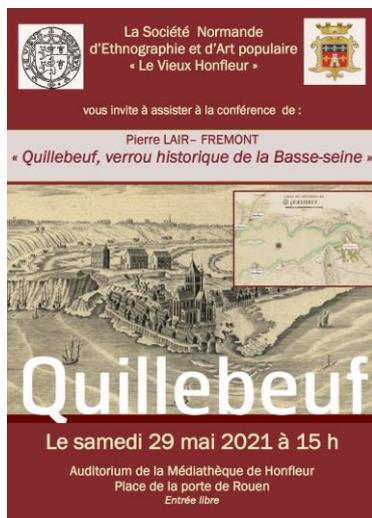


Conférence de M. Pierre Lair-Frémont :

QUILLEBEUF, verrou historique de la Basse Seine



L'auteur

Ingénieur chimiste de formation, a fait toute ma carrière au centre de recherche pharmaceutique Sanofi de Toulouse, où il dirigeait une équipe de chercheurs en chimie médicinale.

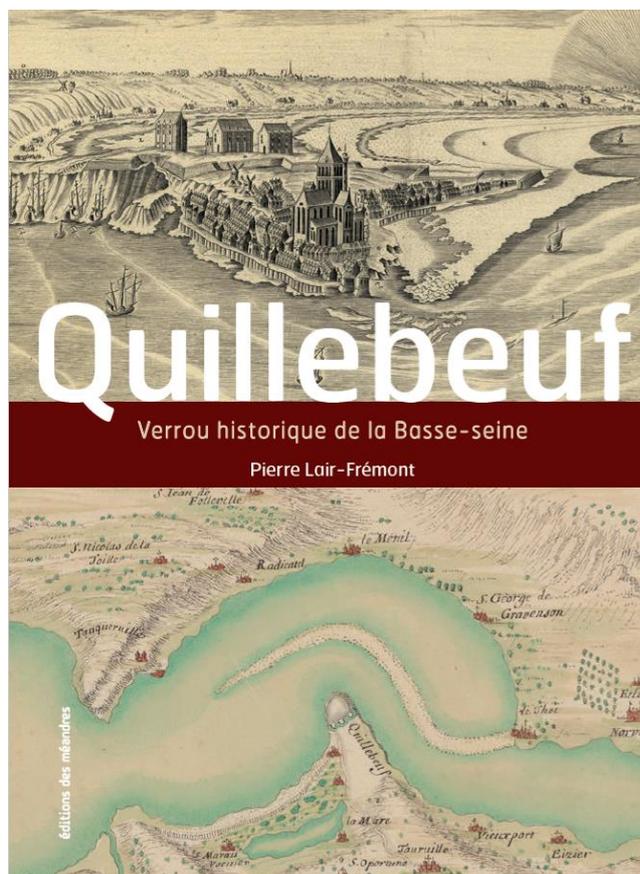
Parallèlement à cette activité de recherche, il a enseigné la chimie pendant 15 ans dans une école d'ingénieurs.

Originaire de Quillebeuf, descendant d'une longue lignée de capitaines de navire, l'auteur s'est intéressé très tôt à la vie de ses ancêtre et au milieu dans lequel ils évoluaient

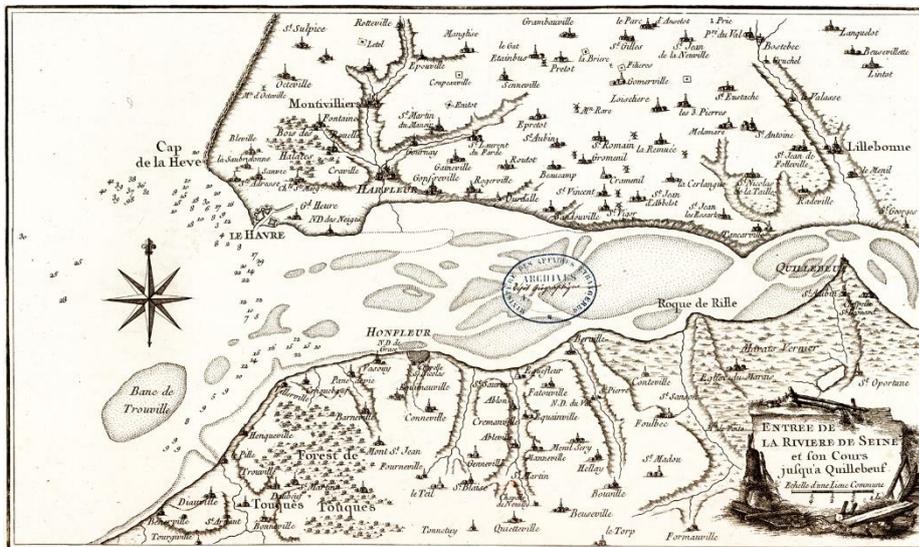
Ses travaux de recherche l'on conduit à publier plusieurs biographies ainsi qu' une étude sur la ville de Quillebeuf et son rôle sous « l'Ancien Régime »

Cette conférence est issue d'un travail de recherche qui a fait l'objet du livre paru en 2021 à l'occasion de l'exposition temporaire à Muséo-Seine.

