

Communication Journée des doctorants 7 mai 2014 : « Appréhender le fleuve : l'exemple des rives de Seine rouennaises au XVIIIe siècle » Cecilia Bilyk.

*« Les fortifications rouennaises ne sont plus ; ses murs, ses châteaux sont au niveau du sol. Mais, si je peux me permettre de reprendre le mot d'esprit de ce cher vieux Peter Heylin dans sa description de Paris, Rouen est toujours une place forte, « elle vous prend par le nez ». C'est une ville très sale ; d'infâmes odeurs vous prennent à tout moment et dans chaque quartier »<sup>1</sup>.*

C'est en juin 1818 que le botaniste anglais Dawson Turner, amateur d'antiquité et de ruine, donne cette description peu flatteuse des rues de la capitale normande. Le salut de la ville ne vient que de la « Grande Rue » qualifiée ainsi par Napoléon Bonaparte en 1802<sup>2</sup> : la Seine. En effet, dans la même lettre, il ajoute : « *Sur la rive gauche, les habitants de Rouen bénéficient d'une autre excellente promenade sur le Grand Cours, les allées sont grandes, bordées par les rives de la rivière, à l'est du pont* ». Le fleuve est un espace de rencontre où tous les habitants, sans différences de classes sociales, viennent chercher un peu de fraîcheur les soirées d'été, selon l'auteur<sup>3</sup>.

Au-delà du bon mot sur l'hygiène et l'urbanisme rouennais ou plus exactement sur son absence et sa tortuosité, cet extrait nous montre l'importance des quais et des rives de la Seine au sein de la société rouennaise. Ils sont des

---

1 Dawson TURNER, *Account of tour in Normandy*, London, John and Arthur Arch, 1820, p. 47. Les traductions des ouvrages en langues anglaises ont été réalisées par moi-même.

2 Locution utilisée par Napoléon Bonaparte en visite au Havre « Paris, Rouen, Le Havre, une seule ville dont la Seine est la grande rue » le 7 novembre 1802

3 Dawson TURNER *op. cit.*, p. 50-51.

lieux de socialisation, de promenades, de vie et, même si cela n'est pas évoqué ici, le centre de l'activité économique de Rouen et de sa région. Leur exploitation est donc un enjeu important pour la ville et la communauté. Jean-Pierre Bardet dans sa thèse sur *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles, les mutations d'un espace social*, énonce que Rouen est une métropole économique puissance mais sur le déclin<sup>4</sup>. En effet, depuis le début du XVIIIe siècle, la ville portuaire du Havre, se développe grâce notamment à l'autorisation de la traite négrière octroyée en 1716. Elle commence à faire de l'ombre au grand port fluviale de Rouen. L'essor économique de la ville reste, néanmoins, majoritairement, lié au fleuve de par l'activité portuaire mais aussi des manufactures présentes sur la rive gauche. Appréhender le fleuve, ses rives, ses débordements, ses îles, sa navigation, son passage, reste toujours une priorité pour les Rouennais. Mais le fleuve n'est pas qu'un outil, c'est aussi l'un des attraits de la ville, ainsi, appréhender le fleuve c'est aussi le représenter, le décrire, l'imaginer dans la ville.

Il s'agit donc ici, d'évoquer les questions d'urbanisme (Y-a-t-il une pensée globale des rives ? du front du fleuve ? Celui-ci est-il au centre des décisions ? Ou est-il qu'un élément ?), mais aussi, les questions liées au métier du fleuve (Qui contrôle l'implantation des commerces ? Le fleuve est-il toujours un élément positif ? Ou au contraire, est-il perturbateur ?), les questions autour de la surveillance (Qui a le droit de police sur le fleuve ? Les rives relèvent-elles de la même administration ?), et finalement sur les représentations (Qui le représente ? Comment ? Quelle est sa place ?).

## I. Appréhender le fleuve, le domestiquer

---

<sup>4</sup> Jean-Pierre BARDET, *Rouen au XVIIe et XVIIIe siècles, les mutations d'un espace social*, Parsi, SEDES, 1983.

Etonnement, je vais commencer ma réflexion sur la domestication du fleuve, non pas en rentrant directement dans les eaux, ou en m'attardant sur les rives mais par la question du passage du fleuve. Il s'agit d'une question cruciale. Dans la thèse que nous avons déjà citée de Jean-Pierre Bardet, l'auteur se questionne sur « l'échec »<sup>5</sup> du développement de la rive gauche de la Seine, en se demandant si l'absence d'un passage sûr et permanent n'est pas la raison principale du retard pris par les quartiers sud de la ville.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, le passage fixe de la rive droite à la rive gauche rouennaise n'est possible que par l'utilisation du pont aux bateaux. Celui-ci est une étrange construction, composée de 19 barques indépendantes reliées entre elles par des passages de bois et des cordages. Sa construction date de 1629. Il a pour but de remplacer le pont de pierre, qui avait été offert à la ville par l'impératrice Mathilde, petite fille de Guillaume le Conquérant, dans la 2<sup>e</sup> moitié du XII<sup>e</sup> siècle. Celui-ci étant devenu impraticable au début du XVII<sup>e</sup> siècle, il faut trouver une solution de remplacement en attendant sa réparation, la traversée de la Seine se fait par voie de bac. Théodore Homberg, dans son article « Le pont de Bateaux » paru en 1836 dans la *Revue de Rouen et de Normandie*, montre que cette solution a rapidement été écartée à cause de la cupidité du propriétaire du bac, un certain Levillain qui met en place, avec l'accord de l'autorité royale un péage au coût important<sup>6</sup>. Le monopole du passage du fleuve et son prix entraînent des plaintes auprès du parlement et qui lance un appel à projet pour la réparation du pont. Mais face à l'impossibilité de celle-ci, la construction d'un nouveau pont<sup>7</sup> paraît la seule solution envisageable. La

---

<sup>5</sup> *Ibid*, p. 148.

<sup>6</sup> 6 deniers par homme et cheval, 2 autre bête, 6 par tonneau ou balle, 2 par charriot).

