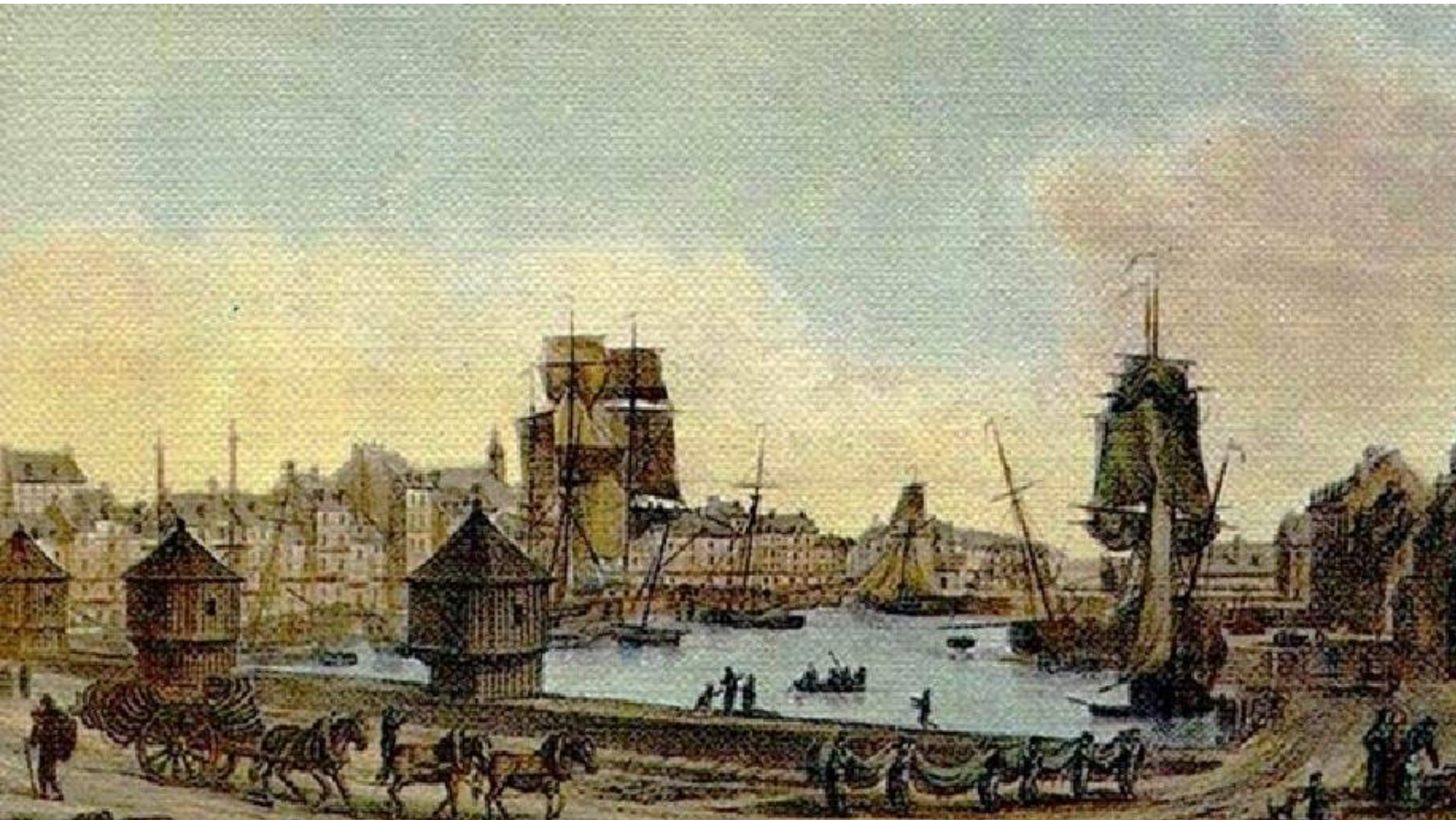


**L'Association Normande d'Ethnographie et d'Art  
populaire  
« Le Vieux Honfleur »  
BP 60082 – 14600 Honfleur cedex**

**DECOUVERTE DU MUSEE DE LA MARINE**

Auteur : Pascal Lelièvre, professeur d'histoire-géographie



**Gravure du « Bassin vieux » par Ozanne (XVIIIe siècle)**

### **1) L'église Saint Etienne à travers les âges**

Commencée sous le règne du roi Charles V, en même temps que les travaux de fortification de l'Enclos, la construction de l'église est achevée pendant la période d'occupation de la ville par les Anglais entre 1419 et 1450.

Son aspect dépouillé porte la marque des temps de pénurie. C'est un modeste édifice qui occupe la totalité de la parcelle donnée par le roi de France aux Honfleurais. Il est composé d'une nef unique, sans transept, fermé à l'orient par un chevet à trois pans. Son ossature est robuste, en pierre de taille de grand appareil. Ses contreforts angulaires, ses moulures prismatiques et le remplage de ses fenêtres en tiers point annoncent le gothique finissant.

Pendant quatre siècles l'église Saint Etienne fut une église paroissiale, siège de la cure dont l'église Sainte Catherine, sise dans le faubourg du même nom, dépendit jusqu'à la Révolution Française. Le gouverneur de la ville et son lieutenant y avaient leur banc. Certains s'y sont faits inhumés, tel Antoine de Villeneuve, marquis de Monts, décédé en 1682. Les capitaines morutiers venaient y offrir le pain béni à leur retour de pêche des bancs de Terre Neuve. Une confrérie de charité était attachée à cette église. Son registre conserve le souvenir de nombreux marins qui se sont illustrés dans la vie maritime.

Dès sa fermeture au culte en 1793, elle est réquisitionnée comme magasin d'appareux de marine. En 1797, elle devient salle de spectacle, puis bourse de commerce sous le Premier Empire. Puis, au cours de la Restauration, elle affectée à l'administration des douanes qui y établit un entrepôt. Elle conserve cette fonction jusqu'à ce que la ville d'Honfleur en reprenne possession pour la confier en 1897 à la jeune société normande d'Ethnographie et d'Art Populaire, « Le Vieux Honfleur ».

### **2) La société « Le Vieux Honfleur » et le sauvetage de l'Eglise Saint Etienne**

Lorsque la ville d'Honfleur confia les destinées de l'Eglise à la jeune association qui venait de se constituer à l'initiative du peintre Léon Leclerc, elle avait perdu tous les attributs de sa vocation religieuse initiale. Le clocher avait été abattu, les vitraux brisés, l'autel, la tribune et son orgue disparus.

Afin de pouvoir exposer une partie de sa collection, organiser des expositions temporaires et recevoir du public venant assister à ses conférences, l'association entreprit de la restaurer, en lui restituant quelques uns des attributs de sa fonction primitive mis au service d'un projet patrimonial d'essence laïque. En quelques années, grâce à des dons et aux bénéfices des manifestations culturelles, le clocher et la tribune sont reconstruits. Le retable baroque de l'Eglise Sainte Catherine démonté lors des travaux de restauration de cette église dans les années 1880 y trouve refuge. L'association y installe ses bureaux et ses archives. Un programme iconographique est défini par le peintre Léon Leclerc et l'historien Charles Bréard pour regarnir les fenêtres de vitraux historiés. L'œuvre accomplie répond au souci de donner au patrimoine ainsi sauvé et exposé sa double dimension de témoignage sur un passé révolu et de catalyseur d'une prise de conscience identitaire, renvoyant par delà son enracinement local ou régional à la conscience nationale.

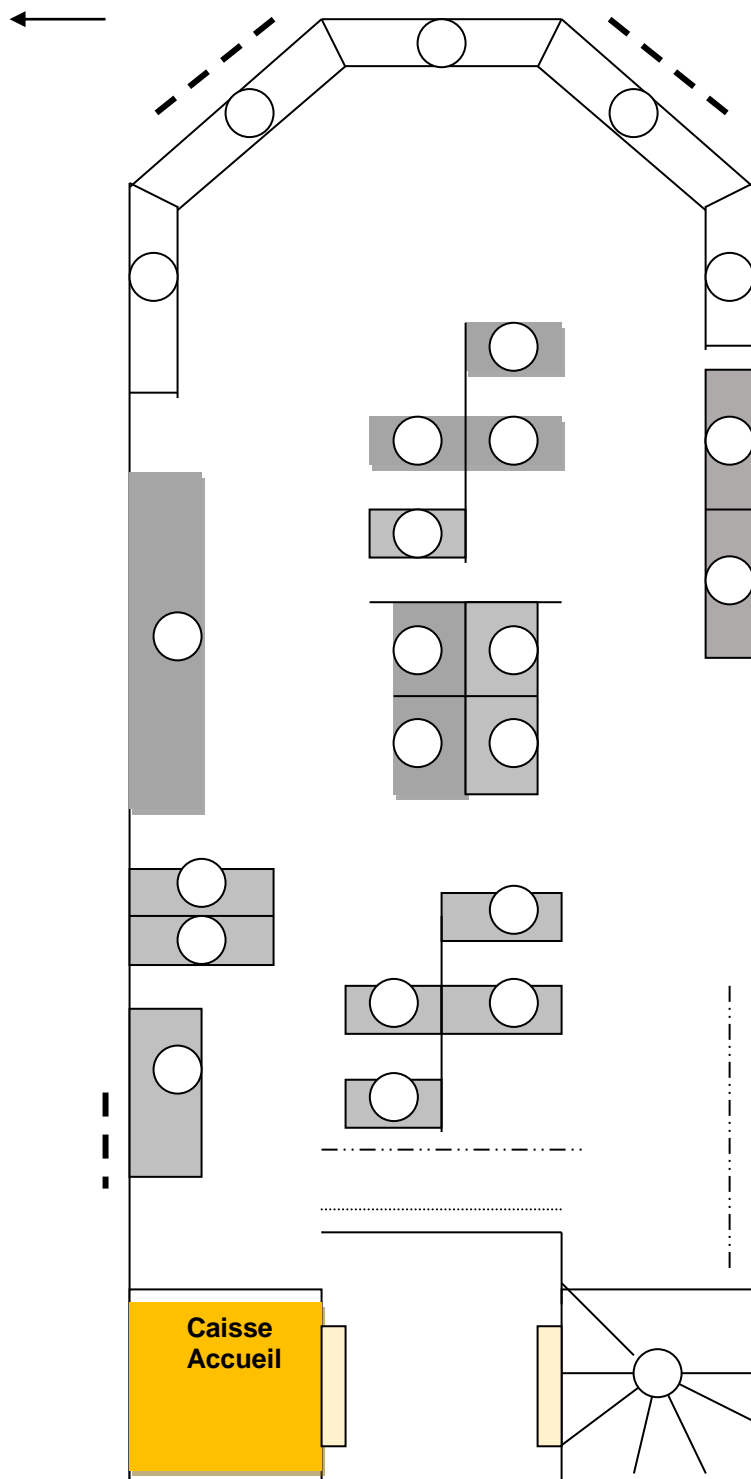
### **3) Un musée d'ethnographie et d'histoire maritime.**

En 1976, le conservateur des musées du Vieux Honfleur, Pierre Orange, décide de consacrer exclusivement l'église Saint Etienne à l'ethnographie et à l'histoire maritime d'Honfleur.

La grande diversité et l'authenticité des objets exposés, fruit de nombreux dons et legs de familles honfleuraises permettent de restituer les différents aspects de la vie et des activités des gens de mer à Honfleur au XVIIIe et XIXe siècle : les différents types de pêche et de commerce, la construction navale ainsi que les petites productions artisanales, expression d'un véritable art populaire. Sont également évoqués les grands moments de l'histoire de ce port et les étapes de son évolution spatiale.