La riche documentation iconographique du livre, présentée en grand format, n'est pas reproduite dans cette retranscription de la conférence (à l'exception de deux ou trois documents) ainsi que les commentaires critiques sur les sources et les références. Vous pouvez vous procurer le livre à Muséo-Seine à Quillebeuf ou sur le site de la Fnac



1) L'estuaire de la seine au niveau de Quillebeuf, une géomorphologie très particulière



Il faut dire que la configuration des lieux, avant les grands travaux d'endiguement commencés au milieu du XIXe siècle, était bien différente de celle d'aujourd'hui. Quillebeuf se trouvait alors tout au fond de l'estuaire, à la

jonction entre deux univers bien différents : à l'ouest un environnement fortement maritime, et à l'est une portion où la Seine possédait encore clairement un caractère fluvial.

La première caractéristique de Quillebeuf est son positionnement très particulier, tout au fond de l'estuaire.

Une mise au point est nécessaire avant d'aller plus loin : en théorie, l'estuaire est la zone où la marée se fait sentir. Ici : Poses (en amont de Rouen). Par abus de langage, je vais utiliser ce terme pour désigner la zone comprise entre Le Havre et Quillebeuf (mais c'est un abus de langage). Le terme « basse-Seine » ne serait guère plus exact.



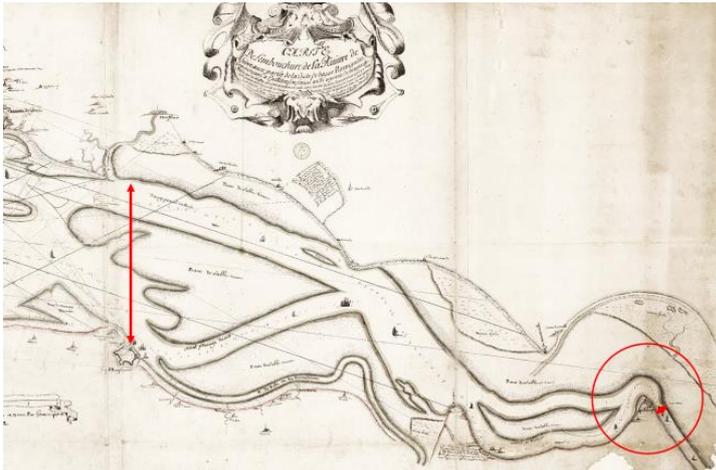
Carte du premier quart du XVIIIe siècle – remarque : Quillebeuf semble fortifiée, comme Le Havre, Honfleur et Harfleur !

Au niveau d'Honfleur : 5 kms – Quillebeuf : selon le positionnement du chenal : une centaine de mètres

C'est encore plus flagrant sur cette très jolie carte du cartographe havrais Georges Boissaye du Bocage, datée du dernier quart du XVIIe siècle. 1666 : il est le premier professeur d'hydrographie nommé à l'École royale d'hydrographie fondée au Havre, cette année-là, sous Colbert, dont l'un des objectifs est de répandre l'instruction dans la Marine royale.

Ce rétrécissement se voit également sur cette très jolie carte du cartographe Georges Boissaye du Bocage, datée du dernier quart du XVIIe siècle.

D'abord, à cause du rétrécissement brutal, ils sont obligés de frôler le quai (1/2 portée de mousquet)
Mais il y a un autre élément très important qui se voit très distinctement sur cette carte : Coude



prononcé : Certes, le cap imposait aux bâtiments le franchissant une manœuvre délicate. Dans ce genre de contexte, la navigation à voile se heurte à maintes difficultés, principalement dues à l'existence des méandres (surtout avec des bâtiments à phare carré). Le dessin des boucles, et c'est particulièrement vrai au niveau de Quillebeuf, engendre une exposition différente aux vents

Non seulement les navires se

présentant au fond de l'estuaire sont confrontés à ces difficultés de manœuvre pour franchir la passe de Quillebeuf, mais, de plus, à cet endroit, le seul chenal utilisable, très étroit, passe au ras de la rive (à portée de canon) et encore n'a-t-il que 8 pieds de profondeur (2,4 mètres), ce qui interdit absolument d'y passer à marée basse.



