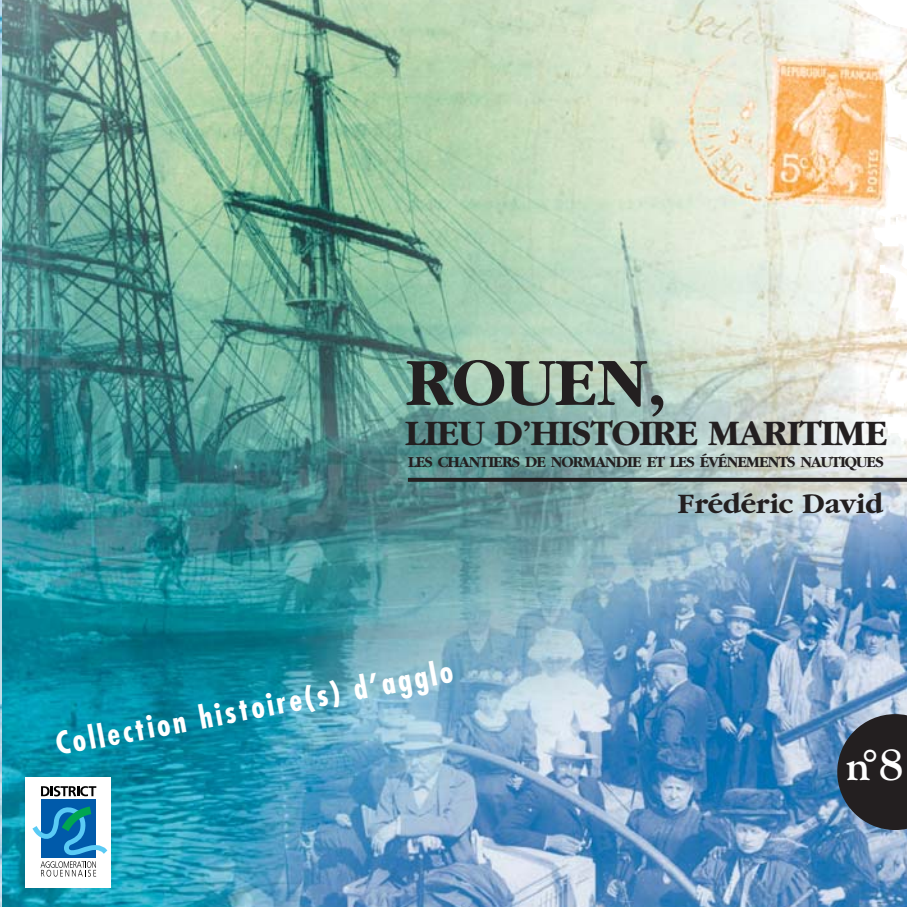


Dans la même collection :

- n°1** Les Bruyères-Saint-Julien
- n°2** Décors et Urbanisme
à travers la rive sud
- n°3** De Malaunay à l'île Lacroix
La ligne 16 de la TCAR
- n°4** Saint Romain
De la légende... à la foire
- n°5** Le parlement de Normandie
1499-1790
- n°6** Et la Seine devint maritime
- n°7** Le port de Rouen
De l'île Lacroix à la Bouille

Gratuit,
ne peut être vendu.

Imprimé sur papier recyclé



Section



ROUEN, **LIEU D'HISTOIRE MARITIME**

LES CHANTIERS DE NORMANDIE ET LES ÉVÉNEMENTS NAUTIQUES

Frédéric David

Collection histoire(s) d'agglo

n°8



Ce projet est à l'initiative de la Commission Vie Culturelle du District
de l'agglomération rouennaise présidée par Jean-Yves Merle.

Composition du groupe Histoire :

- Alain Alexandre - Jérôme Chaïb - Olivier Chaline - Frédéric David
 - Jérôme Decoux - François Foutel - Fanny Germain - Daniel-Odon Hurel
 - Claude Lainé - Serge Martin-Desgranges - Jean Maurice - Jean-Yves Merle
 - Pierre Olingue- Jean-François Paux - Jean-Robert Ragache
 - Philippe Renault - Cécile-Anne Sibout - Charles Théron.
- Coordonnateur : Loïc Vadelorge**

Conception, réalisation et suivi :

Service Vie Culturelle du District
de l'agglomération rouennaise

Serge Martin-Desgranges
Jean-François Paux
David Olszewski
Francis Gravigny
Carole Boudjerou

