

Denoville, capitaine à Caudebec-en-Caux

par Véronique Hauguel

4. Denoville devient capitaine de navire

Le 7 septembre 1765, Denoville est inscrit sur le registre des classes de l'Amirauté de Rouen, pour la paroisse de Caudebec, heureusement conservé aux Archives départementales de Seine-Maritime¹. Il est décrit physiquement, plutôt succinctement, « t.m.p.n. » : de taille moyenne, de poil noir. On retrouve pour chaque année, sa qualification et ses embarquements. Il est possible de croiser ces informations avec les registres de matricules des bâtiments de commerce du quartier de Rouen pour les années 1765 à 1775.

Anciennes Classes.	Clas	NOMS, SURNOMS, QUALITEZ ET DEMEURES.	Classes. Années.
<i>provisoire de la matricule de Dieppe fo 5. d. 3. n. 27.</i>		<i>77^{me} 1765. Jean Baptiste Denoville natif de Dieppe age de 33. ans en 1765 t. m. p. n. fils de Laurent cabaretier et de Marie Burgeot aide pilote à 30^{livres}. Reçu m^{re} au petit cabotage et l'amirauté de Dieppe le 5. août 1765. demeure à Caudebec</i>	
<i>classé à Rouen le 7. 7. 1765. avec pour l'ass. future comme le la marine à Dieppe du 6. Du. mois</i>	I		

Jean-Baptiste Denoville est inscrit sur le registre des officiers marins et matelots du quartier de Rouen, paroisse de Caudebec

Alors qu'il était classé « aide-pilote à 30 livres », le 3 août 1765, Jean-Baptiste Denoville est reçu « maître au petit cabotage » à l'Amirauté de Dieppe, il a alors trente-trois ans. Nanti d'un avenir professionnel, il peut se marier à la fin du même mois. La rédaction de son traité de navigation lui a permis de maintenir ses connaissances pour passer un examen, à son retour en France. Le titre de « Maître au petit cabotage » lui assure une liberté personnelle à bord plus importante, et la certitude de ne pas partir vers des destinations lointaines, contrairement à celui de pilote.

Denoville trouve, en 1765, un embarquement comme « second » sur un dogre² en partance pour Bordeaux. C'est le moyen de faire ses preuves et de valoriser son nouvel examen. Malheureusement le *Saint-Joseph-François* fait naufrage près des côtes anglaises. Denoville rentre en Normandie en octobre 1765. Il repart, le 20 décembre, sur une galiote *l'Été* vers Cadix, toujours en qualité de second. Dit dans le langage actuel, il poursuit son « stage pratique ».

¹ ADSM, 7P4-1

² Le *Saint-Joseph-François* construit à Rouen en 1736, un deux mâts de 90 tonneaux.

Pilotes et capitaines, deux métiers

Au XVIII^e, les responsabilités à bord des navires sont définies par l'Ordonnance de Colbert de 1681. Celle-ci différencie clairement les attributions des capitaines et des pilotes, en consacrant un chapitre différent à chacune de ces responsabilités³.

« Maître, Capitaine, ou Patron : ces trois mots sont initialement synonymes et tous trois signifient le Commandant du bateau. » précise l'Ordonnance de 1681. En fait des différences s'installeront, le terme de « Maître » étant réservé au petit cabotage, celui de Capitaine pour le grand cabotage et le long cours. Un Capitaine devait avoir des talents en navigation, et être à la fois négociant et meneur d'hommes.

Le Pilote a pour seule responsabilité de tracer la route du navire, le Capitaine doit impérativement prendre son avis : son domaine de compétence se limite donc à la navigation, mais cette responsabilité peut devenir extrêmement lourde dans le cas de la navigation au long cours : leur formation vise d'ailleurs à ce type de navigation ; les pilotes embarquent le plus souvent sur les navires au long cours. Depuis l'ordonnance de Colbert, pour avoir la qualification de Pilote, il convenait d'avoir fait « plusieurs voyages en Mer »⁴, il en fallait cinq pour devenir Maître⁵ (Capitaine). Pilotes et Capitaines étaient tenus d'avoir fait deux campagnes sur les vaisseaux du Roi de trois mois minimum chacune. À noter qu'un marin possédant déjà l'examen de Pilote et ayant deux années d'expérience pouvait accéder directement à la fonction de Maître (Capitaine).

Les qualifications qu'elles soient de Pilote ou de Maître (Capitaine) étaient contrôlées par les professeurs d'Hydrographie royaux, par des Maîtres (ayant la pratique du métier) et des officiers de l'Amirauté. Les conditions d'admission étaient différentes selon que l'on se situait dans le cadre d'une navigation au petit cabotage, ou au grand cabotage (destinations européennes), ou au long cours (Indes, Antilles, Levant, Groenland, Amériques).

