

n°6

Et la Seine devint maritime

La Seine et ses bateaux et Rouen
à la découverte du monde

Frédéric David

Collection histoire(s) d'agglo



www.agglo-de-rouen.fr



Agglo. de Rouen

HAÛTE NORMANDIE



Chère Madame, Cher Monsieur,

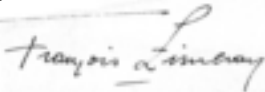
Les 37 communes de l'agglomération rouennaise possèdent un patrimoine d'une rare densité. Patrimoine architectural, naturel, mais aussi humain, qui a contribué largement au rayonnement de notre agglomération.

Le succès grandissant rencontré par cette collection est l'expression de l'intérêt majeur que chacun porte à ce qui fait son histoire, mais aussi son environnement quotidien.

Ce patrimoine est tout simplement le vôtre, et nous sommes heureux de vous le présenter.

Bien chaleureusement,

François ZIMERAY



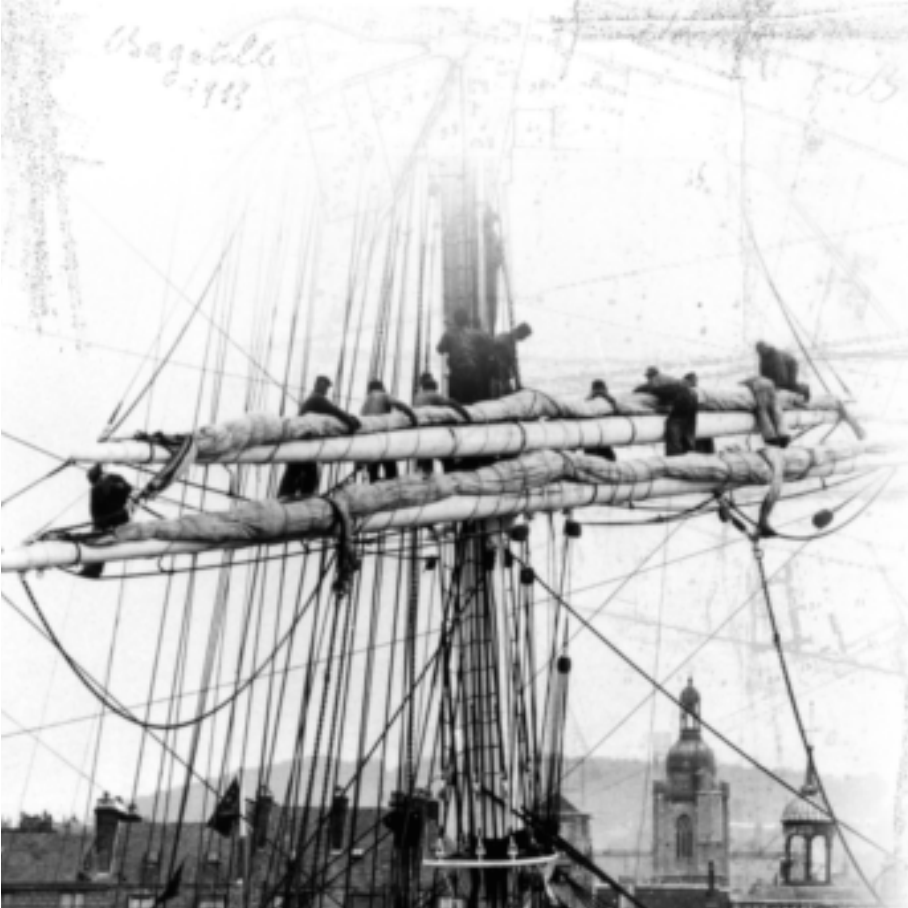
Président de l'Agglomération de Rouen

Jean-Yves MERLE



*Vice-Président délégué
Culture - Patrimoine - Jeunesse*

Utagetille
6-1913



Rouen a toujours connu une grande histoire maritime. De fait, le port de haute mer lui a permis d'accéder aux embruns du grand large parce que l'agglomération y a construit parmi les meilleurs bateaux, et aussi parce que la Seine a connu de très belles pages de la conquête de l'élément liquide. La cohabitation de la population de la capitale de la Haute-Normandie avec son fleuve n'a pas toujours été chose aisée : il faut le traverser, s'adapter aux caprices des inondations et lui pardonner de couper l'agglomération... C'est, peut-être, pour cela que ces dernières décennies les Rouennais désertèrent ses berges.

