

# LA SEINE

*vie et patrimoine*

Tome 3. Seine des loisirs, Seine des légendes

Jérôme Chaïb

# LA SEINE

*vie et patrimoine*

Tome 3. Seine des loisirs, Seine des légendes

*Couverture :*  
Vernon.  
La Seine fut une destination  
d'agrément de premier plan.

Conception graphique : Maria Maddalena Marin

© Éditions des Falaises, 2019  
16, avenue des Quatre Cantons  
76000 Rouen  
[www.editionsdesfalaises.fr](http://www.editionsdesfalaises.fr)



# Sommaire

<b>Seine des loisirs</b>	<b>8</b>	<b>Les guinguettes au bord de l'eau</b>	<b>60</b>	<b>Yachting et navigation de plaisance</b>	<b>106</b>	Le château du Corset rouge et autres histoires d'adultère	<b>142</b>
<b>L'essor du tourisme</b>	<b>10</b>	Café-épicerie-débit de tabac-mercerie...	<b>60</b>	Cercles et bases nautiques	<b>106</b>	Le Val-des-Leux	<b>143</b>
Douceur de vivre	<b>10</b>	Auberges champêtres	<b>61</b>	<b>Sports et compétitions</b>	<b>109</b>	<b>Légendes modernes</b>	<b>144</b>
Promotion touristique	<b>14</b>	Tables renommées	<b>65</b>	Des métiers aux loisirs	<b>109</b>	Le naufrage du <i>Télémaque</i>	<b>144</b>
Le Touring club de France	<b>17</b>	Robinsons et guinguettes	<b>67</b>	Aviron, canoë-kayak, joutes lyonnaises	<b>110</b>	Le retour des cendres de Napoléon 1 <sup>er</sup>	<b>145</b>
<b>Les bateaux omnibus</b>	<b>18</b>	<b>Vieilles pierres</b>	<b>70</b>	Régates à la voile	<b>112</b>	Robert Fulton, un Américain à Paris	<b>148</b>
Voitures et cochés d'eau	<b>18</b>	Eglises et chapelles	<b>70</b>	Canots automobiles	<b>114</b>	Louis Brune, sauveteur rouennais	<b>149</b>
Le « bateau de La Bouille »	<b>19</b>	Châteaux de la Seine	<b>70</b>	<b>Fêtes nautiques</b>	<b>116</b>	Le drame de Villequier	<b>150</b>
Entre Rouen et Le Havre	<b>24</b>	<b>A la découverte des « curiosités »</b>	<b>74</b>	La Seine pour décor	<b>116</b>	Jean-Baptiste Charcot et le <i>Pourquoi pas ?</i>	<b>154</b>
Entre le Havre, Pont-Audemer, Honfleur, Trouville et Caen	<b>26</b>	Points de vue imprenables	<b>74</b>	Navires militaires et grandes parades	<b>122</b>	La mère l'Amour, vendeuse de journaux	<b>158</b>
A l'amont de Rouen	<b>30</b>	Curiosités naturelles	<b>76</b>	<b>Seine des légendes</b>	<b>124</b>	Ceux du <i>Latham 47</i>	<b>160</b>
Croisières fluviales	<b>32</b>	Lieux d'histoire et lieux de vie	<b>79</b>	<b>La Seine entre Histoire et légendes</b>	<b>126</b>	Louis Renault, gentleman-farmer	<b>160</b>
<b>Se déplacer dans la vallée</b>	<b>34</b>	Le progrès en marche	<b>81</b>	Cultes d'hier et d'aujourd'hui	<b>126</b>	<b>Quelques résidents célèbres</b>	<b>162</b>
Au temps des voitures de poste	<b>34</b>	<b>La chasse et la pêche en Seine</b>	<b>82</b>	Gargantua et les Gargantuates	<b>129</b>	Pierre Corneille	<b>162</b>
Le chemin de fer	<b>36</b>	Gibier d'eau et gabions	<b>82</b>	Pèlerinages à Notre-Dame, protectrice des marins	<b>131</b>	Voltaire	<b>162</b>
L'automobile	<b>39</b>	La pêche de loisir	<b>86</b>	Des saints pas très catholiques	<b>134</b>	Casimir Delavigne	<b>163</b>
A vélo, à moto...	<b>43</b>	<b>Baignades en Seine</b>	<b>90</b>	La légende de la Gargouille	<b>138</b>	Gustave Flaubert	<b>164</b>
<b>En villégiature au bord de la Seine</b>	<b>44</b>	Plages et baignades en liberté	<b>90</b>	La légende des deux-amants	<b>139</b>	Hector Malot	<b>166</b>
Hôtel des voyageurs	<b>44</b>	Les établissements de bains froids	<b>94</b>	Les Enervés de Jumièges	<b>140</b>	Albert Lambert	<b>167</b>
Villages de charme	<b>48</b>	L'apprentissage de la natation	<b>96</b>	Robert le Diable	<b>141</b>	Michel-Georges Dubosc	<b>169</b>
L'histoire réinventée par l'architecture	<b>49</b>	Etuves et bordes	<b>98</b>			Maurice Leblanc	<b>169</b>
Villas, chalets et vide-bouteilles	<b>53</b>	<b>Naissance du canotage</b>	<b>100</b>			Claude Monet	<b>169</b>
Colonies de vacances et sanatoriums	<b>58</b>					Georges Conrad	<b>171</b>
						<b>Index des illustrations</b>	<b>173</b>
						<b>Références bibliographiques</b>	<b>174</b>



Saint-Pierre-  
du-Vauvray.  
Les abords de  
la Seine nous  
ont légués  
des images  
empreintes de  
la plus totale  
sérénité.