Des travaux de rénovation entrepris en 2002 ont permis de réaliser une présentation thématique de la collection qui permet des approches différentes, esthétique, technique et historique afin de renouveler et élargir la perception et l'intérêt des objets et de répondre aux exigences de sens d'un public de plus en plus curieux et diversifié.

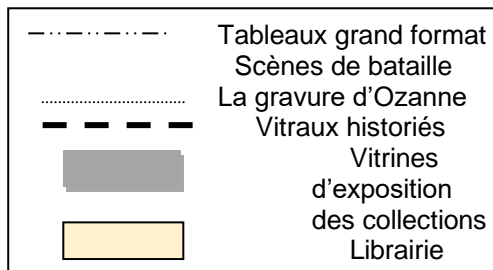
**Plan du musée de la Marine et repérage des espaces correspondant aux thèmes étudiés au cours du parcours pédagogique.**



Le quai Saint Etienne

**Les vitrines**

- 1) La guerre de course
- 2) Divers
- 3) Artisanat et souvenirs bord de mer
- 4) Religiosité des gens de mer
- 5) Artisanat marin
- 6) Topographie d'Honfleur
- 7) Topographie d'Honfleur : le front de mer
- 8) La traite négrière
- 9) La grande pêche
- 10) La traite négrière
- 11) Passagers de l'estuaire
- 12) Grandes maquettes
- 13) Le capitaine à bord
- 14) La construction navale
- 15) Le commerce au XIX<sup>e</sup> siècle
- 16) La pêche
- 17) La construction navale
- 18) La construction navale
- 19) La pêche
- 20) La pêche
- 21) La pêche
- 22) Le commerce au XIX<sup>e</sup> siècle
- 23) Le commerce au XIX<sup>e</sup> siècle



I) L'EVOLUTION DE LA TOPOGRAPHIE PORTUAIRE

A) Vitrine n°6

Observe les plans qui sont exposés dans la vitrine ainsi que ceux qui figurent sur le panneau explicatif. Ils ont été réalisés aux dates suivantes : 1657, 1780, 1787, 1865, 1930. Ils sont reproduits dans ton dossier aux pages 6 , 7 et 8.

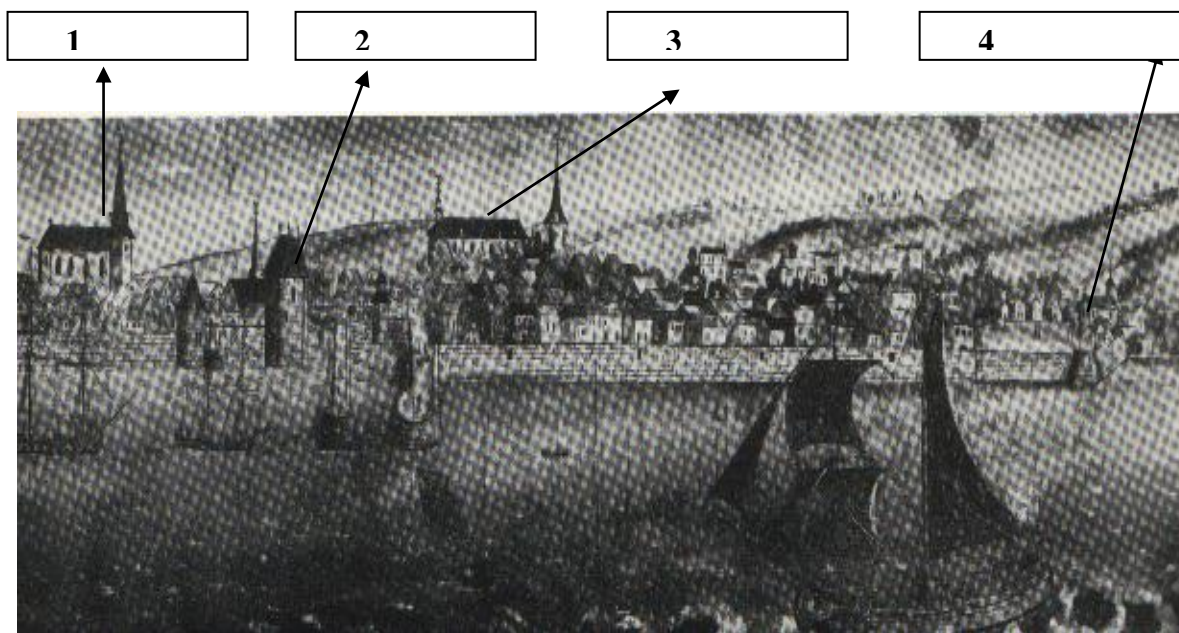
- a) Cherche parmi les cinq plans celui qui ne répond pas à la même fonction que les autres. Précise cette fonction.
- b) Classe dans l'ordre chronologique les 4 autres plans qui sont reproduits dans ton dossier pages 5 et 6.
- c) Donne le nom des quatre bassins de commerce qui ont été successivement aménagés et reporte le nom des bassins sur le tableau de la page 5
- d) A l'aide des documents page 5, explique les raisons de l'agrandissement du port.
- e) Recherche dans les différentes vitrines du musée les activités auxquelles le port de Honfleur s'est consacré dans le passé. Précise ces activités pour :

- La période moderne (XVIe, XVIIe, XVIIIe siècle) :

- La période contemporaine ( du début du XIX è siècle à 1950) :

B) Vitrine 7

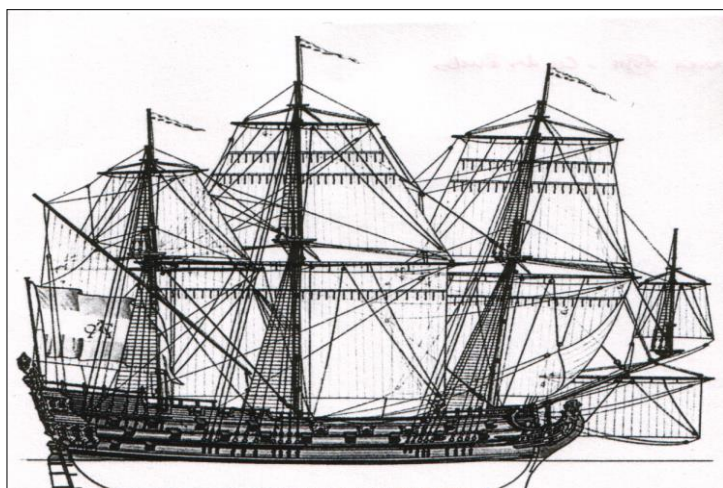
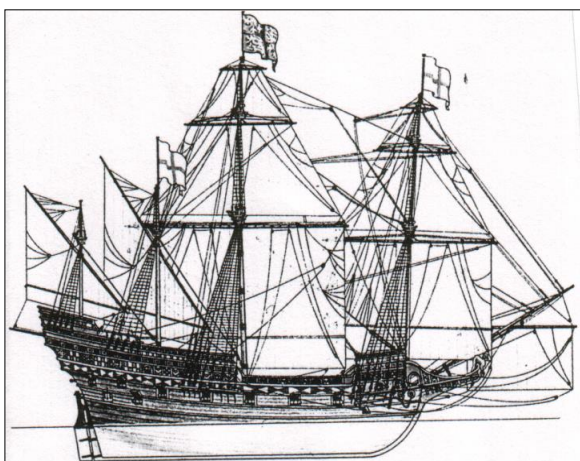
Ce tableau, une huile sur toile du XVIIIe siècle dont l'auteur est anonyme, présente une vue du front de mer\* au XVIIe siècle. A l'aide du plan de Gomboust, identifie les principaux édifices représentés :



**Types de navires et bassins de commerce**

Indique le nom des bassins :

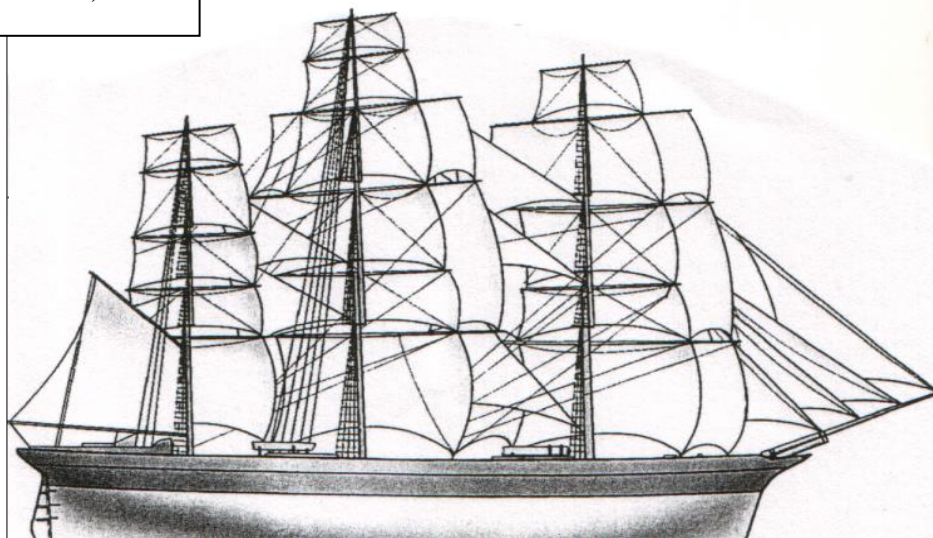
Les bassins du port d'Honfleur	Longueur	Largeur	Superficie	Largeur du pertuis	Tirant d'eau maximum
Bassin (1690)	130 m	78 m	1 ha	10 m	5 m
Bassin (1770)	130 m	90 m	1,3 ha	12 m	6 m
Bassin (1848)	300 m	72 m	2 ha	16 m	7 m
Bassin (1890)	800 m	80 m	6,4 ha	16 m	7 m



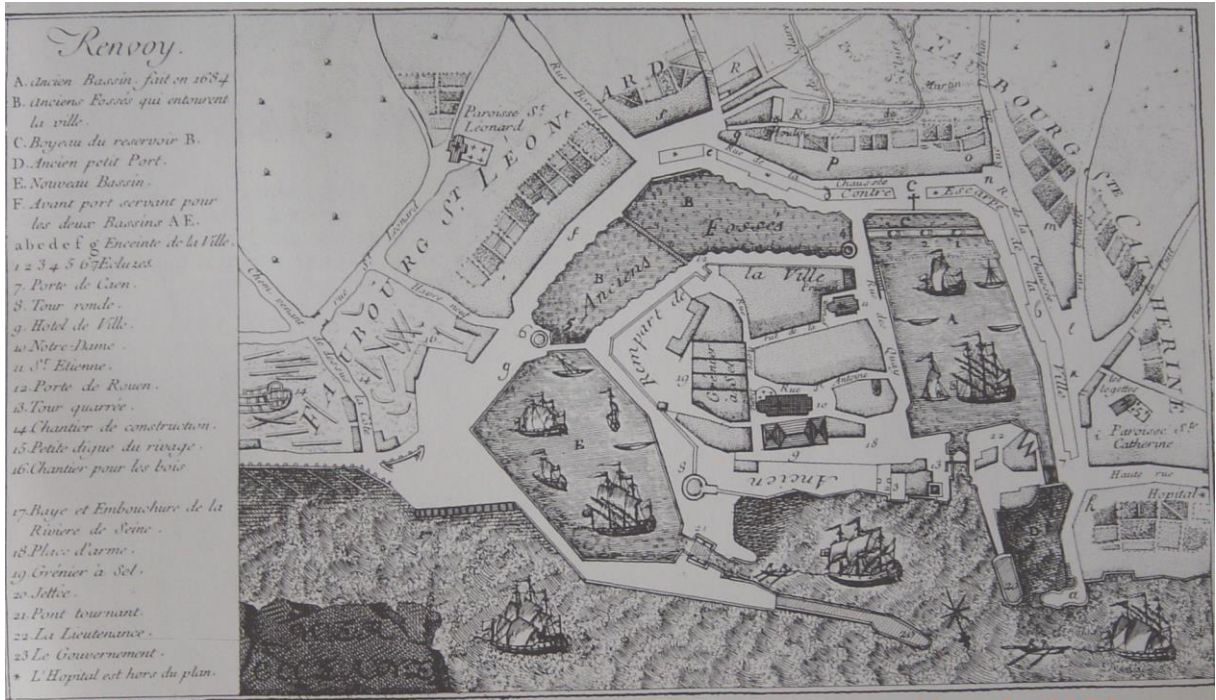
**Caraque.**  
XVI<sup>e</sup> siècle.  
Longueur 32 m,  
largeur 7 m, tirant  
d'eau 4 m