Et pourtant, depuis quelques années, il semble que l'on soit sur la voie d'une réconciliation. Un musée maritime et fluvial voit le jour, mais surtout les rassemblements des grands voiliers font recette montrant par là-même que la force d'attraction de la Seine se manifeste encore : tout à coup les Rouennais réalisent la chance que leur offre leur fleuve et commencent à l'aimer.

C'est à la découverte de ces bateaux et de ces marins qui hantèrent la Seine que vous êtes maintenant conviés.

La Seine primitive était loin d'être navigable comme aujourd'hui. Très large dans son embouchure, son cours se trouvait obstrué par les alluvions. Cela n'a pas empêché Strabon, le grand géographe grec, d'affirmer que *"la Seine est une des plus belles voies de commerce formée par la nature"*. On a même retrouvé, semble-t-il, les ruines d'un quai place de la Haute-Vieille-Tour signe d'une activité portuaire à l'époque gallo-romaine, et on sait que dès l'Antiquité, Rouen entretenait des relations commerciales avec la Grande-Bretagne, les pays de la Hanse et même avec le Midi. Cependant, les navires marchands de haute mer de l'époque gallo-romaine se voyaient

contraints, quand leur tonnage était trop important, de décharger leurs marchandises à hauteur d'Harfleur, leur tirant d'eau ne leur permettant pas de remonter plus haut.

En revanche, on sait que les redoutables Vikings n'eurent aucune difficulté avec leurs "drakkars" à fond plat pour parvenir jusqu'à Rouen qu'ils prirent et mirent à sac en 841...

Après la création du Duché de Normandie, le port de Rouen connaît une extension considérable et si le commerce des esclaves, pourtant florissant avant l'arrivée des Vikings, périclète, l'activité commerciale connaît un vif essor. La conquête de l'Angleterre intensifie ce trafic en particulier avec

Brayville

le transport du vin du royaume, et Guillaume le Conquérant en profite pour créer la "Vicomté de l'eau". Cette institution percevait les taxes sur les navires et leur marchandise pour alimenter les ressources du duc. La "Vicomté de l'eau" avait aussi des attribu-

tions d'ordre judiciaire et tranchait certains différends d'ordre maritime. Au cours du X^e siècle, le port devint le plus important de l'Europe du Nord et les fameux draps de la région trouvèrent des débouchés sur l'ensemble du continent.

C'est à cette époque que sont construites les fameuses nefes rouennaises, le bateau de commerce du Moyen Âge par excellence. Ces voiliers grésés d'un seul mât jaugeaient une centaine de tonneaux et pouvaient embarquer plus de cent hommes d'équipage. C'est avec ce genre de bateau, dont la taille de la "dunette" devint de plus en plus importante, que les croisés furent transportés en Terre Sainte. Ces navires un peu lourds, avaient parfois du mal à remonter jusqu'à Rouen à cause de l'envasement de la Seine. À la

fin du X^e siècle, le "Clos aux Galées" devient le principal centre de construction des navires de guerre et cette bonne fortune dura pendant deux siècles. Ce "Clos aux Galées" tire son nom des galères dont il devait faire la construction mais la production était assez diverse car des nefes de guerre y furent aussi construites. Situé sur la rive gauche, en aval d'un pont reliant l'île Lacroix à la ville, le chantier comportait des cales ouvertes où les navires étaient fabriqués, mais aussi diverses halles, des ateliers de



charpenteries, de couture et de fabrication d'armes. Au début de la guerre de Cent ans, le chantier était en pleine activité et pas moins de 1 295 galères et autres barges y furent construites.

À la fin du règne de Charles V et, surtout entre 1386 et 1389, le chantier connut une activité intense. Dans le dessein éventuel d'un débarquement en Angleterre, le roi fit construire une dizaine de galères. Mais comme le projet d'investir l'Angleterre parut irréalisable, les navires ne furent pas achevés et pourrissent sur place. Las, la guerre de cent ans perturba considérablement la navigation fluviale et le siège de Rouen en 1415 par le roi Henri V d'Angleterre n'arrangea rien à l'affaire.

