

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

Les chantiers de construction navale à Honfleur
de 1750 à 1940

auteur: Olivier OUDRY

document édité le: 27/10/2012

Le compte rendu de la conférence a été réalisé par JP Leblond, secrétaire du Vieux Honfleur

La conférence a eu lieu à la salle du Cercle Nautique dont le président, J-P Chamoux a aimablement accueilli l'auditoire en se disant heureux d'accueillir les membres d'une association qui partage des centres d'intérêt communs avec la sienne. Le président du « Vieux Honfleur » l'a remercié en jugeant le lieu idéal pour une conférence sur les chantiers navals qui ont été, longtemps, la principale activité industrielle à Honfleur et a salué Olivier Oudry que Michèle Clément a présenté brièvement. Après une formation d'architecte d'intérieur et d'aménagement à l'Ecole Nationale Supérieure des Arts Décoratifs de Paris, il a travaillé chez différents architectes de la région. Il a ensuite complété sa formation avec le C.A.P de charpentier du bâtiment et celui de charpentier de marine et travaillé pour différents chantiers navals dont ceux de Saint-Goustan et celui de Honfleur. Passionné de maquettes, il a créé un atelier de restauration de maquettes à Mézidon et obtenu, en 2005, l'habilitation de l'Institut National du Patrimoine pour la restauration de maquettes anciennes.

La conférence illustrée par la projection de photos de maquettes, de demi-coques de bateaux du Musée de la Marine, de plans du port, à différentes époques, commentés par Pascal Lelièvre, de photos d'œuvres des peintres Dubourg, Jongkind, Leclerc et Mozin a retracé, de façon passionnante et toujours en lien avec les grands événements, l'histoire des chantiers de construction navale à Honfleur.

- - - - -

La construction navale, du Nord jusqu'au Cotentin, selon Olivier Oudry, a été influencée par les Vikings et, plus encore, par les Saxons.

Sur leurs navires à clins et à bordés (planches qui se recouvrent partiellement en assurant, à la fois, l'étanchéité, la solidité et la souplesse de la coque) et que les romantiques, vers 1840, ont improprement appelés drakkars à partir du mot « dreki » désignant le dragon qui n'ornait pas toujours la proue de leurs navires, les Vikings ont navigué jusqu'au Groenland et l'Amérique du Nord avant de débarquer sur les côtes normandes. La réplique d'un caboteur viking de l'an 1000, construite en 1985 par Ole Crumlin Pedersen, archéologue danois, avec les outils et les techniques de l'époque des Vikings, a traversé l'Atlantique-nord et la réplique d'un navire plus gros a navigué dans l'Atlantique-sud, preuves que ces navires quoique creux, c'est-à-dire non pontés, possédaient



de remarquables qualités de navigabilité.



L'influence saxonne, moins spectaculaire a laissé plus de traces sur les formes des bateaux. Les côtes plates de la Baltique et de la Mer du Nord ont dicté des formes de bateaux ronds et à fond plat, également adaptés à nos côtes et permettant le halage au cabestan tel le picoteux de Courseulles, toujours à clins mais à fond plat et beaucoup plus rond que les bateaux des Vikings.

De 1000 à 1500, Honfleur n'était qu'un modeste havre d'échouage. Mais, dès le XII^{ème}, de petits navires de commerce de la Ligue Hanséatique sont venus à Honfleur. L'envasement de l'estuaire a imposé dès le XIV^{ème} des corvées et, en 1608, Sully a fait entreprendre, en dérivant vers le nord les eaux de la Morelle et de l'Orange, le creusement d'un canal faisant office de chasse pour dévaser le chenal d'accès au port. A la fin du XV^{ème} apparaissent les premiers chantiers de réparation navale. Vers 1480 la présence d'un chantier est mentionnée au Havre Neuf. Une cale d'abattage en carène était disposée dans le quai nord du Vieux- Bassin. L'échouage était, alors, également possible le long des remparts et sur la grève en bordure de la rue Haute. Ces chantiers ont construit au XVII^{ème} de petites unités mais aussi des heux, des roberges, des sloops, des barques, des galiotes, des senaults, des brigantins et même des frégates, puis, au XVIII^{ème}, des bricks comme



La Bonne Amitié

on le voit sur la gravure de Charles Mozin représentant le brick « La Bonne Amitié » en 1786. A cette époque les bricks, navires à deux mâts, servis par un équipage de 30 à 40 marins, étaient les navires à tout faire : pêche à la morue et à la baleine, transport du sel du bois, des pommes de terre et commerce des esclaves.

Le plan du port de 1770 mentionne la présence de chantiers navals au niveau de l'hôpital, au Havre neuf (actuel parking du centre), au Rocher, au pied de la falaise Saint-Léonard, et à la Rivière. Les constructeurs formaient des dynasties familiales parmi lesquelles les Vannier, Pestel, Lefébure,, Normand, Cardon, Lefoulon, Taupin, Biette, Levieils et Leclerc. Les bois utilisés provenaient de l'arrière-pays, forêts de Saint-Gatien et de Brotonne. On utilisait l'orme pour la quille dont il évite la fissure en ligne en cas de talonnage, le hêtre, le chêne pour les bordés, le robinier et l'acacia pour les chevilles, le frêne pour les avirons, les résineux pour le pont et les mâtures. Pour les grands navires on utilisait également les bois du nord et le pitchpin.