**Trois mâts. XVIII<sup>e</sup> siècle.**  
(Compagnie des Indes)  
Longueur 42 m, largeur 8 m,  
tirant d'eau 5,5 m

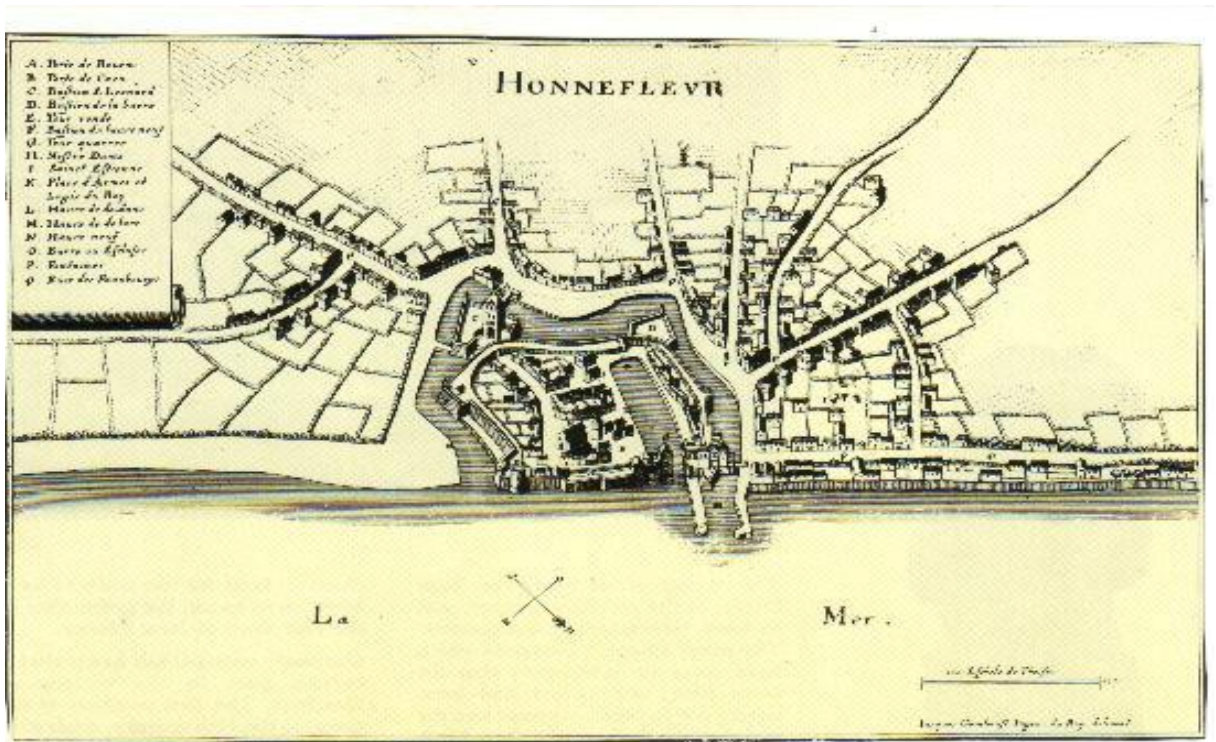
**Trois mâts-barque (clipper).**  
XIX<sup>e</sup> siècle.  
Longueur : 65 m, largeur :  
11 m, tirant d'eau : 6,5 m



