

# Les bateaux de passagers

Cinq siècles d'histoire, d'Elbeuf à La Bouille

FASCICULES  
HISTOIRE(S)

n°48



Agnès  
Thomas



À ROUEN, LES PASSAGERS EMPRUNTENT DE PETITES BARQUES COUVERTES POUR REJOINDRE LE BATEAU DE PASSAGERS, ANCRÉ AU MILIEU DU FLEUVE. GRAVURE DE NICOLAS COCHIN 1777.

Chère Madame, cher Monsieur,

Les Rouennais redécouvrent depuis peu les quais de leur ville. Si les différentes éditions de l'Armada ont permis de visualiser l'aspect du port lorsqu'il était rempli de grands voiliers armant au long cours, l'importance du trafic de passagers sur le fleuve reste méconnu. D'Elbeuf et de La Bouille partaient, depuis le XVI<sup>e</sup> siècle, des services réguliers de bateaux drainant de nombreux voyageurs vers la capitale normande. D'abord « coches d'eau », puis vapeurs à aube au début du XIX<sup>e</sup>, et enfin vedettes au XX<sup>e</sup>.

Ces cinq siècles de transport fluvial ont fortement marqué notre agglomération. Les témoignages qui lui sont consacrés par de célèbres romanciers et peintres, les divers guides et les innombrables cartes postales... constituent un fonds patrimonial d'une richesse exceptionnelle.

Chaleureusement à vous,

*Frédéric Sanchez*

*Président de la CREA*

# INTRODUCTION

La Seine, fleuve tranquille, est longtemps restée le moyen de circulation privilégié des hommes.

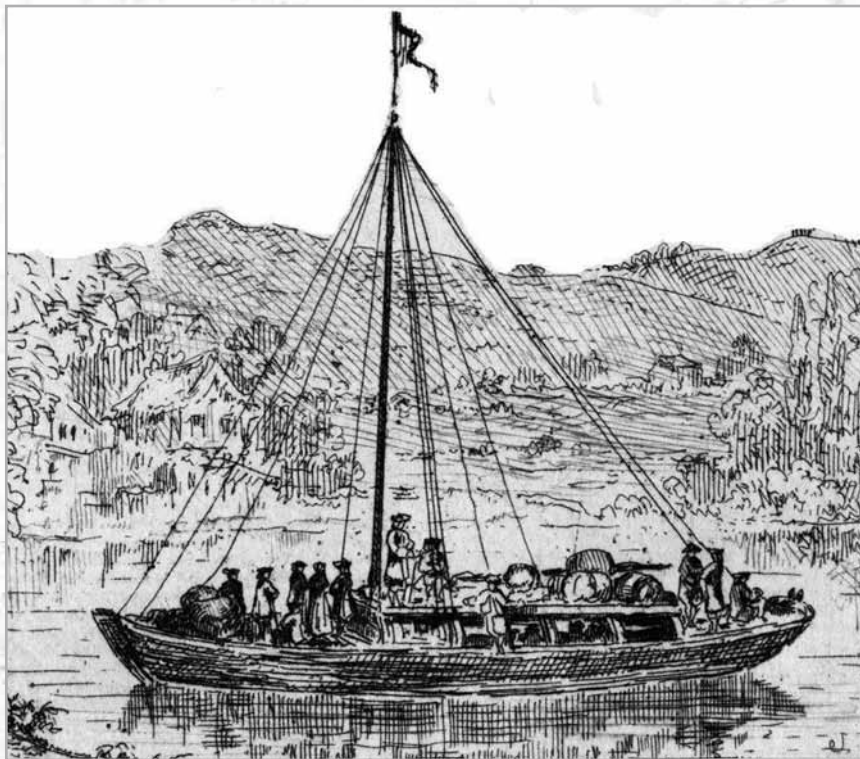
On a du mal à comprendre aujourd'hui la prédilection de nos ancêtres pour

la voie d'eau malgré les difficultés qu'elle entraînait. Ainsi au XVI<sup>e</sup> siècle, les voyageurs venant de Basse-Normandie et de Bretagne descendaient la très pentue côte de Bourgheroulde<sup>1</sup> à La Bouille, pour attendre, sur la place « du bateau », le départ d'une embarcation fort inconfortable, qui allait mettre quatre heures pour les amener jusqu'à Rouen !

C'est que les routes étaient très fréquentées, mal entretenues et peu sûres. Le voyage sur la Seine, pourtant désespérément long, mais plus confortable que la diligence et permettant le transport de marchandises plus volumineuses, était donc préféré chaque fois que possible.