Maquette et mise en page :

Stéphanie Marc

Contact :

Service Vie Culturelle
District de l'agglomération rouennaise
32, rue de l'Avalasse, BP 589
76006 Rouen Cedex
Tél : 02 35 52 69 60

Chère Madame, Cher Monsieur,

L'agglomération rouennaise possède un patrimoine remarquable par sa richesse et sa diversité. Ces fascicules de la collection "histoire(s) d'agglo" se proposent de vous en faire découvrir quelques aspects. Comme vous pourrez le constater, chaque quartier mérite un regard attentif toujours source d'enrichissement et souvent de plaisir esthétique.

Ce qui fait notre environnement d'aujourd'hui doit plus à la volonté des hommes qu'au hasard. Construire l'avenir en inscrivant notre agglomération dans la modernité se fera d'autant mieux que nous aurons une meilleure connaissance de son passé.

En revenant sur notre passé, le DISTRICT prépare donc aussi l'avenir.

Très chaleureusement
Laurent Fabius

*Président du District
de l'agglomération rouennaise*





INTRODUCTION

Bien que lovée à 120 kilomètres de la mer, Rouen a participé activement à l'Histoire de la vie maritime par l'intermédiaire de son port et de la Seine. Centre majeur de construction navale, pratiquement du XIII^e siècle à la création du Clos aux Galées, à nos jours avec celle des Chantiers de Normandie, le port a fourni nombre de grands et bons navires. De plus, Rouen a été le témoin d'évènements nautiques marquants et souvent assez méconnus de ses habitants. Le Télémaque nous a laissé une quasi-légende, le Nautilus de Fulton une plaque commémorative sur le port. Quant à l'histoire de l'Elise, elle a pratiquement disparu de nos mémoires... Il convient de faire revivre ce passé brillant pour prendre toute la mesure de la place éminente que prit Rouen dans l'Histoire maritime.



Rouen fut un grand centre de construction navale du temps du Clos aux Galées mais au cours du XVII^e cette industrie sembla connaître des difficultés importantes, du moins pour les grands navires. Rouen ne fournissait alors que des bateaux fluviaux ou de simple cabotage, et les navires au long

cours étaient alors conçus dans d'autres lieux. Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, seuls les chantiers Lefevre et surtout ceux de Lemire construisirent encore des gabares de Seine au Mont-Riboudet. Cependant, en 1881 le gouvernement fit voter une loi pour soutenir la construction maritime et les chantiers Claparède saisirent l'occasion pour prendre le relais. On vit enfin, grâce à l'ingénieur Claparède, de nouveaux grands navires à Rouen. Pour la première fois dans la région, on allait pouvoir construire des navires en fer de plus de 100 mètres de long. Claparède était installé sur la rive gauche, désertant ainsi le Mont-Riboudet et possédait trois cales de lancement et divers ateliers. En un temps

record, il est à même de lancer en 1882, le cargo Druentia long de 75 mètres, suivi l'année d'après par le Neustria de 105 mètres qui est mis à l'eau avec enthousiasme. Rouen allait-elle enfin renouer avec son glorieux passé ? Hélas, la concurrence étrangère et en particulier celle de la Grande-Bretagne qui fournissait des bateaux pour 30 à 40 % moins cher que la France allait avoir raison de la construction rouennaise. Une fois les effets de la prime à la construction dissipés, Claparède a vu son carnet de commande se vider et la société fut alors contrainte de cesser son activité.

Pourtant, quelques années plus tard, de grands chantiers furent créés, comme les

Chantiers Normands du Havre, ou les Forges et Chantiers de la Méditerranée, alors qu'à Rouen on brûlait de l'envie de tenter à nouveau l'aventure. La largeur de la Seine, en aval de Rouen au niveau actuel du port, favorisait parfaitement ce genre d'industrie et le site de Rouen se prêtait à merveille à la construction de bateaux. L'occasion se présenta à quelques Rouennais entreprenants quand à nouveau, le 30 janvier 1893, le gouvernement fit voter une loi d'aide à la construction des navires à voile. Les Chantiers de Normandie, sous la direction de M. Laporte, commencent alors leur histoire presque centenaire.

Les chantiers de Normandie à Grand-Quevilly

Cette loi sur la prime à la navigation accordait à l'armateur une incitation financière qui permit à de nombreux entrepreneurs d'armer un certain nombre de voiliers pendant les 10 ans à venir en envisageant raisonnablement des bénéfices. C'est ainsi que 212 voiliers furent construits en France de 1893 à 1902.

