

numéro

7

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Les constructions navales
dans l'histoire*

Comptes rendus – 979-10-231-1699-1

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^e 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^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e 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^e 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^e-XIX^e 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^e-XIX^e 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: 3d2s/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

Avant-propos	
Jean-Pierre Poussou	5

Les constructions navales dans l'histoire

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

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

Comptes rendus

Christiane Villain-Gandossi, *Deux siècles de constructions et chantiers navals (milieu XVII^e-milieu XIX^e siècle)*, Paris, Éditions du CTHS, 2002.

Ces actes sont issus d'une session du Congrès national des sociétés historiques et scientifiques qui s'est tenu à Nantes du 19 au 26 avril 1999. Ils réunissent une vingtaine de communications et la séquence chronologique de ces travaux indique leur problématique centrale : celle d'une période de mutation majeure de la construction des navires de haute mer, plus particulièrement marquée par la transition de la voile à la vapeur. Cette réflexion, centrée sur le cas français, s'ordonne en trois parties. Les deux premières s'interrogent sur l'évolution du navire en bois et à voile vers la construction métallique et à vapeur. La troisième offre un intéressant complément de recherche lexicographique puisqu'elle tente de montrer la prise en compte de cette mutation par le langage maritime. On retiendra notamment l'article d'H. Michéa qui révèle de quelle façon la réflexion technique d'un Jouffroy d'Abbans, à la charnière des XVIII^e et XIX^e siècles, permit aussi de contribuer à établir le vocabulaire technique de la marine à vapeur.

Les contributions de la première partie s'intéressent avant tout aux vaisseaux de guerre, car se sont eux qui connurent les transformations morphologiques et conceptuelles les plus décisives entre le milieu du XVII^e siècle et la fin du XVIII^e siècle. J. Boudriot en fait une description précise dans l'article liminaire des actes. Plusieurs auteurs (É. Rieth, P. Lamandé, P. Villiers notamment) tentent d'appréhender la question des recherches sur l'amélioration des navires par l'étude de quelques figures exemplaires de maîtres-charpentiers, d'ingénieurs et de constructeurs navals. Le XVIII^e siècle a franchi une étape essentielle en matière de conceptualisation et de théorisation de navire. L'intérêt de cette première partie réside également dans la mise en lumière des sources et des méthodes susceptibles de mieux comprendre les conceptions techniques des constructions sous l'Ancien Régime et la Révolution française. Ainsi C. Borde et G. Boyer rappellent toute la richesse que représentent les registres de soumission de francisation. Le deuxième de ces auteurs présente d'ailleurs une étude à la fois quantitative et qualitative de la construction des bateaux de pêche à Berck, dont on regrettera malheureusement le caractère uniquement descriptif. J.-L. Cortès, d'une part, et M. L'Hour et E. Veyrat, d'autre part, rappellent tout l'intérêt de l'approche archéologique, comme le révèlent avec éclat les premiers enseignements tirés des fouilles effectuées sur le site de la fameuse bataille de La Hougue (1692).

Autre couple d'articles de premier ordre, ceux de J.-Y. Puyo et de D. Brisou, qui abordent la question toujours fondamentale de la transition bois-fer. D. Brisou rappelle que l'usage croissant du fer, dès le XVIII^e siècle, fut pour partie dû aux