En 1731, les chantiers Normand se sont installés près du bassin du centre. Sous la pression de l'administration et pour des raisons diverses (travaux du port, ouverture de nouvelles rues), leur aire a été rognée et les a contraints comme les autres chantiers à des déménagements successifs. Ces chantiers, grâce à leur réputation bien établie, construisaient en sous-traitance pour la Marine Royale des frégates identique à La Nymphe, de 1765, dont la maquette a été restaurée par le



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

conférencier. Pour la première fois la coque fut protégée par une doublure en cuivre. Jusque là, le mélange de chaux, de suif et de cyanure qui protégeait la coque nécessitait un abattage en carène tous les six mois.

Au XIX^{ème}, après la défaite de Trafalgar (1805), une crise s'est abattue sur la construction navale. Joseph-Augustin Normand, génie visionnaire, voyant la crise, l'envasement du port et son confinement, prévoyant également la fin de la voile et de la construction en bois (manque de rigidité des coques au-delà de 70 mètres, envoya son fils Augustin se former à l'arsenal du Havre et l'obligea à installer un chantier au Havre, en 1816, chantier du Perrey. En 1820, tout le chantier de Honfleur avec son personnel rejoignit Le Havre.



Chantier Normand au Havre

A Honfleur, on continuait à construire des bateaux de course pour la Royale : cotres, goélettes frégates, des plattes pour la pêche aux filets dérivants, mais ces bateaux creux, qui manquaient de tenue à la mer, ne remontaient pas bien au vent et coulaient quand ils étaient trop pleins de harengs, furent interdits par les administrations de la pêche au profit de bateaux pontés.

Au Havre, les chantiers Augustin normand ont construit les premiers clippers, le «Paulista», en 1853, et avant l'américain Donald Mac Kay, considéré à tort comme le premier constructeur de clippers. Bateaux rapides et très toilés, surtout les américains, ils permettaient de transporter des cargaisons pas très lourdes mais de forte valeur : thé chinois et, dissimulé sous les sacs de thé, l'opium.

Vers 1848 les chantiers navals à Honfleur ont été déplacés au nord de la gare ferroviaire, puis, après la création du bassin de La République ou bassin de l'Est, sur la rive de la Seine où des cales de lancement plus importantes permettaient de lancer des clippers de 50 mètres et 650 tonnes comme La « Mathilde » lancé en 1855 par les chantiers Leviels, dont la maquette fut présentée à l'exposition internationale de Paris, la même année, et comme « La Belle Anaïs », lancée par les chantiers Le Foulon. La mise à l'eau se faisait alors par l'arrière.

La construction des clippers s'est arrêtée vers 1866. Ils ont été remplacés par des navires admettant des cargaisons plus lourdes. Les obus, utilisés pour la première fois lors de la guerre de

Crimée (1853-1856) remplaçant les boulets, ont percé les coques en bois et orienté la construction vers les navires en fer dans laquelle s'est lancé au Havre, Augustin Normand qui a également perfectionné l'hélice et construit le Napoléon, premier navire à Hélice.

A Honfleur, pour la pêche on a continué à construire, comme les chantiers Cardon, au pied de l'hôpital, des plattes de Villerville, grées en flambart (à 2 mâts, un petit et un grand). Leur construction commencée en 1800 s'est poursuivie jusqu'en 1913, elles furent utilisées jusqu'en 1926. Les chantiers Cardon construisaient aussi des grandes barques comme on le voit sur l'aquarelle de Jongkind « préparatifs de lancement d'une barque ». D'autres chantiers normands en construisaient à Trouville, Port-en-Bessin, Saint-Vaast-La-Hougue.



Chantier Cardon

En 1880, les chantiers ont déménagé vers l'avant-port, suite à l'aménagement du bassin des chasses. On y a construit de gros trois-mâts capables de transporter des charges importantes (charbon, guano, nitrates, laine). Léon Leclerc en représente un en construction. Les chantiers



Léon Leclerc – 3 mats

Cardon en lancèrent encore un en 1903. En 1949, les chantiers occupaient pratiquement leur place actuelle vers l'avant-port. Ayant renoncé à la construction de grosses unités, ils s'étaient orientés vers la construction de bateaux de pêche comme les chaloupes crevettières pour une pêche côtière à la journée. Le moteur et les cabines étaient apparus entre les deux guerres mais la voile servait encore à maintenir le bateau en ligne. Le chantier Lacheray, dernier chantier, a fermé après la construction du Cambronne, en 1974.

Le conférencier a ensuite répondu à quelques questions notamment sur l'étuvage. L'étuvage fragilise le bois, pour cette raison les chantiers préféraient cintrer leurs pièces de bois au petit feu de copeaux et contrôlaient le cintrage en mouillant le dessus et en utilisant des pierres comme poids.

Cette conférence très riche ne peut qu'inciter à retourner voir, au Musée de la Marine, toutes les maquettes, objets et documents qui l'ont illustrée, et à feuilleter le guide « Musée de la Marine et de l'histoire de Honfleur réalisé en collaboration par Anne-Marie Bergeret et Pascal Lelièvre.