On trouve, à la même époque, un mode de représentation différent mais tout aussi parlant dans un recueil de cartes publié par l'hydrographe monsieur de Sainte-Colombe

Il faut dire qu'en contournant la pointe de Quillebeuf, on se retrouve derrière une falaise qui s'élève à 30 mètres dès la chapelle Saint-Léonard, et qui culmine rapidement à une centaine de mètres. Du coup, forte perturbation aéraulique. Jusque-là, la plupart du temps, poussé par un vent d'ouest très favorable

De plus, les falaises font écran, générant ainsi des tourbillons problématiques pour la navigation à voile. Cette configuration, exposant les navires à une situation complexe, renforce encore le contrôle que la ville peut exercer sur les navires qui remontent la Seine à destination de Rouen.

Ainsi que le mentionne Julien Hayem : « Les navires s'aidaient peu de leur voilure, dont la manœuvre eut été périlleuse dans un fleuve aux courbes répétées, où le chenal était irrégulier et variable. »

1) Les bancs de sable (hauts fonds, variation du chenal

Alors maintenant quelque chose qu'on a entraperçu sur quelques-unes des cartes précédentes : Une des caractéristiques principales de cet estuaire, et qui explique en grande partie sa singularité.

Ces trois éléments (étranglement du cours de la rivière au niveau de Quillebeuf, coude prononcé compliquant et ralentissant la progression des navires, proximité du chenal obligeant les bâtiments à passer « sous le feu » des Quillebois) peuvent presque, à eux seuls, justifier du contrôle total que Quillebeuf exerce sur la navigation dans cette portion du fleuve. Dans ces conditions, on comprend qu'il est quasiment impossible à un navire hostile, et a fortiori à une escadre ennemie, de franchir cette passe, les Quillebois pouvant s'opposer au franchissement sans aucune difficulté. Ce n'est d'ailleurs certainement pas un hasard si les Vikings décidèrent de s'y établir. Les conquérants normands du IXe siècle, habitués à envahir les territoires qu'ils souhaitaient coloniser en remontant

les fleuves, savaient mieux que personne à quel point un tel endroit pouvait être un lieu-clef pour le contrôle de tout le territoire se trouvant en amont.

Mais cette situation privilégiée permet-elle, à elle seule de justifier les avantages dont la ville a toujours bénéficié ? S'il n'y avait eu que cette spécificité géographique, tant de souverains auraient-ils investi dans cette ville, jusqu'à la fortifier à plusieurs reprises ? La question ne se pose finalement pas en ces termes puisqu'il existe une seconde spécificité extrêmement importante qui renforce encore la position stratégique de la ville.

Concrètement, la première difficulté à laquelle sont confrontés les navires remontant la Seine est constituée par les hauts fonds. Toutes les cartes anciennes montrent à l'évidence à quel point l'estuaire, entre Le Havre et Quillebeuf, est encombré de ces nombreux bancs de sable, mobiles ou fixes, très dangereux pour la navigation :

Certains bancs fixes : étranglé, Saint-Sauveur, Rayes, mais surtout des « bancs changeants » !!

Jean Fonteneau dit Alfonse de Saintonge, ou Jean Alfonse, João Afonso en portugais¹, né en Saintonge, vers 1484, est un explorateur français naturalisé portugais, au service du Royaume de France, de l'Amérique du Nord. La date de sa mort au cours d'un combat naval avec des navires espagnols devant La Rochelle est variable suivant les auteurs, 1544 ou 1549.

On crut longtemps que Xenomanes, le héros de Rabelais, avait Alfonse pour modèle. [réf. nécessaire]

Il est revenu à La Rochelle. Il a armé des navires pour son propre compte, à des fins commerciales, mais aussi pour pratiquer la course à l'encontre de navires ibériques. Sa réputation due à sa connaissance des routes commerciales a **conduit François Ier à le recruter comme « capitaine pilote »**. Au cours de l'hiver 1542-1543, Alfonse servait de pilote à Jean-François de la Rocque de Roberval, qui, sur les traces de Jacques Cartier³, espérait fonder une colonie au Canada. Alfonse démontra l'existence d'un détroit navigable entre le Groenland et les côtes du Labrador. Son équipage, comprenant 200 hommes et femmes, dont quelques prisonniers, dut hiverner dans des conditions extrêmement dures sur les berges du Saint-Laurent. Décimés par le scorbut, un quart de l'effectif périt avant le retour vers la France.

L'île ou îlot du Ratier, appelée aussi « île aux oiseaux », est une île artificielle française créée en 2005 au large de Honfleur, en Normandie, sur le banc du Ratier. Son érection à l'entrée de l'estuaire de la Seine contribue à la sauvegarde de la deuxième plus importante réserve ornithologique du territoire métropolitain après la Camargue.

Même s'il n'existe plus aujourd'hui, le banc le plus célèbre des alentours de Quillebeuf est le fameux Banc du Tôt, surnommé le Cimetière des Navires. Ce banc, le dernier de la rive du nord, le plus cité dans les rapports de capitaine, est connu par le nombre considérable de navires qu'il a engloutis.