## Seine des loisirs, Seine des légendes

*Trois volumes peuvent-ils suffire à sauvegarder la mémoire de la vallée de Seine, fut-elle limitée à la Normandie ? La réponse est clairement non !*

*En vous proposant de découvrir ce qui fait la singularité et la richesse de ce fleuve, ces ouvrages, à travers une importante illustration, vous invitent à vous imprégner de l'ambiance si particulière qui l'entourait, à dénicher, à votre tour, les témoignages d'un passé oublié et à les transmettre.*

*Pour l'avoir parcouru en tous sens depuis mon enfance, je fais aujourd'hui ce constat enthousiaste et humble à la fois. Chaque occasion de parcourir la vallée m'a offert des impressions nouvelles et des découvertes captivantes. Mais une vie ne peut sans doute suffire à explorer tous les aspects de cet espace unique au monde et qui, pour cela, aurait bien mérité d'être inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO.*

*Et ce parcours se limite aux confins de la Normandie jusqu'à son embouchure. De ce point de vue, comme des thèmes qui seront étudiés, l'entreprise est inédite puisque tous ceux qui ont abordé le sujet se sont généralement cantonnés à la partie réservée à la navigation maritime et aux activités touchant directement le fleuve.*

*Dans ce contexte, toute l'activité propre à la vallée de Seine a été passée sous silence ou a été traitée de façon très parcelaire dans des publications universitaires non accessibles au grand public.*

*L'objectif essentiel était ici de décloisonner les différentes thématiques, de les confronter, de les mettre en relief les unes par rapport aux autres pour aboutir à une vision cohérente, à défaut d'être exhaustive.*

*Notre civilisation a basculé avec la Révolution industrielle au cours des cent cinquante dernières années. L'invention de la machine à vapeur et l'usage du charbon pour l'alimenter ont été déterminants. Nous sommes sortis de la préhistoire en trois étapes successives : à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, dans l'entre-deux-guerres et dans les années 1950-1960. La Seine ne pouvait échapper à cette mutation sans précédent qui s'est étalée sur un siècle environ et qui a irréversiblement transformé les caractéristiques physiques du fleuve et les activités millénaires que l'homme avait développées avec lui en s'installant dans sa vallée.*

*Seront donc explorées les différentes mutations qu'ont connues la Seine et sa vallée à ces époques, en faisant quelques retours sur les périodes précédentes autant qu'elles puissent être décrites et illustrées.*

*Dans ce troisième volume, nous montrerons à quel point la Seine et sa vallée furent attractives au point d'y voir se construire une multitude de châteaux, manoirs, villégiatures, comment elles devinrent une destination touristique de premier ordre, notamment pour la bourgeoisie parisienne, grâce à la modernisation des moyens de transport.*

*Pour les touristes, mais aussi pour les riverains, la Seine et ses abords furent des lieux de loisirs appréciés pour la baignade, le canotage, le yachting... Concours de pêche, compétitions, régates, parades de voiliers et manifestations les plus diverses attiraient en permanence un large public.*

*Les bonnes tables, les guinguettes et tous les lieux où l'on pouvait s'amuser firent également la réputation des bords de Seine, ainsi que les innombrables curiosités se mêlant aux lieux chargés d'histoire et de légendes.*

*Ce ne fut donc pas un hasard, si des personnalités de premier plan s'y établirent ou les fréquentèrent assidument. Incontestablement, la Seine fut appréciée pour sa douceur de vivre et cet âge d'or n'est pas révolu... La vallée de Seine n'en a pas fini d'attirer les touristes désireux de mêler leurs pas à ceux de Claude Monet, Victor Hugo et bien d'autres qui, par leur célébrité, peuvent être qualifiés de « légendes » de la peinture ou de la littérature. Et comme l'histoire ne s'arrête jamais, la Seine continua d'être le théâtre de « légendes modernes » comme le retour des cendres de Napoléon ou les remontées triomphales de Charcot. Quant au « Trésor du Télémaque », il suffit de l'évoquer pour que les imaginations s'enflamment à nouveau.*



## Seine des loisirs

Croisset.  
On organisait régulièrement des  
régates dans la plupart des villages.

*« On a beaucoup trop vanté la beauté de la Loire et de la  
Touraine. Il est temps de faire et de rendre justice. La Seine  
est beaucoup plus belle que la Loire : La Normandie est  
un bien plus charmant "jardin" que la Touraine. »*

Victor Hugo

## L'essor du tourisme

### Douceur de vivre

Dans ce troisième volume, comme dans les deux qui l'ont précédé, l'iconographie décrivant la vie au bord de la Seine au début du XX<sup>e</sup> siècle est le reflet d'une époque révolue, empreinte de lenteur, comme si le temps s'était arrêté, sans pourtant chercher à masquer l'âpreté des conditions de vie d'alors. Il

se posa en pionnière en ayant pour avantage d'être située à proximité de la capitale.

La Seine et sa vallée étaient autant appréciées des touristes que de la population locale. Les riverains déambulant le long du fleuve, les mamans poussant des landaus et leurs filles les imitant avec leurs poupées, les gamins à vélo... montrent que les abords du fleuve s'inscrivirent précocement parmi les destinations de prome-



serait dommageable de réduire les témoignages d'une histoire non écrite à de la simple nostalgie. Il faut retenir de ces images l'incroyable sérénité, la douceur de vivre qui s'en dégagent et firent sans doute de la Seine le fleuve le plus apprécié pour s'y promener, s'y reposer ou s'y établir. D'autres régions, la montagne, les stations balnéaires de la Côte d'Azur furent à leur tour prisées du public, mais la Seine normande

nade favorites. A la belle saison, on y déballait son panier de pique-nique le dimanche. On gravissait en famille les chemins escarpés des coteaux pour embrasser du regard des panoramas fabuleux. On trempait son hameçon en se pénétrant de la somptuosité du décor offert par le fleuve. On dégustait dans les guinguettes une friture arrosée d'un bon cidre mousseux. Images de bonheurs simples.

