »²

¹ BNF, sur Gallica

² Abbé Maurice

Dans des conditions normales, quatre jours sont nécessaires pour remonter la Seine en tenant compte des marées. Mais quand les conditions sont mauvaises, on peut attendre plusieurs semaines à Quillebeuf³ ou dépendre d'un halage⁴ ; le chemin de halage commence « en aval à la pierre au Poirier⁵, roche dans les falaises à l'aval de Villequier⁶ » et va jusqu'à Rouen en changeant cinq fois de rive⁷. Ce chemin de halage mal organisé, régulièrement emporté par la barre ou endommagé par les crues doit être entretenu par les riverains, agriculteurs sédentaires qui ne voient pas toujours d'un bon œil, ces navigateurs emprunter leur terrain.



Le phénomène de la barre ou mascaret à Caudebec⁸, 19^e s.

Le rôle des pilotes-lamaneurs est capital⁹ : eux seuls savent guider les navires dans ce fleuve mouvant. Au Havre, ils sont passés de vingt-quatre à cinquante au cours du XVIII^e siècle. Deux stations de pilotage complémentaires : une à Quillebeuf, l'autre à Villequier, occupent respectivement cent et cinquante pilotes. Les navires capables de remonter la Seine sont des navires de faible tirant d'eau. Pour un navire, le nombre de voyages par an entre Rouen et Le Havre est évalué en moyenne par André Corvisier à quatre, les mieux entretenus pouvant aller jusqu'à douze ou treize circuits, les bonnes années. Cela s'explique par la lenteur de la navigation : aux quatre à cinq jours de remontée, il faut ajouter les temps de charge et de décharge au Havre et à Rouen, le temps du retour au Havre ; compter les arrêts nécessaires provoqués par les intempéries : gel, étiage, mascaret, vents trop violents et les réparations nécessaires. Tout armateur de la Basse Seine participe à cette activité sans s'y spécialiser car l'investissement est

³ Dernier port de l'estuaire en amont et arrêt obligatoire de tout bateau avant de remonter le fleuve. Les navires se voyaient parfois dans l'obligation d'alléger une partie de leur chargement avant de remonter la Seine. En 1783, 20 à 30 navires se livraient à un petit cabotage de rivière.

⁴ On attachait un cordage au haut du mât puis à des chevaux qui remontaient (ou parfois descendaient) la Seine sur le chemin de halage le long des méandres.

⁵ Ligne de partage des eaux de mer et de la Seine

⁶ Bulletin de la société libre d'émulation de la Seine Maritime, Année 1984.

⁷ Les changements de rives jusqu'à Rouen sont au Caudebecquet, à la Pointe de Bliquetuit, à La Roche, à La Fontaine, à La Bouille. Le chemin de halage se situe du côté concave du méandre ce qui explique les cinq tronçons inégaux.

⁸ Gravure d'Alexandre de Bar communiquée par le musée de la Marine de Seine, Caudebec-en-Caux.

⁹ Corvisier André, *Histoire du Havre et de l'estuaire de la Seine*, Privat éditeur, 1987.

important pour des risques élevés et une faible rentabilité.

Embarquant en général à Rouen, Denoville participe un peu à cette navigation. Entre ses divers voyages sur *La Mère et les Enfants* s'écoulent trois années pour lesquelles nous n'avons pu reconstituer intégralement son parcours. Mais nous savons que *La Mère et les Enfants*, navire récent, fait du cabotage sur la Seine¹⁰ : cinq allers et retours entre Rouen et Le Havre, d'un demi à deux mois chacun, entre le 20 août 1774 et le 26 avril 1775.

Deux ports rivaux : Rouen et Le Havre

Domicilié à Caudebec, Denoville est inscrit maritime au quartier de Rouen. Il embarque généralement dans ce port, il fait souvent escale au Havre.

Rouen apparaît, au début du XVIII^e, comme un port important dans le royaume : c'est le port fluvial avancé de Paris, c'est aussi un port de commerce maritime qui utilise à son profit le port du Havre pour importer denrées et matières premières. Les allèges et les navires marchands plus petits y déchargent les produits de haute mer tandis que de lourdes péniches remontent vers Paris denrées et matières premières, en dix-huit jours. Le port de Rouen fournit aussi les produits nécessaires à sa propre industrie. En ce sens, Rouen est une ville plus « complète » que Le Havre qui transforme peu les marchandises arrivées dans son port avant 1789.



Vue de Rouen depuis la Grande Chaussée, rive gauche¹¹

Au premier plan, la voiture d'eau pour La Bouille et des barques couvertes assurant la desserte avec la cale Saint-Eloi. Sur la rive droite, entre le Vieux-Palais et le pont de navires, les navires au mouillage le long des berges. Sur la rive gauche, berge naturelle protégée par des épis et quelques quais, des lavandières et l'animation générée par la vie sur le port.