De plus, cette loi accordait une prime non négligeable à la construction. Grâce à elle, Jean Laporte fonda le 10 mars 1893 sous la dénomination "Société des Ateliers et Chantiers de Normandie Laporte et Cie" une société qui reste encore célèbre et qui parle encore aux Quevillais et Rouennais : les fameux "Chantiers de Normandie".

Ils virent le jour, on l'a vu, sur la rive gauche de la Seine dans les prairies de Grand-Quevilly, à l'extrémité du bassin au pétrole. Ces chantiers côtoyaient le "Gord", ce fossé d'irrigation qui se jetait dans la Seine après avoir arrosé les plaines de Petit et Grand-Quevilly. Ce Gord formait d'ailleurs la frontière entre les deux communes.

Le moment était favorable au renouveau de la marine à voile. La crise du fret qui avait eu raison des chantiers Claparède se faisait moins sentir en 1893. De plus, le commerce du guano d'Iquique au Pérou avait permis à la voile de rester rentable face à la vapeur. Ce guano constitué d'excréments et d'ossements d'oiseaux, fournissait un excellent engrais. De même, les nitrates du Chili proposaient un lest peu onéreux et donc intéressant pour des navires dont le seuil de rentabilité était critique. Surtout, à la fin du XIX^e siècle, le pétrole contribua à la relance de la voile devenue presque moribonde.

Rouen se lança alors dans le transport du pétrole d'Amérique du Nord. Certes, ce commerce nécessitait un nouveau type de navire car le temps des clipper de thé, rapides et élancés, était terminé et les navires devaient répondre à de nouveaux critères de rentabilité. Alors que la marine à vapeur s'appropriait le transport des marchandises de haute valeur qui devaient être livrées dans des temps très courts, la voile pouvait se permettre de transporter les matières inertes (nickels, minerais, salpêtre, combustibles ou bois) qui pouvaient se faire attendre. Ce type de transport induisait la construction de navires où le

gain de place pour le chargement primait sur la vitesse du bateau même. Pour être rentables, les voiliers devaient être grands tout en conservant un faible tirant d'eau. Ces bateaux, habitués à des mers difficiles, devaient se jouer des tempêtes et même en profiter, grâce à une mâture moins haute et plus solide que celle des clippers. Ces embarcations ne pouvaient plus serrer le vent comme autrefois. En revanche, leur robustesse dans les

tempêtes les mettaient à l'abri (très relatif il est vrai) de naufrage, source de perte financière importante. Grâce à cette nouvelle conception de la construction navale, on pouvait avec le minimum d'équipage, tenir des tempêtes effroyables. Enfin, pour que les coûts de construction soient réduits au minimum, on n'hésita pas à construire des bateaux en série. Le Taylorisme fit ainsi peu à peu son apparition dans la construction navale. Ainsi, le grand armateur Bordes de Dunkerque, mit en chantier de nombreux grands quatre-mâts sur tous les lieux de construction possibles en France y compris à

Grand-Quevilly. De toute la France les commandes affluèrent sur les Chantiers de Normandie. Les terrains s'étendaient sur 250 mètres le long de la Seine permettant la construction des cales de lancement en face de l'île Sainte-Barbe. Les cales furent construites légèrement en biais de façon à éviter l'île et pour augmenter la distance entre les deux rives. Cinq cales furent creusées, de différentes longueurs. La plus petite pouvait contenir un bateau de 80 mètres et la plus grande acceptait ceux de 130 mètres. Une fois terminés les navires pouvaient profiter de deux **wharfs** pour recevoir leur

accastillage. Une grande grue nommée bigue servait alors à la mise en place des mâts et des **vergues** sur les voiliers. Bien sûr, différents bâtiments complétaient cet ensemble d'autant plus que les Chantiers ajoutaient à leur fonction de constructeur celui de réparateur, une activité qui était loin d'être marginale. Dès le début de son histoire les Chantiers fournirent du travail à près de 1 200 ouvriers. Ainsi une activité intense régnait sur les quais de Rouen, avec de plus, un trafic portuaire qui connaissait une croissance sans précédent.

Les débuts des Chantiers de

Normandie correspondent à la fin de l'histoire des grands voiliers et Rouen fut avec Nantes et Dunkerque le berceau de ces derniers témoignages de la marine à voile.