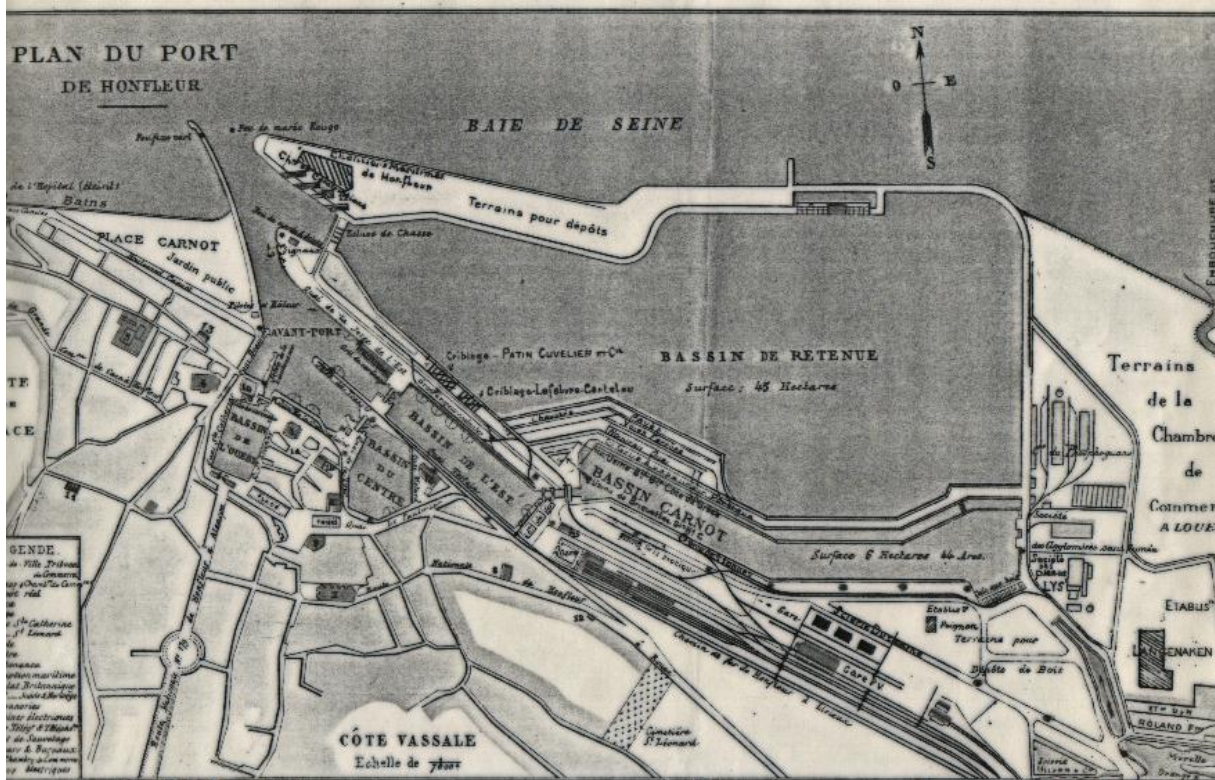
Plan n°1



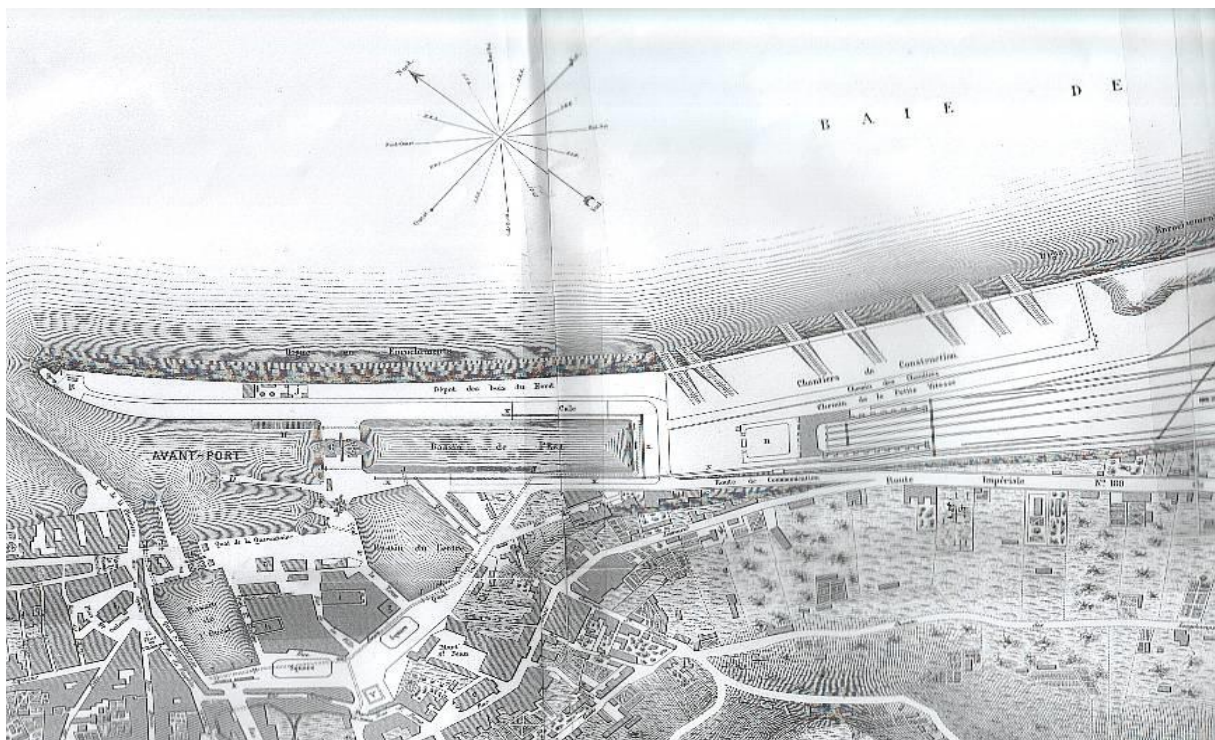
Plan n°2

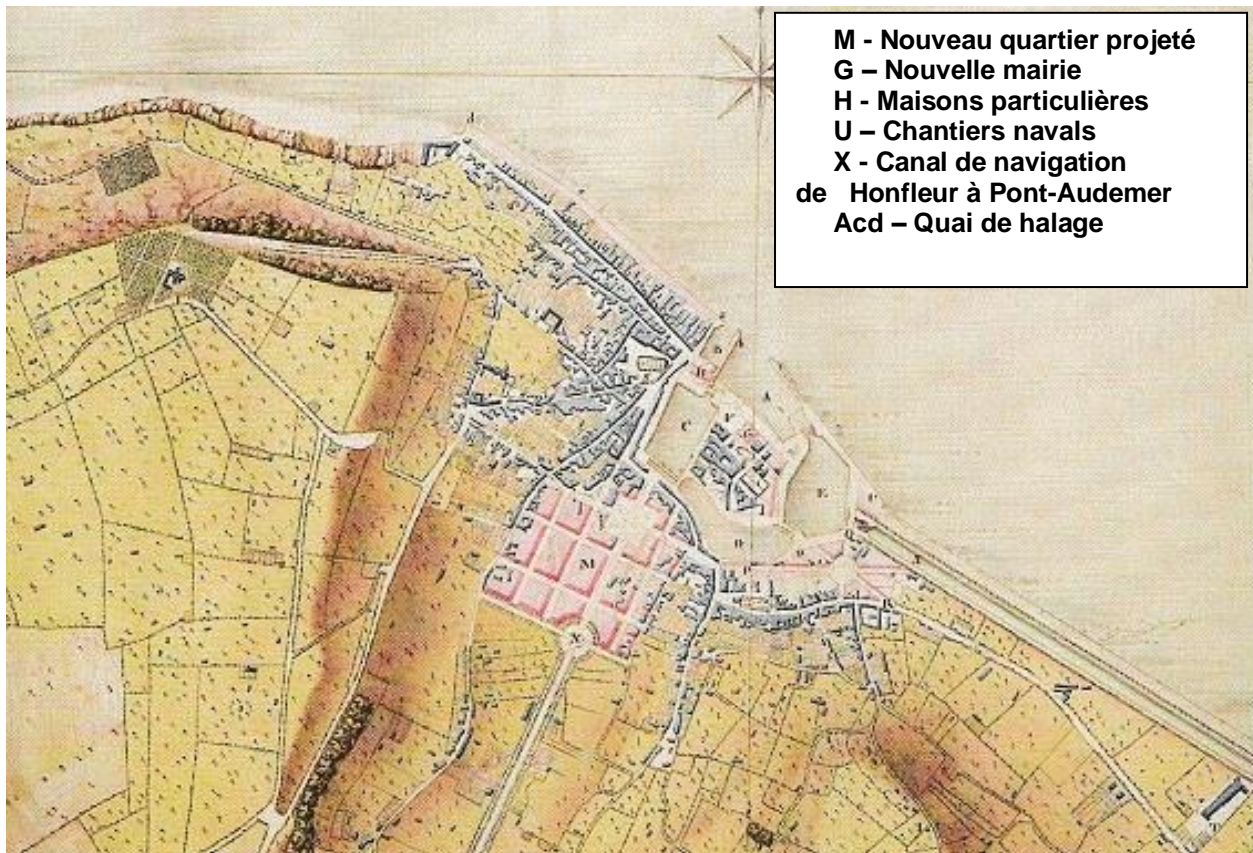


Plan n°3



Plan n°4





**Projet général des ouvrages pour l'amélioration du port  
et l'agrandissement de la ville (1787)**

- 1) Dans quels quartiers de la ville et du port des équipements nouveaux et des opérations de rénovation sont-ils prévus ?
- 2) En quoi le plan du nouveau quartier à urbaniser se différencie-t-il de celui de la vieille ville ?
- 3) A quel port le canal permettra-t-il de relier Honfleur ? Quel est l'intérêt de cette infrastructure projetée ?
- 4) Compare ce plan avec celui du second Empire : les projets ont-ils été réalisés ? Quels aménagements et quelles infrastructures figurent sur le plan du Second Empire qui n'étaient pas prévus en 1787 ?



**Le port de Honfleur au début du XVIII<sup>e</sup> siècle**

« Honfleur est un port de mer dans lequel les vaisseaux de 3 à 400 tonneaux peuvent entrer lorsque la mer est dans son plein, et où ils sont à l'abri de tout vent dans un bassin que le Roi Louis XIV a fait creuser au dedans de la ville et revêtir entièrement de belles pierres accompagné d'un assez large quai qui règne tout autour. L'on peut retenir dans ce bassin les vaisseaux, en y arrêtant les eaux par le moyen de grandes portes et écluses destinées à cet usage. Pour le nettoyer du limon, ou la vase, qui y entre, on a creusé au delà un espèce de fossé profond dans lequel on retient les eaux de mer après qu'elles y soient entrées par trois écluses ; et ensuite, on les fait sortir par les mêmes écluses lorsque la marée est basse.

Deux jetées nouvellement bâties rendent l'entrée du port plus facile et plus commode. A la tête de celle qui est la plus longue, l'on a établi une batterie de canons pour défendre l'approche et le passage de la Seine.

La ville d'Honfleur entretient 60 vaisseaux pour son commerce, à savoir 30 pour la pêche à la morue de Terre Neuve, 4 pour la morue sèche du Canada, plusieurs pour faire le voyage des Iles à cause du négoce, et environ 15 destinés à transporter à Rouen des marchandises à bord de grands vaisseaux.

La pêche que l'on fait dans la Seine et sur la côte de la mer produit un assez bon revenu aux pêcheurs de la ville. L'éperlan, l'alose, la sole, la limande, le carlet, le merlan sont les principales prises.

De plus le sel de Brouage pour le département des villes et pays situés le long de la Seine, arrive aussi à Honfleur dans des flûtes de 300 tonneaux. Il y a dans cette ville plusieurs greniers pour conserver le sel en magasin.

Lundi dernier 5 juillet 1700, étant à Honfleur, je remarquai que le bassin a été entièrement nettoyé et qu'il n'y a plus de limon. De plus l'on continue de le creuser de 4 grands pieds, afin que les vaisseaux de 400 tonneaux puissent aisément y prendre le large, parce que l'année dernière il fallait les décharger dans le canal, c'est à dire au milieu du bassin.

Il y a bien d'autres desseins projetés pour rendre le port d'Honfleur d'une plus grande utilité qu'il n'est aujourd'hui. Si l'on achève le nouveau bassin que l'on a commencé sur la paroisse St Léonard dans le fossé de la ville, au pied de la grosse tour qui est au bout de la muraille du port du côté du faubourg en remontant la Seine. IL y a déjà 50 toises d'ouvrages faits et une écluse à la pointe de ce nouveau port laisse entrer les eaux de la mer dans l'ancien fossé qui est au delà de la chaussée qui le sépare des ouvrages du port nouveau. »

**Extrait d'un rapport adressé au Roi  
(A.N. Portefeuille du père Léonard M 752, n°2/19)**

- 1) Quelles sont les principales activités du port de Honfleur ?
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
- 2) Quels sont les atouts et les handicaps du port ?
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
- 3) Comment les autorités communales maintiennent-elles l'attractivité du port ?
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
- 4) Le projet mentionné dans le dernier paragraphe a-t-il été réalisé ?

<b>II) LE COMMERCE TRIANGULAIRE</b>
-------------------------------------

Contrairement aux ports de Nantes, Bordeaux, Marseille ou le Havre, l'armement honfleurais ne s'est orienté que très tardivement vers le commerce triangulaire, hautement lucratif lorsque les voyages sont couronnés de succès mais aussi très risqués financièrement.

Cette activité ne débute qu'à la fin de la Guerre de Sept Ans. Le traité de Paris en 1763 permet de lever l'hypothèque que fait peser la guerre de course anglaise sur le commerce maritime français. Les armateurs honfleurais se montreront particulièrement actifs jusqu'à la fin de l'Ancien Régime, faisant de Honfleur le 5ème « port négrier » de France à la veille de la Révolution.

**A) Les documents présentés dans le musée évoquant le commerce triangulaire.**

Repérage dans l'espace du musée : vitrines n° 4, 5, 6, 7 ainsi que le lutrin près de la vitrine n°5.

A quels types de documents correspondent les documents exposés permettant d'évoquer le commerce triangulaire pratiqué par les armateurs honfleurais?

Types	Désignation
Textes administratifs.	
Echantillons d'étoffes.	
Maquettes.	
Peintures (Aquarelles).	

**B) Le fret du navire au départ de Honfleur.**

Indique le document qui te permet de détailler la composition du fret.

Quelles sont les grandes catégories d'objet et de denrées composant le fret ? (Demande à ton professeur de t'aider pour déchiffrer certains mots ou en donner la signification.)

Des armes.	- - -
	- - - -
	- - -
	- - -

Facture Des Marchandises Composant La Cargaison  
Du Navire La Bonne amitié Capitaine  
Dunepveu Destiné a Faire La Traite des Indes  
à Savoir La Valeur des Marchandises En Dardes Selon  
L'Evaluation de France.

SCAVOIS

807. Guinés (Blanc & Suisse) a	6 Dardes	1812.
431. Indiennes Rouge & Blanche a	8	2418.
428. Indiennes	6	2556.
400. Chasseles de Ljud.	8	800.
250. Chasseles de Rouen	6	1500.
255. Serjatspaug	idem	2130.
100. Nyanpauca	30	600.
600. Douzaines (Mouchoirs) Choleté	30	2400.
285. Pholce a	4	1540.
315. Cassels	idem	1260.
300. Nicanach	30	1200.
200. Doubles Coras	30	800.
600. Pous d'Orlagne	30	1600.
277. unnes Juyde de Eau a l'anne & Eau	1	1848.
214. unnes Effetas Cramoisi idem	idem	142.
3. Douzaines (Mouchoirs) de Eau sans Eau	7	21.
19 Douzaines idem sans Cramoisi	9	171.
24. Pous de 2 Mouchoirs jaunes sans Eau	idem	306.
800. unnes Cramoisi a l'anne sans Eau	4	334.
606 unnes (Drap) Rouge a l'anne & Eau	4	404.
398. idem (Drap) Vert a l'anne & Eau	4	1064.
100. Douzaines de Douzains (Mouchoirs) a l'anne	4	300.
1600. Juyde a	5	8000.
200. Douzaines a	6	1200.
868. Pous Eau sans a 2 Eau sans	1	1214.
415. Camoises de (Mouchoirs) a	5	2075.
28. Cistes de Vin a	15	570.
28800. Eau a l'anne a 4 Eau sans	4	6025.
7500. (Mouchoirs) Eau en 28800 Mouchoirs a	217 1/2 de Dardes	6000.
900. Distence de Cuir (Mouchoirs) a l'anne	1	66.
399. Chaudrons de Cuir (Mouchoirs) a l'anne	1	2396.
400. Douzaines de Eau a	4	100.
936. Mouchoirs de Eau sans Eau a 8. Dardes & Eau	4	750.
450. Dardes de Eau a	4	450.
619. Camoises de Eau a 6 Eau	1	414.
54. Camoises de Eau a	3	162.
975. Eau sans Eau a 3 Eau sans	1	325.
3600. Juyde Ringet sa agathe a 3 Eau sans	1	1200.
100. Eau sans Eau a l'anne	4	100.
100. Eau sans Eau a l'anne	1	42.

**C) Le rôle d'équipage de *la Bonne Amitié***

C'est la liste des membres de l'Equipage de *la Bonne Amitié* avec leur affectation. Cette liste est dressée en quatre exemplaires sur un formulaire administratif fourni par le greffe de l'Amirauté (seules la première et la dernière page ont été reproduites dans ton dossier). Le capitaine du navire doit en conserver avec lui un exemplaire pour le présenter dans les ports où il aborde au cours de son voyage. A son retour il est complété par un décompte des membres d'équipage présents.

Quels renseignements ce document fournit-il?

-sur le navire et sa destination :	
-sur les armateurs :	
-sur la composition de l'équipage :	
-sur les conditions de rémunération de l'équipage :	
-sur la durée du voyage :	

L'objet même du voyage est-il mentionné ? Est-il fait mention d'une escale en Amérique ?