Le Banc du Tôt est représenté sur toutes les cartes, mais rares sont celles sur lesquelles il est nommé. Ce lieu-dit existe encore aujourd'hui. On peut ainsi globalement positionner l'endroit où se trouvait le « banc du Tot » sur une carte actuelle (ci-dessous). Le pointillé rouge correspond à l'emplacement exact qu'il occupait. Le pointillé bleu suit approximativement la ligne de falaise – encore visible aujourd'hui - qui représentait la rive droite de la rivière avant l'endigement, ce qui nous donne une idée de la largeur qu'avait la rivière à cet endroit :

Si on se réfère à divers points fixes

La difficulté essentielle vient du fait que, comme on le verra plus loin, on trouve à la pointe de Quillebeuf des rochers immergés, très dangereux pour la navigation. A cause de ces écueils, dont les navires doivent absolument s'écarter, ils se rapprochent alors du Banc du Tôt, avec les risques que cette manœuvre comporte.

Le tableau du célèbre peintre de marine Louis Garneray, extrait de l'ouvrage Ports et côtes de France publié en 1832, depuis la rive droite, montre deux navires qui viennent de s'échouer sur le banc du Tôt.

Le banc du Tôt fait effectivement partie de ces bancs de sables, invisibles à marée haute³⁰, mais qui découvrent à marée basse³¹. Une jolie aquarelle anglaise en couleur de Thomas Sutherland (né en 1785) d'après John Gendall représentant les bords de la Seine à Quillebeuf en 1821, présente l'intérêt de nous montrer le banc du Tôt à marée basse, et donc partiellement à découvert :

Intérêt supplémentaire : se rendre compte que, si la représentation change tant d'une carte à l'autre (d'une date à l'autre), ce n'est sans doute pas une fantaisie (ou une incompétence) de l'auteur, ça veut tout simplement dire que les bancs sont « mobiles » (et même très mobiles),

2) Bancs fixes, bancs mobiles

Concrètement, la première difficulté à laquelle sont confrontés les navires remontant la Seine est constituée par les hauts fonds. Toutes les cartes anciennes montrent à l'évidence à quel point l'estuaire, entre Le Havre et Quillebeuf, est encombré de ces nombreux bancs de sable, mobiles ou fixes, très dangereux pour la navigation :

Certains bancs fixes : étranglé, Saint-Sauveur, Rayes, mais surtout des « bancs changeants » !!

En 1677, on distingue en aval de Quillebeuf deux chenaux principaux entre la Pointe de la Roque et Quillebeuf. L'un, au nord, longe les côtes du Pays de Caux, mais, à cette époque, il ne comporte pas plus de 2 à 3 pieds d'eau (moins d'un mètre), ce qui est incompatible avec le passage d'un navire. Celui qui se rapproche de la côte sud dispose de profondeurs d'eau plus importantes (10 à 15 pieds – de 3 à 4,5 mètres). C'est donc, à cette époque, le seul chenal utilisable pour atteindre Quillebeuf.

Des sondages réalisés au XIXe siècle indiquent qu'en dix-sept ans, le chenal a changé vingt-sept fois d'emplacement dans l'embouchure.

Il faut dire que, comme on peut le voir sur le fragment ci-dessous de la carte de Lennier, la courbe correspondant à la position du chenal en 1826 semble très particulière : rarement le chenal est passé autant au nord (il semble que ce ne soit arrivé qu'à trois reprises, en 1826, 1828 et 1848).

On ne peut pas comparer à la courbe de 1825, puisqu'elle n'est pas représentée sur cette carte.

En revanche, on peut se faire une idée des variations : On peut mesurer l'ampleur des variations possibles en comparant, sur cette carte, les positions respectives du chenal pour les années 1828 (en rouge) et 1829 (en vert). En à peine un an, le chenal a migré d'un kilomètre et demi vers le sud :

Encore plus fort : entre 1848 (la même que 1818) et 1850 (2 ans) : plus de 3 kms !!

Entre 1850 et 1852, variation sur la partie gauche (entre Le phare de la Roque et Tancarville)

Et ne parlons pas de la 1852, totalement sinueuse, qui revient même un peu en arrière

Le déplacement permanent des bancs (mobiles) a pour conséquence de déplacer sans cesse les chenaux de navigation qui, sous l'influence des vents et de la houle, parcourent en très peu de temps toute la largeur de l'embouchure, se retrouvant parfois au nord, peu de temps après au sud. C'est un véritable casse-tête pour les cartographes qui voient leurs cartes obsolètes, à peine publiées. Une constante de ces cartes est toutefois de montrer que le chenal est toujours extrêmement sinueux, et son parcours improbable !