■ LE TROIS MÂTS "GÉNÉRAL-MELLINET"



Chantiers de Grand-Quevilly construisirent pas moins de 31 voiliers, tous disparus aujourd'hui mais dont certains marquèrent pour des raisons diverses, la mémoire maritime. Le premier en date à sortir des cales de Grand-Quevilly fut le Général Mellinet un excellent trois-mâts de 81 mètres de long qui marqua son premier voyage par un coup d'éclat en reliant Swansea à San-Francisco en 129 jours seulement. Tous ces voiliers étaient destinés au transport des pondéreux, comme les nitrates de l'Amérique du Sud, le blé d'Australie et le bois de l'Amérique du Nord. Le Louis Pasteur lancé lui aussi en 1895, ne mit que 74 jours pour aller chercher du blé en

Australie en partant de Rouen, alors qu'à l'époque ce voyage nécessitait plus de 100 jours. Les voiliers rouennais se firent alors une réputation de navires rapides que le Dunkerque ne démentit pas quand il ne mit que 70 jours pour aller de l'Europe à Iquique et au Chili pour charger du guano en passant par le Cap Horn. Ce voilier fut le premier quatre-mâts lancé à Rouen. Du long de ses 105 mètres, il fut un temps le plus grand voilier du monde avec son frère en construction, le fameux Quevilly. Le Dunkerque devint célèbre dans le monde entier, car il se distingua dans le sauvetage du voilier-école belge, le Comte de Smet de Naeyer qui coula le 19 avril 1906, alors qu'il avait de nomb-

reux cadets à son bord. Cet épisode fit la une de la presse européenne et on ne manqua pas de comparer la qualité de construction des deux voiliers... à l'avantage, bien sûr du Rouennais. Avec le Quevilly, son **"sister-ship"** lancé en 1897, c'est à un navire symbole auquel on a affaire. Construit pour un armateur Rouennais, M. Prentout-Leblond, le Quevilly était spécialement conçu pour le transport du pétrole américain. Le voilier recevait le pétrole directement dans ses cales et bénéficiait de nombreuses innovations. On lui adjoignit même un moteur pour remonter la Seine sans l'aide de remorqueur, ce qui fut une première du genre. Ces voiliers appartenaient

Le Quevilly

Le Quevilly fut le plus grand pétrolier à voile de l'histoire maritime et hanta la Seine pendant 37 ans au point de devenir une figure familière pour les habitants de ses rives. Deux Rouennais qui moururent en mer, le capitaine Ladonne surnommé "le gentleman des mers" et le capitaine Lagnel, commandèrent ce voilier mythique. Le Quevilly s'illustra par sa vitesse (grâce à ses 4 500 m² de toile), sa

solidité (il sauta sur une mine en 1939), ses sauvetages de bateaux en perdition et par ses 45 rotations de Rouen aux États-Unis, ce qui doit représenter une sorte de record du monde. On peut encore citer comme voiliers remarquables, les quatre frères en construction dont les noms évoquent les agglomérations de la Seine rouennaise : Le Croisset, le Dieppedalle, le Biessard et le Hautot.

14

DIEPPEDALLE-CROISSET. (S.-Inf.)

Le Quatre-Mâts « QUEVILLY », remorqué par une Abeille



à l'armement Prentout-Leblond qui les employait au transport du nickel de Nouvelle-Calédonie. Ces trois mâts en acier, comme tous les voiliers lancés à cette époque à Rouen, mesuraient 86 mètres et portaient une voileure d'environ 3000 m². Leur destin fut assez tragique dans l'ensemble. Le Croisset connu la même mauvaise aventure que l'Europe en chavirant cinq jours après son lancement dans le port de Rouen sous l'effet d'une énorme risée. Il fallut huit mois pour le remettre à flot ! Un jour, après avoir passé le Cap Horn, il toucha un iceberg, mais la voie d'eau fut étalée et il parvint à

revenir à bon port. En 1908 cependant, il toucha dans la Clyde et cette fois-ci, on ne put le sauver. Il sombra ainsi en terres écossaises. Le Hautot vécut une

histoire encore plus douloureuse car le capitaine

Guerpin avait emmené sa femme pour leur voyage de noces. Il chargea du Nickel à Thio en Nouvelle-Calédonie, puis on n'eut plus jamais de ses nouvelles.

