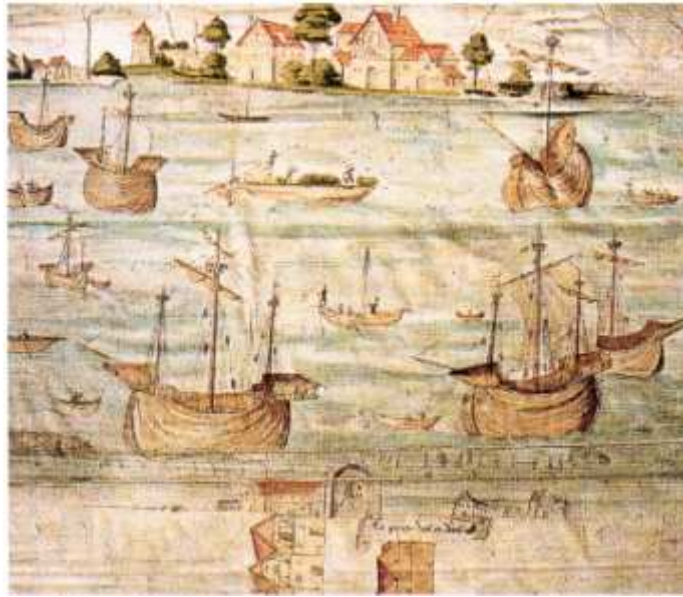


Rouen et la navigation sur la Seine

Durant tout le XIII^e siècle, Rouen est à l'apogée de sa puissance ; son port se place au premier rang de tous les ports maritimes de l'Europe occidentale et septentrionale. Il importe laines et teintures, raisins et oranges du Portugal, de Castille et d'Aragon ; cuirs de Séville et de Cordoue, peaux et fourrures, harengs caqués salés et saurs viennent d'Irlande, du Danemark, minerais et charbons d'Angleterre.

Les nef rouennaises sillonnent les mers : la Manche, la Mer du Nord, la Baltique, l'Océan Atlantique. Par Gibraltar et la Méditerranée, elles conduisent les premiers pèlerins en Terre-Sainte. Les nef rouennaises sont des navires de charges aux formes arrondies munis d'un seul mât, se parent de "châteaux" dès le début du XII^eme jaugeant de 36 à 80 tonneaux pour les plus petits, de 90 à 140 tonneaux pour les plus grands, leur équipage varie de 100 à 150 hommes.



Le quai de la ville et le Clos aux galées de Rouen
Livre des Fontaines, planche 15, Bibliothèque municipale de Rouen

La bataille navale de l'Écluse (juin 1340)

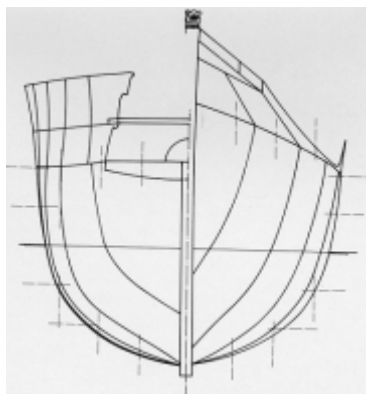
Apprenant qu'une armée allait être expédiée d'Angleterre, Philippe VI dépêcha sa flotte en mer du Nord. Concentrés dans les ports de la Haute-Normandie et de la Picardie, il y eut, dès le mois de mai, quelque 200 navires prêts à cingler vers le détroit. N'importe quelle nef de transport fait donc, plus ou moins bien, l'affaire pour la guerre. Au besoin, on prend aussi des bateaux de pêche. De même que dans tous les ports d'Angleterre, on arme dans tous les ports de Normandie et de Picardie. Sur les 200 navires français présents à l'Écluse en juin, il y aura des patrons de 25 ports, depuis Cherbourg et La Hougue jusqu'à Berck et Boulogne. Il en viendra 31 de Leure - Le Havre - et 21 de Dieppe. Les produits de l'artisanat naval de Duclair et de Caudebec rejoignent ici, aux ordres des amiraux de France, les barges sorties de l'atelier d'Abbeville. Pour les gros navires, cependant, et pour ceux que l'on construit spécialement aux fins de la guerre, le Clos des galées jouit d'un monopole de fait. Ce Clos, ce "tersenal", francisation de l'arabe Dar sanaa, "maison de l'œuvre", c'est une création de Philippe le Bel. Sur la rive gauche de la Seine, en aval du pont de Rouen, il occupe un vaste terrain que défend une fortification sommaire. Les forêts de Brotonne, de Rouvray, ... l'approvisionnement



en bois de chêne et surtout de hêtre pour la construction et la réparation des navires comme pour la fabrication des armes. De même que le chanvre pour la toile et pour les cordages, le fer est tout proche: c'est celui de Breteuil, de Verneuil...