P. 4 ET 5 : DESSINS DE JULES ADELINÉ DANS  
LE VOYAGE DE LA BOUILLE PAR MER ET PAR TERRE,  
RÉÉDITÉ EN 1877 ET 2013.



# LE COCHE D'EAU AU XVI<sup>e</sup> SIÈCLE

**L**es diligences, ou coches d'eau, étaient tirées par des chevaux sur le chemin de halage. On pouvait parcourir le fleuve du Havre jusqu'à Paris. En aval de Rouen, les coches étaient grésés de voile pour remonter le fleuve en profitant des vents d'Ouest. La marée, dont l'influence se faisait ressentir jusqu'à Elbeuf, était également utilisée. Deux chevaux étaient nécessaires sur le trajet La Bouille/Rouen, quatre pour celui de Rouen/Elbeuf.

La très ancienne juridiction de la « *Vicomté de l'Eau* » de Rouen permet de dater les premiers transports par eau de marchandises d'Elbeuf à Rouen dès le XIII<sup>e</sup> siècle, pour le « *fil, lange et linge d'Ellebeuf jusques à Roën* ». Puis, la « *voiture pour eaue d'Ellebeuf à Rouen* » est à nouveau évoquée à la fin du XV<sup>e</sup> dans les comptes de René II, baron d'Elbeuf. On expédie les céréales provenant du plateau du Neubourg, les

barriques de cidre stockées dans les grottes d'Orival, le vin des coteaux de Freneuse...

Le tableau des tarifs du bateau bouillais en 1636 indique: laine, poteries (du Roumois), toile, céréales, cidre, fruits, animaux, (gorets de Routot), etc.

Mais c'est au XVI<sup>e</sup> qu'apparaissent les premières mentions de bateaux de passagers. En aval de Rouen, les *Bouillais* sont officiellement autorisés en 1560 à effectuer la montée La Bouille/Rouen, puis en 1565, le *Rouennais*, peut faire la descente Rouen/La Bouille. Mais ces bateaux doivent retourner à vide à leur port d'attache.

En 1594, du fait des attaques régulières par des brigands, le Parlement rend un arrêt: chaque coche sera protégé par « *deux soldats, deux piquiers et deux hallesbardiers* ».

P. 7 : CHEMIN DE HALAGE À SAHURS.  
« ON L'A AMENÉ À ROUEN AVEC UNE CORDE ».

Ce n'est qu'en 1595 que le *Bateau de Bouille*, effectuant quotidiennement l'aller et le retour, obtient une autorisation de la Vicomté « *un bateau bien-fermé, estanche, ... de port de 20 à 25 tonneaux, conduit par trois hommes robustes, accompagnés d'un garçon chargé de mener les chevaux* » et pouvant transporter jusqu'à 200 passagers. Progressivement, les seigneurs de Mauny et d'Elbeuf, rachètent la plupart des embarcations pour les « *affermer* » à des exploitants.

Les réglementations en vigueur jusqu'à la Révolution sont souvent totalement irrationnelles : comme cette obligation de retour à vide, ou l'interdiction de desservir les paroisses de la rive gauche (pour le coche partant de Martot), ou encore les nombreux péages et taxes à acquitter pour passer sous un pont, longer une île ou un château... Ces droits ne seront abolis qu'à la Révolution, date à laquelle l'activité sera gérée par des sociétés privées.



TABLEAU COMPARATIF des anciens Tarifs de 1636, 1749 et 1789 ; les deux premiers contiennent 31 articles , le dernier 136.	10	<i>d</i>	<i>e</i>
	janvier 1636.	mars 1749.	décembre 1787.
	sois den.	sois den.	sois den.
Chaque personne dans la chambre . . . . . <i>a</i>	» »	» »	12 »
Chaque personne dans la tire. . . . . <i>b</i>	» »	» »	6 »
Chaque personne dans le reste du bateau. . . . . <i>c</i>	2 »	2 6	3 »
Somme de laine du poids de 250 à 300 liv. . .	6 »	7 6	10 »
Somme de poterie en deux paniers . . . . .	5 »	6 3	9 »
Somme de toile de St-Georges , six pièces . .	3 »	3 9	5 »
Somme de toile du Roumois en une pièce . .	2 »	2 6	2 6
Somme de planches , six planches de 10 pieds .	3 »	3 9	4 6
Mine de blé et autres grains, mesure de Rouen .	2 »	2 6	2 6
Balle de coton du poids de 300 à 400 liv. . .	6 »	7 6	3 »
Tonneau de cidre . . . . .	30 »	37 6	» »
Muid de cidre . . . . .	» »	» »	12 6
Pouche de plâtre . . . . .	1 »	1 3	1 9
Porc . . . . .	6 »	7 6	12 »
Veau . . . . .	3 »	3 9	8 »
Mouton ou chèvre . . . . .	» 18	2 »	3 »
Chaque cuir tanné sec. . . . .	2 »	2 »	2 »
Chaque cuir vert . . . . .	» 6	» 9	1 »
Chaque millier de briques . . . . .	25 »	31 3	36 »
Chaque corbeille de fruits . . . . .	1 »	1 3	1 »
Somme de toile d'emballage , deux pièces. . .	3 »	3 9	5 »
Corde de bûches. . . . .	30 »	37 6	37 6
Charretée de coterets, 160 coterets . . . . .	30 »	37 6	32 »
Chaque marque de bois merrain . . . . .	3 »	3 9	4 »

TARIFS DES TRANSPORTS  
SUR LE BATEAU DE  
LA BOUILLE.



