

**Zeitschrift:** Revue économique franco-suisse  
**Herausgeber:** Chambre de commerce suisse en France  
**Band:** 34 (1954)  
**Heft:** 11: La Suisse et les ports français

**Artikel:** La construction navale française  
**Autor:** Puech, Raymond  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-888554>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

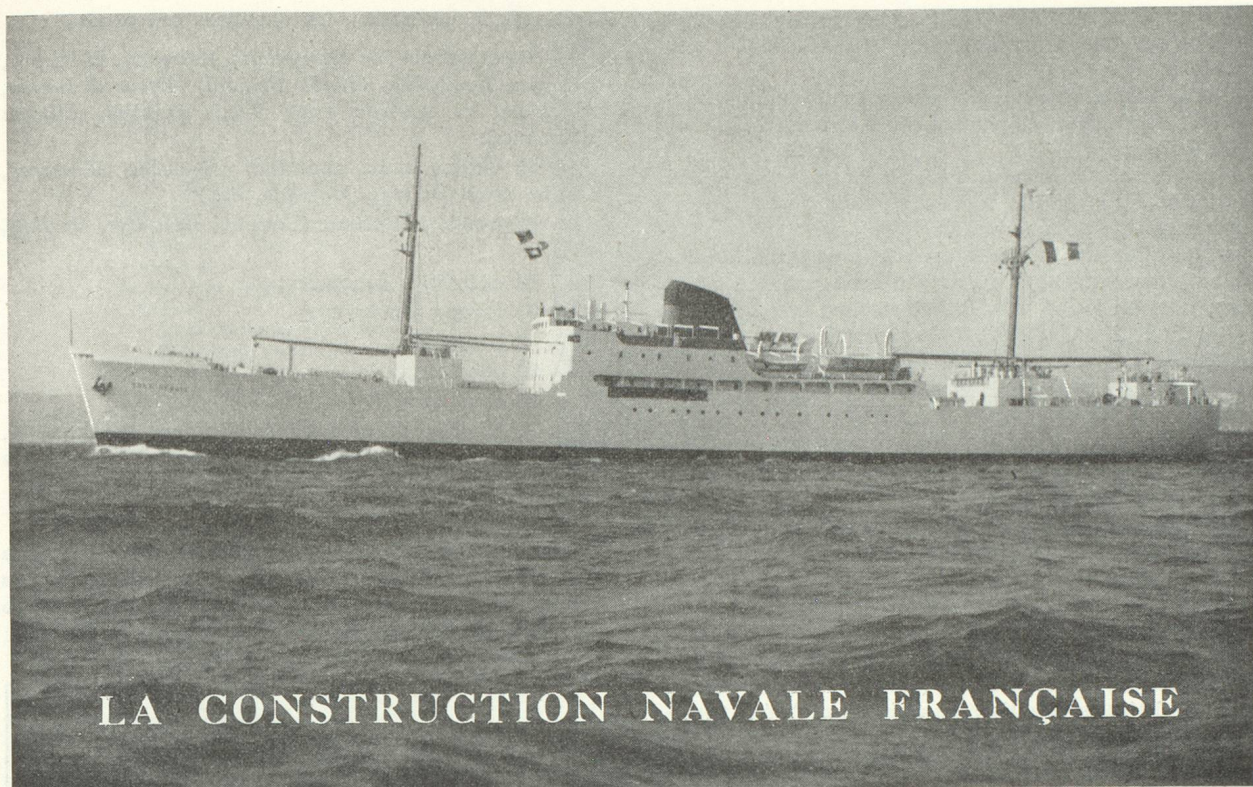
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 18.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



## LA CONSTRUCTION NAVALE FRANÇAISE

*Le bananier « Fort Desaix »*

par

**Raymond Puech**

Délégué Général de la Chambre syndicale des constructeurs  
de navires et de machines marines

**L**A France comporte un très grand nombre de chantiers navals. Les plus importants, c'est-à-dire ceux qui peuvent construire des navires de plus de 100 mètres de long, sont répartis actuellement entre 11 sociétés qui comportent 18 établissements, dont 14 chantiers et ateliers situés le long des côtes et possédant des cales de lancement ou des formes de construction dont le nombre total est actuellement de 60.