Vernon.

Page de droite :  
Caudebec-  
en-Caux.



Freuseuse.  
Tous les villages  
respiraient le  
bonheur d'y  
vivre.

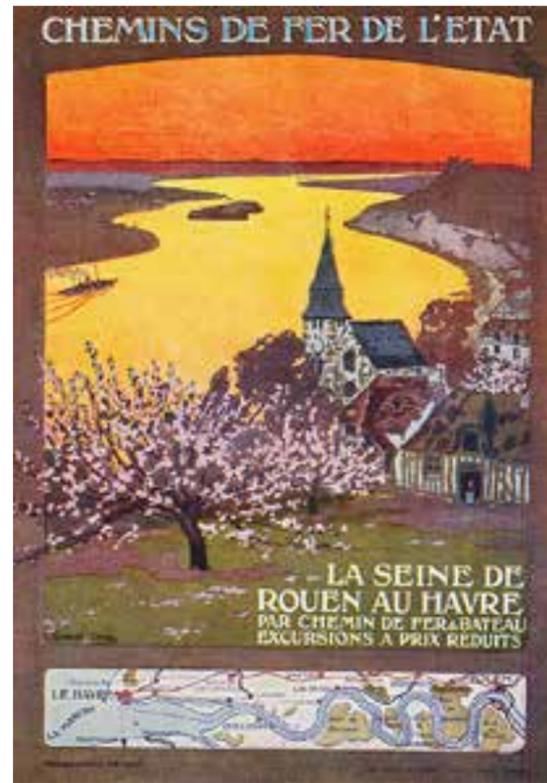


Saint-Pierre  
du-Vauvray

## Promotion touristique

Après l'époque troublée des guerres napoléoniennes, le goût des voyages se fit jour sous la Restauration à la suite de quelques pionniers du XVIII<sup>e</sup> siècle. La Monarchie de juillet, puis le Second Empire confortèrent la classe bourgeoise qui s'enrichissait avec le développement de l'industrie et du négoce et l'invitèrent à découvrir le territoire grâce aux nouveaux moyens de locomotion : vapeurs fluviaux et chemin de fer. Les compagnies batelières ou ferroviaires firent évidemment la promotion des destinations qu'elles desservaient, le tourisme naissant étant une des conditions majeures au

développement des lignes nouvelles au-delà de leur simple usage utilitaire quotidien. Chacun aspirait à découvrir les paysages et les vestiges des temps anciens relatés par les écrivains et les poètes romantiques. Les premiers voyageurs publièrent des ouvrages illustrés décrivant leurs itinéraires et les curiosités qui les jalonnaient, mêlant descriptions des paysages et récits historiques. La descente de la Seine entre Paris et Le Havre ou entre Rouen et le Havre donnèrent lieu à de nombreuses publications. Charles Nodier (1836), Jules Janin (1843), Mme Amable Tastu (1843)... furent les premiers prosélytes invitant à la découverte de la Seine.



La vallée de Seine constituait une offre touristique de première importance.

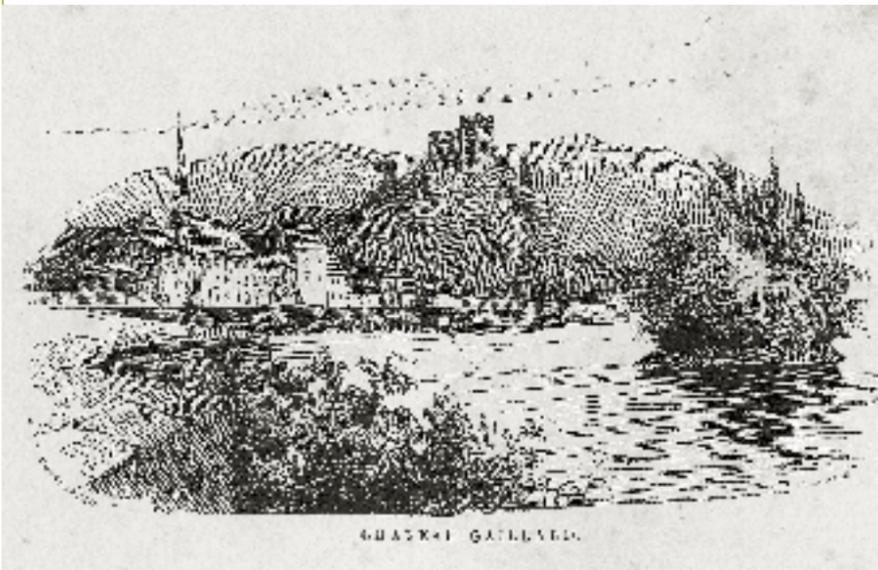
« Là, plus d'une fois, et au même instant, vous sont apparus, réunis sur le même point, dans toutes les diverses façons du voyage : la chaise de poste enveloppée dans sa rapide poussière ; le cheval du paysan normand, cheval normand comme son maître, et qui ne comprend pas qu'on aille plus vite que le petit trot. Hâte toi lentement c'est la devise du cheval et du maître.