Cette période difficile trouva son prolongement dans la création du port du Havre par François Ier. Les nefs avaient de grosses difficultés à remonter jusqu'à Rouen et préféraient le plus souvent relâcher au Havre. Les guerres de religion freinèrent le commerce séquanien et quand Henri IV fit le siège de Rouen, le trafic était à son niveau le plus bas. Nos ancêtres n'eurent alors de cesse de rendre la Seine navigable pour des bateaux de plus fort tonnage.

On sait qu'au début du XVI^e on pouvait déjà construire des voiliers, de 400 tonneaux à Rouen, jauge tout à fait honorable pour l'époque, probablement des navires ressemblant aux caravelles. Ces dernières représentaient un

véritable progrès pour la navigation car, plus rapides que les nefes, elles offraient un faible tirant d'eau.

C'est aussi à cette époque que l'on se mit à construire des galiotes. Originaire de Hollande, ce bateau devint le principal transporteur de fret de la Seine. Ce voilier à fond plat était doté d'un grand mât portant une voile **aurique** assujettie à une **bôme**. Ces navires de tonnage très variable suivant leur usage (de 50 à 300 tonneaux) étaient aussi à l'aise sur le fleuve qu'en mer.

On rencontrait encore sur le fleuve des voiliers étrangers comme les heux, navires à fond plat portant une voile à **livarde**, ou plus tard des **smacks**, d'origine

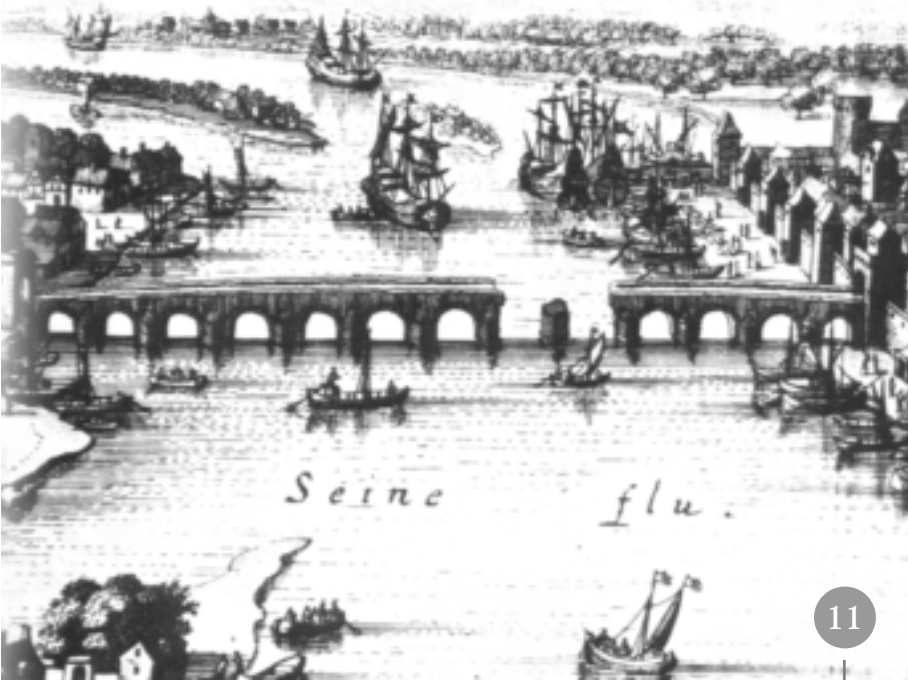
écossaise ou hollandaise qui sont des sortes de **sloops**.

De nombreux petits chantiers bénéficiant du bois fourni par les forêts environnantes, construisaient tout le long du fleuve des petits bateaux de charge comme les flutes, les pinasses et les cotres.

Tous ces voiliers avaient besoin d'être halés quand le vent était défavorable, et des chemins de halage longeaient la Seine depuis l'Antiquité. Les ordonnances royales, comme celle de 1415, faisaient obligation aux riverains d'entretenir et parfois même de créer des chemins de halage: "*Un chemin de halage de 26 pieds de lé pour le trait des chevaux tirant les nefes, bateaulx et vaisseaults.*". Parfois il était possible d'atteler des chevaux pour tirer les bateaux

mais le plus souvent les hommes suppléaient au manque de vent. Il faut vraiment attendre le XVIII^e siècle et surtout les

endiguements du milieu du XIX^e siècle pour que le fleuve devienne parfaitement navigable.