**D) Un navire de traite.**

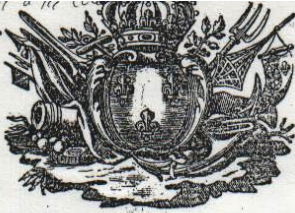
Les navires utilisés pour la traite ne se différencient pas fondamentalement des autres navires de commerce. Ils sont cependant dotés de quelques aménagements supplémentaires : une rambarde et une cloison transversale percée de meurtrières qui isole le gaillard d'arrière du reste du navire.

La Bonne Amitié est un brick, type de navire de commerce très utilisé à cette époque pour les voyages au long cours. L'équipage d'un brick est plus réduit que celui d'un trois mâts, ce qui rend son exploitation moins onéreuse.

En vous reportant aux documents exposés (vitrines 8, 10, 12):

- 1) Précise les caractéristiques de la coque d'un brick (rapport longueur-largeur, nombre de ponts)
- 2) Précise les caractéristiques du gréement (nombre de mâts, types de voiles)
- 3) La Bonne Amitié est- elle représentée sur le tableau avec les aménagements correspondant à un voyage de traite ?

Extrait du rôle d'équipage de la Bonne Amitié

**DEPARTEMENT**  **DE NORMANDIE.**  
**QUARTIER** *D'Honfleur*

Registre des Bâtimens  
 F<sup>o</sup>. 2 N<sup>o</sup>. 5. — **La Bonne Amitié** allant à la Côte d'ou

**N<sup>o</sup>. 106** **ARMEMENT** <sup>ET</sup> *au Mois 1786*

**RÔLE** de l'Equipage du Navire *La Bonne Amitié*, d'Honfleur construit en 1783  
 à Honfleur — du port de 218 tonneaux, armé de — canons, tirant d'eau chargé 19. pieds,  
 & non chargé 8 pieds, 12 pont, — gaillard, appartenant à *M. Lacoudrais* propriétaire & C<sup>ie</sup>  
 armé à *Honfleur* — par les *Officiers* — sous le commandement  
 de *Jean Amant Dunepveu* pour aller à la Côte d'ou —  
 avec 3 mois — d'avances, qui doivent courir du jour de la sortie dudit Bâtiment.

NOMS, SURNOMS, DEMEURES & QUALITÉS	AGE, Taille & Poil.	QUALITÉS & solde au service DU ROI.	CLASSE, Folio & Numéro.	SOLDES par mois.	AVANCES pour mois.
<i>Officiers</i>					
<i>Jean Amant Dunepveu Honfleur Cap<sup>n</sup></i>	<i>29. h. bl.</i>	<i>Cap<sup>n</sup></i>	<i>35. 120</i>	<i>150</i>	<i>150</i>
<i>Martin Bernard Gouet Dupage 2<sup>m</sup></i>	<i>22. b. ch.</i>	<i>2<sup>m</sup></i>	<i>64. 256</i>	<i>80</i>	<i>240</i>
<i>Joseph Augustin Beaudequin Honfleur 25. m. bl.</i>	<i>25. m. bl.</i>	<i>2<sup>m</sup></i>	<i>19. 75</i>	<i>50</i>	<i>150</i>
<i>Louis Pierre Besla Dupuis Honfleur 22. m. br.</i>	<i>22. m. br.</i>	<i>2<sup>m</sup></i>		<i>80</i>	<i>240</i>
<i>Louis Antoine Adrien Desrochers Honfleur 18. m. br.</i>	<i>18. m. br.</i>	<i>2<sup>m</sup></i>		<i>36</i>	<i>108</i>
<i>CAPITAINE</i>					<i>1100</i>

## EXTRAIT DE REVUE.

NOMBRE des Personnes.	A L'ARMEMENT.	MONTANT des Avances.	AU DÉSARMEMENT.	NOMBRE des Personnes.
5	Officiers . . . . .	1188. .	Présents . . . . .	26.
6	Officiers-Mariniers . . . . .	1188. .	Congédiés . . . . .	5
3	Officiers non Mariniers . . . . .	342. .	Désertés . . . . .	1
18	Matelots . . . . .	1730 .	Restés malades . . . . .	7
0	Novices . . . . .	" " "	Morts . . . . .	7
1	Volontaires . . . . .	" " "		
4	Mouffes . . . . .	126 .		
37	TOTAL . . . . .	4564 .	TOTAL . . . . .	39

Fait à Bonfleur le 5. Jour 1788.  
*Chaurmaux*

C. Dreyfus 119-17-11

*Nous soussigné armateur & Cap. d'un 3<sup>e</sup> La Bonne amitié* certifie au présent Rôle véritable montant à la somme de quatre mille cinq cent cinquante quatre livres, payée aux Trente Sept personnes y nommées pour 3 mois d'avances qui doivent courir du jour de la sortie dudit Bâtiment, pour aller à la Côte d'Or soumettant de payer au Trésorier particulier des Invalides de la Marine en ce Port, les six deniers pour livre de la susdite somme, & de lui remettre copie de la quittance qu'il Nous fournira Nous obligeant en outre de n'embarquer sur ledit Bâtiment que ceux dénommés au présent Rôle, de remettre dans les vingt-quatre heures de l'arrivée dudit Bâtiment dans un Port, aux Officiers des Classes ou aux Consuls dans les pays où il y en a d'établis, une déclaration du jour de sa première sortie & de celui de son arrivée avec le Rôle dudit Equipage, en leur donnant connoissance des changemens, de ne payer qu'au désarmement les salaires de ceux qui pourroient être débarqués pendant le cours dudit voyage, à moins qu'il n'en soit décidé autrement par lesdits Officiers, & de ne donner des acomptes que de leur consentement & en leur présence, dont il sera rapporté des certificats, de fournir aux gens dudit équipage les rations de vivres dans les quantités & qualités réglées Nous soumettant en cas qu'elles n'ayent point été fournies de leur en tenir compte en argent au désarmement, de représenter ledit Equipage au Bureau des Classes du Port où ledit Bâtiment fera son retour, ou d'y justifier par des certificats des susdits Officiers les désertés ou restés malades, & ceux morts à terre par des extraits mortuaires, y joignant les copies des inventaires des effets des gens de l'Equipage & passagers morts ou désertés pendant le voyage, & des procès verbaux pour ceux qui n'auroient rien laissé; de payer en présence des Officiers des Classes les salaires dus audit Equipage & les six deniers pour livre trois jours après le désarmement dudit Bâtiment, & d'observer en tout les Ordonnances & Réglemens de Sa Majesté, à peine de cinq rens livres d'amende. Fait quadruple, a Bonfleur le 7. 9. 1786. *Admiral*

*Sabouren plus fils ainé*

VU par Nous *Commissaire de la marine chargé du détail des flottes* Trente Sept Personnes dénommées au Rôle ci-devant, permis au *D<sup>u</sup> Capitaine* de s'en servir pour faire le voyage d *à la Côte d'Or* aux conditions portées par la *so<sup>u</sup>sscription* ci-dessus, à peine de cinq cens livres d'amende. Fait quadruple a *Bonfleur le 7. 9. 1786.*

*Desauges*

JE soussigné Trésorier particulier des Invalides de la marine en ce Port, reconnois avoir reçu de *M. La Cournaud* la somme de *Cent Trente livres, Dix Sept sols*, pour les six deniers pour livre de celle de *quatre mille cinq cent cinquante quatre livres* payée à l'Equipage pour 3 mois, suivant le Rôle ci-dessus, ayant cejour d'hui délivré à *M. La Cournaud* mon Certificat particulier portant que j'ai fourni la susdite quittance. FAIT à *Bonfleur le 7. 9. 1786.*

Un navire négrier : *La Bonne Amitié*



Brick de commerce, la Bonne Amitié appartenant à Nicolas Coudre Lacoudrais, armateur honfleurais. Gouache et encre sur papier, 1786.



Navire armé pour la traite au large des côtes d'Afrique.  
Dessin de Loÿs Pétillot, in Armel de Wismes,  
*La traite négrière vers le nouveau monde*, 1984, Documentaires Ouest-France

III) LA CONSTRUCTION NAVALE A HONFLEUR SOUS L'ANCIEN REGIME.

A) Un chantier de construction navale. (Document 1)

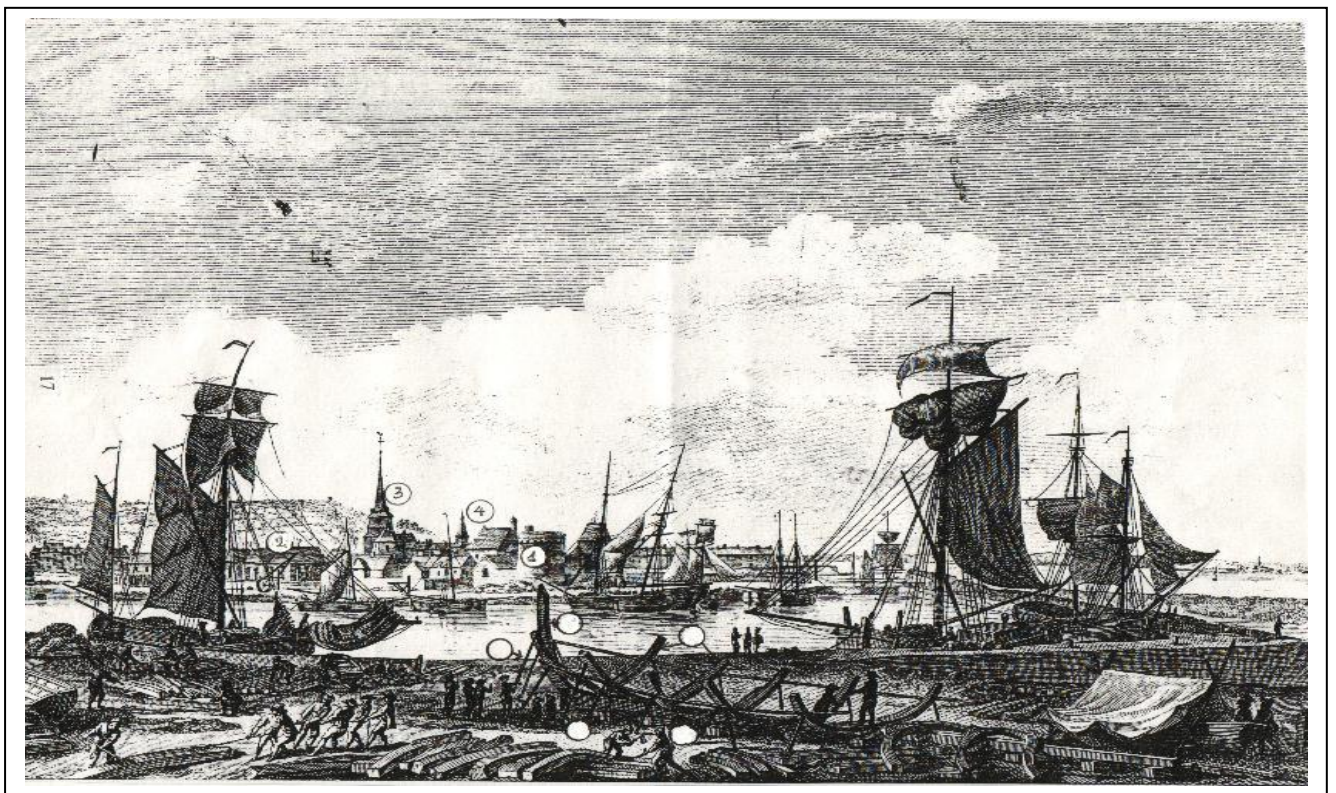
La gravure représentant le Havre Neuf à la fin de l'Ancien Régime. Le paysage portuaire est représenté avec un grand souci d'exactitude. Il décrit en premier plan un des chantiers de construction navale de la ville, installé devant les quais le long desquels deux petits navires de commerce sont accostés.