La calèche du château voisin, pleine d'enfants, la charrette qui ramène la fermière du marché ; le cheval de halage au bateau, la barque à voile poussée par le vent, le canot à la rame ; la galiote, ce navire fabuleux à l'usage des nourrices normandes ; le bateau à vapeur, qui mêle sa fumée à la fumée des machines ; enfin, l'homme heureux, qui obéit à sa fantaisie et s'empare à lui seul des rêves, des paysages, des monuments, de toutes les joies du chemin ; le poète, le rêveur, le seul homme avisé, non pas des grandes routes, mais des sentiers détournés, le seul voyageur qui soit véritablement digne d'envie, l'homme heureux qui voyage à pied. » [...]  
Il faut vous hâter, la vapeur est impatiente, la marée ne sait plus attendre : partons ! Et la Seine vous pousse, de son flot le plus hâté ; les ruines et le paysage, la ruine que le temps dévore, le paysage qui renaît chaque printemps [...] ont à peine le temps de montrer, la ruine sa tristesse sérieuse, le paysage, sa joie limpide. La vapeur, l'onde et le vent vous emportent. Rouen est déjà bien loin ; déjà la flèche de la cathédrale a disparu dans le nuage. » (Jules Janin)

« Ceci est le journal d'un voyage [...] à partir des Andelys jusqu'au Havre, pendant le printemps de cette année 1842. [...] Depuis ce matin huit heures que notre bateau à vapeur, la Dorade ; n° 1, s'est éloigné [...] je crains ma chère sœur, de t'avoir fait faire un bien long détour pour te ramener à la Roche-Gaillard : m'y voici et pour peu que tu te sentes aujourd'hui d'humeur guerroyante, je vais te faire assister à la construction du château ainsi qu'au siège qu'en fit le roi Philippe-Auguste. » (Mme Amable Tastu)

« Au-dessous de Pont-de-l'Arche, la Seine, après avoir passé au petit port de Criquebeuf, se multiplie pour enceindre plusieurs îles verdoyantes, puis elle entre à la hauteur de Freneuse, dans le département de la Seine inférieure, qu'elle ne doit plus quitter, et se hâte d'aller vivifier la riche et commerçante ville d'Elbeuf. » (Charles Nodier)

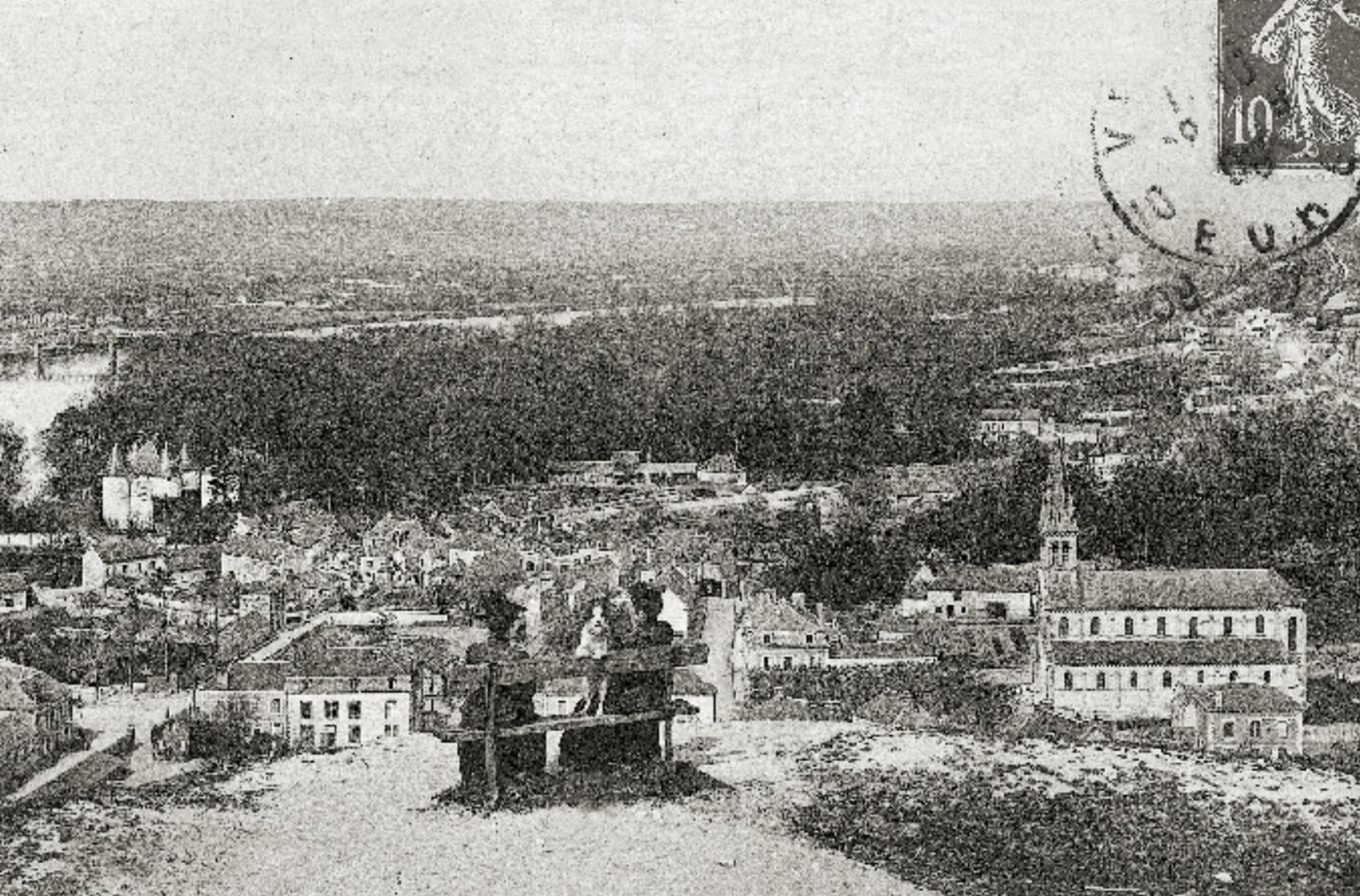
Ces journaux de voyage ne tardèrent pas à être suivis par des guides touristiques, comme ceux d'Adolphe Joanne dans les années 1880.