# DE MULTIPLES SORTES D'EMBARCATIONS

Les bâtiments naviguant en Seine étaient très disparates.

Le transport de marchandises s'effectue sur des « *foncets* »<sup>2</sup>, puis sur des « *besognes* »<sup>3</sup>, et enfin, en aval de Rouen, sur des « *gribanes* »<sup>4</sup>.

Les navires de passagers mesurent de 30 à 100 pieds de long : 200 personnes s'entassent, dans le plus grand, sur le pont, debout ou assis sur leurs ballots. Le confort s'améliore au fil des siècles : on peut bientôt s'abriter de la pluie dans la « *tire* », toile tendue sur le pont, puis dans la « *chambre* », chauffée.

Chaque coche traîne derrière lui une « *flette* », barque à fond plat, équipée de planches, pour le passage des chevaux en cas de traversée du fleuve. Un câble d'environ 300 mètres, accroché en haut du mât (pour ne pas traîner dans l'eau ou sur d'éventuels obstacles), permet le halage. En cas d'extrême urgence ce

« *chabliou* » est sectionné par le charretier.

Si le terme de « *coches* » ou de « *galiotes* » est utilisé en région parisienne, on parle des « *barguettes* » d'Orival, et des « *bateaux* » de La Bouille et d'Elbeuf.

Pour cette dernière destination, les usagers utilisent souvent le nom de « *Mal-menée* », barque de 30 pieds, apparue au XVIII<sup>e</sup> siècle sur la ligne Martot/Rouen. Ce terme s'est ensuite généralisé à toute la flotte elbeuvienne. Synonyme de tortillard, il évoque à lui seul l'aspect interminable et périlleux du voyage !

Les naufrages ou collisions sont fréquents : ainsi le 12 juillet 1777, un bateau de nuit transportant des pèlerins du Roumois, de La Bouille à Saint-Adrien, coule, heureusement sans faire de victime.

**P**récisons tout d'abord qu'il existe d'autres lignes que celles évoquées jusqu'ici dans cet ouvrage : les bateaux de Caudebec à Rouen, ou des Andelys, par exemple. Certains bateaux n'effectuent que des portions de trajet, comme Elbeuf/Oissel ou Rouen/Port-Saint-Ouen, ce qui allège d'autant le trafic d'Elbeuf.

Jusqu'au XVIII<sup>e</sup>, les quais de Rouen sont en construction et seules des berges talutées accueillent les navires, s'entassant à couple, sur plusieurs rangées dans un encombrement indescriptible. Les bateaux d'Elbeuf et de La Bouille s'ancrent donc après leur service, au milieu du fleuve.

À Rouen, le quai d'embarquement d'Elbeuf est situé au niveau de la place de la Haute-Vieille-Tour, là où se jette le Robec. Les passagers traversent le fleuve pour rejoindre le bateau. Le chemin

de halage, débutant au Cours la Reine, suit la rive gauche jusqu'à Bédane, où les chevaux changent de rive. À Saint-Aubin-lès-Elbeuf, nouveau débillage<sup>5</sup> : le coche longe les îles<sup>6</sup> du Noyer et Lecomte pour rejoindre Elbeuf.

Le bateau effectue trois trajets aller-retour par semaine, ce dès 1599. À partir de la Révolution, le rythme passe à une rotation par jour. À cette époque on compte deux bateaux de passagers pour un affecté aux marchandises.

Les passagers du bateau de La Bouille sont réunis à la cale St Éloy ou quai de la Petite-Chaussée, rive gauche, d'où part le halage, jusqu'à Croisset, lieu du débillage. Les chevaux suivent ensuite la rive droite jusqu'aux écuries de Sahurs, d'où le bateau rejoint La Bouille.

Dès sa création en 1595, la cadence du *Bateau de Bouille* est quotidienne.



## PETITS MÉTIERS DE LA VOIE D'EAU

**A**utour des coches d'eau gravitent de nombreux corps de métiers: Les voituriers d'abord, (propriétaires ou fermiers), mariniers, garçons de barque, ouvriers des chantiers navals, charpentiers, cordiers... Les meneurs d'attelage, fournissant chevaux et équipement. Les haleurs d'appoint, pour les passages délicats.