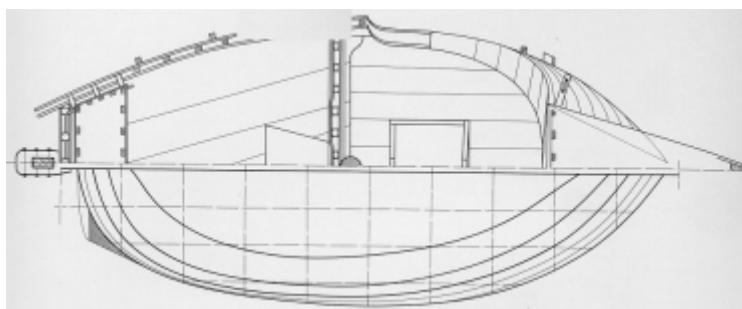
Cette bataille fait chez les français plus de quinze mille victimes. Elle s'inscrit dans un projet de débarquement en Angleterre, bâti durant l'hivers 1340. Si la première étape, qui était de couler les navires anglais qui trafiquaient soit à Guérande (pour le sel) soit à Bordeaux (pour le vin bien sûr), se déroulait bien, la bataille de l'Écluse met fin aux ambitions françaises. La flotte française est anéantie.

Les nef



La partie gauche du dessin montre la moitié arrière de cette nef catalane du XVe siècle, la partie droite sa moitié avant.

Les formes la rendaient très lente et sa grande hauteur au dessus de la flottaison nécessitait de la lester de façon importante.



La moitié supérieure montre la moitié bâbord. On y voit à l'extrême arrière la plate-forme qui

deviendra plus tard la dunette ; à l'avant, ce qui sera le gaillard d'avant.

La moitié inférieure représente les coupes horizontales des formes. Celles de l'arrière ne sont pas assez fuyantes pour que le navire avance bien mais cela facilite la construction.

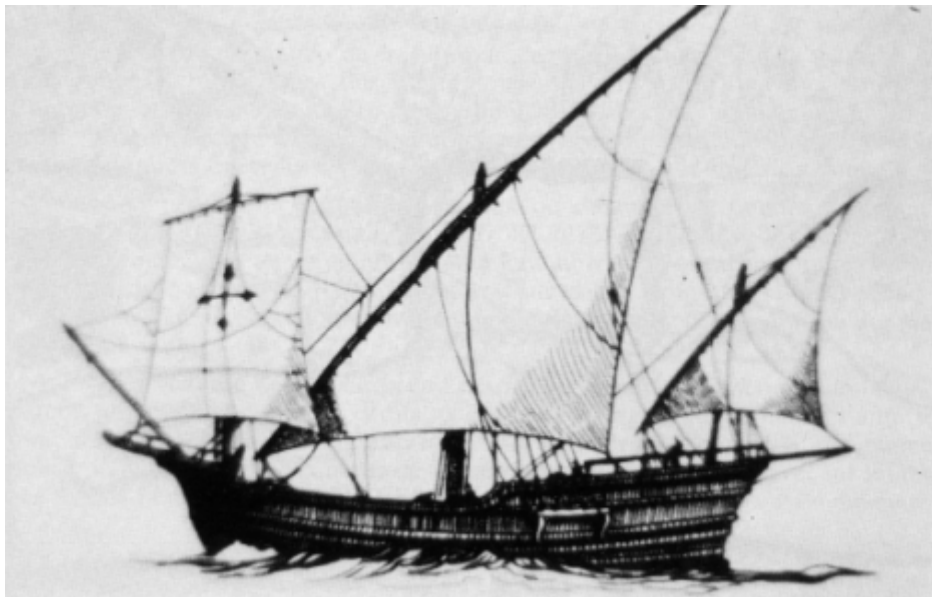


Nef armée du XVI^e siècle, gravée sur le mur du Trésor à Saint-Jacques-de-Dieppe



Navire de la verrière de l'église de Neuville-les-Dieppe, de la fin du XVI^e siècle

La révélation de la flotte marchande du XVI^e est la caravelle. Rapide, de faible tirant d'eau, elle s'inscrit aisément dans le lit du fleuve et s'accommode de quais précaires comme ceux qui équipent alors le port de Rouen.