De nombreux chantiers navals s'égrenaient le long de la côte de part et d'autre de l'agglomération (à proximité de l'Hôpital Général, devant le Havre Neuf, et plus à l'est, en direction de Crémantfleury. Ces chantiers sont la propriété de maîtres entrepreneurs aux moyens de production relativement modestes (comparativement à ceux des chantiers de la Compagnie des Indes à Lorient ou ceux des arsenaux de la Royale à Brest ou à Rochefort.). Ils n'en construisent pas moins de très nombreuses unités destinées à la pêche ou au commerce (les deux fonctions ne sont pas toujours bien séparées) dont certaines peuvent atteindre des tonnages importants (2 à 300 tonneaux). Ces unités appartiennent à tous les types de navires fabriqués au XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècle: sloop, senau, brigantin et même frégate.

Le gravure montre la construction d'un navire ; on peut y reconnaître certains éléments qui forment l'ossature de la coque.

Questions :

- 1-Localise sur le plan n°1 page 6 le chantier naval (mettre une croix).
- 2-A l'aide du lexique identifie le type des deux navires représentés au premier plan
- 3-A partir des plans pages 5 et 6 identifie les éléments du paysage urbain repérés par les numéros 1, 2, 3, 4.



Le havre neuf. Gravure d'Ozanne (XVIII<sup>e</sup> siècle)



<b>LA CONSTRUCTION NAVALE A HONFLEUR (suite)</b>
--

**B) Le travail des charpentiers de navire.**

Les charpentiers réalisent le gros travail de la coque. Ils assemblent :

- La membrure. La quille est la première pièce que l'on met en chantier car toutes les autres pièces directement ou indirectement s'appuient sur elle; étrave et étambot, formant l'avant et l'arrière du navire; les varangues avec leurs allonges articulées sur les genoux pour former les couples, dans un plan perpendiculaire à la quille, en dessinant les flancs; les ceintes longitudinales qui assurent la liaison des parties; les baux appuyés sur les courbes de pont, qui maintiennent l'écartement des varangues et supportent en même temps les planchers des ponts (bordés de pont).

- Les bordages : ils sont appliqués sur la membrure au moyen de longues chevilles de chênes appelées gournables et ferment le corps du vaisseau, de la quille à la lisse de plat-bord.

- La mâture. C'est l'ensemble des mâts du navire. (pour la marine d'Etat ce travail se fait au Havre).

**1 – LA CHARPENTE DU NAVIRE OU MEMBRURE**

Identifie les éléments qui forment l'ossature de la coque et les pièces de bois sur lesquelles elle est posée :

1 - La quille

3 - L'étrave

5 - Les couples

2 - Les tins

4 - Les épontilles

Reporte les numéros dans les cercles qui correspondent page 17.

**2 - LES OUTILS**

Complète la liste des outils qui sont exposés dans la vitrine n° 8 ainsi que leurs usages.

	Permet de mesurer le diamètre extérieur d'une pièce.
Le trusquin	
	Est utilisé pour dégrossir le bois.
	Sert obtenir des surfaces unies sur les pièces de bois courbes
Le clou de carvelle	
L'herminette	

**3 -LE BOIS DE CONSTRUCTION NAVALE** (documents pages 19 et 20)

A - Indique pour chacune des parties du navire les essences utilisées de préférence par les charpentiers de navire.

La mâture	
Le pont	
Les bordés	
Les couples	
Les varangues	
La quille	

Les pièces de bois utilisées pour construire un navire sont taillées dans des parties précises de l'arbre dont elles sont issues.

<b>LA CONSTRUCTION NAVALE A HONFLEUR (suite)</b>
--

B -Voici une liste de pièces de bois destinées à être assemblées pour constituer la coque d'un navire. Indique à côté de chacune d'elle le numéro de la pièce correspondant :

- |                       |                   |                       |                  |                       |                     |
|-----------------------|-------------------|-----------------------|------------------|-----------------------|---------------------|
| <input type="radio"/> | La varangue plate | <input type="radio"/> | Les genoux       | <input type="radio"/> | Les courbes de pont |
| <input type="radio"/> | Les baux de pont  | <input type="radio"/> | Les bois de pont | <input type="radio"/> | Les allonges        |

C - Pour quelles raisons les charpentiers choisissent-ils leurs pièces dans des parties précises des arbres ? Associe les numéros des différentes parties de la coque à celle des parties des arbres auxquelles elles correspondent.

#### 4 - LE CALFATAGE

Après avoir lu le texte de présentation de cette activité, réponds aux questions suivantes :

- a) Quel est le but de ce travail ?
- b) Quels outils utilise le calfateur ?
- c) Décrivez les étapes de cette opération pour un navire neuf.
- d) Quelles tâches supplémentaires s'y ajoutent en cas de radoub ?
- e) A quel endroit du port se situait la cale d'abattage en carène pour le radoub des navires au XVIIIème s.

#### **C) Un corps de métier.**

Le corps des charpentiers calfateurs et perceurs est le plus important de la ville par ses effectifs qui n'ont cessé d'augmenter jusqu'à la fin de l'Ancien Régime. En 1786 il comporte 257 membres, maîtres entrepreneurs, maîtres ouvriers et apprentis.

Jusqu'à l'ordonnance de Colbert de 1681 qui constitue ce corps de métier, les charpentiers de navire et les charpentiers de maison n'étaient pas dissociés tandis que les perceurs et calfateurs formaient des métiers séparés.

L'ordonnance colbertienne réunit les trois métiers liés à la construction navale en un seul corps et le place sous la juridiction de l'Amirauté qui délivre les brevets de maîtrise et juge les infractions aux règles en vigueur dans la profession. Chaque année les maîtres se réunissent pour choisir parmi eux deux gardes jurés chargés de visiter les navires afin de s'assurer de la qualité du travail et de distribuer les ouvriers entre les ateliers en activité.

L'organisation de ce corps de métier peut apparaître « libérale » en ce sens qu'elle n'aboutit pas à une fermeture de l'accès au métier pour protéger ses membres de la concurrence.

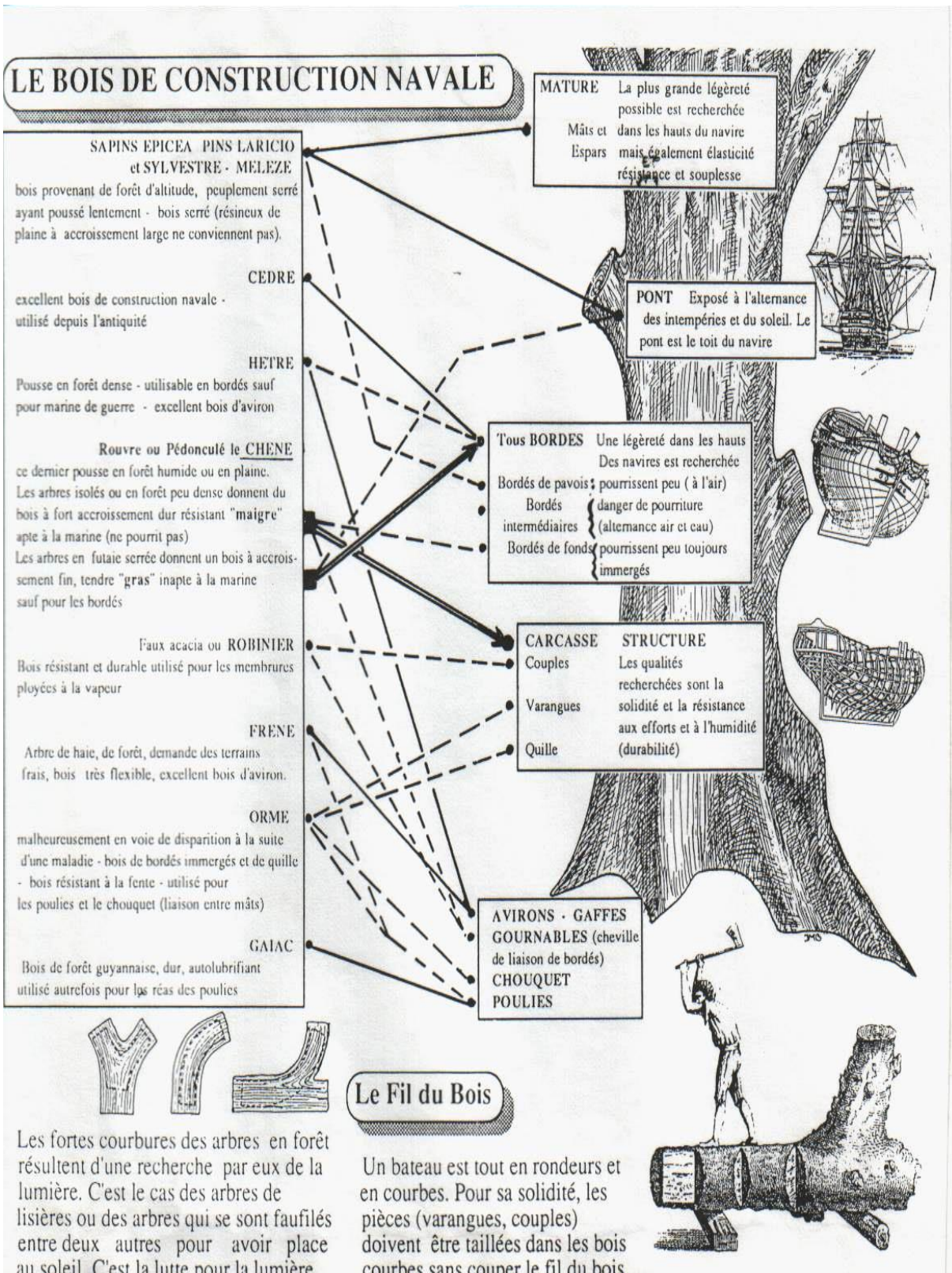
Après un apprentissage de 12 à 18 mois le jeune ouvrier peut obtenir un brevet de maîtrise. S'il dispose d'un certain capital, il peut devenir entrepreneur et contracter librement avec des « bourgeois » pour la construction d'un navire. Cette position fait de lui un chef d'entreprise employant à la journée des maîtres ouvriers et des apprentis ; elle ne lui confère cependant pas de privilège particulier au sein du corps de métier par rapport aux maîtres ouvriers.

La fonction de maître entrepreneur, du fait la possession nécessaire d'un capital (pour acheter la matière première, le matériel de fabrication et avancer l'argent pour payer les ouvriers), a tendance à se transmettre héréditairement et à favoriser la constitution de dynasties de constructeurs de navires comme le fut celle des Augustin Normand.