Les éleveurs, maquignons, producteurs de fourrage, maréchaux-ferrants, bourreliers, propriétaires de relais et d'écuries...

Enfin les aubergistes, pêcheurs, berments<sup>7</sup>, barbanneurs<sup>8</sup>, sans compter les employés de la Vicomté: les plançagers, chargés de l'entretien des chemins de halage, huissiers et sergents faisant respecter les usages sur le fleuve...



Un mode de transport aussi singulier ne pouvait que marquer les esprits, et le coche d'eau prend, très tôt, une large place dans la littérature régionale.

Le dicton local « *On l'a amené à Rouen au bout d'une corde* » parle de lui-même. « *Purins<sup>9</sup> de Rouen, cocus de La Bouille* » seraient des invectives aimablement échangées entre marins avalants et montants.

Le bateau de La Bouille est évoqué dès 1625 dans la *Muse normande* de David Ferrand, recueil de poèmes en langage populaire normand, puis en 1643 par Hercule Grisel, dans ses *Fastes de Rouen*, publié en latin « *La Bouille offre son long port où se rend un bateau de Rouen, et d'où quatre bateaux se rendent à Rouen* ».

*Le Batteau de Boville*, est une comédie écrite vers 1678 par J. Jobé. Le retard du bateau y est tel au départ que l'intégralité de la pièce se passe à l'embarcadère de Rouen. « *Comment, morbleu ! Deux heures que j'attens. Et le batteau n'est point encore party : j'enrage* ».

Enfin, une amusante parodie, *Le voyage de Rouen à La Bouille par mer et par terre* d'auteur inconnu, publié en 1752, relate les aventures d'un jeune Rouennais accomplissant son rêve d'enfance : aller visiter la « *fameuse ville de La Bouille* ». Il part à pied par la route, traverse Petit et Grand Quevilly, alors d'insignifiants villages, arrive à La Bouille et s'embarque en fin de journée sur le coche d'eau qui le ramène à Rouen. Ce petit ouvrage apporte une mine d'informations sur l'aspect de notre agglomération au XVIII<sup>e</sup> siècle.

**E**n 1816, a lieu un événement considérable: l'arrivée à Paris du premier bateau à vapeur pour passagers, en provenance de Londres: l'*Élise*. Cet élégant bateau à aubes, long de 16 mètres, est, dès août 1817 affecté à la ligne Elbeuf/Rouen, pour un trajet quotidien: départ d'Elbeuf à 7h, retour de Rouen à 4h.

Le choix de cette ligne prouve, s'il le faut, l'affluence du trafic passager elbeuvien à cette époque: la ville est en pleine révolution industrielle et l'implantation de filatures nécessite une main-d'œuvre importante.

De graves soucis techniques font stopper les voyages de l'*Élise* en 1819. Les passagers retournent donc vers les coches d'eau qui continuaient à fonctionner avec 15 allers et retours par semaine: le *Désiré-Saint-Pierre*<sup>10</sup>, la *Catherine*, et la *Seine*<sup>11</sup>.

Il faudra attendre 1826 pour que le *Dauphin* remplace l'*Élise*. Le trafic

des vapeurs ne cessera de croître à partir de cette date, avec les *Elbeuviens* (n° 1, 2, 3), la *Ville d'Elbeuf*, la *Ville de Rouen*, le *Rouennais*.

À La Bouille, ce n'est qu'en 1831 qu'apparaît le premier bateau à aubes, la *Petite Emma*, suivi par le *Louis-Philippe*, la *Seine*, l'*Union* (n° 1, 2, 3).

Il est difficile d'établir une liste exhaustive et une datation exacte des vapeurs affectés au transport de passagers sur les deux lignes, du fait des transformations successives des bâtiments, de leurs changements de nom, ou d'affectation (passagers-marchandise), ou encore de lignes. Ainsi le *Louis-Philippe*, d'abord sur la ligne La Bouille/Rouen, est ensuite affecté à la liaison Rouen/Le Havre, puis, en 1848, n'est plus utilisé que pour le transport de marchandises, sous le nom de *Père Antoine*.