3) Les rochers

Dans ce contexte « instable », les cartographes prennent d'ailleurs bien la précaution de stipuler, sur leurs cartes, la date exacte du relevé, comme, par exemple, sur le « Plan de la

rivière de Seine comme elle se voit avec ses battures et profondeurs d'eau au mois de novembre 1717, le canal passant par le sud », où il est clairement mentionné : « canal présent de la rivière de Seine en novembre 1717 » (le canal passe alors clairement au sud de l'estuaire) :

En fait, il existe plusieurs rochers dangereux aux alentours immédiats de Quillebeuf, mais effectivement, l'un d'entre eux est appelé le « rocher de Quillebeuf », Dans un rapport qu'il présente le 13 octobre 1775 devant la « Chambre de commerce de la province de Normandie », l'entrepreneur Thibault nous éclaire sur l'un des dangers représentés par le Rocher de Quillebeuf : « Je me suis trouvé pendant plusieurs jours à l'arrivée et au départ des navires de Quillebeuf, avec nombre de capitaines et pilotes qui m'ont fait remarquer les dangers que couraient les navires à leur arrivée, lorsqu'ils étaient un peu en retard de marée, faute de vent ou par vent contraire ; que pour éviter les rochers qui joignent la jetée de Quillebeuf, ils étaient obligés de prendre le large, et que, lorsqu'ils avoient passé la pointe et qu'ils voulaient arriver, il était souvent indispensable d'envoyer leur chaloupe porter à terre des câbles pour se faire haler »

Ce « Rocher de Quillebeuf » est clairement représenté sur le plan de Quillebeuf réalisé par les frères Magin au début du XVIIIe siècle, ainsi que la balise qui y est associée (qui semble ici plutôt positionnée à l'extrémité ouest du rocher !)

4) La posée de Quillebeuf

Pour un navire voulant franchir la passe de Quillebeuf, terrible par mauvais temps et considérée comme étant la plus difficile et dangereuse du trajet sur la Seine, entre Le Havre et Rouen, il faut impérativement embarquer un marin connaissant parfaitement la position des bancs mobiles, des rochers et des amers. Les Quillebois, marins expérimentés qui connaissent tous les caprices du fleuve, et les variations de ses bancs de sable au jour le jour, sont les plus aptes à remplir cette mission et, dès le XIIe siècle, les maîtres de navires sollicitent l'expérience et le savoir-faire des pilotes quillebois pour franchir cet obstacle. Le recours à leurs services, même s'il est absolument nécessaire, ne suffit pourtant pas à résoudre toutes les difficultés liées au franchissement de cette passe. Si, compte tenu des spécificités de la configuration du fond de l'estuaire, on ne peut pas passer n'importe où ni n'importe comment devant Quillebeuf, on ne peut pas non plus franchir cette passe n'importe quand.

Au niveau de Quillebeuf, il n'existe aucun chenal suffisamment profond pour permettre le passage des navires à marée basse. Si les navires montant à Rouen n'ont pu passer assez tôt sur les seuils de l'estuaire, ils se présentent devant Quillebeuf à un moment où la hauteur d'eau dans les chenaux n'est pas suffisante pour les franchir en toute sécurité, ce qui correspond à la situation la plus fréquente. Ils sont alors obligés de s'arrêter à Quillebeuf (ils « posent ») afin d'attendre que la marée suivante leur fournisse une hauteur d'eau suffisante pour franchir la passe.

Mais à la montée non plus !

Le cours de la Seine se partage en deux chenaux principaux. La barre se divise alors en deux branches et franchit séparément les deux chenaux, atteignant ainsi Quillebeuf de façon décalée dans le temps. Celle qui suit la rive nord est la plus dangereuse pour la rade de Quillebeuf, parce que, compte tenu de son itinéraire, elle vient frapper la ville au niveau de la posée où sont réfugiés les navires : elle arrive toujours à Quillebeuf **cinq à six minutes, quelquefois même dix minutes plus tard que celle du sud.**

La partie de la barre qui suit le chenal sud est encore plus terrible ; elle arrive à la jetée avec une violence extrême, et une vague de 15 à 16 pieds d'élévation vient frapper la face ouest de la ville, et butte contre le quai se trouvant devant l'église. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si ce quai a été

construit de nombreuses années avant celui d'amont, tant il a toujours été le plus important pour protéger la ville des invasions de l'eau, lors des grandes marées. Il est certain que la barre (du moins sa branche « sud ») vient frapper violemment le quai de Quillebeuf. C'est effectivement lui qui, compte tenu de son positionnement, tout à l'ouest de la ville, subit de plein fouet les assauts de la barre :