La construction navale française peut construire tous les types de navires : les navires de guerre, du porte-avions et du navire de ligne jusqu'aux sous-marins; les navires de commerce, depuis les plus petits cargos jusqu'aux pétroliers de 60.000 tonnes de port en lourd et aux paquebots des plus forts tonnages; les navires de pêche, des petits chalutiers aux gros navires usines; les navires de servitude et engins divers, des dragues aux docks flottants.

### LA QUALITÉ DE LA CONSTRUCTION NAVALE FRANÇAISE

Dans le domaine de la qualité, la France a su garder la place qu'elle avait acquise au XIX<sup>e</sup> siècle, dès le début de la construction de navires en acier, propulsés par

des machines à vapeur. Sous l'impulsion de Dupuy de Lôme, ingénieur du Génie Maritime, la construction navale française, durant plus de trente ans, au XIX<sup>e</sup> siècle, tient le premier rang, aussi bien pour la flotte militaire que pour la flotte marchande. Si la Marine française n'était pas à cette époque la première par le nombre, elle l'était par la valeur de ses constructions, toujours en avance sur celle des marines étrangères.

Depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle jusqu'à ce jour, le travail continu des ingénieurs navals français a permis aux navires qu'ils ont construits de réaliser un certain nombre de performances qui ont constitué des records à l'époque où elles ont été réalisées, et cela aussi bien en ce qui concerne les navires de guerre que les navires de commerce, les navires de pêche et les navires de servitude (dragues).

En 1937, époque paisible où chacun avait loisir de compter ses records, la France détenait dans le domaine de la construction navale les principaux records du monde, parmi lesquels nous voulons citer :

— contre-torpilleur *Le Terrible*, record de vitesse toutes catégories,  $V = 45,1$  nœuds;

— navire de ligne *Dunkerque*, record de vitesse des cuirassés,  $V = 31$  nœuds;

— contre-torpilleur *Volta*, la plus forte puissance réalisée sur une ligne d'arbres, P = 60.000 Ch par ligne d'arbres;

— sous-marin *Surcouf*, la plus grande unité sous-marine construite, déplacement en surface, D = 2.900 tonnes;

— paquebot *Normandie*, record du tonnage toutes catégories, D = 83.423 tonneaux, record de vitesse des navires de commerce, V = 30,99 nœuds;

— pétrolier *Émile Miguet*, ayant le plus grand déplacement des pétroliers naviguant sous pavillon européen, port en lourd, P = 21.300 tonnes;

— drague *Pas-de-Calais II*, la plus puissante drague réalisée.

#### RECONSTRUCTION ET MODERNISATION DES CHANTIERS APRÈS LA GUERRE

Si, durant la guerre de 1914-1918, une seule région maritime avait été bombardée, celle de Dunkerque, durant la guerre de 1939-1945, l'ensemble du littoral français, « le front de mer », a été soumis à toutes les rigueurs de la guerre, et la construction navale a subi des dommages considérables s'élevant à environ 30 milliards de francs français (valeur 1954). Depuis le début de 1946, les chantiers français ont réalisé le triple programme suivant :

1° Reconstitution des éléments sinistrés;

2° Exécution des travaux de modernisation et d'extension qui se sont poursuivis à la même cadence que la reconstitution et dont le montant actuel s'élève à environ 20 milliards de francs (valeur 1954);

3° Reconstitution de la flotte marchande française : constructions neuves pour remplacer les navires perdus et renflouements et refontes de tous les navires endommagés par la guerre.

Une œuvre aussi importante, réalisée en moins de cinq ans, représente, de la part de la construction navale française, un effort considérable qui prouve sa vitalité et son énergie.

Les chantiers français tirent aujourd'hui un bénéfice de leurs destructions, car ils se trouvent entièrement modernisés.

L'effort de modernisation a porté, pour la construction des coques, spécialement sur les deux points suivants :

1° Développement considérable de la soudure et de la préfabrication, ce qui a conduit souvent à bouleverser les installations existantes afin de prévoir de vastes surfaces de préfabrication et de stockage aux abords des cales.