Caravelle du XVI^e, longueur 23 mètres, largeur 7,60 mètres, tirant d'eau 1,80 mètre, port en lourd 65 tonneaux, équipage de 35 hommes.

C'est à partir de la seconde moitié du XV^e siècle que ce navire marchand fut équipé d'un gréement unique comprenant 3 mâts traditionnels :

- le mât d'artimon à l'arrière
- le grand mât au centre
- le mât de misaine à l'avant

Puis une autre voile fut installée sous le mât de beaupré, ce dernier étant incliné sur le gaillard d'avant.

"... Rouen avait connu aux XV^e et XVI^e siècles une richesse considérable apportée par les légères caravelles dessinées par J. le Lieur sur le Livre des Fontaines", P. Chirol, *Rouen*, 1939, Paris, Arthaud, 1946.



Le Livre des Fontaines de Jacques le Lieur, 1525
vue du faubourg d'Emendreville (Saint-Sever)

Les progrès réalisés dans l'architecture navale au cours du premier quart du XVI^e siècle apparaissent comme le résultat des expériences d'une navigation devenue océanique par suite des grandes découvertes. Ainsi apparaît un nouveau type de construction navale qui ne correspond plus aux normes traditionnelles du XV^e siècle.

On rencontre en rivière un bateau rond de l'avant et de l'arrière, plat de fond, jaugeant de 50 à 300 tonneaux : la galiote ; tandis que circule sur les mers un navire plus important, armé de canons, mieux équipé pour le long cours : le galion.



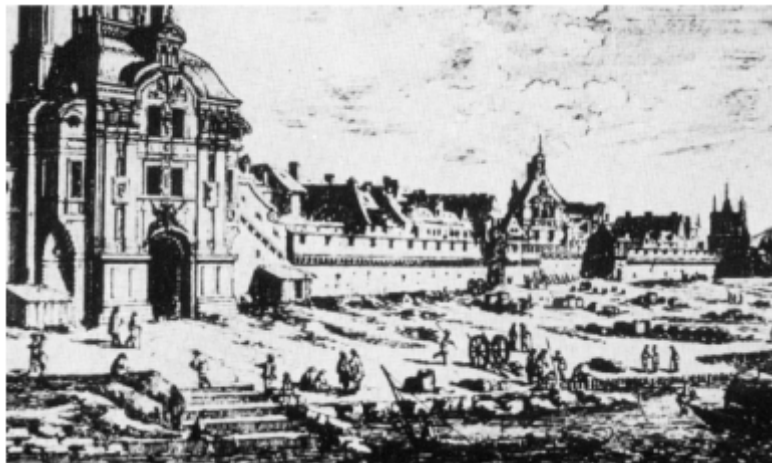
L'armement nécessité par les combats aux Indes Orientales a transformé ces derniers, ci-contre le galion Trindade (dans *Roteiro de Malaca*, Lisbonne), en véritables barriques, renforcées par des "serres" longitudinales, pourvues de châteaux qui sont des donjons ; ces navires sont fort peu manœuvrant.



Claude de Jongh, *Vue de Rouen*, vers 1620,
Huile sur toile, Rouen, musée des beaux-Arts

Dès la fin du XVIème, Brigantins et Bêlandres remplacent la nef et la caravelle. Le bateau qui circule sur le fleuve charge de 80 à 200 tonneaux. Les trois mats font leur apparition mais la Seine ne peut recevoir que ceux dont le tirant d'eau n'excède pas 3 mètres.

Au XVIIIème les mâts se rehaussent, la voilure s'agrandit. L'arrière, richement décoré, reflète l'opulence des armateurs. Les navires sont souvent armés de canons, non seulement pour se défendre contre les pirates qui fréquentent les océans mais aussi pour souligner la volonté de faire du commerce partout où il conviendrait de prendre pied.