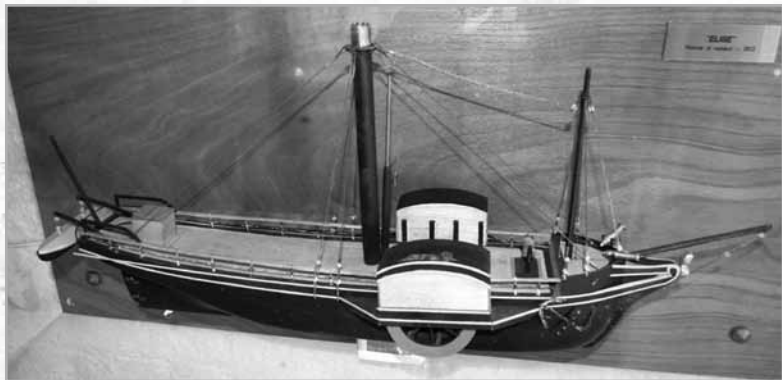
Même constat pour ce qui est des Compagnies, entre lesquelles la concurrence fait rage: les Cies Pajot, Rouvin,

les Sté Elbeuvienne, Baudu et Lenormand, et Duchemin, se succèdent sur la ligne d'Elbeuf jusqu'en 1865.

À La Bouille, citons : les Cies Royale, des Conoïdes, Anonyme de l'Union, puis, à la fin du siècle, les Cies des Bateaux Omnibus de Rouen, Française de Navigation et de Constructions Navales, et Rouennaise de Navigation. Les vapeurs effectuant les lignes Rouen/Paris, (les *Dorades*, les *Étoiles*, la *Ville de Paris*) et Rouen/Le Havre

(*Duchesse du Berry*, la *Normandie*, l'*Éclair*, le *Furet*, le *Chamois*, le *Cygne*, enfin le *Félix Faure*), peuvent faire également de brèves escales sur leur trajet : le temps qu'une barque se mette à couple et descende quelques passagers, manœuvre périlleuse.

MAQUETTE DE L'ÉUSE - ÉGLISE DE QUILLEBEUF.  
LE VAPEUR D'ELBEUF/ROUEN EST LA PREMIÈRE LIGNE  
DE PASSAGERS DE FRANCE.



**L**a durée du trajet en bateau à roues est considérablement réduite: 1h30 d'Elbeuf à Rouen (2h à la remontée), au lieu de 4 en coche d'eau.

Au fur et à mesure des progrès techniques, la puissance des steamers, se développe: 20 CV pour *l'Emma*, 40 pour le *Louis-Philippe* (dotés de voile), 80 pour *l'Union*.

La taille des bateaux s'allonge, pour offrir une capacité plus importante: l'*Élise*, ne transportait que 100 passagers; le *Louis-Philippe* (37 m) et le *Rouennais*, en accueillent 150, la *Ville d'Elbeuf* 250, la *Ville de Rouen* 500, l'*Elbeuvien* 800, et *l'Union*, tout d'abord autorisé pour 800 personnes en 1835, atteindra 1200 passagers 20 ans plus tard!

Dès 1823 des visites de conformité régulières deviennent obligatoires.

L'arrêté de 1837 impose la présence d'un mécanicien à bord de chaque

navire. Celui de 1853, un canot, une (!) bouée de sauvetage et deux ancrs.

Quant aux trajets, l'arrêté de 1837 stipule que les stations de la ligne de La Bouille sont: Croisset, Dieppedalle, Val-de-la-Haye, Sahurs. En 53, deux haltes supplémentaires sont ajoutées, Petit-Couronne et Grand-Couronne, pour lesquelles les passagers doivent utiliser les services d'un passeur qui se « colle » au flanc du vapeur.

Sur la ligne d'Elbeuf, les haltes sont: Amfreville-la-Mivoie, Saint-Adrien, Port-Saint-Ouen, Oissel, Orival, Elbeuf.

Pour un prix semblable à celui des coches, les passagers découvrent un confort auquel ils n'étaient pas habitués: à l'avant du bateau, sur des banquettes en bois, mais abritées de la pluie, se trouvent les places les moins chères. Les salons sont luxueusement meublés: divans de velours, tableaux... Il existe également des salles de restaurant.

Tous les avantages de ce nouveau mode



de déplacement en font son succès : le voyage se vulgarise, la fréquentation explose !

En 1841, les deux lignes proposent 4 trajets quotidiens aller et retour.

En 1847, on compte 72 liaisons hebdomadaires Rouen/Le Havre (avec escales sur le trajet de La Bouille). En 1853, c'est l'apogée pour la ligne d'Elbeuf, avec une rotation de 10 à 12 trajets par jour et 543 000 passagers dans l'année ! Date malheureusement fatidique, car l'ouverture de la ligne de chemin de fer

Rouen/Elbeuf-Saint-Aubin va stopper net ce trafic.

Pour La Bouille, la transition est beaucoup plus progressive : la voie ferrée Elbeuf-Rouvalets/Rouen, desservant les communes de la rive gauche, de Moulineaux à Rouen, n'ouvre qu'en 1883. Aussi, le trafic des passagers-riverains reste intense jusqu'à la fin du siècle.

*VUE D'ELBEUF DE LA CÔTE SAINTE-AUCT  
PAR MARTIAL GUEROULT, 1846.*

LE VAPEUR EFFECTUAIT JUSQU'À 12 TRAJETS PAR JOUR.



Vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, avec l'apparition des premiers bateaux à hélice, le voyage fluvial change d'aspect: les voyageurs « par nécessité » (ouvriers, nourrices, lingères, marchands...) cèdent la place à un nouveau type de passagers: le touriste, empruntant le bateau par « plaisir », voyageant en famille, prenant le temps d'admirer le fleuve et ses berges. Les Rouennais se montrent avides de découvrir la richesse de leur patrimoine local.

De petits guides sont édités: très documentés, ils décrivent les localités traversées, l'histoire des monuments, les curiosités à ne pas manquer, à côté d'informations plus pratiques comme nom du capitaine, puissance du navire, tarifs, horaires, liaisons... et encarts publicitaires.

Les trajets dominicaux et estivaux constituent bientôt l'essentiel des transports.

C'est le cas de manière spectaculaire sur la liaison elbeuvienne. Rouennais et Elbeuviens, se déplaçant en train durant la semaine, prennent les Bateaux Omnibus pour aller déjeuner dans les auberges et guinguettes de l'Île aux Cerises, La Poterie, Saint-Adrien et d'Amfreville.

Quant au petit village touristique de La Bouille, « où l'on vient le dimanche faire du canotage et des diners champêtres » et déguster « des matelotes d'anguille et des douillons aux pommes » dicit Hector Malot – Miss Clifton – 1872, il reste la coqueluche des Rouennais. Le village de Val-de-la-Haye, avec ses belles villas et son fameux hôtel Le Méridien, est également fort prisé.

La ligne bouillaise étrenne de nouveaux bateaux: l'*Élan*, le *Boieldieu* (à aube), l'*Abeille* et cinq *Bateaux Omnibus*.

Des propositions de billets groupés apparaissent durant l'été: aller en bateau jusqu'à La Bouille et retour par chemin de fer aux stations de Moulineaux ou



FANFARE SUR LE BATEAU DE LA BOUILLE. ON COMPTE ENCORE, EN 1925, 150000 VOYAGEURS SUR LA LIGNE BOULLAISE.

du Hêtre à l'image en forêt de la Londe. La Cie des Bateaux Omnibus offre, conjointement avec les Chemins de Fers de l'Ouest, un trajet Paris-Rouen en train, descente du fleuve à bord du *Félix Faure*, (lancé en 1898), et retour en train du Havre.

Mais, en 1932, a lieu de dernier voyage du bateau de La Bouille. La concurrence de l'automobile et des transports en car a finalement eu gain de cause sur la liaison fluviale.



GUIDES TOURISTIQUES VENDUS SUR LES BATEAUX.

**L**es amateurs de littérature et de peinture subissent eux aussi la vogue du tourisme fluvial.

Victor Hugo: « *Je suis descendu jusqu'à Elbeuf par le bateau à vapeur. C'est un beau couronnement à mon voyage que ces admirables bords de Seine* » – correspondance 1837.

George Sand: « *Nous partons à 11 heures par le bateau à vapeur... à La Bouille... Je reste dehors à regarder l'eau qui est superbe... On revient avec la barre, ou le flot, ou le mascaret* » – agenda 29 août 1866.

Gustave Flaubert: « *À part quelques bourgeois aux premières, c'étaient des ouvriers, des gens de boutique avec leur femme et leurs enfants... Les gens s'épanchaient aux ouvertures et nommaient les pays riverains* » – *L'Éducation sentimentale* 1891.

Guy de Maupassant: « *Flaubert prenait plaisir à voir passer ce bateau chargé*

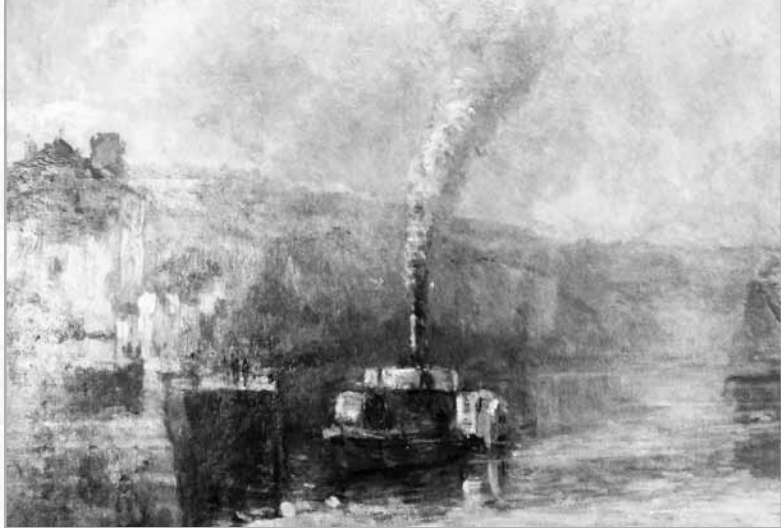
*de monde* » – *Gustave Flaubert* 1884, Hector Malot, Maurice Leblanc...