La description des monuments ne manqua pas de s'associer à celle des établissements offrant meilleurs gîte et couvert. Les villes-étapes, les restaurants établis aux endroits où on traversait la Seine, les haltes de mariniers profitèrent de cette nouvelle aubaine.

Du Second Empire à la Première Guerre mondiale, la vallée de Seine devint une attraction majeure pour la bourgeoisie parisienne et rouennaise. Les années 1920-1930 marquèrent, sans

Les écrivains romantiques, avec Charles Nodier, furent les premiers à voyager sur la Seine et à en vanter les beautés.



Vernon.  
Le Touring club de France fut la première organisation à promouvoir le tourisme, notamment par la mise en place d'un mobilier didactique comme les tables panoramiques.

enthousiasme, une reprise du tourisme qui ne tarda pas à décliner. La carrière éphémère de magazines comme *La Normandie illustrée* parue entre avril 1926 et avril 1928, montre, qu'entre poncifs et manque de nouveautés, le public susceptible de les lire n'était plus là. Les années 1950-1960 marquèrent un tournant dans le sens où le tourisme se démocratisa et l'automobile ouvrit de nouveaux horizons. La vallée commença à souffrir d'une

image dégradée liée à l'implantation anarchique d'industries polluantes, à l'atteinte aux paysages et à l'abandon du patrimoine monumental. Mais avant même que la dégradation de la Seine et de ses abords soit palpable, le pique-nique au bord de l'eau ou le mascaret ne constituaient plus qu'un lien ténu et éphémère. Les navettes fluviales disparurent, hôtels et restaurants perdirent peu à peu leur clientèle et certains fermèrent. Comment ne

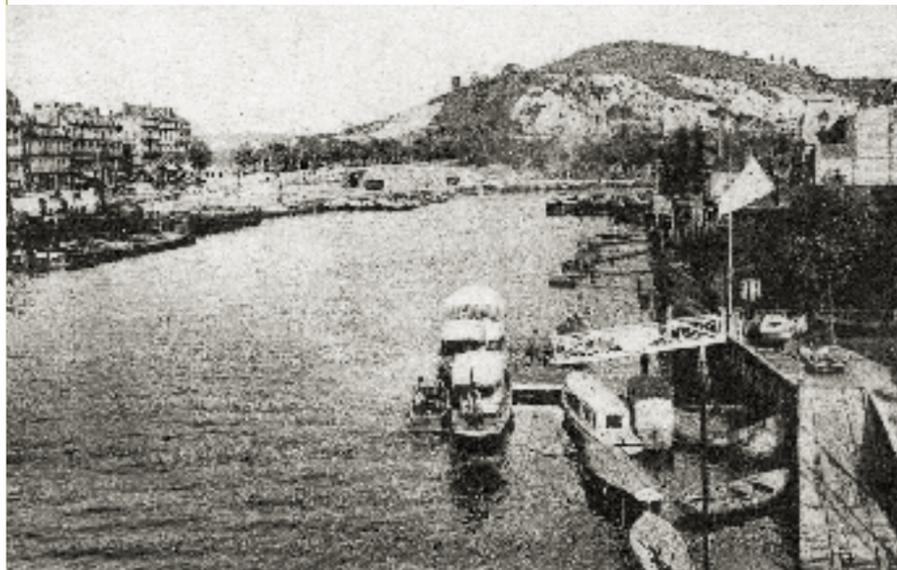
pas voir que de ville très animée Quillebeuf devint peu à peu un désert.

La reconquête du tourisme en vallée de Seine fut une tâche considérable. Les Voiles de la liberté de 1989 et autres Armadas qui suivirent rassemblèrent sur les rives de la Seine une foule considérable qui les avait désertées quand le fleuve était devenu un cloaque nauséabond. Ces événements, très ponctuels, motivèrent les collectivités à sauvegarder les éléments majeurs du patrimoine comme les jardins de l'abbaye Saint-Georges de Boscherville, abbaye de Jumièges... et à promouvoir des itinéraires fondés sur la quête de sens. On doit également beaucoup à l'initiative privée pour qu'un village comme Giverny soit devenu un pôle touristique majeur, que des bateaux de croisières sillonnent le fleuve, que l'abbaye de Bon-port ou le moulin d'Andé aient échappé à la ruine. Dans ce mouvement beaucoup de collectivités ont pris conscience de l'importance de leur patrimoine et de nombreuses associations furent la cheville ouvrière de cette renaissance. Pour autant la vallée de Seine n'est restée qu'une destination de court séjour. En n'oubliant jamais que Rouen, grâce à sa cité médiévale plus qu'à sa situation en bordure de Seine, a toujours été une destination-phare attirant et ancrant le tourisme dans la vallée.