Mais Rouen, situé en amont des bancs de sables instables de Quillebeuf¹², ne peut recevoir de grands voiliers. Le Havre joue donc, au début du XVIII^e siècle le rôle d'avant-port de Rouen. C'est une petite ville dont la population est évaluée à quinze mille au début du siècle, coincée dans une enceinte étroite. Son activité maritime est dominée, alors, par Rouen qui dispose de la Chambre de Commerce, des chambres d'assurance, des sociétés capables de pratiquer le crédit. Les Rouennais ont des parts dans les navires armés au Havre. Pourtant les choses changent au cours du siècle, malgré le marasme engendré par les périodes de guerre. Les négociants havrais s'affranchissent de leurs bailleurs de fonds rouennais en cherchant directement des crédits auprès de financiers parisiens. Le commerce du Havre se développe, les armateurs sont entreprenants, leur rôle dans le commerce triangulaire et le commerce en droite ligne avec les Antilles augmente au point de faire du Havre le premier port français pour le commerce triangulaire en 1766, devant Bordeaux, Marseille et Nantes.

¹⁰ *La Mère et les Enfants* est désarmé à Rouen au n°74. Puis à partir de juillet 1772, *La Mère et les Enfants* est enregistré au Matricule des bâtiments du quartier de Rouen. L'équipage du senau est constitué de quatre personnes dont un Maître.

¹¹ Dessinée par Cochin et gravée par Lebas et Choffard, 1777. À mettre en parallèle avec la gravure de Garneray : le bassin maritime vu de la rive gauche, en aval de la petite chaussée, vers 1830. Reproduite dans Jérôme Decoux, *Rouen, Port de mer, L'inventaire, images du Patrimoine*, Rouen, 1999, p. 27.

¹² *Histoire de Rouen*, sous la direction de Michel Mollat, Privat éditeur.



Au premier plan se trouvent la citadelle et l'entrée du port du Havre, protégée par ses fortifications. On distingue la tour François I^{er} le Grand Quai avec, derrière, le clocher de l'église Notre Dame ; le bassin du Roy disparaît sous les mâts de navires.¹³

Pourtant, les conditions matérielles du port ne l'aident guère. Il est totalement encombré à partir de 1750¹⁴ puisqu'il ne comporte qu'un port d'échouage, au mieux pour trois cent navires, le long du « Grand Quai », et qu'un bassin de marée, le bassin de Roy capable d'accueillir quinze à trente navires. Honfleur le complète avantageusement : il sert de refuge, en cas de vents contraires, soit aux navires qui ne peuvent entrer au Havre, soit à ceux qui quittent Le Havre pour aller à Rouen. C'est aussi un port de « complément » quand Le Havre est trop encombré. Mais, Honfleur est de plus en plus menacé d'envasement. Afin que ces ports restent opérants, Calonne décide de gros travaux, au nom du roi, en 1783. A Honfleur, un bassin de chasse est construit, alimenté par un aqueduc. Au Havre, l'extension du port et de la ville est programmée. Le 1^{er} novembre 1783, une grande partie de la citadelle est détruite pour permettre sa réalisation qui sera effective pendant la Révolution et au début du XIX^e.

Le Registre 7P4-1 conservé aux Archives Départementales donne une vue d'ensemble de la vie maritime au XVIII^e depuis Rouen jusqu'au Havre,

Inscrits sur la rive droite de la Seine			
Rouen et Saint-Sever	252	Jumièges	38
Canteleu	108	Le Trait / Yainville	6
Val de la Haye	72	Caudebec	5
Hautot et Sahur	38	Villequier	38
St-Pierre-de-Manneville	8	Tancarville	11
Duclair	3	Harfleur	6
Le Mesnil / Jumièges	10	Le Havre	2090

Inscrits sur la rive gauche de la Seine			
Petit et Grand Quevilly	5	Bliquetuit	23
Petit et Grand Couronne	10	Vatteville	151
Moulineaux / La Bouille	22	Aizier	39
Caumont	24	Le Vieux Port	48
Berville / Anneville	5	Trouville	81
Barneville / Le Leudin	34	Quillebeuf	///
Guebaville	35	Honfleur	///

Officiers mariners et matelots, inscrits maritimes entre 1764 et 1775, de Rouen au Havre¹⁵

Si l'on se réfère au nombre d'officiers mariners et matelots, inscrits maritimes entre 1764 et 1775, de Rouen au Havre, il est évident que le Havre avec ses deux milliers de marins est de bien plus grande importance que Rouen qui n'en compte que deux centaines. Entre ces deux grands ports, on trouve un grand nombre de petits villages ou bourgs du bord de la Seine dans lesquels recrutent les capitaines et maîtres de navires qui embarquent à Rouen et au Havre. Certains lieux devenus de petits villages ont alors un rôle important, Vatteville-la-Rue, avec ses 150 marins, en est un exemple. Caudebec ne compte que cinq inscrits, dont Jean-Baptiste Denoville, les marins sont installés, à 4 kilomètres en aval, à Villequier, un bourg tourné vers la Seine qui restera station de pilotage jusqu'en 1985.

¹³ Gravure de Milcent.

¹⁴ *Histoire du Havre et de l'estuaire de la Seine*, sous la direction d'André Corvisier, Privat éditeur, 1987.

¹⁵ Au-delà de deux inscrits par « paroisse ». Nous n'avons pu compter les officiers mariners et les matelots inscrits à Quillebeuf car le registre du quartier de Honfleur n'a pas été conservé.