³ Ordonnance de 1681, Livre second. Titre I : *Du capitaine, Maître ou Patron*, et Titre II : *Du Pilote*.

⁴ Livre II, Titre IV, Article 1 de l'Ordonnance de 1681.

⁵ Livre II, Titre I, Article 1 de l'Ordonnance de 1681.

Maître à bord

1764

1765

1766

1767

<p>N° 34</p> <p>du 16. 9. 1767.</p> <p>Lebⁱⁿ Le NESSA, construit à St. Malo en 1766. de port de 100. tonneaux tirant eau charge' 2. pieds $\frac{1}{2}$ non charge' 3 pieds</p> <p>Propriétaires { de la Ville... 1/4 { Dupel... 1/4 { Astor... 1/4 { Guerin... 1/4</p> <p>N° 35</p>				<p>2. g. Combe par g. de l'Etat armé pour l'année 1768</p>
---	--	--	--	---

1767

1768

1769

1770

1771

1772

1773

<p>2. g. Combe par g. de l'Etat armé pour l'année 1768</p>	<p>15. 9. 1770 de port de 100. tonneaux tirant eau charge' 2.3. non charge' 3.11.</p> <p>12. 1. 1770 de port de 100. tonneaux tirant eau charge' 2.3. non charge' 3.11.</p>	<p>15. 9. 1770 de port de 100. tonneaux tirant eau charge' 2.3. non charge' 3.11.</p>	<p>2. g. Combe par g. de l'Etat armé pour l'année 1770</p>	<p>2. g. Combe par g. de l'Etat armé pour l'année 1770</p>	<p>2. g. Combe par g. de l'Etat armé pour l'année 1770</p>	<p>2. g. Combe par g. de l'Etat armé pour l'année 1770</p>
---	---	---	---	---	---	---

Le *Nessa*, un exemple de navire commandé par Jean-Baptiste Denoville entre 1768 et 1770, faisant naufrage en 1770,⁶

À partir d'octobre 1766, il est Maître autrement dit, il commande le navire sur lequel il embarque et voyage sur les côtes françaises ou vers des pays européens limitrophes de la France. Il mène l'existence traditionnelle d'un capitaine de la Marine marchande. Ses voyages se succèdent. Il embarque d'abord sur l'*Eté* vers Honfleur. Puis, tout l'hiver suivant, il va à Brest et en revient. Il change de navire et travaille pendant deux ans sur le *Nessa*⁷, brigantin de cent tonneaux qui fait naufrage en revenant de Bordeaux vers Saint-Valéry-sur-Somme en 1770. A partir du 6 septembre 1770, il commande pour sept mois la *Duchesse du Nivernois*, direction Barcelone.

En 1770, il fait aussi une demande d'exemption pour devenir capitaine de navire : il veut être dispensé d'une campagne militaire dans la marine royale. On retrouve, aux Archives nationales, dans la série G registre 81, deux lettres échangées par les services de la Marine à ce propos. Denoville y est décrit comme un homme sérieux : « D'après les informations que j'ai prises à son sujet, il compte, Monseigneur, que ce navigateur actuellement âgé de trente-huit ans commande depuis 1765 au petit cabotage et que par la très bonne conduite qu'il a toujours tenue, je pense qu'il est

⁶ Navire inscrit sur le registre Matricule des bâtiments de commerce du Quartier de Rouen, pour 1764 à 1775, 7P5

⁷ Le *Nessa*, construit à Saint-Malo en 1766.

susceptible de la grâce qu'il sollicite ». Le roi lui accorde la grâce, confirmée par une lettre officielle datée du 28 novembre 1770. Il n'en prendra connaissance que fin mars 1771, à son retour de Barcelone.

Entre le 25 mars 1771 et le 24 juin 1771, il embarque pour Hull, une destination assez régulière pour les hauts-normands qui vont y chercher des textiles et du charbon de terre. C'est un voyage rapide, fuit-il ainsi de mauvais souvenirs ? Il commande toujours *La Duchesse de Nivernois*.

Puis il change de catégorie de navire : il commande, pour la première fois, le senu *La Mère et les Enfants* pour Cadix entre le 29 octobre 1771 et le 25 juillet 1772. C'est le premier voyage de ce navire construit au Havre en 1771. Cadix est une destination fréquente pour les hauts-normands : on y achète des métaux précieux, des cuirs, de l'huile, de la laine... et on y vend des produits manufacturés, des toiles, de la mercerie, des draps de laine, du cidre, de la quincaillerie... Mais, surtout, comme le montre Pierre Dardel⁸, derrière ce commerce au grand jour se cache un commerce clandestin avec les colonies espagnoles d'Amérique qui rapporte beaucoup.