<sup>7</sup> Théodore HOMBERG, « Le Pont aux bateaux », *Revue de Rouen et de Normandie*, 1836, 1<sup>er</sup> sem..., p.361-366.

réalisation d'un ouvrage similaire étant jugée trop onéreuse, le conseil des échevins choisit un projet qui initialement est bien moins coûteux, mais qui à l'entretien se révèle ruineux. En effet, celui-ci s'élève par années sans incident, à 10 000 livres. De par son architecture, le pont est censé s'adapter au courant et aux colères de la Seine. En effet, il est démontable et amovible. Mais face à la réalité du courant, les bateaux s'usent très vite. Ils ont une durée de vie qui ne dépasse pas les vingt ans. Les accidents ne sont pas rares, en 1741, une inondation emporte 9 des 19 bateaux. Cette année-là, un octroi extraordinaire de 200 000 livres est accordé pour sa réparation<sup>8</sup>. Pour en éviter d'autres incidents, le pont est souvent démonté rendant le passage impossible. Au XVIIIe siècle, de nombreuses améliorations sont apportées à la structure du pont. Ainsi en 1709, un Augustin et ingénieur, nommé Nicolas, propose et réalise le renforcement des passerelles entre les bateaux et la mise en place de bancs « où l'on peut se reposer »<sup>9</sup>. A partir de 1777, on solidifie la structure avec la suppression de bateaux et la réalisation d'un appontement sur la rive droite par les ingénieurs en chef Cesart et son successeur Lamandé en 1785<sup>10</sup>. A côté des améliorations apportées au pont, des projets pour la construction d'un nouveau pont inamovible sont réalisés mais à chaque fois, ils sont jugés irréalisables ou trop coûteux. Et cela jusqu'en 1789, année où l'ingénieur en chef Lamandé propose

---

8 A. M. R. Reg. B 17, Dél. du 17.04.1777 ; Chartrier, Tiroir (6), Rapport de Lamandé (9.05.1785) cité par Jean-Pierre BARDET, *Rouen au XVIIe et XVIIIe siècles, les mutations d'un espace social*, Parsi, SEDES, 1983, p. 149.

9 Pierre-François LE COQ DE VILLERAY DE ROUËR, *Abrégé de l'histoire ecclésiastique, civile et politique de la ville de Rouen...*, Rouen, François Oursel, 1759, p. 200.

10 Jean-Pierre BARDET, *Rouen au XVIIe et XVIIIe siècles, les mutations d'un espace social*, Parsi, SEDES, 1983, p. 149-150.

la réalisation d'un pont en pierre reposant en partie sur la face occidentale de l'île Lacroix.

C'est ce projet qui est repris en 1810, après la visite de l'Empereur et surtout sa promesse de fond pour la réalisation du pont. Dawson Turner, que j'ai évoqué précédemment, narre la construction de ce nouveau passage et la salue<sup>11</sup>. Il insiste sur l'impulsion donnée par Napoléon à la réalisation de ce projet. Ce rôle donné à l'Empereur est intéressant pour deux raisons. La première, plus anecdotique est l'admiration de l'Anglais pour la Révolution française et l'Empire, événements auxquels il consacre une lettre entière, mais surtout, il semble induire que l'évolution des projets d'urbanisation sur la Seine est à l'image du développement la France. La Seine en devient une allégorie. En effet, pendant la monarchie, les projets s'accumulent pour développer le commerce sur le fleuve, à l'image de la construction d'un pont en pierre à Rouen ou le développement des quais et du port mais aucun n'est réalisé. La Seine stagne, elle reste un vestige du grand-duché anglo-normand. C'est ce passé qui lui permet d'avoir tout de même un rôle important, mais pas de se développer. La Révolution, puis l'Empire sont de nouveaux souffles qui permettent à la Seine de sortir de sa léthargie. Le nouveau pont et les travaux d'urbanisation symbolisent le renouveau du pays, l'audace de ses citoyens. La construction du nouveau pont se termine en 1729, après de nombreux travaux d'aménagement des rives surtout de la gauche<sup>12</sup> et comme nous le verrons, dans la deuxième partie, des conflits sur la navigation sur la Seine.

La question du passage du fleuve n'est pas seulement celle des ponts et des bacs, elle est aussi liée à ce que Charlotte Lacour-Veyranne appelle les colères de la Seine dans son ouvrage éponyme édité en 1994<sup>13</sup>. En effet, comme nous l'avons vu précédemment, le pont de bateaux a été conçu dans le but de

---

11 Dawson TURNER, *op. cit.*, p. 48-50.

12 ADSM, série S 3S188 navigabilité de la Seine (travaux d'aménagement), ponts.

résister aux assauts de la Seine qui ont détruit les arches de l'ancien pont Mathilde. L'économie portuaire étant la principale source de revenu de la ville, l'obstruction du fleuve est un handicap majeur. Tant le froid que les inondations sont craints par la population. La Seine est prise à de nombreuses fois dans la glace et les débordements sont assez fréquents. Nous avons déjà évoqué les répercussions sur le pont de bateaux des inondations de l'hiver 1741 mais pas des conséquences sur la population rouennaise outre l'impossibilité de relier les deux rives. Dans les *inondations en France depuis le XVIe siècle jusqu'à nos jours*, Maurice Champion évoque les pertes économiques provoquées par l'échouage des bateaux chargés de blés pour Paris :

« alors que la crue n'était pas encore passée, causer la rupture du pont et la perte de plusieurs bateaux chargés de blé et d'autres provisions pour Paris ; les glaçons ayant coupé le câble auquel était attaché un bateau, celui-ci fut emporté et alla donner contre les autres qui furent coulés à fond<sup>14</sup>, et on évalua la perte à 3 millions »<sup>15</sup>.