## Le Touring club de France

Le Touring Club de France fut une association créée en 1890 par un groupe de vélocipédistes. Après avoir promu le cyclotourisme dans ses premières années d'existence et créé des équipements comme des kiosques pour abriter les cyclistes, le TCF a développé la plupart des formes modernes de tourisme, de la randonnée pédestre à la défense du patrimoine. Avec l'essor touristique considérable que connut la Belle

époque, le TCF compta rapidement jusqu'à 700 000 adhérents recrutés dans les classes aisées de la société lui permettant de disposer de moyens considérables. Le Touring Club de France procéda notamment à la mise en place de différents équipements dont le modèle fut ensuite repris par une société comme Michelin. Tables panoramiques, signalisation routière, panneaux d'information sur le patrimoine, cartes, guides... furent créés pour guider et



renseigner les touristes par quelque moyen ils se déplacent. Sur la Seine, le Touring club se dota même d'une flottille de bateaux destinés aux croisières fluviales dont l'embarcadère se situait sur l'île Lacroix à Rouen. Jusqu'à ce que soit créé un ministère du Tourisme, le TCF fut le principal artisan de la promotion touristique en France.

Rouen.  
Le TCF possédait des embarcations destinées à effectuer des excursions sur la Seine.

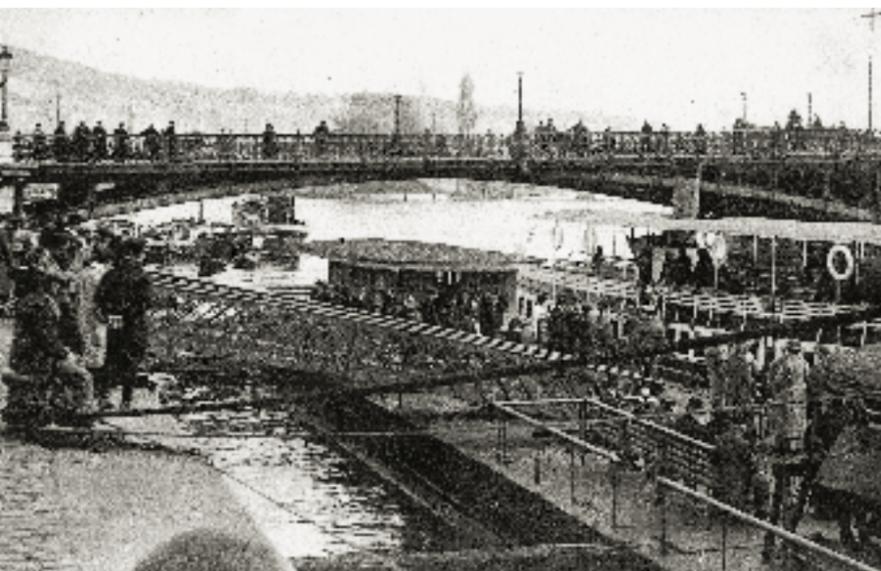
## Les bateaux omnibus

### Voitures et coches d'eau

Dès la préhistoire, le fleuve fut la voie de privilégiée par les hommes, pour leurs déplacements, ceux de leurs animaux et de leurs marchandises. Dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, on préférait encore se déplacer par la Seine plutôt que de subir l'inconfort des diligences sur des routes mal assurées. Les coches d'eau

parcourir les méandres dans leur intégralité. Entre Paris et le Havre, des escales étaient assurées dans la plupart des villages ou des hameaux riverains de la Seine impliqués dans le cabotage en Seine.

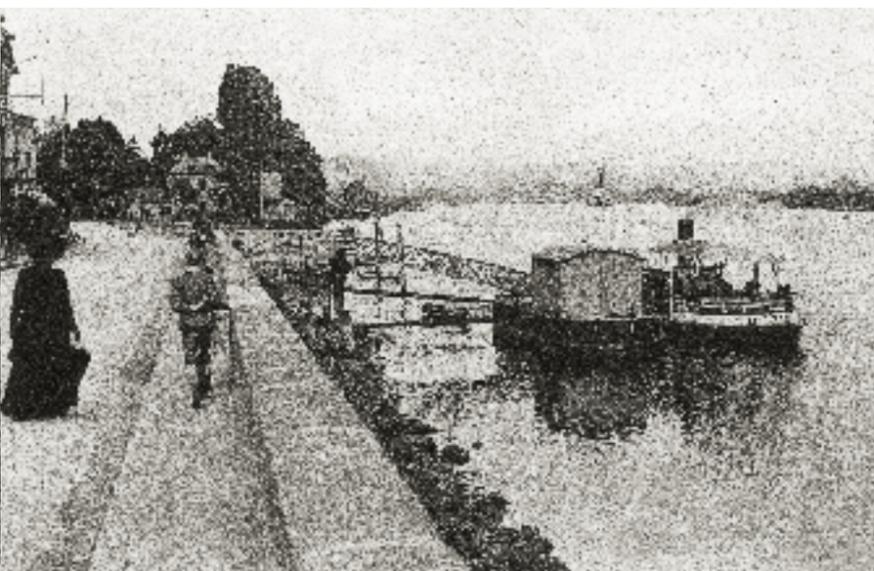
A chaque halte fluviale était installé un ponton mobile, articulé, destiné à s'adapter à la variation du niveau d'eau, particulièrement dans la partie estuarienne soumise aux marées. Une



Rouen.  
Le dimanche matin, la foule se pressait sur le quai pour aller à La Bouille.



Croisset.  
Le trajet de Rouen à La Bouille était ponctué de haltes pour desservir les communes riveraines de la rive droite.