Pierre-François Frissard propose une autre explication pour ce phénomène engendré par la rencontre des deux barres : « La barre, qui avant d'arriver à Quillebeuf, pouvait se développer sur toute la largeur comprise entre la pointe de Tancarville et les marais Vernier, rencontre un obstacle à Quillebeuf qui le force à changer de direction ; elle se fait alors sentir dans un espace plus resserré, entre la pointe de Quillebeuf et les marais de Mesnil sous Lillebonne, et se dirige avec une grande vitesse, entre la pointe du banc du Tot et la rive droite de la Seine. Les eaux refoulées rencontrent le banc du Tot, qui les repousse, et l'on aperçoit bientôt une barre, en sens inverse de la première, qui contourne toute la rive gauche, pour revenir, sur la pointe de Quillebeuf, se raccorder avec le courant de flot déterminé par la première barre : c'est cette seconde barre que les marins appellent barre du nord. Les navires posés à Quillebeuf ne redoutent pas la première barre, dont ils sont protégés, compte tenu de la localisation de la posée, mais ils craignent celle du nord qui vient frapper les quais de Quillebeuf, et causer quelquefois des avaries majeures aux navires qui se choquent entre eux, ou contre les murs de quai. » Selon Bouniceau, cette « barre du nord » n'a pas toujours lieu, puisqu'elle dépend de la position des chenaux à l'instant donné.

Le cours de la Seine se partage en deux chenaux principaux. La barre se divise alors en deux branches et franchit séparément les deux chenaux, atteignant ainsi Quillebeuf de façon décalée dans le temps. Celle qui suit la rive nord est la plus dangereuse pour la rade de Quillebeuf, parce que, compte tenu de son itinéraire, elle vient frapper la ville au niveau de la posée où sont réfugiés les navires : elle arrive toujours à Quillebeuf **cinq à six minutes, quelquefois même dix minutes plus tard que celle du sud.**

La partie de la barre qui suit le chenal sud est encore plus terrible ; elle arrive à la jetée avec une violence extrême, et une vague de 15 à 16 pieds d'élévation vient frapper la face ouest de la ville, et butte contre le quai se trouvant devant l'église. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si ce quai a été construit de nombreuses années avant celui d'amont, tant il a toujours été le plus important pour protéger la ville des invasions de l'eau, lors des grandes marées. Il est certain que la barre (du moins sa branche « sud ») vient frapper violemment le quai de Quillebeuf. C'est effectivement lui qui, compte tenu de son positionnement, tout à l'ouest de la ville, subit de plein fouet les assauts de la barre :

Pierre-François Frissard propose une autre explication pour ce phénomène engendré par la rencontre des deux barres : « La barre, qui avant d'arriver à Quillebeuf, pouvait se développer sur toute la largeur comprise entre la pointe de Tancarville et les marais Vernier, rencontre un obstacle à Quillebeuf qui le force à changer de direction ; elle se fait alors sentir dans un espace plus resserré, entre la pointe de Quillebeuf et les marais de Mesnil sous Lillebonne, et se dirige avec une grande vitesse, entre la pointe du banc du Tot et la rive droite de la Seine. Les eaux refoulées rencontrent le banc du Tot, qui les repousse, et l'on aperçoit bientôt une barre, en sens inverse de la première, qui contourne toute la rive gauche, pour revenir, sur la pointe de Quillebeuf, se raccorder avec le courant de flot déterminé par la première barre : c'est cette seconde barre que les marins appellent barre du nord. Les navires posés à Quillebeuf ne redoutent pas la première barre, dont ils sont protégés, compte tenu de la localisation de la posée, mais ils craignent celle du nord qui vient frapper les quais de Quillebeuf, et causer quelquefois des avaries majeures aux navires qui se choquent entre eux, ou contre les murs de quai. » Selon Bouniceau, cette « barre du nord » n'a pas toujours lieu, puisqu'elle dépend de la position des chenaux à l'instant donné.

Quillebeuf a toujours été considérée comme une région complexe pour les marins. De nombreux témoignages, contenus dans les rapports des marins de toutes les époques, évoquent de façon claire les grandes difficultés éprouvées par les bâtiments à naviguer dans ces parages et le réel problème d'accessibilité aux ports dans l'estuaire de la Seine. Dans le fleuve même, les méandres allongent considérablement le parcours de la mer à Rouen et

multiplient les risques résultant de l'instabilité des fonds, du mascaret et de la brume. A cause de cette configuration, la majorité des navires doivent alléger leur cargaison avant de remonter vers Rouen.

II) Le rôle de Quillebeuf dans le contrôle de la Navigation en Basse-Seine et ses conséquences sur la société quilleboise

1) Quillebeuf considéré comme un verrou à fortifier (Henri IV)

Voyant que les navires montants et descendant la Seine sont obligés de passer si près de Quillebeuf, et constatant que cette forteresse naturelle serait facile à fortifier, le roi Henri IV, déjà, envisage de faire de Quillebeuf le pivot de la défense de la Basse-Seine et le bouclier du Royaume de France
Henri IV : cette opinion sera partagée par tous les souverains qui lui succéderont

- Dans la décision de fortifier Quillebeuf, un épisode des guerres de la ligue a été décisif :

Dans le cadre des guerres de la ligue, le Duc de Mayenne, avait résolu de s'emparer de Quillebeuf. A cette occasion, les Quillebois ont défendu leur ville avec une grande vaillance contre les troupes catholiques. Le récit de leur splendide défense a fait le tour de la France. Le roi Henri IV, émerveillé, a demandé qu'on lui fasse le récit détaillé de tous les épisodes du siège. Impressionné par le dévouement et le courage que ses habitants avaient montrés dans les dernières circonstances, il se serait exclamé : « Ventre Saint-Gris, quels gaillards que ces Quillebois ! ».