D'autre part, la puissance des engins de levage a été accrue de façon à pouvoir mettre en place sur cales les lourds éléments préfabriqués : dans le cas le plus général, on atteint la puissance de 60 tonnes et certains chantiers peuvent même mettre en place des éléments préfabriqués de 140 tonnes.

2° Extension importante de la soudure électrique : de vastes chantiers de soudure ont été créés.

#### PRODUCTION

Les effectifs globaux des chantiers sont passés de 31.000 en 1938 à 45.000 en 1950 et se tiennent depuis lors aux environs de ce chiffre.

Depuis la Libération, les chantiers ont produit :

— 36 paquebots (*La Marseillaise, Kairouan, El Djezaïr, Bretagne, Cambodge, Claude Bernard, Edouard Branly, Ferdinand de Lesseps, Laos, Louis Lumière, Clément Ader*, etc.);

— 92 cargos longs courriers (*Equateur, Winnipeg, Charles Louis Dreyfus, Magellan*, etc.);

— 46 grands pétroliers (*Bérénice, Bethsabée, de Baif*, etc.);

— 12 pétroliers caboteurs;

— 30 cargos pondéreux;

— 8 bananiers;

— 29 caboteurs;

— 93 chalutiers;

— 39 navires divers dont la drague *Paul Solente*, pour la Compagnie Maritime Universelle du Canal de Suez;

— 69 navires de guerre.

L'effort persévérant entrepris par les chantiers français, aussitôt la guerre terminée, leur a permis d'augmenter graduellement leur production comme le montre le tableau suivant :

	Réalizations				Prévisions
	1950 tx	1951 tx	1952 tx	1953 tx	1954 tx
Livraisons . . . . .	167.000	178.000	234.000	193.000	298.000
Lancements . . . . .	176.000	189.000	179.000	224.000	300.000
Mises sur cale . . . . .	161.000	110.000	220.000	228.000	300.000

On voit que les livraisons ont régulièrement augmenté de 1950 à 1953; le chiffre inscrit de 193.000 tonneaux de jauge brute pour les livraisons cette dernière année est relativement faible car il comprend un grand nombre de paquebots, navires pour lesquels le nombre d'heures dépensées est beaucoup plus élevé que pour des cargos, à égalité de tonnage brut.

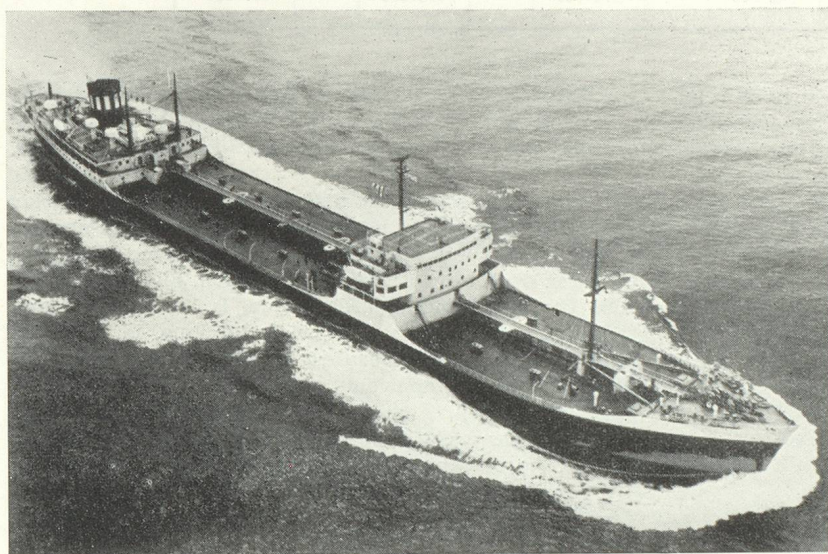
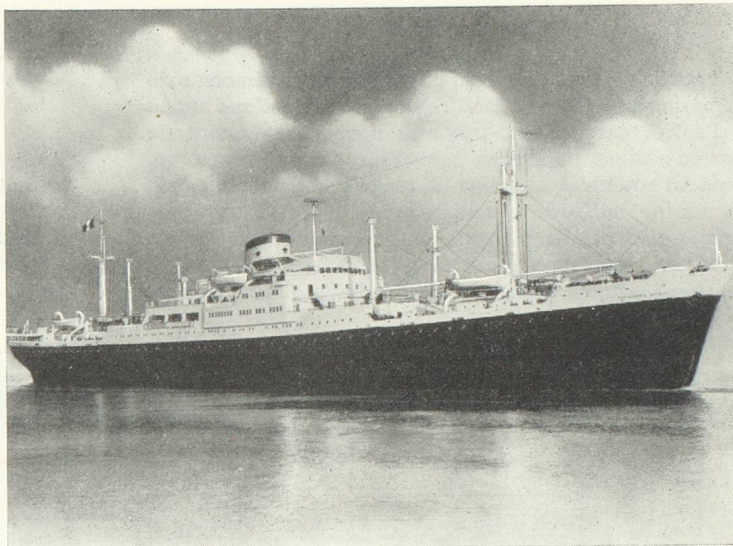
Après les travaux de reconstitution, de modernisation et d'extension réalisés, la capacité de production des chantiers français est actuellement de 300.000 tonneaux de jauge brute de navires de commerce moyens.

