

numéro

7

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Les constructions navales
dans l'histoire*

Marcadon – 979-10-231-1700-4

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: 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

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 *Great Eastern* au *Titanic* (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

In memoriam
André Vigarié
géographe de la mer et des ports

Jacques Marcadon

(Professeur, Université de Nantes, Laboratoire Géolittomer de l'UMR 6554 LETGC)

Le professeur André Vigarié, né au Havre le 20 janvier 1921, est décédé à Nantes le 21 décembre 2006. Son œuvre scientifique et son activité extra-universitaire ont été un combat pour faire avancer la prise de conscience dans notre pays de l'importance de la géographie de la mer et des ports.

Sa thèse d'État de géographie maritime, soutenue à la Sorbonne en décembre 1964, sur *Les Grands Ports de commerce de la Seine au Rhin, leur évolution devant l'industrialisation des arrière-pays* (SABRI, Prix Milne Edwards de la Société de géographie de Paris) lui ouvrit les portes de l'Université de Nantes où il fit toute sa carrière universitaire à ce qui deviendra l'Institut de géographie et d'aménagement régional (IGARUN), de 1964 jusqu'à sa retraite (administrative) en 1986.

Son activité scientifique fut constante jusqu'à la veille de sa disparition. Membre de l'Académie de Marine il y communiqua régulièrement, comme il signa des rapports et études menés au sein de l'Institut français de la mer (*Le Développement du cabotage européen*, février 2002, suivi en juin 2003 des *Propositions de l'IFM pour le développement du cabotage maritime en France et en Europe*). En juin 2006, il présentait encore une communication au colloque international de Saint-Nazaire « Identité maritime et évolution du cœur des villes atlantiques », et quelques jours plus tard il participait dans les locaux de la Société de géographie de Paris au débat sur l'élargissement du canal de Panama 2007-2014.

Sa bibliographie comporte de très nombreuses publications : plus de 300 articles et études originales dont plusieurs traduites en langues étrangères, et d'où émergent quelques ouvrages phares, *La Circulation maritime*

(M-Th Génin et Médicis, 1968), *Ports de commerce et vie littorale* (Hachette, 1979), *Échanges et transports internationaux* (Sirey, 1987), *La Géostratégie des océans* (Paradigme, 1990), *La Mer et la géostratégie des nations* (Économica, 1995), et des participations dans des ouvrages collectifs s'adressant à un plus large public (*Grand Atlas de la mer* publié par Encyclopædia Universalis et Albin Michel en 1983).

Son travail s'articule autour de deux orientations thématiques.

LES PROBLÉMATIQUES DES DYNAMIQUES PORTUAIRES ET DES ÉCHANGES MARITIMES MONDIAUX

292

Sa thèse d'État se fondait sur des concepts nouveaux à l'époque. Avant lui, quelques rares précurseurs en géographie économique portuaire comme Paul de Rousiers (« Les fonctions économiques des grands ports maritimes », *Revue économique internationale*, [Bruxelles], décembre 1904) avaient une conception étroite du port comme centre pulsateur unique de l'activité sans ignorer cependant les relations d'arrière-pays ou d'avant-pays marin. C'est tout le mérite d'André Vigarié, influencé par l'approche de la *Revue de la porte Océane* (créée en 1945 avec l'appui de la CCI du Havre) d'avoir replacé la réflexion dans le cadre du triptyque portuaire, de la desserte d'arrière-pays, des routes maritimes d'avant-pays, d'avoir montré que l'étude d'un port relève de la géographie de la circulation, des besoins humains qui commandent le commerce. La thèse elle-même se présente comme une chronique du développement de la façade portuaire du Nord-Ouest européen, la *Northern Range*. La première partie replace le lecteur au milieu du XIX^e siècle, la deuxième traite de la période allant du milieu du XIX^e siècle à 1914, enfin la troisième, « le triomphe de l'internationalisme », décrit le temps des crises (Première Guerre mondiale, crise de 1929, Seconde Guerre mondiale), l'intégration économique de l'Europe, la libéralisation et les luttes pour le transit, et finalement la nouvelle structure de la façade européenne vers 1960.