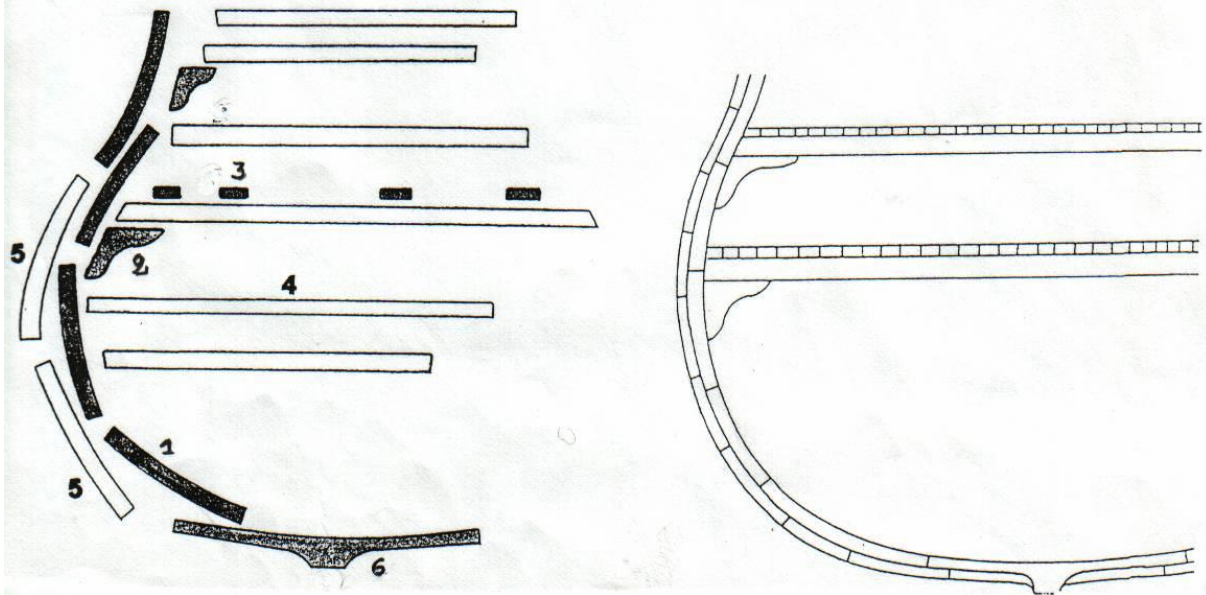
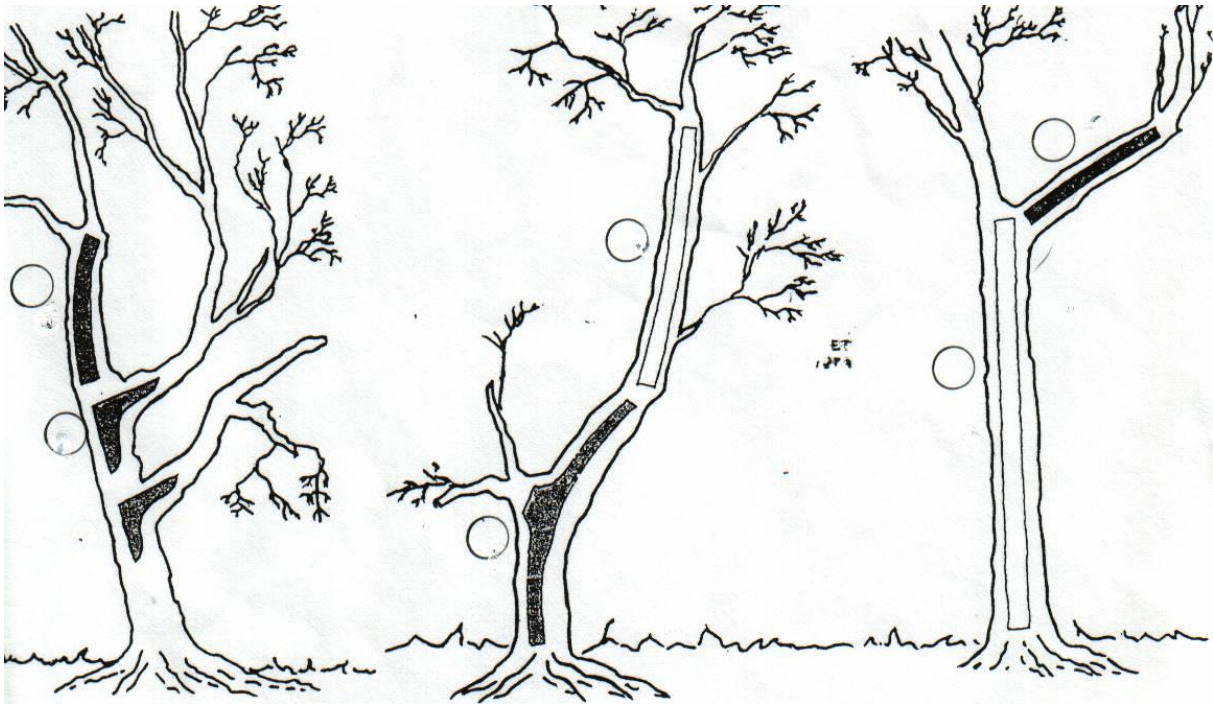
#### **Règlement pour le travail et le paiement des charpentiers, calfateurs et perceurs de navires (page 21)**

##### Questions.

- 1) Pourquoi ce règlement émane-t-il de l'Amirauté ? Dans quelles conditions ce règlement a-t-il été négocié ? Quels besoins s'étaient exprimés ?
- 2) Quel ordre de priorité le règlement fixe-t-il pour l'exécution des travaux et la répartition de la main d'œuvre disponible ?
- 3) Quelle est la durée du travail quotidien ? Y a-t-il des rythmes différents selon les saisons ? Pourquoi ?
- 4) Quelles est la hiérarchie des rémunérations prévue par le règlement ? Comment se justifie-t-elle ?



De l'arbre à la coque



**Le règlement de travail des charpentiers, calfateurs et perceurs de navires (22 novembre 1785)**

Amirauté de France

« Vu la remontrance faite par le Procureur du Roy qu'il s'est depuis peu élevé des contestations de la part des charpentiers calfateurs et perceurs de navires... tant à la police desdits\* ouvriers que du paiement de leurs journées ; que pour prévenir toutes difficultés à l'avenir, il serait à propos de procéder à un règlement au désir de l'arrêt de la Cour du 7 août 1780 ; que pour y parvenir les sieurs négociants auraient été convoqués et les maîtres et gardes du métier mandés pour estre\* entendus heure présente et s'étant présentés iceux\* ouys\*, il a esté \* du consentement du procureur du Roy\* présence des sieurs J. B . Jacques Prémord, J.B. Bermon, Victorin Rigault, Nicolas Lacoudrais, Jacques Heutte, Ollivier Bruneaux et Réaux procédé au règlement qui suit.

Art 1<sup>er</sup>

Tous navires qui seront abattus en carenne ou sur le platon auront la préférence des ouvriers charpentiers, calfateurs et perceurs et leur en sera fourny\* une quantité suffisante qui pourront mesme\* estre au cas de besoin pris sur lesdits\* navires entrés au port ou dans les chantiers de construction ou\* ils seraient à travailler aux ouvrages ordinaires.

2

Lesdits ouvriers employés au travail du haut des navires auront la préférence pour le travail du même navire sur la carenne\* ou au platon\* et ne pourront en estre\* renvoyé ou exclus sans un motif légitime.

3

Lesdits ouvriers ne pourront quitter le travail par eux commencés pour aller travailler ailleurs à peine de vingt livres d'amende contre chacun des contrevenants et de pareille amende contre le maître d'atelier qui les recevrait sauf plus grande peine en cas de récidive et seront tenus lesdits ouvriers de continuer leur ouvrage jusqu'à sa perfection sous la mesme\* peine à moins qu'ils n'en fussent empêchés par maladie ou force majeure.

4

Le prix des journées desdits ouvriers sera à l'avenir, à raison de quarante sols par jour depuis le 1<sup>er</sup> octobre jusqu'au 1<sup>er</sup> avril et à l'égard des navires et à l'égard des navires qui seront travaillés et abattus en carenne\* pendant ledit\* temps, il sera payé pour chaque jour de maître charpentier calfateur et perceur qui y travaillera quarante cinq sols.

5

Le prix des journées desdits\* ouvriers depuis le premier avril jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre sera à raison de quarante cinq sols par jour et pour les navires abattus et travaillés à la carenne pendant le même temps il sera payé cinquante sols par chaque jour de maître charpentier calfateur et perceur.

6

Si lesdits ouvriers ne travaillent pas la journée entière à la carenne\* ou qu'ils en fussent empêchez\* par le mauvais temps et autres forces majeures, ils ne seront payés qu'à proportion du temps qu'ils y auront employé eu égard aux prix fixé dans les cas exprimés dans l'article 5.

7

8

Aux apprentis dudit métier qui auront fait la moitié de leur temps de leur apprentissage sera payé par chaque jour de travail vingt sols depuis le 1<sup>er</sup> octobre jusqu'au 1<sup>er</sup> avril et depuis le 1<sup>er</sup> avril jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre vingt cinq sol. A ceux qui seront dans leur première année de leur apprentissage dix sols par jour du 1<sup>er</sup> octobre jusqu'au 1<sup>er</sup> avril, et quinze sols depuis le 1<sup>er</sup> avril jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre.

9

A l'égard des maîtres d'atelier et gardes dudit métier il sera payé dans tous les cas cinq sols en plus des ouvriers parce que les maîtres d'atelier seront tenus de se trouver au commencement de l'ouvrage pour mettre les ouvriers en œuvre.

10

La journée des ouvriers commencera à cinq heures du matin jusqu'à sept heure du soir depuis le 1<sup>er</sup> avril jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre et depuis le 1<sup>er</sup> octobre jusqu'au 1<sup>er</sup> avril si tost\* qu'il sera jour jusqu'à sa fin.

\* mot ou forme orthographique ancienne

**La topographie portuaire**

Bassin à flot	Plan d'eau à niveau constant et contrôlé par une écluse
Front de mer	C'est la terre vue de la mer
Pertuis	Passage resserré permettant d'entrer dans un bassin.

**La construction navale**

Aurique	Voile trapézoïdale
Bau	Poutre transversale soutenant le pont d'un navire.
Bordés	Pièces de bois revêtant la coque du navire.
Brick	C'est un navire marchand construit au XVIIIème s et au XIXème s (jusqu'en 1860). Son gréement comporte deux mâts, tous deux dotés de voiles carrées ; Le mât avant est le mât de misaine, le mât arrière le grand mât. Ce dernier porte, en plus, une voile aurique, dite brigantine.
Cale	Plan incliné où l'on construit et répare les navires. Cale d'abattage en carène : cale où l'on couche le navire sur le côté pour réparer la carène.
Carène	Partie immergée de la coque.
Couple	Pièce de bois courbe symétrique par rapport à la quille
Epontilles	Etais qui servent à tenir droite la coque du navire posé sur la cale.
Etrave	Réunion de fortes pièces de bois continuant la quille, et formant l'avant du navire
Gréement	Ensemble des superstructures d'un navire à voiles : mâts, voiles, cordages...
Ketch	Mode de gréement comportant un grand mât et un mât d'artimon plus petit. Ces deux mâts ne portent en principe, en dehors de la trinquette, que des voiles auriques
Quille	Pièce de bois qui va de la poupe à la proue d'un navire et sur laquelle s'appuie toute la charpente du navire. Elle constitue « l'épine dorsale du navire ».
Radoub	Réparation d'un mât, d'une voile ou de la coque d'un vaisseau.
Sloop	Mode de gréement comportant au XVIII è siècle un mât doté d'une voile aurique et d'un hunier. C'était le gréement d'un grand nombre d'embarcations de cabotage.
Tins	Pièces de bois sur lesquelles reposent la quille du bâtiment qui est en cale.
Varangue	Pièce à deux branches formant la partie inférieure d'un couple.