Quai de Rouen et porte du Bac au XVII^e siècle, eau forte, Israël Silvestre

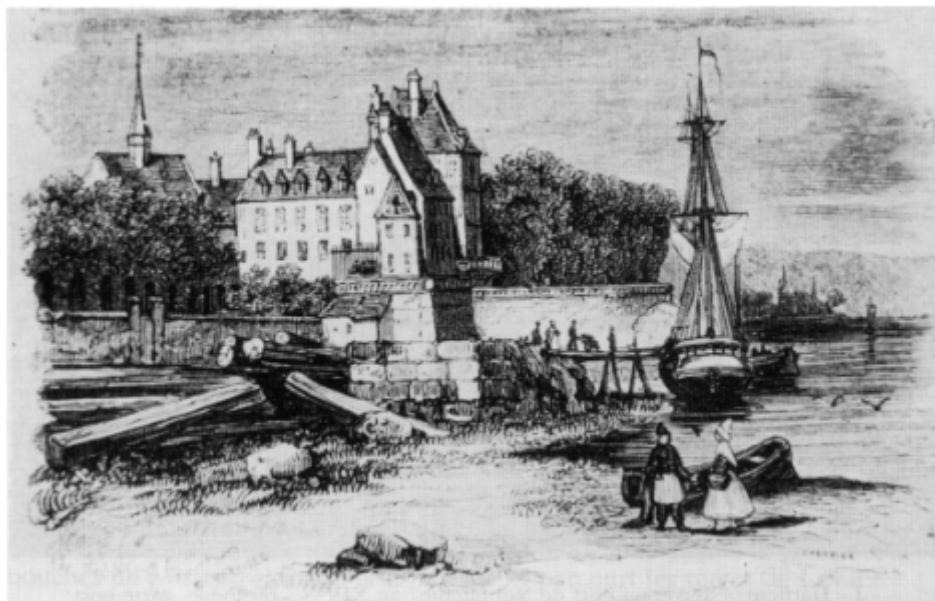
Allèges, heux et gribanes assurent la communication entre les petits ports et embarcadères répartis sur le fleuve depuis le havre jusqu'à Rouen (cabotage). Ceux-ci, Caudebec, Duclair, la Bouille, Moulineaux, Couronne, Quevilly, ... ont besoin de Rouen pour subsister. Rouen les prend sous sa tutelle. Honfleur, siège de l'Amirauté, partiellement ensablé, reste néanmoins un port relativement actif ; tandis qu'Harfleur, pris par les vases, doit s'effacer devant le Havre.



L'encyclopédie méthodique de Panckouke. Marine. Paris, 1786, présente ainsi le Heu :

"Sorte de petit bâtiment hollandois, servant surtout à porter des passagers et à faire des petites traversées ; ils sont ordinairement grésés comme celui représenté en la figure, avec un grand mât porte une voile à livarde, un petit artimon et plusieurs focs ; on y met quelques fois un hunier volant par dessus la grande voile"

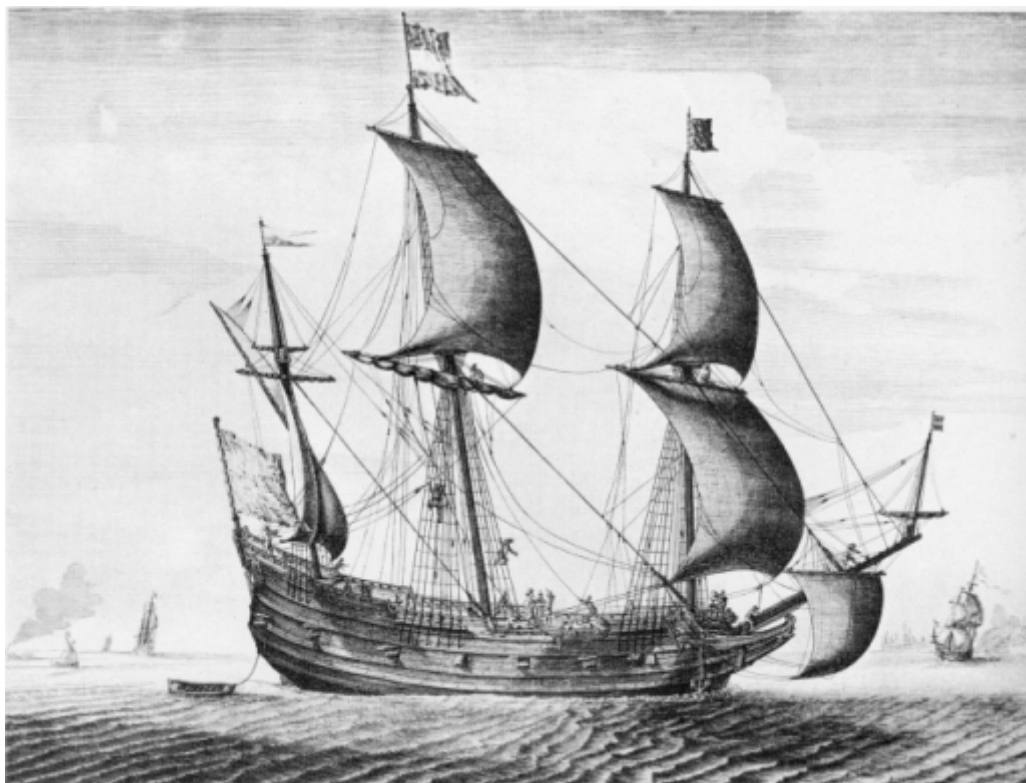
Au XVIII^e siècle, les chantiers importants de construction navale se trouvent dans l'estuaire, au Havre notamment. On ne trouve en rivière que des chantiers artisanaux à Villequier, Vatteville-la-Rue et à la Mailleraye. A Rouen, la construction navale est installée notamment dans l'Ile Lacroix, à Croisset, au Val-de-la-Haye ainsi que dans une petite anse située à proximité de la Barbacane.