LE BRICK

Dès le milieu du XVIII^e la progression du trafic fluvial s'était accrue de façon assez spectaculaire. Ainsi, 1 675 navires, dont 377 étrangers **relâchèrent** dans le port de

Rouen en 1752. Mais ces navires restaient de petite taille. Parallèlement les rives de la Seine offraient de nombreuses opportunités pour la construction des bateaux.

Les chantiers de construction de taille modeste abondaient le long du fleuve comme ceux de Villequier ou La Maillaraye. Pour Rouen, on trouvait des chantiers dans l'île Lacroix mais aussi à Croisset et au Val-de-la-Haye. En 1786, la Chambre de commerce décida d'implanter des chantiers de construction et de carénage au Mont- Riboudet. Cependant la navigation au long cours disparut pratiquement aux premiers jours de l'Empire et Rouen ressemblait alors beaucoup moins à un port de haute mer. Seules les gribanés, ce bateau de charge, plat, assez ventru naviguait sur le fleuve, on en croisait encore au début du siècle. Mais ces bateaux de rivière restaient de taille modeste et le tonnage ne plaçait plus la capitale de la Normandie qu'au 9^e rang des ports français.

L'envasement de la Seine représentait alors l'obstacle majeur au développement du port et avec la création de la ligne de chemin de fer Paris-le Havre en 1847, il devenait urgent pour Rouen de s'imposer dans le trafic portuaire, devant l'essor du Havre. La proximité de Paris restait pourtant un argument de poids pour Rouen. C'est alors que sous l'impulsion de la Chambre de Commerce avec l'aide de l'État, des travaux d'endiguement commencèrent en 1848. Dès 1852, les Rouennais furent récompensés de leurs efforts quand le Mary-Annah, battant pavillon américain, fit une entrée sensationnelle dans le port de Rouen. La foule se massa sur les quais par ce beau dimanche d'avril.

Remorqué par un bateau à vapeur, il n'avait mis que 9 heures pour remonter la Seine depuis Le Havre. Il arrivait tout droit de la Nouvelle-Orléans avec un chargement de 1 657 balles de coton dont les industriels de la région rouennaise savaient faire bon usage. Passons pieusement sur l'origine de ce coton à une époque où l'esclavage aux États-Unis n'était pas encore aboli pour comprendre l'engouement des rouennais à la vue de ce navire. Au-delà de la simple anecdote, l'arrivée du Mary-Annah signifiait bien que la Seine redevenait navigable aux plus grands bateaux.

Après des travaux titanesques, à partir de 1856, de gros navires de près de 7 mètres de tirant d'eau

purent remonter jusqu'à Rouen, ce qui était respectable même si aujourd'hui on atteint les 11 mètres. Le trajet de l'estuaire à Rouen devint de plus en plus rapide, condition sine qua non pour que les grands bâtiments consentent à remonter jusqu'au port. En 1850, il fallait une demi-journée pour faire les 120 kilomètres conduisant à la mer. En 1870 ce délai était tombé à huit heures. De même, si en 1875 seuls les navires **calant** 5 mètres pouvaient atteindre Rouen sans encombre, en 1895 la Seine admettait des navires de 6 mètres de tirant d'eau. Tous les voiliers sortis des Chantiers de Normandie calaient entre 6,2 mètres et 7 mètres et le pétrolier Bloomfield en 1910 avait plus de 7 mètres de calaison.

La Seine n'était plus alors un obstacle pour l'accès au port, et la navigation était devenue plus sûre. En effet, si les collisions restaient nombreuses, les risques d'échouage dûs aux hauts fonds, aux vasières et aux sables mouvants étaient moindres. Même, le Mascaret s'était assagi. C'est ainsi qu'en 1906, Rouen devint le deuxième port de France derrière Marseille en tonnage marchandises. Le chiffre de 7 411 navires est atteint en

1918 pour dix millions de tonnes, plaçant Rouen en tête de tous les ports de l'hexagone. Il faut dire que ce port était devenu dès 1915, un des principaux points de débarquement de l'armée anglaise et de ses alliés. Étrange époque où le champ de course des Bruyères était transformé en vaste campement anglais et où il n'était pas rare de rencontrer le long des berges des Hindous, des Annamites, des Chinois, des Sicks.