■ VUE SUR LA SEINE



Le voilier avait dû sombrer corps et bien au cours du voyage du retour. Les jeunes mariés avaient tout juste 25 ans ! Le Biessard n'attendit que quelques années pour connaître un sort aussi cruel puisque sur



la ligne Le Havre-Thio, il coula au large du cap Lizard pendant une terrible tempête d'équinoxe. Seul le

Dieppedalle ne coula pas mais il subit un incendie à Brème en 1922. Jugé trop vieux, il fut alors démoli. Les autres grands voiliers lancés aux chantiers ne subirent pas de meilleurs

sorts car ceux qui n'avaient pas coulé dans la tempête furent la proie des sous-marins allemands pendant la Première guerre mondiale. Ce lourd tribut payé à la guerre par la voile fut fatale à celle-ci, les voiliers avaient fait leur temps. Rouen participa activement à l'histoire des derniers caphorniers, mais après l'ouverture du canal de Panama, elle assista à leurs derniers moments. Depuis lors, elle doit se contenter des différentes "Armada" pour vivre, un temps encore, à l'heure des voiliers.

Le Télémaque et le trésor des immigrés

En décembre 1789, Louis XVI nouvellement installé aux Tuileries, ne s'était pas résolu à partager son pouvoir avec les Révolutionnaires. C'est pourquoi il fit charger une goélette et avec la complicité d'Herbouville, le commandant de la place de Rouen, il comptait s'enfuir en Angleterre avec sa famille en passant par Rouen. L'affaire s'ébruïta et devint caduque. Mais un petit **brick** rouennais, le Quintadoine parvint à tromper la vigilance des Constituants. Chargé de barils d'huile et de poutres il descendit la

Seine jusqu'à Rouen où il s'amarra à l'île Lacroix. Là, pendant deux jours, le Quintadoine plus connu sous son ancien nom le Télémaque se chargea encore de toutes sortes de tonneaux mais le plus surprenant c'est que le valet du roi, un nommé Boulet, fut reconnu à son bord ! En cette période révolutionnaire on se méfiait des nobles qui voulaient émigrer et plusieurs arraisonnements de bateaux transportant les richesses des nobles échauffaient les esprits.

Dans la nuit du 31 décem-

bre, le Télémaque reprit son chemin vers la mer et quitta nuitamment le port de Rouen. Le 3 janvier, le Télémaque parvint à Quillebeuf où il dut faire sa posée en attendant la marée. Mais cet endroit était le plus dangereux de toute la Seine et dans la nuit froide, par ce temps incertain de janvier, le voilier sombra. L'équipage fut sauvé mais très vite la légende du Télémaque prit corps. Louis XVI et les nobles candidats à l'émigration furent soupçonnés d'avoir chargé le voilier de trésors pour les soustraire aux

Révolutionnaires, d'autant plus que l'année suivante on dépêcha pas moins de trois cents hommes pour renflouer le navire. Le commanditaire en aurait été le roi en personne ! À Quillebeuf, la légende va alors bon train, le roi aurait perdu une partie de son trésor dans le naufrage du Télémaque. On ne sait pas aujourd'hui si cette première tentative de sauvetage du trésor du Télémaque fut fructueuse, mais on sait de source sûre que bien d'autres suivirent : en 1816, en 1837, en 1842.

À Quillebeuf la mémoire du Télémaque restait vive, quand en 1939, la Société française d'entreprises maritimes obtint le droit d'effectuer de nou-

Bagatelle
01913

velles recherches.

En septembre 1939, on remonta enfin des pièces d'or et d'argent ainsi que des chandeliers. Mais après avoir renfloué l'épave sur laquelle ils travaillaient, les ingénieurs constatèrent que celle-ci était trop petite pour un bateau de 18 m de long sur 6 de large. La Seconde

guerre mondiale mit fin aux recherches et, à l'heure actuelle, on ne sait toujours pas si le trésor du Télémaque n'est qu'une légende, et s'il repose maintenant sous les alluvions de la Seine ou à l'intérieur des terres.



