

numéro

7

# *Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*Les constructions navales  
dans l'histoire*

Avant-propos – 979-10-231-1688-5

**PUPS**

# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX<sup>e</sup> siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

# Revue d'histoire maritime

7

Les constructions navales  
dans l'histoire

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général  
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2007  
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-509-9  
PDF complet – 979-10-231-1687-8

TIRÉS À PART EN PDF :

**Avant-propos – 979-10-231-1688-5**

Daeffler – 979-10-231-1689-2

Villiers – 979-10-231-1690-8

Rodger – 979-10-231-1691-5

Quintero González – 979-10-231-1692-2

Suárez Grimón – 979-10-231-1693-9

Marnot – 979-10-231-1694-6

Borde – 979-10-231-1695-3

Perpillou – 979-10-231-1696-0

Fernandez – 979-10-231-1697-7

Marzagalli – 979-10-231-1698-4

Comptes rendus – 979-10-231-1699-1

Marcadon – 979-10-231-1700-4

Mise en page Lettres d'Or  
Version numérique: 3dzs/Emmanuel Marc Dubois

**SUP**

Maison de la Recherche  
Sorbonne Université  
28, rue Serpente  
75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

# SOMMAIRE

<b>Avant-propos</b>	
Jean-Pierre Poussou .....	5

## Les constructions navales dans l'histoire

<b>L'épave des Marinières : un témoin des mutations technologiques dans les chantiers navals du xv<sup>e</sup> siècle</b>	
Michel Daeffler .....	9
<b>Navires corsaires et constructions navales de Louis XIV à Napoléon I<sup>er</sup></b>	
Patrick Villiers .....	57
<b>Formes et fonctions des navires européens du milieu du xvii<sup>e</sup> siècle au début du xix<sup>e</sup> siècle (1660-1815)</b>	
Nicholas A. M. Rodger .....	81
<b>L'arsenal de la Carraca : contribution à l'étude de la construction navale espagnole au xviii<sup>e</sup> siècle</b>	
José Quintero González .....	105
<b>Note de présentation de l'article sur la construction navale aux Canaries au xviii<sup>e</sup> siècle</b> .....	131
<b>Construction navale et charpentiers de bateaux aux Canaries au xviii<sup>e</sup> siècle</b>	
Vicente J. Suárez Grimón .....	135
<b>Le paradoxe de la construction navale dans la marine marchande en France de 1815 à 1914</b>	
Bruno Marnot .....	183
<b>L'intégration de la sécurité maritime dans les constructions navales, du <i>Great Eastern</i> au <i>Titanic</i> (1858-1912)</b>	
Christian Borde .....	213

<b>Présentation de l'article d'Aimé Perpillou : Les principaux chantiers maritimes mondiaux en 1959.....</b>	<b>231</b>
<b>Les principaux chantiers maritimes mondiaux en 1959</b>	
Aimé Perpillou .....	233
<b>Sur la disparition des activités de construction navale à Bordeaux</b>	
Alexandre Fernandez .....	263
<b>Position de thèse et d'habilitation : Silvia Marzagalli.....</b>	<b>277</b>
<b>Comptes rendus.....</b>	<b>285</b>
<b>Mémoires soutenus à l'Université de Caen – Basse-Normandie (suite) .....</b>	<b>289</b>
<b><i>In memoriam</i> : André Vigarié, géographe de la mer et des ports</b>	
Jacques Marcadon .....	291

## AVANT-PROPOS

*Jean-Pierre Poussou*

La vie d'une revue est parfois faite d'imprévus. Tel aura été le cas de ce numéro qui paraît avec un très grand retard, ce dont je prie nos lecteurs de bien vouloir nous excuser. L'idée d'une histoire des constructions navales, suggérée par Henri Le Goherel, avait pourtant séduit le comité de rédaction, dont tous les membres présents avaient souligné qu'il s'agissait effectivement d'un domaine trop peu étudié jusqu'ici. Nous n'avions pas mesuré, à ce moment-là, que peu de chercheurs français l'abordaient ; or, à la fin des délais envisagés, d'impossibilités pratiques en désistements, nous nous sommes retrouvés avec trop peu d'articles. Par bonheur, Nicholas Rodger nous proposa de publier en français, après remaniements, un texte qui n'avait eu qu'une faible diffusion. Par ailleurs, Manuel Bustos Rodriguez nous apporta une aide incommensurable en sollicitant ses collègues espagnols. Je tiens à les remercier très vivement et à les assurer de notre très vive gratitude. Mais, comme on le sait, chaque médaille a son revers. Cette fois, ce furent d'extrêmes difficultés de traduction, accrues par nos moyens trop peu importants, qui ne nous permettent pas de faire appel à des traducteurs professionnels, et surtout par un nombre extrêmement élevé de termes techniques, ce dont personne ne pourra s'étonner. L'article de N. Rodger fut donc long à mettre au point, et il le fut grâce à sa très amicale compréhension et collaboration, ce qui nous crée une nouvelle dette à son égard. Pour les deux articles hispaniques – pour lesquels j'adresse ici nos vifs remerciements à leurs auteurs qui ont réussi à les rédiger dans un délai très court – la mise au point du texte français a nécessité l'aide de Manuel Bustos Rodriguez, et surtout le travail important d'Alexandra Merle-Michon, maître de conférences en espagnol à l'Université Paris-Sorbonne, sans oublier, *in fine*, et ce fut décisif, la double science – de l'espagnol et des bateaux – de Jean-Paul Le Flem. Il s'agit donc d'un numéro qui est le fruit de multiples collaborations, en sus de l'apport des auteurs eux-mêmes.