A l'heure actuelle, les chantiers travaillent avec une bonne activité, en raison des commandes accumulées depuis plusieurs années. Pour l'avenir, le manque de commandes constaté dans le monde entier, aussi bien en France qu'à l'étranger, incite les chantiers français à s'adresser, en plus du marché intérieur, au marché d'exportation.

#### MARCHÉ INTÉRIEUR

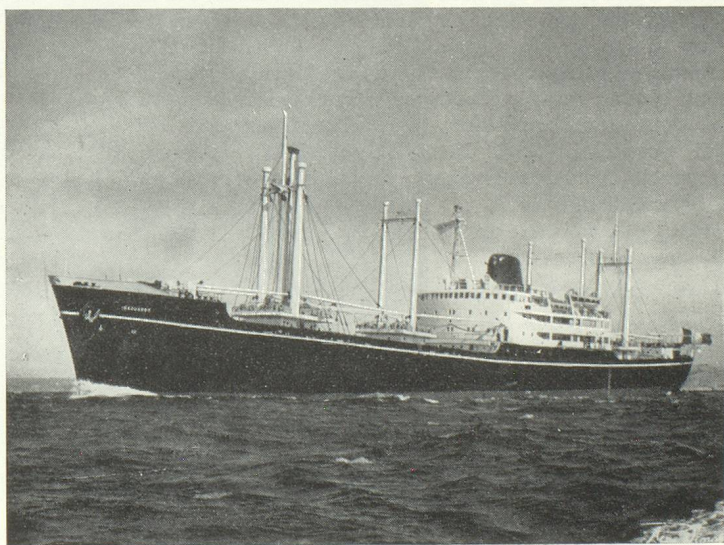
Le marché intérieur comporte en France deux secteurs essentiels : la marine militaire et la marine de commerce. Les navires destinés aux pêches maritimes, les navires des Ponts et Chaussées et les navires de servitude constituent un appoint.

« Édouard Branly »  
 Paquebot de 12.000 tonneaux  
 Construit par les Ateliers et  
 Chantiers de la Loire (St-  
 Nazaire)  
 Destiné à la C<sup>1</sup>e des Chargeurs  
 Réunis :  
 — 91 passagers de 1<sup>re</sup> classe ;  
 — 52 passagers de 2<sup>e</sup> classe ;  
 — 398 rationnaires ;  
 — 108 personnes pour l'équi-  
 page



« Bethsabée »  
 Pétrolier de 21.400 tonneaux  
 Construit par les Chantiers et  
 Ateliers de St-Nazaire (Pen-  
 hoët)  
 Destiné à la C<sup>1</sup>e Auxiliaire de  
 Navigation

« Iraouaddy »  
 Cargo de 8.300 tonneaux  
 Construit par les Forges et  
 Chantiers de la Méditerranée  
 (La Seyne)  
 Destiné à la C<sup>1</sup>e des Messageries  
 Maritimes