Il n'y a guère que Octave Mirbeau pour dénigrer ce voyage à La Bouille, qui « *procure l'illusion d'une plage et le rêve d'une mer* » – *La Vache tachetée* 1921.

Les romanciers raillent les amourettes nouées sur les bateaux « *On appelait La Bouille le tombeau des vertus* » commente Jean de la Varende – *Par Monts et merveilles de Normandie*.

De nombreux poèmes sont écrits. Un Vaudeville et une Revue féérique sont joués à Rouen en 1861 et 1863: *Je pars à La Bouille* d'Ernest Boyssé, et *Tout Rouen y passera et La Bouille aussi*.

Quant aux peintres, Sisley, Pissaro, Lebourg, et tous ceux de l'École de Rouen, Le Trividic, Pinchon, Vignet, Guilbert... ils empruntent le petit navire pour venir peindre le majestueux méandre bouillais. Ils nous laissent des œuvres magnifiques.



ARRIVÉE DU VAPEUR À LA BOUILLE  
PAR ALBERT LEBOURG.



ARRIVÉE DES BATEAUX À LA BOUILLE  
PAR P. LE TRIMIDIC.

**E**n 1938, un Bouillais, M. Émile Joffet, créateur de la Cie de cars du même nom, décide de relancer l'aventure en affrétant le *Némausa*, puis en 1939, l'*Aurore*, ancien bateau mouche parisien. Mais la guerre éclate. De 1959 à 1974, la vedette Joffet de 110 places le *Drekki*, circule encore les dimanches, jours fériés et l'été. Par la suite, le trajet bouillais sera effectué de manière sporadique par quelques vedettes, dont celle du Grand Port Maritime de Rouen.

Aujourd'hui, l'impact considérable des différentes Armadas et des manifestations Normandie Impressionniste ont réamorcé l'intérêt touristique vers le fleuve et son patrimoine si riche.

Les mini croisières impressionnistes mises en place durant l'été 2010 par la CREA ont connu un véritable record de fréquentation.

En 2013, deux initiatives privées se lancent dans ce créneau en plein

essor: *L'Escapade* (Bateau fluvial) et le *Lutèce* (bateau mouche de 100 places) proposent des promenades touristiques ou des croisières gastronomiques en aval comme en amont de Rouen, d'Oissel à Duclair.

Citons également le succès grandissant des croisières haut de gamme organisées de Paris à Honfleur avec escale à Rouen. Huit bateaux circulaient sur cet axe en 2010. Ils seront quinze en 2014.

**BATEAUX ET CARS E. JOFFET**

LA BOUILLE  
— Seine-Inférieure —



LOCATION  
— POUR —  
EXCURSIONS  
& CÉRÉMONIES

Service ROUEN - LA BOUILLE les Jedis et Dimanches  
(SUR LE PARCOURS, TRAVERSÉE DU PORT)

Pour tous renseignements, s'adresser : LA BOUILLE - Téléphone 9  
A. ROUEN - Café de l'Habitade, Place des Arts - Téléphone 308 26  
(N 24 du Plan)

VEDETTE JOFFET JUSQU'EN 1974. AUJOURD'HUI, DE NOUVELLES OFFRES DE TOURISME FLUVIAL VOIENT LE JOUR.





ARRIVÉE DE L'ABEILLE ET DE  
L'ÉLAN À LA BOUILLE.



DÉBARCADÈRE  
DE SAINT-ADRIEN.

COUVERTURE : DÉPART  
DE L'ABEILLE À ROUEN,  
QUAI DE LA BOURSE.



Les textes sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs.

**40 ans après la disparition de la vedette bouillaise, les comportements des habitants de l'agglomération rouennaise évoluent : le véhicule particulier est aujourd'hui souvent délaissé au profit des transports en commun ou d'autres solutions de déplacements comme le covoiturage.**

**Pourquoi ne pas réfléchir à la remise en activité d'un mode de locomotion déjà mis en place dans**

**d'autres grandes agglomérations françaises : Paris, et son batobus traversant la capitale en 8 escales, Nantes et son navibus, Lyon, et récemment Marseille ?**

**Les habitants de certaines communes situées à l'écart des transports en commun mais proches du fleuve, pourraient être à nouveau séduits par une navette fluviale, transport écologique, les emmenant en plein centre-ville ?**

**Agnès Thomas**

Ce fascicule tiré à 30000 exemplaires est une publication de la Communauté d'agglomération de Rouen-Elbeuf-Austreberthe, 14 bis, avenue Pasteur, CS 50589, 76006 Rouen Cedex. Représentant légal et Directeur de la publication : Dominique Randon,

Conception et rédaction : La CREA et Agnès Thomas, Direction générale/Impression : IBL Graphique (76),

Date de parution et dépôt légal à parution : mars 2014.