L'ouvrage qui suit, en 1968, *La Circulation maritime*, brosse un tableau des échanges maritimes et de l'activité portuaire dans le monde replacé. Il présente d'abord une étude historique des domaines de circulation qui sont alors séparés : la Méditerranée, « premier espace historique de navigation homogène », les aires de navigation péri-asiatique dont le domaine arabo-malais, le versant atlantique européen. Il étudie ensuite comment peu à peu l'espace océanique s'organise, les horizons s'élargissent, les ports sont transformés par la révolution des transports maritimes, surtout à partir de la

seconde moitié du xx^e siècle. Il fait ensuite un état des lieux dans les années soixante des grands espaces de navigation (l'aire atlantique, l'aire indo-africaine, l'aire du Pacifique) ainsi que des principales façades portuaires du monde : celles de l'Europe du Nord-Ouest, de la Mégalopolis nord-américaine, des espaces insulaires (Grande-Bretagne, Japon). L'homme n'est pas oublié et André Vigarié dresse une « écologie des transports maritimes » replaçant dans les paysages portuaires les différentes professions et montrant les bouleversements des métiers occasionnés par les nouvelles techniques du transport maritime. Une dizaine d'années plus tard, son livre, *Ports de commerce et vie littorale*, actualise le précédent.

L'ouvrage *Échanges et transports internationaux*, en 1987, traite d'une vaste question qui requiert de son auteur une réflexion plurielle, économique dans un espace polarisé autour de grands centres, politique dans la mesure où ce commerce est commandé par les nations, déterministe car reflétant les exigences de la consommation, enfin mécaniste par le poids des moyens matériels utilisés (navire, pipe-line...). L'auteur montre l'ampleur et les inégalités des échanges, la priorité du maritime en tant que moyen d'acheminement, la massivité des flux à la base des économies, des flux énergétiques, alimentaires, de matières premières et de produits de base, ainsi que des biens manufacturés. L'organisation des échanges internationaux, les centres d'impulsion et les formes de regroupement (marchés, carrefours et axes d'échanges) sont précisés.

Par ses nombreux articles, la rédaction de chapitres d'ouvrages, d'actes de colloques, André Vigarié a, pendant plus de quarante ans, inlassablement développé le thème de la problématique portuaire et des échanges maritimes internationaux. Ainsi, dans le livre *Les Littoraux espaces de vies* (DIEM-SEDES, 1998), il rédige deux chapitres aux titres explicites : « Les ports maritimes et leur environnement humain et économique », et « Vie maritime et industrialisation littorale ». Il s'est beaucoup impliqué comme expert dans l'aménagement de la Basse-Loire (membre du groupe d'études permanent de l'OREAM Nantes-Saint-Nazaire à la fin des années 1960). Dans le débat organisé le 29 mai 1982 par l'AGF (Association de géographes français) sur les ports et l'organisation urbaine et régionale, il insiste sur le rôle important des ports dans le développement de l'économie urbaine, citant par exemple Le Havre où, en 1978, on comptait 15 500 emplois directs relevant strictement des activités d'échanges maritimes, et 8 500 autres dans la ZIP (Zone industrialo-portuaire) ; la valeur ajoutée créée par le port est redistribuée dans

l'agglomération et la région ; les activités portuaires reposent sur des relations spatiales avec l'arrière-pays d'une part et l'avant-pays marin d'autre part.

Travaillant de la petite échelle, au niveau mondial, à la grande échelle des espaces portuaires en passant par l'échelle moyenne des façades littorales, André Vigarié a accumulé une matière foisonnante qu'il utilise pour étendre sa réflexion à la géostratégie.

LES PROBLÉMATIQUES AUTOUR DE LA GÉOSTRATÉGIE DES OCÉANS

294

Il est convaincu que l'économie maritime peut aider à la compréhension du monde contemporain, qu'une opération commerciale a toujours, plus ou moins, une signification politique. Cela explique l'écriture de la *Géostratégie des océans*, en 1990, actualisé cinq années plus tard par *La Mer et la géostratégie des nations*. Il étudie le comportement des nations pour défendre leurs intérêts vitaux qui, dans le contexte de la mondialisation, peuvent se répartir sur tous les océans. Par défense il faut comprendre l'utilisation de moyens divers, économiques, politiques, diplomatiques, voire militaires.

Ces ouvrages posent deux questions : la première est celle de la part de liberté dans l'attitude des nations à l'égard de la mer. Il existe un déterminisme des faits économiques qui poussent les États vers la mer et dans certaines directions. Ce sont les besoins liés aux forces de production et d'échanges dont la mer est le vecteur. Il y a donc établissement de rapports d'entente ou d'opposition résultant de ces besoins. Parmi les nombreux exemples qu'il évoque, le cas de la Russie est éclairant : quelle est la part de liberté ou de déterminisme dans la politique gouvernementale marquée par l'équipement de la route maritime du grand nord, l'accès à la route péri-asiatique, la présence militaire en Méditerranée, en mer Rouge... ?

La vie maritime ne peut être qu'œcuménique ; les nations maritimes sont indépendantes mais dans l'interdépendance de la vie océanique : les tensions qui peuvent exister en un lieu se répercutent ailleurs avec une intensité variable ; la fermeture d'un pertuis maritime comme Suez, Panama, le détroit de Malacca ou de Gibraltar a des conséquences directes sur les cheminements maritimes, les ports d'escale...