qualités intrinsèques du matériau et pour partie à la pénurie croissante de bois pour la fabrication de certaines sections de la coque. Mais la question des approvisionnements en bois, comme le montre J.-Y. Puyo, fut moins le fait d'une raréfaction de la matière première que le résultat de sa mauvaise gestion, née de la rivalité croissante de deux administrations, la Marine et le jeune corps forestier qui finit par l'emporter au mitan du XIX^e siècle. Faut-il y voir, comme le suggère l'auteur (p. 157), un signe de défiance supplémentaire des « terriens » à l'encontre des « marins » ? Les communications regroupées dans la deuxième partie prolongent et précisent, par quelques études de cas – F. Guégan sur la Compagnie nantaise de navigation à vapeur ; O. Raveux sur le constructeur britannique Taylor, installé à Marseille ; J. Prouvost, à nouveau, sur la bielle – les travaux déjà anciens, mais toujours précieux, sur les « origines de la navigation à vapeur » qui avaient été dirigés par M. Mollat. L'on retiendra également la contribution originale, nourrie d'un luxe de précisions techniques, de D. David sur les débuts de la construction des sous-marins en France. Cette histoire, encore trop méconnue, rappelle notamment que les sous-marins comptèrent parmi les premiers utilisateurs du moteur Diesel en France avant la guerre de 1914-1918.

Roger et Christian Bernadat, *Quand Bordeaux construisait des navires... Histoire de la construction navale à Bordeaux*, Éditions de l'Entre-deux-mers, Camiac et Saint-Denis, 2006.

Il convient, en premier lieu, de saluer un beau travail d'édition. La magnifique mise en page, ainsi que la qualité et la richesse de l'iconographie ravissent l'œil du lecteur, avant même que celui-ci s'immerge dans la lecture du texte, à la fois agréable, dense et précis. La seconde qualité de l'ouvrage réside dans son sujet, puisque les deux auteurs nous livrent une première synthèse de l'histoire de la construction navale bordelaise sur la longue durée. L'un des deux frères Bernadat a, de surcroît, bien connu de l'intérieur ce secteur d'activité puisqu'il a exercé pendant une vingtaine d'années d'importantes responsabilités au sein des Forges et Chantiers de la Gironde. Preuve du sérieux de l'entreprise, le lecteur peut également apprécier, en annexe, le précieux récapitulatif chronologique des chantiers de construction, ainsi que les schémas de leurs localisations respectives, qui sont d'une grande valeur informative. Enfin, l'exploitation de nombreuses archives publiques et privées donne à l'ouvrage une grande densité d'informations, servie, en outre, par un appareil de notes particulièrement fourni. On peut certes regretter l'absence d'un lexique dédié aux termes techniques, mais peut-être les deux auteurs avaient-ils dans l'esprit de destiner leur œuvre en priorité à un public quelque peu averti.

Comme attendu, l'ouvrage s'ordonne autour d'un plan chronologique, divisé en sept séquences qui scandent avec fidélité les différents moments de cette histoire, dont les prémisses remontent probablement, d'après les rares et fragiles témoignages littéraires, aux cinq premiers siècles de notre ère qui correspondirent au essor initial du port girondin. Si les traces de l'activité se multiplient au Moyen Âge, il faut en fait attendre le XIV^e siècle pour voir apparaître les premiers chantiers permanents sur le site du futur port de la Lune. Les sources d'information deviennent plus sûres et plus amples à partir du XVI^e siècle, en raison du rôle croissant de l'État dans les

destinées maritimes de la ville. À partir de cette époque se dessinent clairement les vocations de la construction navale bordelaise, travaillant tantôt pour la Marine militaire, tantôt pour l'armement privé maritime et fluvial. Si la gloire des chantiers s'est bâtie sur la construction de bâtiments destinés à la haute mer, les auteurs rappellent constamment, et avec raison, l'importance du semis des petites cales qui se consacraient à la fabrication des gabarres et autres embarcations fluviales, si vitales pour l'animation économique de l'ensemble Gironde-Garonne-Dordogne.