**Le fret des navires négriers**

Aunes	Unité de mesure valant approximativement 1, 188 m.
Bajupaux	Toile de lin rayée de bleu.
Barre	Unité de mesure pour évaluer le prix d'un produit.
Canevette	Petit coffret de liqueur.
Cassotes	Fleurs artificielles en laine rouge.
Corroots	Toile de coton.
Cramoisi	D'un rouge foncé. Pour teindre la laine et la soie en rouge foncé on emploie la cochenille fixée au moyen de l'alun.
Ecarlate	Couleur rouge vif.
Gingas	Toile de coton couleur bleue.
Guinées	Toiles de coton.
Indiennes	Toiles de coton peintes ou imprimées.
Lenzbourg	Petite ville industrielle et commerçante de Suisse où l'on fabriquait des indiennes. Les commandes se faisaient à partir d'échantillons imprimés sur papier.
Limaenas	Etoffes de coton à fond bleu ou lilas foncé.
Néganépaux	Toile de lin rayée de jaune.
Phottes	Etoffe de coton.
Saumon	Masse de métal dont la forme rappelle celle du poisson.
Siamoise	Etoffe de coton
Taffetas	Etoffe de soie fort mince tissée comme de la toile.

**1) Fiche exos page 4**

A – Vitrine n°6

- a) Celui de 1787. Il présente un projet d'urbanisme. Ce n'est pas une représentation de la réalité de l'époque
- b) Plan n° 2, plan n°3, plan n° 4, plan n° 5
- c) Le Vieux Bassin (1690), le Havre Neuf (1770), le bassin de la République (1848), le bassin de l'Est (1890)
- d) C'est à la fois l'augmentation du tirant d'eau des navires et de leur longueur ainsi que celle du trafic qui amènent les autorités portuaires à décider de creuser de nouveaux bassins.
- e) Période moderne :
  - Pêche côtière, hauturière et grande pêche (morue, baleine)
  - Grand commerce, traite négrière ; grand et petit cabotage
  - Construction navale
    - Période contemporaine
  - Pêche côtière et hauturière
  - Petit et grand cabotage
  - Construction navale, industrie du bois et chimie minérale

B – Vitrine 7

- 1) Eglise Notre Dame ; 2) Grande tour carrée ; 3) Eglise Sainte Catherine ; 4) Chapelle Saint Firmin, hospice.

**2) Fiche exos page 8**

- 1 - Dans la partie centrale de la ville, autour du Vieux Bassin, au nord-ouest et au sud de ce dernier. A l'est du Bassin Neuf.
- 2 – Le nouveau quartier est conçu selon un plan en damier, traversé par un axe central : deux places, au nord et au sud, en marque les limites. Le souci d'ordre et symétrie contraste avec les anciens quartiers qui se sont développés sans plan préconçu au fur et à mesure des initiatives individuelles. Les rues en sont étroites, mal calibrées et sinueuses.
- 3 – Pont Audemer sur la Risle (qui est un affluent de rive gauche de la Seine). Ce projet permet de raccourcir et de sécuriser le trajet entre les deux ports. Les échanges en seront facilités. Les céréales des plateaux de du Lieuvin pourront être facilement redistribuées par Honfleur.
- 4 – Très partiellement. La Tour carrée, l'Hôtel du gouverneur, les murs d'enceinte jusqu'à la Tour ronde ont disparu ; cependant la Lieutenance n'a pas été rasée, à l'exception de sa terrasse. Le canal n'a pas été réalisé (Honfleur ayant été intégré dans le département du Calvados et non de l'Eure, contrairement aux demandes adressées à la Constituante par les élus en 1791).
  - Le plan de Second Empire montre l'importance de travaux réalisés dans la première moitié du siècle, qui n'avaient pas été envisagés dans le premier plan : la rue Cachin qui relie le parvis de l'église Saint Léonard à la rue d'Orléans, la nouvelle mairie, l'extension du port de commerce, le comblement des fossés...

**3) Fiche exos page 9**

- 1) Pêche à la morue, de Terre neuve et du Canada ; voyage des Iles (Antilles) ; cabotage (Rouen) ; pêche dans l'estuaire et sur la côte ; trafic de sel.
- 2) – les atouts : le bassin que Louis XIV a fait creuser peut accueillir des vaisseaux de 300 à 400 tonneaux. Ils sont à l'abri de tout vent ; les quais sont larges.
  - Les handicaps : la vase.
- 3) En nettoyant le bassin de commerce, en créant de nouvelles infrastructures d'accueil.
- 4) Oui mais l'achèvement du nouveau bassin attendra le début des années 1770, après la longue interruption des travaux au milieu du XVIIIème siècle.

4) **Fiche exos page 10**

A – Textes administratifs (rôle d'équipage, registre de comptabilité), échantillons d'étoffes (échantillons d'indiennes collés sur la page d'un catalogue qui permettait à l'armateur de passer commande aux fabricants), maquette d'un brick, aquarelle représentant *La Bonne Amitié*.

B – L'extrait de la facture des marchandises composant la cargaison de la Bonne Amitié.

- Des armes, des étoffes, des ustensiles en métal, du métal brut, de l'alcool.
- *La Bonne Amitié*

5) **Fiche exos page 12**

C

- Un navire de 218 tonneaux, de 19 pieds de tirant d'eau en charge (5, 7 m environ) qui se rend en Côte d'Or.
- Les armateurs sont messieurs Lacoudrais, père et fils et Cie (donc une société en commandite dont les commandités sont les Lacoudrais)
- L'équipage est composé de 5 officiers, 6 officiers marins, 3 officiers non marins, 18 matelots, 4 mousses et un volontaire, soit 37 hommes d'équipage.
- Les rémunérations sont relativement élevées et fortement dégressives du capitaine aux mousses : 150£ pour le capitaine, 33£ en moyenne pour un matelot et 101£ seulement pour un mousse.
- Du 7 septembre 1786 au 5 août 1788, soit 23 mois au total, comprenant le voyage en Côte d'Or dans un premier temps, puis aux Antilles ; enfin le retour au port de Honfleur. Ce voyage triangulaire paraît relativement long car en général ce type de voyage se situait entre 15 et 20 mois. Que s'est-il passé qui ait pu retarder le capitaine ? Son journal de bord pourrait seul nous renseigner. Quelques hypothèses : avaries du fait d'une tempête qu'il a fallu réparer à une escale ? Retards dans la livraison du « bois d'ébène » dans l'une des *factories* ? Retards dans la vente sur le marché antillais ?

D

- Le brick est un navire relativement court et renflé comportant deux ponts. Il a deux mâts, tous deux entièrement grésés de voiles carrées. Le mât avant est le mât de misaine, le mât arrière est le grand mât. Ce dernier porte en plus une voile aurique, la brigantine. C'est le navire le plus utilisé pour le grand commerce au XVIII<sup>e</sup> siècle. Il est rapide et offre une bonne capacité pour le fret ; de plus, son exploitation est relativement économique car il n'exige pas pour le manœuvrer un équipage très nombreux.
- *La Bonne Amitié* n'est pas représentée sur l'aquarelle avec les équipements d'un voyage de traite.

6) **Fiche exos page 16**

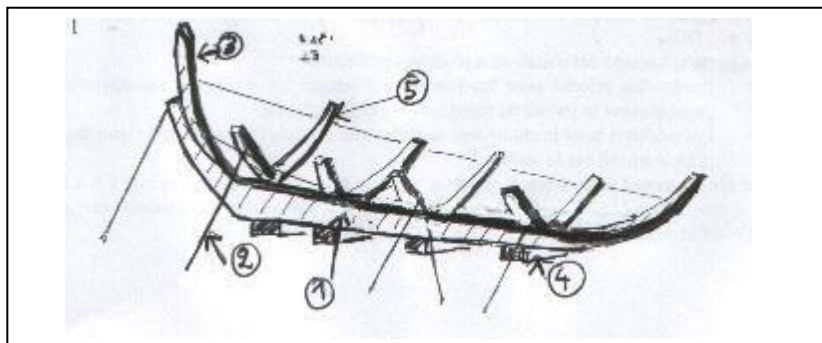
**A – un chantier de construction navale**

1 – Devant les quais du Havre neuf ; 2 – A gauche un ketch, à droite un sloup ; 3 – le 1 = la tour ronde, 2 = les greniers à sel ; 3 – le clocher de l'église Notre Dame ; 4 = le clocher de l'église Saint Etienne.

7) **Fiche exos page 17**

**B) Le travail des charpentiers de navire**

1 –





2 -

Le compas d'épaisseur	
Le maillet	Outil servant à tracer une ligne parallèle à l'arête d'une pièce de bois
Le riflard ou demi-varlope	
Le rabot pour les pièces cintrées	
	Clou pour le chevillage des coques, à la tête en forme de diamant, corps carré, plat à la pointe.
	Hachette à tranchant recourbé
	Instrument servant à fendre

3 - A

	Sapin, épicéa, pin laricio
	Sapin, épicéa
	Chêne
	Faux acacia et robinier
	Orme
	Orme

### 8) **Fiche exos page 18**

B

La varangue plate = 6 ; baux de pont = 4 ; genoux = 2 ; bois de pont = 4 ; courbes de pont = 3 ; allonges = 5

C

Parce que le bois possède naturellement la forme adaptée à sa fonction dans la coque. 6 = c ; 5 = d ; 4 = e ; 3 = f ; 2 = b ; 1 = a

4

a – Assurer l'étanchéité complète du navire

b – Le ciseau, la patarasse (coin à manche employé par les calfateurs pour ouvrir les coutures où l'on introduisait l'étope), la mailloche (gros maillet de bois)

c – Ils élargissent d'abord au ciseau les coutures entre les bordages ; ils introduisent un cordon d'étope avec la patarasse et la mailloche, ensuite ils arrosent de poix fondue ; il faut renouveler l'opération d'introduction de l'étope encore une à deux fois.

d – L'ordre des opérations présentées vaut pour un navire neuf ; en cas de radoub, il faut ajouter deux étapes préalables à celles précédemment décrites : l'arrachage de la vieille étope et la destruction des vers par le feu.

E – Au nord du vieux bassin, devant la Lieutenance. Un local en appentis est adossé à cet édifice pour le repostage (stockage des matériels et matières premières des calfateurs). La pigoulière est une embarcation à fond plat portant une chaudière pour faire chauffer le goudron.

### **C) Un corps de métier**

- 1) Parce qu'elle est la juridiction compétente en ce qui concerne les métiers de la mer ; pour mettre un terme à un mouvement de protestation des calfateurs et perceurs (qui s'est probablement exprimé avec une vigueur particulière) mais aussi résoudre les différents entre les armateurs, charpentiers et calfateurs sur les règles de travail. Une affaire qui a, semble-t-il, traîné assez longtemps (allusion à un arrêt de la cour en 1780).
- 2) Le règlement apporte des solutions à plusieurs problèmes :
  - L'ordre des priorités pour les travaux à effectuer : la réparation des navires abattus en carène passent avant le travail de construction proprement dit.
  - Les priorités pour le choix des ouvriers : ceux qui ont travaillé sur le haut du navire ont priorité pour le travail sur la carène.
- 3) La durée du travail varie selon la saison et selon le type de travail effectué : de 5 h à 19 h du 1<sup>er</sup> avril au 1<sup>er</sup> octobre, sinon jusqu'à la fin du jour. Pour ceux qui travaillent sur la carène exclusivement, la durée du travail correspond à la marée.
- 4) Les rémunérations sont également liées à la durée, au type de travail et au statut du travailleur : de 40 à 50 sols par jour ou par marée (soit 2 livres à 2 livres et demi).