## 1° Marine militaire

Depuis le début du siècle l'importance des besoins de la marine a toujours considérablement varié d'une année à l'autre, car ses programmes navals dépendent de considérations politiques, budgétaires et militaires, qui ne sont soumises à aucune loi régulière. De toute façon, la marine militaire a toujours réservé aux chantiers privés une part importante de la construction de ses navires. Actuellement, comme après toutes les guerres, les programmes militaires sont réduits, et les chantiers

privés n'ont en construction que de petites unités : 15 escorteurs et 54 dragueurs et divers.

## 2° Marine de commerce française

En principe, l'armement français a des besoins importants à satisfaire.

Le tableau suivant donne les tonnages des navires âgés de la flotte marchande française (paquebots et cargos de plus de 20 ans et pétroliers de plus de 15 ans).

Au 1-5-1954	Navires à passagers		Cargos		Pétroliers		Total	
	Nbre	Tonnage	Nbre	Tonnage	Nbre	Tonnage	Nbre	Tonnage
Plus de 30 ans . . . . .	10	64.000	53	91.000	4	9.000	67	164.000
De 25 à 30 ans . . . . .	5	126.000	13	20.000	4	8.000	22	154.000
De 20 à 25 ans . . . . .	15	112.000	25	60.000	9	78.000	49	250.000
De 15 à 20 ans . . . . .		(pétroliers seulement)			14	95.000	14	95.000
		302.000		171.000		190.000		663.000

Devraient être remplacés également de nombreux navires (cargos *Liberty* et pétroliers T 2) construits à l'étranger entre 1942 et 1945, mal adaptés aux besoins actuels du trafic, et que la plupart des armements étrangers retirent de leurs flottes.

Il existe donc des besoins considérables et d'importantes commandes devraient assurer l'avenir des chantiers français. Malheureusement, les armateurs français comme les armateurs étrangers ne semblent pas disposés à passer des commandes, le marché intérieur français connaissant le même phénomène d'arrêt des commandes que le marché mondial.

## MARCHÉ EXTÉRIEUR

Pour aborder le marché extérieur, les chantiers français ont montré, depuis 1950, une initiative et un esprit d'entreprise qui leur a permis d'entamer, sur le plan mondial, une lutte compétitive contre une concurrence d'une âpreté extraordinaire. Les résultats déjà obtenus sont dus à l'esprit de compréhension mutuelle dont ont su faire preuve les chantiers au sein du Groupement d'Exportation de Navires et d'Engins de Mer en Acier (G. E. N. E. M. A.). Cet organisme prospecte les marchés étrangers pour l'ensemble de la corporation.

Depuis 1950, 11 pays ont passé des commandes de navires aux chantiers français : Belgique, Chili, États-Unis, Irak, Norvège, Pakistan, Portugal, Turquie, U. R. S. S., Venezuela.

Au 1<sup>er</sup> avril 1954, les statistiques du Lloyd's Register of Shipping montrent que la France occupe la sixième place parmi les exportateurs de navires avec 88.630 tonneaux de jauge brute en construction. Elle vient après la Grande-Bretagne, l'Allemagne, la Suède, les États-Unis, la Hollande mais avant la Belgique, le Japon, le Danemark et l'Italie. Les navires actuellement en construction comportent : pour la Belgique, 1 paquebot; pour le Brésil, 2 charbonniers et 2 dragues; pour le Chili, 3 cargos et 1 pétrolier de 17.500 t. dw; pour la Norvège, 4 caboteurs; pour le Panama et le Libéria, 1 pétrolier de 36.500 t. dw et 2 pétroliers de 38.000 t. dw; pour l'U. R. S. S., 6 cargos de 5.000 tjb; pour le Venezuela, 1 transporteur militaire.

**L**A construction navale française est décidée à développer son action sur le marché extérieur.

Elle est à l'entière disposition des armateurs étrangers qui prennent conscience de la qualité de sa production, de ses excellentes références et qui s'adressent de plus en plus à elle.

Raymond Puech