Tel quel, le résultat devrait – du moins je le crois et je l'espère – paraître intéressant et de qualité. D'une part, nous couvrons une très longue période puisque nous partons de la fin du Moyen Âge avec l'article de M. Daeffler sur « L'épave des Marinières », et que nous abordons aussi, avec A. Fernandez et A. Perpillou le dernier demi-siècle, le cœur du numéro restant toutefois composé d'études portant sur la période moderne. D'autre part, il s'agit d'un numéro vraiment international grâce à l'étude magistrale de N. Rodger et aux articles de J. Q. González et de V. J. Suárez Grimón. En fait, pratiquement toutes les contributions abordent des domaines ou des questions sur lesquelles il n'y a guère de publications.

6

L'ensemble apporte, me semble-t-il, beaucoup sur la construction navale en bois, notamment sur le plan technique, grâce à M. Daeffler et N. Rodger. Il n'y avait rien en France sur l'histoire de la construction navale aux Canaries : ce n'est plus le cas désormais, l'article de V. J. Suárez Grimón ayant par ailleurs le mérite de montrer comment, malgré l'absence d'une documentation spécifique, le recours à un dépouillement systématique des fonds notariés et judiciaires permet néanmoins d'avoir plus que des lueurs. On pourra certes trouver que son étude abonde en détails ou en approches ponctuelles, mais, en l'espèce, c'est la seule démarche possible. Ajoutons qu'avec P. Villiers, et surtout N. Rodger et J. Q. González, ce sont les constructions navales pour la guerre qui sont au cœur des développements ; l'article de N. Rodger surprendra de nombreux lecteurs français par ses analyses et conclusions ; il est possible qu'il fasse naître des discussions, même s'il me paraît aussi convaincant que magistral. Celui de J. Q. González fera découvrir l'effort étatique espagnol, la manière dont il s'est développé, et, bien sûr, un arsenal que peu de lecteurs français connaissaient. Les arsenaux et la construction navale des marines de guerre sont donc très bien représentés dans ce numéro.

L'évolution de la construction navale à l'heure des révolutions industrielles et de leurs conséquences est l'autre grand domaine abordé. Grâce à B. Marnot et à C. Borde, le XIX<sup>e</sup> siècle est très présent. Le texte d'Aimé Perpillou, retrouvé par hasard, est extrêmement éclairant sur l'évolution de la construction navale du monde entier au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, et surtout sur son état à la fin des années 1950 ; il s'agit d'une documentation de premier ordre, car déjà élaborée par un grand savant, très connaisseur en ce domaine. On mesurera aisément l'écart entre ce qu'il pouvait alors avancer quant aux perspectives et l'évolution survenue depuis, le plus frappant étant sans conteste la place considérable que gardait le Royaume-Uni. La France n'était pas mal située, mais déjà ses positions apparaissaient menacées : Alexandre Fernandez en apporte une vérification à partir de l'exemple bordelais.

J'ai, au total, bon espoir que ce numéro – dont j'assume personnellement le trop grand retard de parution – recevra un bon accueil. Je voudrais simplement, pour terminer, remercier Xavier Labat Saint-Vincent, pour son aide toujours très précieuse, et rappeler à tous les collègues français que nous souhaitons publier des positions de thèse ou d'habilitation, comme c'est le cas ici avec S. Marzagalli, continuer aussi à publier la liste des mémoires qui sont aujourd'hui ceux des masters 1 et 2. Nous comptons pour cela sur leur collaboration et nous en dépendons. Je les remercie pour celle déjà obtenue et je souhaite vivement qu'elle continue activement.