Si l'on voulait utiliser l'image d'un kondratieff de la construction navale locale, l'on pourrait représenter son évolution en deux cycles longs d'inégale durée. Le premier dessinerait un essor de grande ampleur, s'étirant du xvii^e siècle à la veille de la Première Guerre mondiale, tandis que le deuxième serait celui d'un lent déclin au cours du xx^e siècle. Mais ce schéma général est plus complexe dans le détail. La prospérité des chantiers bordelais ne fut pas constante entre 1630 et 1914, si l'on songe, par exemple, à l'épreuve des guerres de la Révolution et de l'Empire qui, sans être catastrophiques pour la construction locale, apparurent néanmoins comme une rupture majeure. De même, le déclin contemporain ne fut pas linéaire puisque, après un long cycle de restructurations commencé dans les années 1880, les Forges et Chantiers de la Gironde – l'un des derniers grands chantiers bordelais – connurent leur apogée dans les années 1950 grâce à la relance des commandes militaires. Il n'en reste pas moins vrai que deux âges d'or ont assuré la réputation internationale des chantiers bordelais. Le premier survint, comme on peut l'imaginer, au xviii^e siècle, qui demeure assurément le moment tournant de l'histoire des chantiers bordelais. Leur activité fut alors essentiellement soutenue par l'armement commercial, ainsi que par la spécialisation dans la construction de navires de course, que les constructeurs locaux ont cultivée sous la Révolution et l'Empire, ce qui permit d'amortir le choc du blocus imposé par la Royal Navy. Avec le mouvement de multiplication des chantiers apparurent alors plusieurs des futures grandes dynasties du siècle suivant (Courau, Chaigneau, Bichon, etc.). Le savoir-faire accumulé par ces entreprises familiales explique en partie l'avènement d'un deuxième âge d'or sous le Second Empire. À la suite d'A. Charles et de C. et J. Briot, R. et C. Bernadat rappellent le rôle éminent de la place dans la construction des *clippers*, dont la facture atteignit la renommée internationale et qui répondit parfaitement aux attentes du négoce local. Ces « quinze glorieuses », pour reprendre l'expression des auteurs, furent prolongées, après un temps de récession, par les réalisations de la Belle Époque qui vit les chantiers bordelais fabriquer les plus grand voiliers de l'époque, en particulier le cinq-mâts *France II* pour le compte de la Compagnie Bordes, et devenir le « plus grand arsenal privé de France ». L'ouvrage de R. et C. Bernadat est sans aucun doute appelé à devenir un ouvrage de référence sur l'une des activités économiques majeures du port de Bordeaux. La réalisation de monographies d'entreprises qui furent marquées durablement, semble-t-il, par une forte culture de l'innovation, pourrait le compléter de façon fort utile.

Bruno Marnot

Mémoires soutenus à l'Université de Caen – Basse-Normandie (suite)

TRAVAUX DIRIGÉS PAR JEAN-LOUIS LENHOF :

2003

CATALA-LACROIX Élisabeth, *Cherbourg au XIX^e siècle : un combat pour le bien-être social.*

COCHARD Nicolas, *Les Gens de mer à Cherbourg (1816-1883).*

LECONTE Bruno, *La Presse et le monde maritime dans le Calvados sous la III^e République : regards du Calvadosien sur la mer.*

PESCHARD Édouard, *Les Naufrages sur les côtes bas-normandes, entre 1830 et 1914.*

POIDEVIN Anthony, *Les Gens de mer du Calvados dans la première moitié du XIX^e siècle (1789-1850).*

2004

LESCÈNE Luc, *Évolution de la navigation à vapeur : étude portant sur la ligne de New York de la Compagnie générale transatlantique, des origines à la Première Guerre mondiale.*

MARIE Véronique, *La Grande Pêche au départ du quartier de Granville au XIX^e siècle (1814-1890). Les navires et les hommes.*

2005

LABÉGORRE Vincent, *Les Navires cuirassés au sein de la flotte française, de la Gloire au Jean Bart II (master 1).*

2006

DELACOTTE Sabrina, *L'Ouest du Cotentin entre terre et mer : le canton de Beaumont de 1816 à 1883 (master 1).*

DOSSMANN Antoine, *Le Croiseur-corsaire C.S.S. Alabama (1862-1864) (master 1).*

MESSERSCHMITT Xavier, *La Perception française de la guerre des Malouines (1982-2006) (master 1).*

289

REVUE D'HISTOIRE MARITIME N°7 • PUPS • 2007