BAIE HOUA-HOUA, NATURELS EXÉCUTANT UNE DANSE À BORD DE L'ASTROLABE



Il faut attendre bien évidemment le temps des grandes découvertes pour voir Rouen s'associer à l'immense projet des Européens : tracer les limites d'un monde fini. Ici les intérêts

des navigateurs dieppois et rouennais semblent étroitement liés car à la suite d'un voyage de deux navires dieppois de cent tonneaux chacun qui ramenèrent du Cap Vert et de la côte

africaine quantité de cuir, de malaguette (une variété de poivre) et surtout d'ivoire (qui devint par la suite une grande spécialité dieppoise), les rouennais virent tout le profit qu'ils pouvaient tirer d'un tel négoce. C'est ainsi qu'en 1365, des marchands de Rouen affrétèrent quatre bateaux avec les dieppois pour commercer et découvrir la côte africaine. De petits havres africains prirent ainsi des noms qui parlent à notre région comme le Petit-Dieppe ou le Petit-Paris ! Ces bateaux atteignirent la Côte-d'Ivoire et celle de l'Or. C'est chargés d'un peu d'or et de beaucoup d'ivoire que ces navires revinrent dans nos parages. On sait aussi qu'en 1380, un voilier de 150 tonneaux, le Notre-Dame-de-bon-Voyage, partit de Rouen vers la

Côte-d'Ivoire qu'il rallia en quatre mois. Le bateau revint à Rouen chargé d'or neuf mois plus tard. On s'aperçoit ainsi qu'avant même les portugais, les normands avaient l'habitude de l'Afrique.

Épisode plus connu, Jean de Béthencourt, un cauchois de Grainville-la-Teinturière, colonisa les Canaries et surtout doubla le cap Bojador, préparant ainsi la route du cap de Bonne-Espérance, et donc des Indes, que les portugais allaient doubler 80 ans plus tard. En effet, en 1402, Jean de Béthencourt fut fait "roi des Canares", un titre bien éphémère, car en 1418, le normand dut céder son royaume à la Castille.

Après la découverte de l'Amérique par Christophe Colomb, les rouennais, soit

directement, soit par l'entremise de leurs capitaux, continuèrent à jouer un rôle enviable dans la découverte des terres vierges. Ainsi, Verrazano bénéficia de subsides rouennais pour reconnaître l'embouchure du Saint-Laurent en 1524.

En 1612, le capitaine Augustin Beaulieu de Rouen navigua jusqu'au fleuve Gambie. Quatre ans plus tard il atteignit Java, pour le compte de la célèbre Compagnie des Indes, dont il commanda la flotte à l'issue de ce voyage. Un autre Rouennais du nom de François Cauche s'illustra aussi dans l'océan Indien. Pratiquement à la même époque, le fondateur du Canada, Samuel Champlain réunit une flotte à Honfleur,

Dieppe et Rouen, pour explorer le Québec en 1608. Par là-même, Rouen s'ouvrait la voie du commerce des pelleteries avec l'Amérique du Nord. Alors que la Nouvelle-France était rattachée à la couronne, le Rouennais Cavalier de la Salle découvrait les embouchures du Mississippi avec l'aide d'un autre capitaine Rouennais Henri Joutel qui nous laissa son témoignage. Celui-ci avait entrepris en 1678, une expédition à partir du Québec. Pendant deux ans, il explora le bassin de l'Illinois et parvint à rallier le Mississippi par les cours d'eau encore gelés, pendant l'hiver 1681. Laisant ses traîneaux à la fonte des glaces au profit de canoës indiens, il atteignit en deux mois le delta du Mississippi.

Après ce coup d'éclat, il rêvait de retourner à l'embouchure du grand fleuve par la voie des mers. Il plaida sa cause auprès de Louis XIV et obtint le titre de "vice-roi de la Louisiane" et surtout la permission d'armer une expédition pour établir une petite colonie en Louisiane. Il s'entoura alors de membres de sa famille et de marchands rouennais comme Le Gros ou les frères Duhaut. Quelques Rouennais candidats à la colonisation s'embarquèrent avec lui pour tenter leur chance. Hélas, Cavelier de la Salle s'était trompé dans ses estimations sur la position du Mississippi. Son expédition tourna au désastre sous l'effet conjugué des maladies, des indiens et de la mésen-

tente. Cavelier de la Salle finit par être assassiné par l'un des siens après avoir enduré toutes sortes de souffrance, sans avoir retrouvé le Mississippi. Un de ses bateaux, la Belle, vient d'être retrouvé par cinq mètres de fond tout près de la côte du Texas. Une fouille systématique de l'épave a permis de mettre à jour sept cent mille objets qui nous renseignent sur les immigrants en nous livrant un témoignage unique sur leur vie quotidienne.