N° ISBN 978-2-919292-07-3 / N° ISSN 2110-0659

## Pour en savoir plus

**NÉEL (B.),** *Le Voyage de Paris à Saint-Cloud par mer et retour à Paris par terre*, 1748.

**AUTEUR INCONNU,** *Le Voyage de Rouen à La Bouille par mer et par terre*, 1752, réédité en 2013 aux Éditions Au Petit Bonheur - aupetitbonheur76@gmail.com.

**BOYSSE (E.),** *Je pars pour La Bouille*, Vaudeville, 1861.

**JOBÉ,** *Le Bateau de Boville*, Comédie en 28 scènes, réédité en 1866, Imp Boisseil.

**COLLECTIF,** *La Seine, mémoire d'un fleuve*, Parc Régional de Brotonne, 1994.

**COLLECTIF,** *La Bouille, perle de la Seine*, Éditions La Bouillotte, 1995.

**COLLECTIF,** *Travailler sur le Seine, 1850/1914*, La CREA - Fabrique des Savoires, 2013.

**CALU (J.), THOMAS (A.),** *Histoire du bateau de La Bouille*, Diaporama, 2013,

<http://www.youtube.com/watch?v=IgYT4I5pCv8>.

## Photographies

© Musée des Beaux-Arts de Rouen, Bibliothèque Municipale de Rouen, Archives Départementales 76, Dominique Duquesne, la Fabrique des savoirs, Agnès Thomas, Joël Nouvel, Mairie de Grand Quevilly, LCDO studio.

## Remerciements

Denis Colange, Philippe Ducrotté, Dominique Duquesne, Monique Joffet, Hubert Labrousse, Pierre Largesse, François Lespinnasse, Roger Lhuissier, Joël Nouvel, Marie-Odile Parisot, Nicole Tricot et Bernard Vidal.

## Sources

Archives Départementales de Seine-Maritime, Centre d'Archives Patrimoniales d'Elbeuf, Bibliothèque Municipale de Rouen, Musée Maritime de Rouen et Musée de la Batellerie de Poses.

## Le groupe histoire

Alain Alexandre, Jérôme Chaïb, Chantal Cormont, Michel Croguennec, Frédéric David, Jérôme Decoux, Alain Gerbi, Claude Lainé, Serge Martin-Desgranges, Pierre Nouaud, Jean-Robert Ragache, Jacques Tanguy, Cécile-Anne Sibout.

Coordonnateur : Loïc Vadelorge

## Conception, réalisation et suivi

Direction Culture de la CREA

Serge Martin-Desgranges

## Conception graphique et réalisation

Nicolas Carbonnier

## Contacts

Direction Culture  
de la CREA

14 bis, avenue Pasteur - CS 50589

76006 Rouen CEDEX

Tél. : 02 32 76 44 95

Fax : 02 32 08 48 65

e-mail : [culture@la-crea.fr](mailto:culture@la-crea.fr)

## GLOSSAIRE :

<sup>1</sup> actuellement baptisée « ancienne côte de Bourthe-roule ». <sup>2</sup> **foncets** : long bateau de transport à clins, à l'étrave relevée. <sup>3</sup> **besognes** : longs navires (jusqu'à 70 mètres!) à l'immense gouvernail et levée à l'avant pour accoster. Halés, ils pouvaient transporter jusqu'à 400 tonnes. <sup>4</sup> **gribanes** : en aval de Rouen, grées de voiles auriques, puis motorisés, servant au transport de pierres des carrières de Caumont et Dieppedalle. <sup>5</sup> **débillage** : action de détacher les chevaux pour leur permettre de traverser le fleuve. <sup>6</sup> on comptait une soixantaine d'îles entre Elbeuf et La Bouille à cette époque. <sup>7</sup> **berments** : porteurs de grain. <sup>8</sup> **barbanneurs** : ouvriers travaillant à la confection des tonneaux. <sup>9</sup> **purins** : ouvriers du drap à Rouen. <sup>10</sup> Le *Désirée Saint-Pierre* coula à deux reprises : en 1819 entre Saint-Aubin et Orival, et, en 1821, à Rouen. <sup>11</sup> La *Seine* brûla.



Retrouvez les fascicules histoire(s) de la CREA sur  
**[www.la-crea.fr](http://www.la-crea.fr)**

**GRATUIT**

NE PEUT ÊTRE VENDU  
IMPRIMÉ SUR PAPIER RECYCLÉ