L'hiver 1762 est lui aussi dur, ainsi il est écrit dans le *Journal de Rouen* :

*Cet Hiver déjà fameux par sa durée, ne l'a été guère [sic] moins jusqu'à présent par sa rigueur, presque comparable à celle de 1760, où la liqueur du Thermometre d'observation descendit le 12 janvier au onzième degré au-dessous du terme de la congélation [sic] naturelle de l'eau, demi degré au-dessous du froid de Paris en 1740. Le dix-neuf de ce mois, elle est descendue au neuvième ; & depuis six semaines environ elle a rarement atteint le terme de*

---

13 LACOUR-VEYRANNE Charlotte, *Les colères de la Seine*, Paris, Paris Musées, 1994.

14 BONAMY, *Mémoire de l'Académie des Inscriptions*, t. XVII, p. 684.

15 CHAMPION Maurice, *Les inondations en France depuis le XVIe siècle jusqu'à nos jours tome 2*, Paris 1859, p. 85-86.

*glace ; les Vents d'Est ont toujours dominé, & le Mercure s'est ordinairement soutenu au-dessus de vingt-huit pouces*<sup>16</sup>.

De nombreux articles de météorologie de l'année 1764 évoquent une Seine glacée. Le dégel entraîne une hausse du niveau du fleuve et le débordement de celui-ci avec des conséquences toutes aussi importantes et désastreuses. Ainsi :

« *Depuis quelque-tems [sic] nous avons été fort maltraités par les grosses eaux. La Seine s'est accrue de façon que les quais, les maisons contigues & celles de rues voisines ont été remplies & à une telle hauteur, que l'on alloit en bateau sur les quais ; grâce à la Providence, nous sommes bien-tôt débarrassés de ce fléau ; les eaux sont nétoyer [sic] et purifier les maisons qui ont souffert, avant de les habiter de nouveau, conformément à une Ordonnance de Police du 16 de ce mois, qui y assujettit les Propriétaires* »<sup>17</sup>.

Ce ne sont pas que les habitations qui sont inondées, les commerces riverains doivent aussi s'adapter à ces colères. Ainsi, le coiffeur et marchand de perruque Legal, dont le commerce est sur le port, délocalise celui-ci dans la boutique de son épouse sur le parvis de la Cathédrale durant le mois de janvier 1806 et le fait savoir par le biais d'un article paru dans le *Journal de Rouen*<sup>18</sup>.

Pour prévenir de telles conséquences, le préfet de Seine-Inférieure rédige des plans de préventions des inondations et des mesures à prendre en cas de débordement. Les maires des communes riveraines tentent de les mettre en place et de faciliter les opérations des inspecteurs en charge de l'aménagement du

---

<sup>16</sup> *Annonces, Affiches et avis divers de Haute et Basse Normandie*, le vendredi 28 janvier 1763, p. 2.

<sup>17</sup> *Annonces, Affiches et avis divers de Haute et Basse Normandie*, le vendredi 24 février 1764, p. 2.

<sup>18</sup> *Le Journal de Rouen*, le mardi 21 janvier 1806, p. 4.

fleuve qu'il envoie aux maires des différentes villes riveraines. Le maire de Rouen y répond de façon favorable en décembre 1823 et assurant appuyer les décisions préfectorales auprès des capitaines présents dans le port<sup>19</sup>.

Malgré les intempéries et les fréquentes inondations, les rives de la Seine restent un lieu d'implantation recherché à la fois par les particuliers et par les professionnels comme le montre les très nombreux articles de vente, location et demande concernant des biens donnant un accès à la Seine. En effet, un accès à la Seine est systématiquement précisé dans les annonces parues dans les *Annonces, Affiches et avis divers de Haute et Basse Normandie* et son successeur *Journal de Rouen*. Pour exemple, il paraît le 27 février 1767,

« *Demandes particulières.*

*On voudroit acheter une belle Terre sur la route de Rouen ou proche, du côté de Paris, comme près Vernon, sur la rivière Dure ou de la Seine, on la voudroit sur une hauteur & en bel air : on y mettroit depuis cinq cens mille livres jusqu'à un million. S'adresser au bureau des annonces, à Rouen »*<sup>20</sup>.

La somme proposée est considérable pour l'époque, il s'agit d'une exception dans les demandes. La suivante est plus représentative de la majorité des annonces, mais de part l'investissement proposé, il m'a semblé important de la signaler.

Le vendredi 28 février 1766 :

« *Biens à vendre.*

---

19 ADSM, série S 3S 215 inondations.

20 *Annonces, Affiches et avis divers de Haute et Basse Normandie*, le vendredi 25 septembre 1767, p. 1-2.



*Beau bien situé près de Rouen, sur le bord de la rivière de Seine, où il y a une belle maison de maître, beau jardin, plusieurs corps de bâtimens, terres de labour, isles & mesures ; le tout propre & commode à y établir une manufacture, même plusieurs. S'adresser, pour ces deux articles, à M. le Febvre, Notaire »<sup>21</sup>.*

Il y a une proto-industrialisation en Normandie au cours du XVIIIe siècle, sous l'impulsion de l'exemple anglais. L'implantation des manufactures devient même le sujet du prix d'architecture de l'Académie des Sciences, Belles-Lettres & Arts de Rouen de l'année 1765 :

*« Le sujet du prix de Composition cette année, étoit dans un terrain donné le long de la rivière ; construire une manufacture ou fabrique de toile, ou passementerie comme celle de Rouen ; le logement de l'entrepreneur, les ateliers nécessaires, &c. On a demandé un plan général du rés-de-chaussée, un autre du premier étage, une coupe simple, é une élévation de la maison, en préférant l'utile & le solide, à la magnificence.*

*Ce prix a été remporté par M. Louis-Auguste Hardi, Maître Plâtrier, de Rouen »<sup>22</sup>.*

L'implantation de manufactures pose la question de l'aménagement des rives de la Seine sur le territoire rouennais.

Contrairement à d'autres villes traversées par un fleuve ou en front de mer, les quais de Rouen n'ont pas d'unité architecturale. Ce n'est pourtant pas les projets qui font défaut. Au XVIIIe siècle, de nombreux appels à projet sont ouverts, mais par faute de financement, comme pour le pont, ils ne sont pas

---

21 *Annonces, Affiches et avis divers de Haute et Basse Normandie*, le vendredi 28 février 1766, p. 1.