On peut donc constater que Rouen joua un rôle extrêmement actif pour que les Terra incognita ne le soient plus. Cette tradition de découvreurs se poursuivit par la suite, dans cette aventure nommée "défi des pôles".

De Rouen en 1523, fut tentée la première expédition que l'on peut qualifier de polaire. Le célèbre Verrazano commanda quatre vaisseaux qui avaient pour mission de forcer le passage polaire, car la route du sud restait très longue et on espérait pouvoir raccourcir la voie par le Nord. Les voiliers se dirigèrent vers le nord de la Moscovie mais le navigateur dut renoncer devant l'opiniâtreté de la glace. À sa décharge, le fameux passage du Nord-Est ne fut franchi que près de quatre siècles plus tard ! Il se dirigea alors vers l'Atlantique qu'il traversa à la recherche du passage du Nord-Ouest et reconnut ainsi toute la côte de l'Amérique du Nord. La route de la Chine par le Nord lui restait également fermée, toute-

fois ce voyage marqua les imaginations. Quelques années plus tard Verrazano revint sur la côte américaine mais mal lui en prit car il fut rôti et dévoré par des indiens sous les yeux épouvantés de ses marins !

Près de trois siècles plus tard, le Rouennais Jules Poret de Blosseville s'illustra de manière tragique dans l'épopée de la conquête des mers polaires. Blosseville participa, sous les ordres de Duperré et du célèbre Dumont-d'Urville, à l'expédition scientifique de la Coquille de 1822 à 1825. Esprit curieux et touche à tout, il rédigea des articles de ses voyages comme son "Histoire de l'exploration de l'Amérique", dressa des cartes hydrographiques et fournit même

à l'Atlas ethnographique de Balbi de précieuses notes sur les idiomes de l'Océanie ! En 1833, il reçut le commandement d'un bâtiment de l'État, la Lilloise, avec pour mission de reconnaître les côtes du Groenland. C'est au cours de cette expédition que la Lilloise fit

nauffrage, probablement à cause des glaces, et bien que l'on envoyât plusieurs bateaux à sa recherche, le mystère de la disparition de ce bateau ne fut jamais levé. Jules Poret de Blosseville, dont une rue de Rouen porte le nom, avait tout juste 31 ans.



LA MISSION CHARCOT À ROUEN

Annexer le commandant Charcot au seul port de Rouen peut sembler quelque peu abusif, mais ce n'est pas un hasard s'il existe un Mont Rouen sur les côtes antarctiques, car le plus grand découvreur polaire fran-

çais fréquenta la Seine et le port de Rouen pratiquement tout au long de sa carrière. Ainsi la goélette Rose-Marine avec laquelle il rallia l'île Jean Mayen, avait Harfleur comme Port d'attache. Charcot partit du Havre à bord



C. V. 2 - La Mission Charcot à Rouen
(5 juin 1918)

Le Pourquoi-Pas ? prend le Transbordeur

“POURQUOI-PAS ?”

TROIS-MÂTS BARQUE MIXTE D'EXPLOITATION POLAIRE



de son nouveau voilier, le Français, le 15 août 1903. Il entreprenait là une mission de recon-

naissance des terres australes restée célèbre dans l'histoire polaire car il allait hiverner sur la côte

occidentale de la péninsule antarctique et reconnaître plus de 1 000 km de terres nouvelles. En 1908, il renouvela son exploit à bord de son célèbre *“Pourquoi pas ?”*, et hiverna à nouveau en 1909 sur l’île Petermann. En juin 1910, à son retour, il descendit triomphalement la Seine jusqu’à Rouen où il fut reçu en héros. Par la suite, le *“Pourquoi pas ?”* devint un habitué de la Seine et Charcot passionna les Rouennais friands de ses exploits. Au cours de ces deux voyages, il emmena