Capitaine de navire

En août 1772, Denoville est reçu à l'examen de Maître au grand cabotage et inscrit sur le registre des capitaines. Ce registre n'existant plus aux Archives départementales, on peut reconstituer une partie de son parcours professionnel par le registre des matricules des navires. Il voyage en général sur *La Mère et Les Enfants*.

Le voyage vers Saint-Petersbourg durant l'été 1775, est mieux connu, car nous avons retrouvé le rôle d'équipage du navire. C'est une destination moins régulière que Cadix. On y achète des bois, des fourrures, de la poix et parfois des céréales en cas de famine. On y apporte des vins, de l'eau de vie, des draps de laine.

Registre des Capitaines
P. 31 R. 16

La mère & les Enfants allant à *S. Pétersbourg*

N^o 65. ARMEMENT au Mois 1775

RÔLE de l'Equipage d *le senu la mère & les enfants* construit en 1771
à *le Havre* du port de 85 tonneaux, armé de canons, tirant d'eau chargé 9 pieds,
& non chargé 5 pieds 1 pont, — gaillard, appartenant à *la M^{re} & Comp^s*
armé à *Rouen* par *le sieur Jamin* sous le commandement
d *J^e D^e Denoville* pour aller à *S. Pétersbourg*
avec un mois d'avances, qui doivent courir du jour de la sortie dudit Bâtime^{nt}.

NOMS, SURNOMS, DEMEURS & QUALITÉS	Age, Taille & Poids	Qualité & solde au Service de Roi.	Classe, Taille & Tonnage.	Solde par mois.	Avance pour son.
<i>Jean B^{te} Denoville a. Maistre Capitaine</i>	<i>44 ans</i>		<i>700</i>	<i>100</i>	<i>100</i>
<i>J^e Jacques Francois Largelin</i>	<i>27 ans</i>		<i>3.170.103</i>	<i>38</i>	<i>38</i>
<i>J^e Jean B^{te} Gentil Du 3^e matel.</i>	<i>40 ans</i>		<i>1.154.9</i>	<i>28</i>	<i>28</i>

Rôle d'équipage pour Saint-Petersbourg⁹, suivi du voyage à Port-Maurice

L'équipage est composé de huit personnes, le second, originaire de Vatteville, trois matelots, un novice de Villequier, deux mousses, l'un de Villequier, l'autre de Dieppe. Ce dernier est le neveu de Jean-Baptiste, le fils de sa sœur, elle-même mariée à un capitaine de navire de Dieppe. Si Jean-Baptiste n'a pas la chance de former ses fils, morts en bas âge, au métier de marin ; il joue ce rôle pour le fils de sa sœur Jean Roux ou Leroux qu'il accueille chez lui et sur son navire. C'est une bonne chose pour le jeune homme car la vie d'un mousse peut être très dure, Jean est assuré d'un

⁸ Pierre Dardel, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII^e siècle*, SEVPEN, 1963.

⁹ ADSM, 6M1-31

traitement plus humain. Il a quinze ans lors de ce premier voyage. Denoville accepte des passagers pour Saint-Pétersbourg : deux jeunes femmes et un enfant.

Aussitôt rentré à Rouen, le 4 novembre 1775, Jean-Baptiste Denoville et son neveu repartent ensemble vers Port-Maurice, un petit port italien situé à soixante-dix kilomètres à l'est de Nice. On va y chercher régulièrement de l'huile d'olive, des fruits, des confitures. L'équipage est différent sauf les mousses. Sur le chemin du retour, à Villefranche-sur-mer, un jeune matelot blond de vingt-trois ans déserte et est remplacé par un marin de Villefranche, un étranger puisque le Comté de Nice n'est pas encore français.



Un senau, *La Mère et les Enfants*, peut-être...¹⁰

Entre 1775 et 1783, on perd la trace de Jean Baptiste. Le registre de l'Amirauté de Rouen a disparu et les archives des pensionnés de la marine ne sont conservées, à Paimpol, que pour les marins nés après 1765.

Le 21 avril 1783, Jean-Baptiste Denoville meurt à l'âge de cinquante-deux ans, il est, alors, capitaine retraité de la Marine Marchande. Elevé dans une famille dieppoise entièrement tournée vers la mer, marié dans la petite bourgeoisie commerçante cauchoise, Denoville est représentatif d'une classe de navigateurs cultivés de la fin du XVIII^e siècle. Tirant profit des Écoles d'Hydrographie, la période n'est plus à l'improvisation ; la navigation est devenue un Art.

¹⁰ Dessin Nicolas Doray, 2008