22 *Annonces, Affiches et avis divers de Haute et Basse Normandie*, le vendredi le 1<sup>er</sup> novembre 1765, p. 4.

réalisés. Il faut attendre 1806, pour que des travaux de nivellement de la chaussée, d'alignement des façades soient réalisés. De 1808 à 1815<sup>23</sup>, certaines anciennes portes de la ville sont détruites pour ouvrir la ville sur les quais, ceux-ci sont retravaillés pour mieux les délimiter. Mais d'autres aménagements ont tout de même lieu mais toujours dans un but précis sans que l'on cherche une cohérence entre ceux-ci à l'image des travaux de réfection du Grand Cours en 1823 sur la rive gauche dans le faubourg de Saint-Sever, réalisé dans le cadre des travaux du nouveau pont<sup>24</sup>. Ces travaux entraînent des désagréments pour les travailleurs du fleuve et parfois des conflits entre ces derniers et les riverains.

## II. Appréhender le fleuve, y travailler

Je vais ici exposer quelques exemples des métiers liés au fleuve et de conflits que le partage de son usage peut générer. A l'image de l'opposition entre l'un des propriétaires terriens de l'île Lacroix aux entreprises de coches pendant la construction du pont en pierre pendant la décennie 1820. Les premiers travaux de construction du pont de pierre entre la rive gauche et l'île Lacroix rendent impossibles le passage des coches et des bateaux par le bras gauche de la Seine<sup>25</sup>. Les bateliers naviguent donc par l'autre bras en utilisant des bêtes de halage sur la rive de l'île Lacroix. Mais les propriétaires ne sont pas très heureux de cette utilisation de leurs biens. Le Sieur Brémontier, l'un d'eux, demande au

---

23 BARBIER DE LA SERRE, « Rouen en 1789 et 1900 », *Précis analytique des travaux de l'Académie des sciences, belles-lettres et arts de Rouen*, 1899-1900, p. 604.

24 ADSM, série S 3S188 navigabilité de la Seine (travaux d'aménagement), ponts.

25 ADSM, avis important, série S 3S174, navigabilité de la Seine Ports aménagement ou construction des quais ou postes de stationnement.

début de l'année 1823, l'interdiction du passage sur ses terres où la mise en place d'un droit de passage, expliquant que les bords de la Seine qu'il possède n'ont pas la prétention d'être un lieu d'utilité public. Les bateliers représentés par le directeur des coches, Henri Mallet de Boullay, pétitionnent auprès du maire de Rouen et le préfet contre cette interdiction ou ce droit de passage, en se référant aux nouvelles directives sur la navigation intérieure. Ils demandent la mise en place d'un marchepied de halage leur permettant de naviguer dans les meilleures conditions possibles en temps de travaux. Les questions de droit posées par les deux parties sont les suivantes : qui a autorité pour juger et surveiller les rives de la Seine (conflit entre les autorités saisies par les deux camps : tribunaux, municipalité, département, préfecture) mais aussi sur la législation à suivre (les anciennes lois éditées par les vicomtes survivent-elles à la mort de l'institution, le droit à la propriété est-il supérieure au droit à la navigation fluviale ?). Ces questions provoqueront une correspondance abondante entre les différents acteurs (préfet, ingénieur en chef, municipalité, directeur des coches, le propriétaire). Finalement, le préfet donnera raison au directeur de coches, les rives du fleuve, sur une certaine largeur font partie du territoire nationale même si elles font partie d'une propriété foncière privée. L'intérêt commerciale prime donc sur l'intérêt privé avec pour limite l'interdiction de stationner sur le chemin de halage : « *Dans ces circonstances, les exposans supplient votre Excellence, Monseigneur, de vouloir bien décider que l'Isle La Croix est assujettie au marchepied préservés par les Ordonnances et par le Code Civil pour le besoin de la navigation ; que par conséquence nécessaire les Exposans ont le droit d'atterage et d'amarrage indispensable pour le dit service, mais seulement pendant qu'ils font route et sans pouvoir en faire un port fixe d'abordage et y rester à demeure* »<sup>26</sup>.

---

26 ADSM série S 3S 174, liasse sur la mise en place d'un marchepied sur l'île Lacroix.

Les bateliers représentent une part importante des travailleurs du fleuve en relation principalement avec l'activité portuaire de la ville, mais ils ne sont pas les seuls à vivre du commerce des eaux de la Seine. En effet, il existe une compagnie des Eaux minérales de Saint-Paul qui accueille à partir de mai 1765 un service de bains sur le fleuve. La création de ces bains se fait par voie de privilège royal établi au nom de l'architecte Gilbert. Une souscription est annoncée dans les *Annonces, Affiches et avis divers de Haute et Basse Normandie* du vendredi 24 mai 1765 :

« Ces Bains seront sur la rivière Seine dans un bâtiment de quatre-vingt pieds de longueur, sur vingt-quatre pied de largeur, couvert en ardoise & placé aux Eaux minérales de Saint-Paul ; ils serviront à l'usage des hommes & seront servis par des hommes ; & à l'usage des femmes, seront servis par des femmes, sans qu'il y ait aucune communication des uns aux autres »<sup>27</sup>.

Les eaux de la Seine sont évidemment, les eaux utilisées pour les bains. Il est difficile à croire, aujourd'hui, que l'on pouvait dépenser de l'argent pour se baigner dans les eaux du fleuve.

En dehors des établissements de bains, il est possible de se baigner dans la Seine dans un périmètre délimité par la municipalité. Cette pratique semble être à l'origine de nombreuses plaintes et d'accidents ce qui oblige la municipalité durant les années 1804 et 1807 à rappeler les règlements des baignades et à mettre en place une surveillance ce celles-ci. Ainsi :

« Rouen.

*Baigneurs.*

*Ordonnances du maire de la ville de Rouen.*

---

<sup>27</sup> *Annonces, Affiches et avis divers de Haute et Basse Normandie*, le vendredi 24 mai 1765, p. 5-6.