- Les navires qui remontaient la Seine étaient à portée de mousquet

Le canon du mousquet est de trois pieds huit pouces, et toute la longueur du mousquet monté est de cinq pieds. Sa portée est de 120 jusqu'à 150 toises.

Sur une carte, on peut avoir l'impression que la Seine, juste à l'est de Quillebeuf, est encore assez large mais en fait, à cause du banc du Tot, le chenal de navigation est extrêmement étroit !

On voit bien les fortifications (réelles, puisqu'elles sont mentionnées dans le descriptif du bassin des pilotes)

Henri IV, par charte royale datée de 1596, décide de faire de Quillebeuf une place forte « au moyen de trois maisons fortifiées ». Ces trois maisons fortes sont représentées sur la gravure de Chastillon¹²⁸ sur laquelle on voit également la ceinture de fortifications dont Henry IV a entouré sa ville (côté terre)

Les ruines incendiées de ce qui pourrait être l'une de ces trois maisons, et qui portait le nom de « Maison royale », était encore visible sur les hauteurs de Quillebeuf au siècle dernier - Et encore visible aujourd'hui, derrière la « Maison Henri IV ».

2) Les Quillebois : une société privilégiée à la mentalité et aux structures sociales particulières

A- Les privilèges

Dès le Moyen Âge, bien avant que la ville soit fortifiée, la royauté avait reconnu le rôle particulier des Quillebois

La Charte la plus ancienne concernant Quillebeuf qui ait été conservée est celle accordée par Charles VII aux Quillebois en récompense des services qu'ils lui avaient rendus (mais mentionnée « pour mémoire », dans un recueil d'ordonnances rendues sous Louis XI

Cette charte fut confirmée à maintes reprises par les Rois de France, comme l'atteste une ordonnance de Louis XI, le successeur (et fils) de Charles VII, datée de juillet 1462 :

lettres patentes du 21 juillet 1596, le privilège de l'exclusivité pour le pilotage de l'embouchure de la Seine.

La charte royale de 1596, qui accorde aux pilotes du lieu l'exclusivité du pilotage, a été une étape très importante dans la vie de Quillebeuf, puisque personne d'autre qu'eux ne peut plus piloter des navires en Basse-Seine. Une seconde date également importante pour la corporation est celle de 1666, où un arrêté du Parlement de Rouen rend obligatoire le recours aux pilotes (qui, en échange, doivent entretenir les chenaux), ce qui confère à la ville une importance encore plus grande. Auparavant, seul le capitaine était juge de la situation et il n'était pas rare que les navires en perdition s'entassent les uns contre les autres au niveau de la passe de Quillebeuf.

B- Une mentalité particulière

Les Quillebois ont fini par se considérer eux-mêmes comme des gens hors du commun. La cité est regardée comme une ville libre ce qui fait de ses habitants des gens très fiers et très indépendants

- Palma Cayet (« Chronologie novenaire » - 1592) :
 - « *Quillebeuf était un village habité de gens rudes qui vivaient sans juges, et sans police, où les matelots y sont expérimentez et hasardeux ; mais le plus fort y donnait la loi au plus faible* »
- Duquesne (1948) :
 - « *On sait que le Quillebois actuel se distingue par son esprit d'indépendance et sa fierté. Il en fut ainsi de tout temps. Les vieux Quillebois avaient accoutumé de prétendre n'avoir aucun maître en dehors du roi.* »

C- Les structures sociales

Fragment du tableau d'assemblage, état des propriétés et des propriétaires, état des rues et alignements (1824) – Arch. Dép. Eure – cote 485/E/Dt/16 - fragment

- En 1834, Alfred Canel fournit le dénombrement de tous les Quillebois, en précisant leur métier :
 - 110 pilotes et 27 aspirants
 - 26 capitaines au long cours
 - 14 capitaines caboteurs
 - 10 maîtres de bateau
 - 76 marins et 10 pêcheurs.
- Pour les autres professions, nous trouvons : 8 aubergistes, 6 cafetiers, 10 cabaretiers, 4 boulangers, 3 bouchers, 20 épiciers, 6 merciers, 12 revendeurs, 2 pharmaciens, 2 médecins, 2 maréchaux, 2 serruriers, 5 maçons, 5 charpentiers, 4 menuisiers, 4 cordonniers, 5 tailleurs, 6 marchands de bois , 3 tisserands , 2 tonneliers , etc. Les mendiants de la ville sont au nombre de 12. »