À Rouen, Fulton expérimente son Nautilus

Le *Journal de Rouen* et le *Méridien* du 11 Thermidor de l'an VIII de la République, publièrent cette nouvelle quelque peu sibylline : "L'expérience annoncée du bateau-poison, qui navigue entre deux eaux, a eu lieu hier et a parfaitement réussi. Le Préfet et plusieurs membres des autorités constituées ont assisté à cette expérience". En effet, c'est à Rouen que l'américain Fulton, l'un des inventeurs du bateau à vapeur, mit

à l'eau le premier authentique sous-marin de l'histoire de la navigation. Le sous-marin dans cette année 1800 pouvait représenter une arme déterminante face à la Marine anglaise qui régnait en maître sur l'océan, car il avait la possibilité de lâcher des torpilles contre la coque des navires en bois. Bonaparte, alors premier consul, consentit à la construction d'un tel engin à Rouen, Fulton se mit immédiatement au travail. Le sous-marin que Fulton appela Nautilus, nom qui nous est depuis familier, grâce à Jules Verne, était doté d'une hélice, invention tout à fait révolutionnaire.



■ VUE DU PORT

Celle-ci était actionnée par les trois hommes d'équipage à l'aide de manivelles. Sa coque en bois, longue de 6m48 portait en haut une calotte sphérique à hublots dans laquelle un homme pouvait se tenir. Un mât rabattant portant une voile en éventail tendue par des antennes assurait la propulsion en surface. En très peu de temps le mât et la voile pouvaient, quand le Nautilus allait plonger, se rabattre sur le pont du sous-marin. Enfin, un réservoir de gaz comprimé à haute pression assurait la survie de l'équipage en immersion. Un globe de cuivre renfermait la provision d'air dont on avait poussé la pression à 200 atmosphères. Le 29 juillet 1800, le Nautilus

fut mis à l'eau dans la Seine près de Bapaume en aval de Rouen et Fulton n'hésita pas à plonger avec les deux autres membres de son équipage. La première plongée dura huit minutes et fut aussitôt suivie d'une autre de dix-sept et cela par 25 pieds de profondeur, soit environ huit mètres. Pendant plus de trois heures le Nautilus évolua en surface du fleuve montrant son extrême maniabilité. On peut considérer que cette plongée fut vraiment la première de l'histoire de la navigation. Remorqué au Havre, le sous-marin renouvela son exploit pendant deux heures et Fulton multiplia cette année là les expériences. Il parvint à montrer que son Nautilus

pouvait représenter un danger terrible pour la flotte anglaise en guerre contre la France à cette époque.

Cependant, Bonaparte finit par rejeter le projet de Fulton. Celui-ci, découragé, se remit au travail pour perfectionner son prototype de bateau à vapeur : le Clermont qui fut le premier bateau à vapeur à assurer un service régulier en 1807.



■ BATEAU À VAPEUR

trans-Manche d'un bateau à vapeur aboutit à Rouen.

Le 21 mars 1816, à neuf heures du matin, un petit paquebot tout à fait extraordinaire entra dans le port de Rouen. Son capitaine, nommé Andriel arrivait du Havre d'où il était parti vingt heures auparavant. Il aurait pu mettre deux heures de moins mais il avait dû ralentir son allure pour rassurer les riverains qui manifestaient leur inquiétude en voyant la fumée sortant de la cheminée du fourneau. Les Rouennais n'en revenaient pas dans cette froide matinée de printemps car ce bateau avançait sans aucune aide extérieure. Avec la seule force d'une pompe à

vapeur, ce paquebot révolutionnaire alla s'amarrer au quai de la Bourse sous les yeux ébahis du peuple du port. Mais l'étonnement laissa la place à la stupéfaction quand l'envoyé du *Journal de Rouen* apprit par le commandant Andriél lui-même que le navire venait d'Angleterre, et que pour la première fois dans l'histoire de l'humanité, un bateau venait de traverser la Manche contre le vent et les marées. Très vite le nom du bateau courut sur toutes les lèvres : l'Élise. Un bateau à pompe et à vapeur était parti de Londres le 9 mars pour relâcher ensuite à Newhaven en attendant que la tempête d'équinoxe daigne se calmer. Ce petit navire anglais

avait été construit en 1813 sur les chantiers de la Clyde. Tout d'abord baptisé la Margery, il avait pris le nom d'Élise quand son nouveau propriétaire, M. Andriél l'avait acheté. Long de 21 mètres, sa machine donnait 14 chevaux. L'armateur Pierre Andriél, riche industriel de Montpellier, voulait prouver que la vapeur offrait aux hommes entreprenants des horizons quasi-illimités. Andriél, épuisé, accepta cependant de livrer au reporter la relation de son fabuleux voyage : "La tempête soufflait depuis quatre jours, et j'enrageais de voir l'Élise bloqué dans le port de Newhaven. Le 17, le vent mollit