*Le maire de la ville de Rouen, membre de la légion d'honneur, considérant qu'il résulte de l'inobservance des règlements relatifs aux baigneurs des malheurs que la sollicitude administrative doit prévenir, considérant, d'un autre côté, qu'il importe également aux bonnes mœurs de réprimer le scandale qui naît de la licence avec laquelle les baigneurs se promènent devant le quai et sur les bords de la Seine, ordonne ce qui suit... »<sup>28</sup>.*

Il semblerait que les baigneurs provoquent l'indignation des voyageurs par un comportement scandaleux.

*« VI. Conformément aux articles VII et VIII du titre II de la loi du 19 juillet 1791, il est expressément défend à tous baigneurs de commettre aucun attentat aux mœurs pendant les passages des coches d'eau, bateaux et batelets, sous peine d'arrestation, de cinq cens livres d'amende, et de prison »<sup>29</sup>.*

Il est donc mis en place un système de surveillance des bonnes mœurs et du règlement :

*« III. A cet effet, et pour prévenir tout danger, un préposé à la tenue du bain, et un ou plusieurs bateliers-nageurs, stationneront, à l'endroit ci-dessus désigné, pendant la saison des bains.*

*IV. Ces bateliers-nageurs seront uniquement chargés de surveiller les baigneurs, de leur indiquer les endroits périlleux, et se tiendront toujours prêts à les secourir au besoin »<sup>30</sup>.*

---

<sup>28</sup> *Le journal de Rouen*, le lundi 8 juin 1807, p. 3-4.

<sup>29</sup> *Le journal de Rouen*, le lundi 8 juin 1807, p. 3-4.

<sup>30</sup> *ibid.*

Ces établissements de bain pourraient laisser croire que la Seine n'est pas un fleuve pollué. Evidemment, la pollution des eaux au XVIIIe siècle n'est pas la même qu'aujourd'hui ou aux XIXe et XXe siècles mais elle existe bien, de par l'implantation de manufactures de teinture sur les rives (vitriol à Oissel) mais aussi par l'activité humaine. En 1770, les habitants du quartier de la porte Guillaume-Lion, en amont de la ville de Rouen, pétitionnent auprès de la municipalité contre le déversement des eaux usées de la ville par les charrettes Danet dans la rivière. Ils expliquent que le choix du lieu de déversement a un impact négatif sur les loyers des habitations du quartier mais aussi sur les commerces riverains de la Seine qui utilisent les eaux et au-delà sur l'image que renvoie la ville :

*« ...leur est extrêmement préjudiciable par les vapeurs qui exhalent de ce déversement les propriétaires ont, en outre, la douleur de ne tirer de loyer de leurs maisons que moitié de la valeur par rapport à cette incommodité. Les marchands de vin... ont... le désagrément de voir leurs marchandises corrompues... les marchands de cidre... se plaignent de la répugnance que les bourgeois ont de leur faire brasser le cidre avec l'eau de la rivière puisée le long du talus à peu de distance du lieu où se fait ce versement... Le propriétaire des bains assure avec vérité que souvent... l'eau de la rivière est imprégnée de celle matière... Les voyageurs de Paris par les batelets quoique ce ne soit qu'un passage s'en plaignent continuellement...<sup>31</sup> ».*

L'utilisation du fleuve par les Rouennais n'est pas que mercantile, comme Dawson Turner l'évoquait dans son *Account of tour in Normandy*, les rives de la Seine sont aussi un lieu de détente, de promenade et de célébration.

### III. Appréhender le fleuve, s'y arrêter

---

31 ADSM, C 199, Requête des habitants et voisins de la Porte Guillaume Lion (S. D. Circa 1770).

Paradoxalement, malgré l'activité du port, les rives rouennaises sont des lieux de promenades, de détente et de repos.

Barbier de la Serre dans une communication à l'Académie des Sciences, Belles-Lettres et Arts de Rouen en 1900 fait un tableau de la ville normande en 1789. Il met en avant l'aspect moyenâgeux de la ville, mais aussi les travaux d'urbanisation réalisés au XVIIIe siècle pour aérer la ville et l'ouvrir. Les anciennes fortifications sont devenues des boulevards, permettant des promenades dans les faubourgs de la ville, mais les lieux de ballades les plus populaires et les plus utilisés restent les rives de la Seine et les Cours-la-Reine et Grand-Cours réalisés au milieu du XVIIe siècle pour la rive gauche et le cours de Paris en 1729 et l'avenue du Mont-Riboudet en 1750.

Les quais sont aussi un lieu de festivité, c'est au bord de la rivière que les officiers du régiment de Monsieur, célèbrent pendant la Première Restauration, l'anniversaire du Roi. Le fleuve devient un élément des festivités lorsque la caserne Saint-Sever est illuminée, ravissant le chroniqueur du Journal de Rouen

*« Au milieu du dessert, la compagnie d'élite du régiment de Monsieur est venue faire hommage, au nom du corps entier, à leur colonel d'un drapeau sur lequel on lisait : Vive LOUIS XVIII ! Amour et fidélité aux Bourbons ! sentiments qu'ils ont dans le cœur et qu'ils ont fait éclater tout le reste du jour avec le plus vif enthousiasme. Ils ont joint, à chaque santé, leurs acclamations à celles de leurs officiers, et les ont accompagnées de salves auxquelles se mêlaient les fanfares des trompettes du régiment et la musique de la garde nationale. [...]L'illumination de la caserne Saint-Sever, où se trouve ce régiment, était de la plus grande magnificence et du meilleur goût. Une foule immense s'est long-*

*tems arrêtée sur le quai pour en admirer l'effet, dont la beauté était encore augmentée par sa répétition dans les eaux de la rivière de Seine »<sup>32</sup>.*

Les riverains peuvent aussi profiter des « Jardins de l'Académie » des Sciences et des Belles-Lettres et des Arts délocalisés à la demande des Académiciens sur la rive droite de la Seine en 1758. Mais les rives sont aussi des lieux de loisirs individuels. En effet, de très nombreux jardins, prairies ou cours en amont ou en aval de la ville sont proposés en location ou à vendre. Ainsi :

*« Joli Jardin de plaisance à vendre, sur le bord de la Rivière de Seine, au Hameau de Croisset, Paroisse de Canteleu, près Rouen. S'adresser à M. Le Barn, Notaire, rue aux Ours à Rouen »<sup>33</sup>.*