Le Val-de-la-Haye était une desserte importante des bateaux omnibus.

acceptèrent des passagers dès la fin du XVI<sup>e</sup> siècle et en se spécialisant dans ce domaine, ils leur arrivaient de transporter encore quelques marchandises jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle. Depuis le Moyen Âge, des liaisons rapides, par voitures d'eau, étaient organisées entre Paris et Rouen. Des bateaux parcouraient certaines portions du fleuve en alternance avec des voitures ou des chevaux de poste pour éviter de

barque de passeur ou un bac permettait de faire la liaison avec la rive opposée. Avant que les bateaux ne soient propulsés par une machine à vapeur, Ces haltes coïncidaient également avec les lieux où les chevaux de halage devaient changer de rive.

Rouen.  
Les aubes permettaient aux bateaux omnibus de faire une rotation sur eux-mêmes.

Haye-Grand-Couronne, Hautot et Sahurs. Ces haltes, pour la plupart déjà en place auparavant, furent fixées par arrêtés préfectoraux en 1837 et 1841. Elles ne semblent pas avoir été toutes conservées car, déjà à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, celles de Biessard, de la colonne Napoléon et d'Hautot, n'étaient plus mentionnées. En revanche, la station au niveau du château de Socquence existait encore en 1900.

Ces bateaux, d'une capacité de deux cents passagers reliaient habituellement la cale Saint-Eloi à Rouen et La Bouille en quatre heures. Plus tard, les passagers embarquaient sur le quai de la Bourse à proximité du pont Boieldieu. En 1830, la *Petite Emma*, construite en 1829 et incendiée en 1847 fut le premier vapeur desservant La Bouille. Avec l'avènement de ce mode de propulsion, la durée de la liaison se réduisit à 1h30.

### Le « bateau de La Bouille »

Les voitures d'eau assurèrent un service entre Rouen et La Bouille à partir de 1477. En 1599, la liaison était quotidienne, en 1645 un deuxième bateau fut armé et un troisième en 1700. Entre les deux villes, les premiers bateaux, halés depuis la rive droite desservaient sept stations : Croisset, Dieppedalle-Croisset, Dieppedalle-Forest, Biessard, Le Val-de-la-Haye, Le Val-de-la-

D'autres unités furent mises en service comme *L'Union* en 1837. Avec sa capacité de huit cents passagers, on mesure l'importance du trafic vers La Bouille qui fit précocement de ce petit village une destination touristique de premier ordre pour les Rouennais. En 1835, étaient assurés six départs par jour de semaine et huit le vendredi. En 1838, *L'Union 2*, construit pour six cents pas-



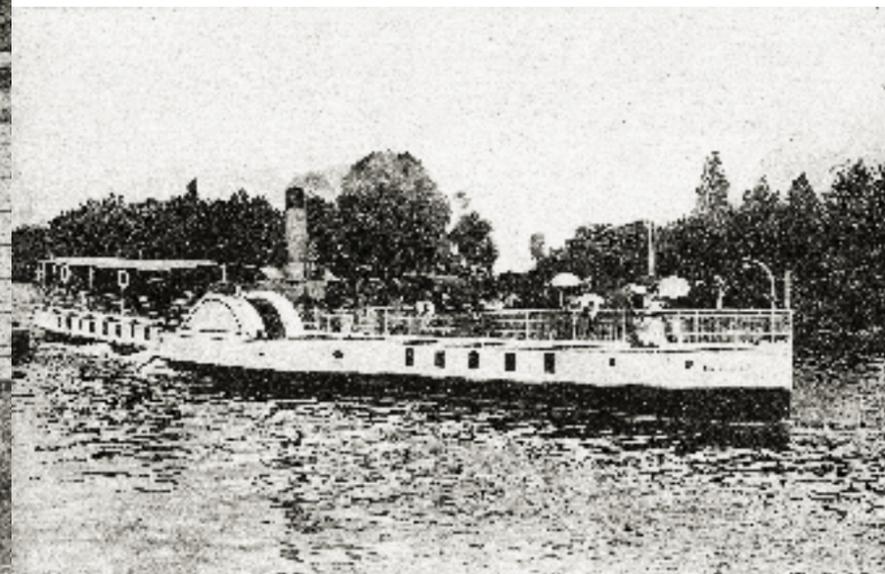
L'embarcadere des bateaux omnibus se situait sur le quai de la bourse à Rouen.

sagers, fut un bateau de conception novatrice avec son hélice en cône, ses coques jumelées et son pont à deux niveaux. Après avoir effectué son service jusqu'en 1892, il devint le ponton d'embarquement du quai de la Bourse. D'autres navires furent ainsi réutilisés aux différentes haltes du parcours. *L'Union 3* fut mis en service pour une capacité de trois cents passagers. En 1892, *l'Abeille*, construite en 1877, était un

vapeur à hélice, d'une capacité de deux cents passagers qui assura un service jusqu'en 1925. Son nom était dû au fait que la Compagnie des bateaux omnibus fut rebaptisée en 1892 Compagnie rouennaise de navigation, filiale de la Compagnie des Abeilles, connue surtout pour ses remorqueurs havrais. En 1893, *l'Elan*, navire à aubes, construit en 1860 pour deux cent cinquante passagers,

assura le service jusqu'en 1932, date à laquelle la liaison s'interrompit avec une moyenne de douze passagers pour cinq hommes d'équipage, à cause de la concurrence de l'automobile et des autocars. Ce déclin fut rapide car en 1925, on comptait encore 150 000 passagers annuels. Le *Boieldieu*, navire à aubes de conception plus ancienne et le plus grand de l'armement, faisait le trajet sans escale jusqu'à La Bouille, principalement le dimanche.