quelque peu, la houle bien que très formée avait tendance à se calmer. Les dés étaient jetés, c'est alors que je donnais l'ordre de larguer les amarres. La principale difficulté consistait à ne pas donner prise aux vagues en se mettant de travers, car les roues n'auraient pas résisté aux coups de boutoir des vagues énormes. L'attention de mon petit équipage était toute entière portée à scruter la nuit noire. Au loin, très loin, se trouvaient les côtes de France, mais les masses d'eau bouillonnantes cou-

chaient l'Élise au point qu'à chaque vague, une roue tournait dans le vide. L'angoisse des hommes était totale mais il n'était plus question maintenant de faire demi-tour, je laissais ostensiblement dépasser un revolver de ma poche. Rien de tel pour calmer les ardeurs mutines d'un équipage terrorisé. Charger la chaudière et tourner à la lame prenait toute notre attention quand tout à coup, une vague plus violente ou plus sournoise que les autres fit gîter l'Élise au point qu'un poêle en fonte se renversa. Le charbon incandescent se répandit et très vite le feu prit sur une natte qui recouvrait le sol.

par les flammes se mirent à flamber à cause de l'essence contenue dans les différentes peintures de la pièce. J'avais beau avoir retiré précipitamment ma veste avec laquelle j'essayais d'étouffer les flammes, le feu gagnait inexorablement. L'Élise allait finir dans le feu. Je n'osais appeler de l'aide dans le bruit infernal de peur de provoquer la panique dans mon équipage déjà terrorisé quand une lame brisa la porte et, d'un coup, noya le feu dans la cabine ! L'Élise était sauvée. Le jour pointait, les hommes commençaient à y croire et les côtes de France ne devaient plus être bien loin. En effet, bientôt un homme réussit à distinguer le phare de la Hève. Deux heures plus tard, nous rentrions dans le port

du Havre et il ne nous restait plus qu'à remonter la Seine jusqu'à Rouen". Ce 21 mars 1816, les rouennais assistaient à l'avènement d'une ère nouvelle. La vapeur allait maintenant pouvoir triompher de la voile millénaire.

Frédéric David



313 LA BOUILLE. — " L'Élan " arrivant à la Bouille. — LL.

■ "L'ÉLAN" ARRIVANT À LA BOUILLE

GLOSSAIRE :

Brick : petit bâtiment à deux mâts, doté d'un grand mât légèrement incliné vers l'arrière sur lequel on envergue une voile carrée, et d'un mât de misaine à l'avant.

Sister-ship : On parle de sister-ship ou de frères pour des navires construits sur les mêmes plans.

Vergue : Longues pièces de bois que l'on installe en croix sur les mâts pour porter les voiles.

Wharf : Appontement qui s'avance dans la mer ou sur un fleuve.

Pour en savoir plus :

*La Seine mémoire d'un fleuve,
Ouvrage collectif,
Musée de la Marine de Seine,
Caudebec en Caux, 1994*

Frédéric David,
*Le Quevilly.
Le dernier pétrolier à voiles,
Alan Sutton éditeur, 1996*

Bonnefoux et Paris,
*Le dictionnaire de la marine à voile,
réédition de la Courtille, 1971*

Prudent Prévost,
*Souvenirs sur la Seine,
Edition Bertout, 1994*

Michel Croguennec,
*Rouen : Les Chantiers de Normandie,
Chasse-Marée n° 112
Sauvetage du navire le Télémaque
supposé contenir de 30 000 000
à 80 000 000 francs. Taylor, 1842, Le Havre*

*Le Télémaque
Texte de recherche non imprimé
de la Chambre de commerce
Journal de Rouen 23 mars 1816
Journal de Rouen et le Méridien
11 Thermidor de l'an VIII de la
République*

Photographies :

© collection privée Frédéric David
et Louis Chesneau

usine Vesta : © Bruno Maurey

SUR LE SITE HISTORIQUE DES CHANTIERS DE NORMANDIE,
RÉALISATION D'UNE NOUVELLE USINE DE VALORISATION DES DÉCHETS
BÂTIMENT EN FORME DE PAQUEBOT
ARCHITECTURE : CLAUDE VASCONI

SICDOM



PROJETS MINORITÉS
AGGLOMÉRATIONS
ROUENNAISES