*« On avertit que les Serres, nombre de très-beaux [sic] Orangers, Citronniers de toutes grandeurs & espèces [sic] très-curieuses [sic], Mirtes à fleurs doubles, Jassemis des Açores, d'Espagne & autres ; Oignons de très-belles [sic] & diverses fleurs, comme Renoncules, Anémones, Sémi-doubles, &c. appartenantes à M. Evrard, Négociant à Rouen, sur le Port, près la Petite-Boucherie, sont à vendre, en tout ou par parties, sa Santé ne lui permettant plus de se donner les soins nécessaires pour leur Culture.*

*Il traitera même, si l'on veut, par Fieffe, par échange ou autrement, de sa jolie & agréable Maison sur le Port, ainsi que de ses magnifiques Maisons et Jardins, situés rue pavée Faubourg Saint Sever, où on le trouvera toujours l'après midi »<sup>34</sup>.*

---

32 *Le Journal de Rouen*, le lundi 29 août 1814, p. 2-4.

33 *Annonces, Affiches et avis divers de Haute et Basse Normandie*, le vendredi 25 juin, p. 1.

34 *Annonces, Affiches et avis divers de Haute et Basse Normandie*, le vendredi 16 juillet 1762, pp. 2-3.



Cette abondance de lieux de culture sur les rives du fleuve tient aux nombreux avantages qu'apportent les eaux. C'est une source gratuite d'irrigation et les terres sont fertiles grâce au limon. La Seine n'est plus au XVIIIe siècle la source principale d'apport en eau. Les sources des Hauts-de-Rouen (Saint-Jacques-sur-Darnétal, Gaalor et Saint-Filleul) permettent, au début du XVIIIe siècle, une moyenne de 23 litres d'eau par habitant et par jour. Mais cette distribution est imparfaite du fait de la faible altitude des sources. Les parties basses de la ville de la rive droite principalement sont les mieux desservies. Pour Jacques Levillain cette inégalité est l'une des raisons possibles du lent développement des faubourgs de la rive gauche<sup>35</sup>.

En plus d'un développement plus lent, la rive gauche connaît un déficit de représentation dans l'iconographie du XVIIIe et du début du XIXe siècle.

#### IV. Appréhender le fleuve, le représenter

En effet, il existe une multitude de dessins, peintures ou lithographies représentant les rives rouennaises, mais très peu ont pour objet principal les faubourgs sud, comme nous allons le voir dans un corpus d'œuvres venant des catalogues de la Bibliothèque Nationale de France, de la Bibliothèque Municipale de Rouen, du musée des Beaux-Arts de la même ville rassemblé par mes soins. Commençons par une rapide présentation de ce corpus. Il est composé de quatorze œuvres du XVIIIe au début du XIXe siècle. Elles ont été réalisées, pour la majorité, dans le cadre d'un recueil de vues ou paysages, ou en illustration d'un guide ou récit de voyage. Par exemple, les quatre peintres britanniques du corpus publient les œuvres sélectionnées dans des recueils, ainsi

---

<sup>35</sup> LEVAINVILLE Jacques René, *Rouen, étude d'une agglomération urbaine*, Paris, éditions du coq rouge, 1913, pp. 72.

le lieutenant-colonel Robert Batty (1789-1848) publie *French Scenary* en 1821 (figure 1), *La vue de Rouen au XIXe siècle* de Richard Bonington (1802-1828) est reprise dans *Excursion sur les côtes et dans les ports de Normandie (1823-1825)* (figure 2), tout comme celle de Thales Fielding, graveur de la vue de Richard Bonington (figure 3), et celle de John Gendall (1790-1865) dans *Picturesques Views of the Seine* publié en 1821 (figure 4). Les auteurs des autres œuvres sont Français et pour certains il faut ajouter le qualificatif de normands. Mais l'origine géographique des artistes ne représentent pas un grand intérêt, le choix de la Seine et plus fréquemment de la ville de Rouen semble être dicté par des impératifs professionnels (représentation des différents ports français pour Nicolas Ozanne (figure 5), breton d'origine et le lieutenant-colonel Batty) ou d'une visite des provinces françaises. Je n'ai choisi que deux dessins représentant des événements historiques car ils ont la particularité d'un point de vue original sur la ville. La première représente l'inondation de la ville en 1784 (figure 6). Le peintre se tient sur l'île Lacroix et dessine ainsi les deux rives, mais surtout le pont. L'autre est une vue de Rouen au XVIIIe siècle montre l'incendie du grenier à Sel en 1756 sur la rive gauche (figure 7). Comme je l'ai précisé avant, celle-ci est très peu représentée dans l'iconographie des quais et bords de Seine. Et bien que le sujet principal de cette estampe soit l'installation de pompes à eau et l'incendie, la rive droite reste, tout de même, au centre du tableau. Il est évident que le centre-ville et plus particulièrement la Cathédrale sont les ambassadeurs de la ville et un moyen de l'identifier (figure 8). La rive gauche semble être le lieu de prédilection d'où l'on représente la ville, elle n'en fait pas tout à fait partie, elle n'est qu'un point de vue valorisant et permettant de représenter les lieux importants et identifiants de la ville : Notre-Dame et les autres clocher, les quais avec la Bourse et la halle aux toiles (figures 9 et 10). La rive gauche s'oppose à l'effervescence et aux lieux culturels et cultuels de la rive droite (figure 11). Elle est lieu de promenades pour les élégants, de pique-niques pour les familles et des jardins (figures 1, 2, 12 et 13). Parfois l'activité du port

passé d'une rive à l'autre mais encore une fois le rythme n'est pas le même. Les quais nord sont représentés noirs de bateaux, alors que la rive sud sert de chemins de halages, elle est dégagée, colorée et presque champêtre.