avec lui un marin de notre région nommé Paumelle. C’est pourquoi on rencontre dans l’univers austral une “côte Paumelle”. Ce fidèle de Charcot devint par la suite garde-champêtre à Sotteville et mourût à Saint-Etienne-du-Rouvray en 1965. En 1934 le *“Pourquoi pas ?”* partit une fois de plus de Rouen pour transporter à Angmassalik une mission de l’Éducation Nationale dirigée par Paul-Émile Victor qui hiverna au Groenland. Le 24 septembre 1935 pour la dernière fois *“le Pourquoi*





pas ?” accosta au quai de la Bourse. Un an plus tard, Charcot périt à bord de son navire dans un naufrage aux abords des côtes d'Islande. Il entrait ainsi dans la légende des pôles. Le plus célèbre des collaborateurs de Charcot, Paul-Emile Victor, qui l'année de la mort de Charcot avait traversé le Groenland d'ouest en est choisit, lui-aussi, régulièrement Rouen comme base de départ de ses expéditions arctiques après la Seconde guerre mondiale.

Les textes sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs.

Auriques : Terme générique par lequel on qualifie les voiles trapézoïdales.

Bôme ou baume : Sorte de vergue qui s'appuie par un bout terminé en croissant sur la partie inférieure du mât d'artimon.

Caler : C'est l'action de s'enfoncer dans l'eau. Un navire cale beaucoup quand son tirant d'eau est important.

Livarde : voile trapézoïdale qui s'enverguait sur le mât et se bordait au bout d'un arc-boutant inférieur.

Misaine : C'est le mât vertical d'un navire qui repose sur l'avant de la quille.

Relacher : Action pour un navire de suspendre son voyage pour une cause quelconque

Smack : Sorte de grand sloop, ce type de navire d'origine écossaise et hollandaise remontait régulièrement jusqu'à Rouen.

Sloop : Voilier à un mât particulièrement bien gréé pour naviguer au plus près. Ce type de bateau se rencontrait souvent sur la Seine.

Pour en savoir plus :

Marcel Françoise, *La navigation en Seine au fil de l'histoire*, Connaître Rouen, 1985

Henri Kubnick, *Charcot et les expéditions polaires*, Mama Editeur, 1940

Marthe Emmanuel, *J-B Charcot Le polar gentlemen*, Editions Alsatia, 1945

Georges Monflier, *La Normandie et la colonisation*, Cagniard Imprimeur, 1902

© **Photographies** : Collection privée Frédéric David / Livre des Fontaines par Jacques Le Lieur et Musée fluvial et portuaire de Rouen

Nouveau tirage à 10 000 exemplaires
sur les presses de l'imprimerie E.T.C à Yvetot
Dépôt légal : juin 2006. N°ISBN 2 - 913914-73-X
© Agglomération de Rouen
Collection histoire(s) d'agglomération - N°ISSN 1291-8296

Composition du groupe Histoire :

- Alain Alexandre - Jérôme Chaïb - Olivier Chaline - Frédéric David
 - Jérôme Decoux - François Foutel - Fanny Germain - Claude Lainé
 - Serge Martin-Desgranges - Jean Maurice - Jean-Yves Merle - Pierre Olingue
 - Jean-François Paux - Jean-Robert Ragache - Philippe Renault
 - Cécile-Anne Sibout - Charles Théron
- Coordonnateur : Loïc Vadelorge

Conception, réalisation et suivi :

Direction Culture - Patrimoine - Jeunesse
Agglomération de Rouen

- Serge Martin-Desgranges - Jean-François Paux - David Olszewski**
- Francis Gravigny - Carole Boudjerou

Réalisation :

Nicolas Carbonnier

Contact :

Direction Culture - Patrimoine - Jeunesse
Agglomération de Rouen

Immeuble "Norwich House"

14 bis, avenue Pasteur - BP 589

76006 Rouen Cedex 1

Tél : 02 32 76 44 95 - Fax : 02 32 08 48 65

e-mail : culture@agglo-rouennaise.fr

Conception graphique :

Stéphanie Lejeune - Nicolas Carbonnier

**Retrouvez la collection
histoire(s) d'agglo sur**

www.agglo-de-rouen.fr

**et au Point Info de l'Agglomération de Rouen
au 50, rue de la Vicomté,
angle de la rue aux Ours
à Rouen**

**GRATUIT, ne peut être vendu
Imprimé sur papier recyclé**