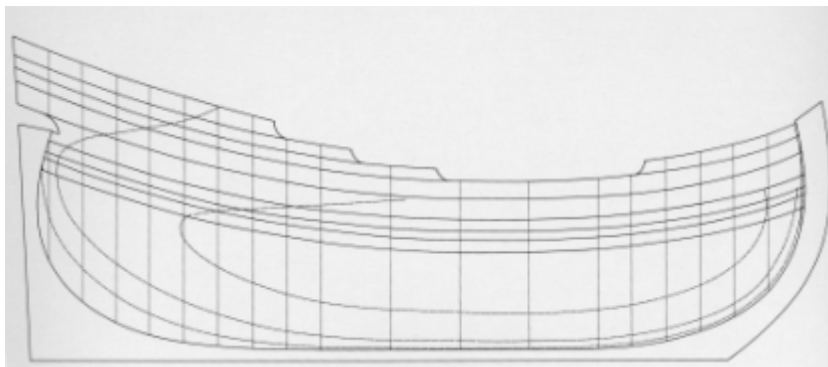
Chargement des bateaux dans le port de la Mailleraye au XVII^e siècle, gravure sur bois, Nodier

On rencontre également aux XVII^e et XVIII^e siècles sur la Seine la flûte Hollandaise. C'est un navire de charge plus rapide, plus grands et permettant de répondre aux besoins croissants du commerce. "Quatre fois aussi longue que large" d'après D. Veliers, chroniqueur de la ville hollandaise de Hoorn en 1604.

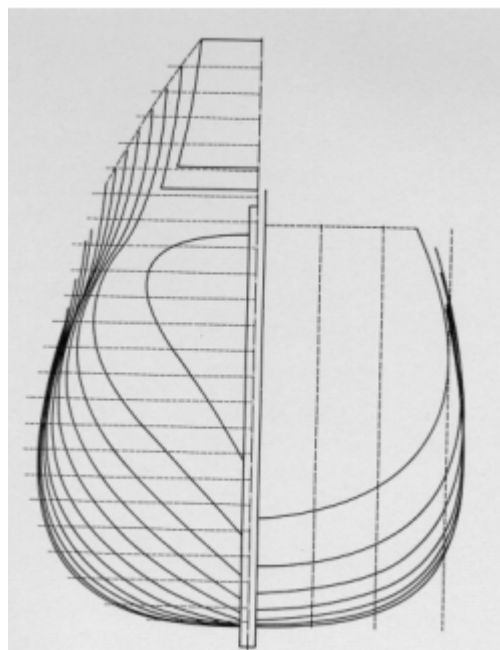
Son succès était dû à sa forte capacité de chargement, à son faible tirant d'eau et à sa bonne tenue en mer. De construction plutôt légère, son prix de revient était bas, nécessitait un équipage réduit. Son exploitation était des plus économique.



Ci dessous, le plan de formes de profil et ci-dessous, le plan de formes d'arrière et de face.



Il s'agit encore d'un vaisseau rond. L'arrière est très arrondi et relevé ; la dunette ressemble à la plate-forme de la nef médiévale.



sources :

La navigation en Seine au fil de l'Histoire, connaître Rouen - V, Marcel François, 1985

Les grands voiliers du XV^e au XX^e siècle, sous la direction de Joseph Jobé, 1967, edita Lausanne.

Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII^e siècle, Pierre Dardel, Rouen, 1966

<http://enguerrand.gourong.free.fr/>



Vitrail "à la nef", église de Neuville-les-Dieppe.