3, 4, 5 et 6 » d'une capacité moyenne de cent vingt, puis de quatre-vingt-dix passagers. Avant le déclin de l'activité, à la Belle Epoque, les bateaux transportaient parfois 4 000 voyageurs le dimanche à la belle saison. En 1938, Emile Joffet, Bouillais d'origine et fondateur de la compagnie d'autocars du même nom, décida de relancer la liaison en rachetant au beau-frère du commandant Charcot, le *Nemausa*, un petit yacht de croisière.



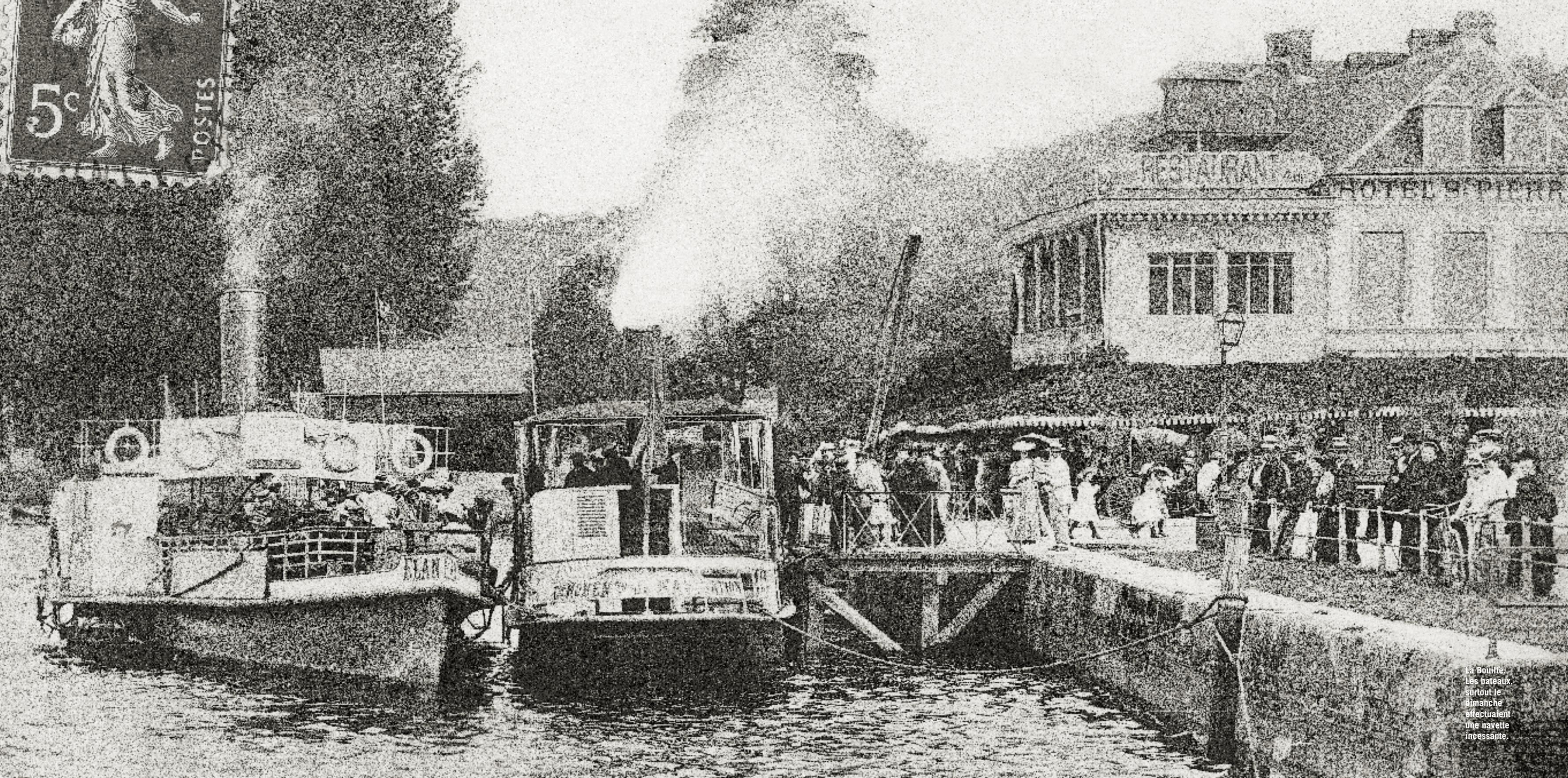
La Bouille. Le « Boieldieu » fut le bateau ayant la plus grosse capacité avec huit cents passagers.

Il peut paraître étonnant qu'à l'époque où la propulsion à hélice était déjà bien installée, on utilise encore des bateaux à aubes. Outre que leur construction soit ancienne, on appréciait surtout leur maniabilité. En bloquant une des aubes, le bateau pouvait faire un demi-tour sur place. Sur la même période, naviguèrent successivement les anonymes bateaux omnibus « n°2,



Chaque dimanche débarquaient à La Bouille des milliers de personnes et parfois quelques marchandises avant de repartir aussitôt.

En 1939, fut mis en service *l'Aurore*, un ancien bateau-mouche parisien qui fut coulé en 1940. Durant sa courte vie, il assura des liaisons, le jeudi, le dimanche et tous les jours durant les vacances estivales. Enfin, plusieurs petites vedettes de cent dix places, les Drekki, perpétuèrent ce service de 1959 à 1974 avant que la dernière ne soit rachetée par le Port autonome de Rouen qui l'utili-



La Bouille.  
Les bateaux,  
surtout le  
dimanche  
effectuaient  
une navette  
incessante.