L'autre point de vue choisi pour représenter la ville la côte Sainte-Catherine (figures 1 et 14), sujet d'éloge dans les guides de voyage, Ainsi, Franklin Didier écrit dans ses Lettres d'un voyageur américain

*« L'extérieur au contraire, est charmant. Les boulevards sont superbes ; et, du sommet du mont Sainte-Catherine, on découvre l'un des plus beaux points de vues de l'Europe : une vaste plaine ; la Seine se jouant et traçant mille détours capricieux au sein des prairies, de petites îles, comme des oasis de verdure, jetées au milieu de la rivière, et l'aspect pittoresque d'un long pont de bateaux. On ne parvient pas sans fatigue au sommet du mont Sainte-Catherine ; mais bientôt l'aspect de tant d'objets variés et d'une si belle nature console le voyageur »<sup>36</sup>.*

La côte permet un panorama large de la boucle de la Seine rouennaise. Mais encore une fois, la rive droite occupe la majorité des tableaux. L'intérêt de ces vues est la présence plus importante de la végétation. Si dans les vues réalisées de la rive gauche, les bouts de terrains de cette rive sont ouverts, les vues de l'est montrent la ceinture verte qui entoure la ville.

On retrouve comme autre identifiant de la ville le célèbre pont de bateaux, mis en opposition avec les ruines de l'ancien pont Mathilde ou en perspective avec le chantier du nouveau pont de pierre. Dans la représentation de l'inondation de 1764, il est au premier plan, envahi par les eaux et servant de ponton.

Ce pont a aussi une place de choix dans les récits ou guides de voyage.

---

<sup>36</sup>DIDIER Franklin James (1794-1840), *Lettres d'un voyageur américain, ou Observations morales, politiques et littéraires sur l'état de la France... en 1815, 1816, 1817 et 1818 tome 1*, Paris, Pillet aîné, 1823, p. 12-13.

Ce genre littéraire va connaître un grand succès durant les XVII<sup>ème</sup> et XVIII<sup>ème</sup> siècles. François Guillet, dans sa thèse sur la *Naissance de la Normandie*, le définit ainsi :

« Dominé par la tradition humaniste, l'exposé géographique reste longtemps un genre littéraire inspiré par les auteurs antiques, [...] et mêle la description et l'éloge, subordonnant l'étude de l'espace à d'érudits découpages où sont confrontées données récentes et données anciennes. [...] Ce modèle s'enrichit très vite cependant grâce à la cartographie, qui apporte une perception plus objective de l'espace, ainsi qu'à l'introduction, dans la description, de données « statistiques » dont l'enquête des intendants de 1698 fournit le premier exemple »<sup>37</sup>.

La Normandie et la ville de Rouen sont des sujets très souvent visités et décrits. Comme l'évoque Jean-Pierre Bardet, dans l'ouvrage déjà cité, Rouen est un vieux centre de tourisme qui « a toujours accueilli beaucoup de visiteurs, obscurs ou illustres » et certains d'entre eux ont laissé une trace écrite de leur visite<sup>38</sup>. Le regard sur la ville se modifie aux cours du XVIII<sup>e</sup> siècle. Au début du siècle, les voyageurs se concentrent sur l'architecture médiévale de la ville et surtout sur le glorieux passé viking, puis ducal. François d'Alquié écrit en 1728 :

« Rouen est, sans contredit, la principale ville de Normandie ; d'autant qu'il n'y en a pas une qui soit si belle, ni qui ait de si grands avantages qu'elle : car premièrement, outre qu'elle est une des plus grandes de tout le Royaume ; elle a un Archevêque, un Parlement, & un Port de Mer, qui sont les trois choses qui peuvent rendre recommandable une Ville ».

---

37 François GUILLET, *Naissance de la Normandie, genèse et épanouissement d'une image régionale en France, 1750-1850*, Caen, Annales de Normandie, 2000, p. 50.

38 Jean-Pierre BARDET, *Rouen au XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, les mutations d'un espace social*, Paris, SEDES, 1983, p. 53.

Puis l'image de la cité se détériore, son charme moyenâgeux devient un handicap. Dawson Turner évoque des rues tortueuses, François Marlin dans le tome premier de ses *Voyages d'un Français, depuis 1775 jusqu'à 1807* écrit, je cite :

« *La ville de Rouen est triste et par sa situation humide, et par ses maisons de bois, et par ses vilaines rues : cependant, plus on y demeure, plus elle attache. Elle a de nombreuses promenades, un port d'une grande activité, une belle rivière, et quelques environs très agréables ou très riches* »<sup>39</sup>.

Un élément de la ville continue pourtant à avoir les faveurs des voyageurs : la rivière de Seine. Au début de la période elle est un atout de charme parmi d'autres :

« *Sa situation est dans une belle plaine, bordée d'une côté de plusieurs agréables montagnes couvertes d'arbres & de l'autre elle est arrosée de la Riviere de Seine, & de si charmantes prairies, qu'il ne se peut rien voir de plus beau. [...] Elle avoit autrefois un Pont qui étoit un ouvrage merveilleux, comme on le peut voir encore par les restes de ses ruines. Il y a un Château bâti sur le bord de la Seine, entouré de 2 grosses Tours qui l'environnent, lequel est salué de trois coups de canon, par tous les Vaisseaux qui arrivent, ou qui s'en vont* »<sup>40</sup>.

Puis elle devient ce qui sauve la ville d'une condamnation sans appel car les rives sont le poumon de la ville, comme le souligne Dawson Turner dans la citation que j'ai utilisée en introduction de cette communication.

---

39 François MARLIN, *Voyages d'un Français, depuis 1775 jusqu'à 1807 tome 1*, Paris, Guillaume et Compagnie, 1817, p. 286.

40 François-Savinien d' ALQUIÉ, *Les délices de la France, description des Provinces, Villes principales, Maisons Royales, Châteaux, & autres Lieux remarquables de ce beau Royaume*, Leide, chez Théodore Haak, 1728, tome premier, p. 30.