Les besoins des nations s'inscrivent dans un mouvement d'expansion économique permanent que l'on observe notamment avec l'essor de pays émergents comme la Chine, l'Inde, le Brésil. Il y a accélération de la production, des échanges, en un mot de la maritimisation du monde. Cela pose la question des rapports de force entre nations, ce qu'André Vigarié

appelle « la guerre silencieuse » pour l'accès aux ressources énergétiques, en produits de base déterminés par la géologie et la géographie. La liberté de comportement des nations dans la géostratégie des océans n'est donc pas totale.

La deuxième interrogation que soulèvent les ouvrages d'André Vigarié porte sur la pluralité ou non des stratégies de domination totale des océans, une domination qui doit avoir un caractère mondial et être valable dans de nombreux secteurs. Il examine la politique de certains pays pour constater que les attributs de la puissance sont insuffisants. C'est le cas du Japon, qui se place aux premiers rangs dans le monde pour la flotte marchande, la flotte de pêche, mais n'a pas de force navale suffisante, « ni une diplomatie orientée vers une large politique de commandement » ; la France et la Grande-Bretagne, en dépit de la qualité de leurs marines militaires, ont le caractère de nations moyennes. Les développements de la géostratégie soviétique ont été impressionnants dans les décennies écoulées, mais ceux de la Russie actuelle n'ont pas retrouvé le niveau d'antan. Seuls les États-Unis peuvent déployer une stratégie océanique globale favorisée à l'époque de la guerre froide par la politique du « *containment* » avec implication locale à travers le système de bases réparties en des lieux clés du monde. Cette politique est renforcée par un système d'alliances militaires, l'appui des économies libérales et le phénomène de la mondialisation.



Dans la conclusion de son dernier ouvrage, André Vigarié s'interrogeait sur les perspectives d'avenir pour la géostratégie des océans. Si, comme tout le monde, il n'avait pas prévu les attentats du 11 septembre 2001 et leurs conséquences, en revanche, il constatait que la conjoncture de la fin de siècle était marquée par la prolifération d'armes de destructions massives, ou plus insidieuses, bactériologiques, chimiques, nucléaires, et par la multiplication de traités inefficaces de non-prolifération. « Au tournant du siècle, écrivait-il, face à un monde déstabilisé, il n'est plus de géostratégie océanique simple... La douloureuse obligation demeure *Si vis pacem...*, mais en fonction de quel conflit ? »

Ses communications à l'Académie de Marine touchent principalement à la géostratégie des océans. Ainsi le 8 novembre 1989, il a traité de « la Méditerranée : mer dangereuse ». Selon sa méthode, il fait un état de situation de cet espace marin coincé entre trois mondes, une aire où se multiplient les contrastes et les oppositions entre l'ouest et l'est, le nord et le sud, il montre

la vie maritime, « puissante, qui n'unifie pas et qui renforce les problèmes ». L'animation maritime se traduit par la présence de 12 à 13 % de la flotte de commerce mondiale, l'existence de ports d'audience internationale ; cette mer est dominée par de grandes puissances maritimes qui font patrouiller leurs flottes, comme la VI^e flotte américaine. C'est une mer de rivalités, des conflits ouverts ou latents : il liste ainsi le conflit gréco-turc et la fragilisation de l'influence occidentale en Méditerranée orientale, la poussée de l'Islam, les souhaits d'un grand Maghreb océanique. Cette mer dangereuse requiert selon lui la coexistence qu'implique la sagesse des nations. Il conclut à ce sujet : « il faut revenir aux sources, et interpréter les mythes nés dans ces horizons marins, et qui sont, eux aussi, une forme de sagesse ».

296

La vaste culture historique du géographe André Vigarié transparaît dans les synthèses qu'il a rédigées comme cet article « Les États et la mer : une bien longue histoire » (*Questions internationales*, n° 14, 2005) où il s'interroge sur les rapports des peuples et des États à la mer en remontant à l'Antiquité, évoquant l'ambassade envoyée en 161 par l'empereur Marc Aurèle à l'empereur de Chine, le traité de Tordesillas (1494) et « la prise de possession de l'inconnu océanique », les grandes batailles pour la maîtrise des mers (Lépante, 1571...). Depuis ses premiers travaux de thèse jusqu'à ses derniers écrits sur la géostratégie, la réflexion du géographe André Vigarié s'est nourrie de l'apport des Historiens, car ainsi qu'il l'écrit dans la conclusion de l'article « Les rapports existants entre les États et la mer sont donc extrêmement complexes, soumis au poids de l'histoire, des traditions et des structures humaines ».