Les pilotes quillebois ne disposent pas de chaloupes lamaneuses qui leurs soient propres. Ceux qui doivent rejoindre leur détachement au Havre ou à Dieppe, afin d'y prendre en charge un bâtiment souhaitant « remonter la rivière », se rendent par voie de terre de

Quillebeuf à Honfleur où ils traversent la rivière à bord du Passager d'Honfleur. Les Passagers d'Honfleur, en quelque sorte les « ferries » de l'époque, assurent une liaison régulière entre Le Havre et Honfleur, alors qu'aucun pont n'existe en aval de Rouen. Il s'amarre à Honfleur au Quai des Passagers, devant le vénérable Hôtel du Cheval Blanc.

Sur l'aquarelle représentant « Le bateau passager Saint-Jean », on distingue nettement les pilotes à la poupe du navire : « Ces messieurs à la barre ont le chapeau noir en cuir bouilli, fonction oblige ! »

Il s'amarre à Honfleur au Quai des Passagers, devant le vénérable Hôtel du Cheval Blanc

L'ordonnance de 1681 défend aux lamaneurs de se porter au-devant des navires en dehors des limites prévues par l'amirauté. Dans son « Mémoire sur Quillebeuf », rédigé le 31 août 1758, M. Duportal, inspecteur général des fortifications précise : « Il est principalement marqué par un des articles du règlement que les pilotes de Quilleboeuf pourront en temps de paix aller prendre les vaisseaux à la mer par le travers des pointes de Dieppe et de Barfleur, mais qu'en temps de guerre, ils ne pourront passer la rade du Havre et de Honfleur, de crainte que ces pilotes venant à être pris des ennemis, ils ne profitassent de leur expérience pour pénétrer dans la rivière de Seine ». Effectivement, un pilote quillebois capturé par l'ennemi, et obligé d'aider ce dernier à franchir l'estuaire et en particulier le passage de Quillebeuf, représente potentiellement un sévère danger pour le royaume. Il est impératif de rendre ce cas de figure impossible, raison pour laquelle, en temps de guerre, le périmètre d'évolution des pilotes quillebois est singulièrement restreint.

- Boismare (1812) :
- « *Les jeunes femmes de Quillebeuf sont, en général, assez jolies et fraîches ; leur taille est plus que moyenne ; elles ont peu d'embonpoint.*
- *Les Quilleboises, pour la plupart, sont d'un caractère acariâtre et hautain [. . .] Elles font constamment leur volonté ; elles exercent même une sorte de despotisme sur leurs maris, qui ne se permettraient rien de relatif à leurs intérêts sans l'aveu de l'épouse, qui tient les rênes de l'administration.*
- *Il est de rigueur que, dès le jour des noces, le mari donne à sa femme une procuration générale, non-seulement pour gérer leurs biens, mais même pour les vendre si elle le juge à propos ; et cet usage, qui tire son origine de la nécessité où sont les maris de s'absenter, s'étend jusqu'à ceux qui cessent d'habiter la ville. »*

Fragment du tableau d'assemblage, état des propriétés et des propriétaires, état des rues et alignements (1824) – Arch. Dép. Eure – cote 485/E/Dt/16 - fragment

3) La présence jusqu'à la Révolution Française d'une institution importante pour le contrôle de la vie maritime : Le siège de l'amirauté

Une structure très représentative de l'importance de Quillebeuf est le siège d'Amirauté que le roi Charles VII y a installé en 1450. Une Amirauté est une cour contentieuse sur les faits de mer. Elle est distincte et séparée de l'administration de la Marine et des tribunaux judiciaires : la justice y est rendue sous le nom et l'autorité de l'amiral. Elle a un rôle judiciaire et administratif. On trouve des sièges d'Amirauté dans tous les ports importants du royaume. En 1790, il y avait 50 sièges d'Amirauté en France.

d'assister et participer aux réceptions des maîtres au cabotage, capitaines au long cours, pilotes et « interprètes des langues étrangères » se présentant à l'amirauté, et, en cas de réussite, procéder à la nomination correspondante., il faut subir un examen professionnel devant deux anciens maîtres de

navires et en présence des officiers d'amirauté et du professeur d'hydrographie ; après quoi des lettres de maîtrise sont délivrées au nouveau capitaine.

- Cour contentieuse sur les faits de mer
 - distincte et séparée de l'administration de la Marine et des tribunaux judiciaires
 - justice y est rendue sous le nom et l'autorité de l'amiral
 - rôle judiciaire et administratif
- Missions de l'Amirauté :
 - réceptions des maîtres au cabotage, capitaines au long cours, pilotes et « interprètes des langues étrangères »
 - Gestion des conflits