L'activité du port est peu décrite dans les guides, mais le pont aux bateaux tient une place importante dans les descriptions. Pour le Rouennais Jean Oursel, dans ses *Beautez de la Normandie* rééditée en 1700, cette construction :

« Attire l'administration des Esprits, il hausse et baisse selon le flux et reflux de la Mer, qui se fait deux fois chaque jour dans cette Riviere, qui amene en deux fois vingt-quatre heures des Navires en son Port, principalement dans les nouvelles ou pleines Lunes. Ce Pont est une machine flotante, construite sur des Batteaux, on en leve la nuit une partie pour le passage des grands Batteaux qui vont à Paris. Il se demonte quand on veut, & principalement dans l'Hyver quand la Seine est glacée »<sup>41</sup>.

Mais il ne faut pas seulement être Rouennais ou Normand pour apprécier l'ingéniosité du mécanisme. Ainsi Dubois-Maisonneuve écrit en 1806 :

« Elle [Rouen] est située sur la rive gauche de la Seine, qu'on passe sur un pont de bateaux assez curieux ; il monte et descend avec la marée, et s'ouvre pour donner passage aux vaisseaux »<sup>42</sup>.

Outre l'erreur de la situation de Rouen sur les rives, la description du pont est assez représentative de celle que l'on retrouve dans tous les ouvrages avec parfois le détail du nombre de bateaux qui le compose. Ils louent tous la technicité de sa construction et sa résistance à la furie du fleuve. Il faut attendre la construction d'un nouveau pont pour que des voix critiquent l'architecture et le coût du bâtiment. Mais malgré un enjambement parfois compliqué, les eaux de la Seine restent la grande richesse de la ville mais aussi de la province devenue département et région. Ainsi Morris Birkbeck écrit : « *La vallée de la*

---

41 Jean Oursel, *Les beautez de la Normandie ou l'origine de la ville de Rouen*, Rouen, chez la veuve de Jean Oursel, 1700, p. 5.

42 DUBOIS-MAISONNEUVE, *Nouveau voyage de France, avec 24 itinéraires pour les différentes parties de l'Empire*, Paris, Debray, 1806, p. 55-56.

*Seine, par sa beauté et sa fertilité est supérieure à n'importe quelle autre vallée fluviale* »<sup>43</sup>.

La ville de Rouen s'est construite autour du la Seine, elle profite de la boucle pour se protéger de ses ennemis, utilise ses eaux pour naviguer, commercer, communiquer ou encore se nourrir. Les Rouennais ont domestiqué la Seine, l'ont apprivoisé mais peine encore à prévenir ses colères. Au XIXe siècle, l'arrivée du chemin de fer, à détourner Rouen de son fleuve, il n'a plus eu le même intérêt économique que par le passé. Après le pont Corneille, le pont de pierre, un autre pont métallique a été construit pour le train, montrant ainsi le nouveau modèle de transport et le déclin des navettes fluviaux. Aujourd'hui, les politiques touristiques du département, de la région et même nationale, avec le développement du Grand Paris, tendent à un réinvestissement dans les rives de Seine. Les croisières sur le fleuve se multiplient. La ville de Rouen mène, elle aussi, une reconquête architecturale sur les quais, poursuivant ainsi les projets du XVIIIe et les premières réalisations du XIXe siècle.

Annexe :

---

<sup>43</sup>BIRKBECK Morris (1764-1825), *Notes on a journey through France, from Dieppe through Paris and Lyons to the Pyrennees, and back through Toulouse in July, August and September*, London, William Philips, George Far Lombard Street, 1814 (5<sup>ème</sup> édition), p. 14.



Figure 1 : Robert BATTY, *Vue de Rouen au XIXe siècle*, légende « Rouen from Mount Ste-Catherine », Bibliothèque Municipale de Rouen, Est. topo. m 3889.



Figure 2 : Richard BONINGTON, *Vue de Rouen au XIXe siècle*, légende « Rouen. vue prise de la petite chaussée [1825] », Bibliothèque Municipale de Rouen, Est. topo. g 3919.





Figure 3 : Thales FIELDING, *Vue de Rouen au XIXe siècle*, légende « Rouen, vue prise du Cours [la reine] », Bibliothèque Municipale de Rouen, Est. topo. g 3899.



Figure 4 : John GENDALL, *Vue de Rouen au 19e siècle*, légende « Rouen [vue de Saint-Sever] », Bibliothèque Municipale de Rouen, Est. topo. m 3916.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Figure 5 : Nicolas OZANNE, Port de Rouen vu de l'île de la Croix, 1796, Bibliothèque Nationale de France, département Estampes et photographie, EST RESERVE VE-26 (H).



Figure 6 : Vue de Rouen au XVIIIe siècle, légende « Vue de la Ville de Rouen et d'une partie du Pont pendant l'Inondation de 1784, Bibliothèque Municipale de Rouen, Est. topo. g 3866.





Figure 7 : Vue de Rouen au 18e siècle, légende « Vues de perspective de la Ville et du pont de Rouen », Bibliothèque Municipale de Rouen, Est. topo. g 3868.



Figure 8 : Jean-Baptiste LALLEMAND, Vue d'une partie de la ville de Rouen et des Promenades du vieux Palais prise du faubourg St Sever; BNF, département Estampes et photographie, EST RESERVE VE-26 (H).





Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Figure 9 : Charles LECHARPENTIER, *Vüe du vieux palais de Rouen en partie*, Bibliothèque nationale de France, département Estampes et photographie, EST RESERVE VE-26 (H).



Figure 10 : John GENDALL, *Vue de Rouen au XIXe siècle*, Bibliothèque municipale de Rouen, Estampes topographiques, Est. Topo. M 3916.



Figure 11 : Louis MONDHARE, *Vue de la Ville de Rouen Capital de la Province de Normandie du côté du Port*, Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée Marseille, 43.16.196 C.



Figure 12 : Richard BONINGTON, *Vue de Rouen au XIXe siècle, légende vue de Rouen prise du chemin de Quévilly*, Bibliothèque municipale de Rouen, Est. topo. g 3910.





Figure 13 : François GODEFROY, *Vue de Rouen au XVIIIe siècle*, Bibliothèque municipale de Rouen, département des estampes topographiques, Est. Topo. G3874.



*Figure 144 : BENARD, SABATIER, Vues de Rouen au 19e siècle, Bibliothèque municipale de Rouen, département des estampes topographiques, Est. Topo. g3929.*