

GROIGNARD

Antoine

Ingénieur-constructeur de la Marine

Né le 4 février 1727 à Solliès-Pont (Var). Décédé le 26 juillet 1799 à Paris.



Ascendance :

Fils d'Arnaud GROIGNARD (1681-1751), capitaine de navire marchand puis pilote du roi, et d'Élisabeth SENÈS.

Carrière :

Sous-constructeur de la Marine le 1^{er} juillet 1747, constructeur de la Marine le 1^{er} juillet 1754, ingénieur en chef et constructeur en chef de la Marine le 1^{er} avril 1765, ingénieur général ayant rang de capitaine de vaisseau le 1^{er} janvier 1779, capitaine de vaisseau le 15 septembre 1782, ordonnateur le 29 juin 1792, directeur en chef des constructions navales le 21 août 1796.

Après avoir acquis au collège de l'Oratoire de Toulon les principes de la géométrie, du dessin et de la construction, il est envoyé en 1744 à Paris où il poursuit ses études sous la direction d'Henri Louis Duhamel Du Monceau, de Charles Étienne Camus et de Pierre Bouguer.

Nommé sous-constructeur de la Marine à Brest le 1^{er} juillet 1747, il suit les travaux de construction des vaisseaux de 64 canons le *Protée* et l'*Hercule*.

Passé à Rochefort en 1749, il y construit plusieurs vaisseaux, frégates et flûtes. Afin de s'instruire sur les mouvements des bâtiments de guerre en mer, il navigue sur les vaisseaux de 74 canons le *Saint-Esprit* puis *L'Intrépide*.

En 1754, il est nommé constructeur à Rochefort après avoir rempli pendant six mois les fonctions de constructeur en chef pendant les maladies des constructeurs Pierre Guillaume Morineau et François Guillaume Clairain Des Lauriers. La même année, il se rend à Paris pour présenter au ministre un projet de modification de la charpente des vaisseaux de guerre afin de la construire plus solidement et plus économiquement et d'accroître sa résistance aux tirs d'artillerie sans augmenter son poids ni son volume. Ce projet ayant été approuvé par le chef d'escadre Roland Michel Barrin de La Galissonnière et l'inspecteur général de la Marine Duhamel Du Monceau, il reçoit l'ordre de l'expérimenter à Brest. Mais, ayant pris part en 1755 à un concours visant à rendre les vaisseaux de la Compagnie des Indes aptes à la fois au combat et au commerce, ses plans sont jugés les meilleurs et il est détaché auprès de la Compagnie et affecté à Lorient.

En 1759, le secrétaire d'État de la Marine Nicolas René Berryer et le maréchal Charles Louis Auguste Fouquet de Belle-Isle le chargent de construire des bateaux plats destinés à une éventuelle invasion de l'Angleterre. En moins de trois mois, il fait fabriquer à Dunkerque, à Boulogne, à Saint-Valery et au Havre 252 bateaux de débarquement. L'escadre anglaise du contre-amiral George Brydges Rodney ayant attaqué et bombardé Le Havre du 3 au 5 juillet 1759, il prend toutes les mesures nécessaires pour sauvegarder ses bateaux, puis il construit en moins de quinze jours des batteries flottantes qui dissuadent les Britanniques de tenter une seconde attaque. La même année, il partage avec le mathématicien Leonhard Euler un prix de

l'Académie royale des Sciences pour un mémoire sur l'examen des efforts subis par la structure des vaisseaux en raison du roulis et du tangage.

En 1760, il est chargé de construire six prames à Nantes, puis, en 1761, il se rend à Bordeaux pour y tracer les plans des vaisseaux de 56 canons *Le Bordelais*, *Le Flamand*, *L'Utile*, et la *Ferme*.

En 1765, il remporte un second prix de l'Académie royale des Sciences pour une étude sur l'arrimage des vaisseaux.

De 1765 à 1767, il construit à Brest les vaisseaux la *Bretagne*, de 110 canons, et la *Couronne*, de 80 canons et expérimente sur le vaisseau de 74 canons le *Zodiaque* un nouveau système moins coûteux et plus performant pour tirer les bâtiments à terre.

En 1767, il est envoyé à Lorient où il construit, pour le compte de la Compagnie des Indes, les vaisseaux de 74 canons le *Bien Aimé* et la *Victoire*, les vaisseaux de 64 canons le *Mars*, l'*Indien* et l'*Actionnaire* et la frégate de 26 canons le *Triton*.

À la suite de la suppression de la Compagnie des Indes, il est réintégré dans la Marine royale et chargé en 1771, par le secrétaire d'État Bourgeois de Boynes, de l'inspection de toutes les frégates de guerre présumées hors de service et qu'il trouve, dans beaucoup de cas, en bien meilleur état que prévu.

En 1772, il est chargé par le ministre d'élaborer les plans et les devis des vaisseaux et frégates de la Marine royale qui doivent être construits dans les différents ports, afin d'établir « cette uniformité si désirée pour tirer parti des agréés et appareils en les faisant servir successivement et indistinctement à tous les vaisseaux de même rang, pour la simplicité, la facilité et l'économie des opérations des ports, la célérité des armements et la sûreté des expéditions navales... » (cette standardisation sera menée à son terme, dix ans plus tard, par Jacques Noël Sané). Le 29 octobre 1773, le roi approuve un projet qu'il a conçu pour conserver les bois de marine et améliorer l'entretien des bâtiments de guerre pour une moindre dépense.

De 1774 à 1778, il construit à Toulon, le premier bassin de radoub mis en service sur les côtes méditerranéennes (l'actuel « bassin Vauban n° 1 » de l'arsenal) au moyen d'un ingénieux système d'encaissement à sec, à savoir un ensemble en bois de chêne de 100 mètres de long et 30 de large, immergé et maintenu sur le fond par des pilotis, qui lui permet de construire à sec la maçonnerie du bassin en pierres de taille de Cassis.

Il est anobli en novembre 1776.

De retour à Brest, il y dirige, entre 1781 et 1783, l'agrandissement du bassin de Troulan afin de lui permettre d'accueillir les plus grands vaisseaux.

Victime d'un grave accident de voiture en mai 1786, il démissionne de ses fonctions de directeur des constructions navales à Brest le 15 mars 1789.

Nommé ordonnateur du port de Toulon le 29 juin 1792, il ne rejoint pas son poste, n'étant pas compris dans l'organisation générale de la Marine du 1^{er} octobre 1792.

À partir du 22 avril 1794, il est employé à la poursuite des travaux d'aménagement du port de Bouc.

Ordonnateur du port de Toulon du 21 mars au 21 août 1796, il est sollicité en 1796-1797 pour construire à Constantinople un ou deux bassins analogues à celui de Toulon.

Au cours de sa carrière, il a construit ou tracé les plans d'au moins 39 vaisseaux, 18 frégates et 4 flûtes.

Sociétés d'appartenance :

Membre adjoint de l'Académie de Marine le 31 août 1752, membre ordinaire de l'Académie royale de Marine le 24 avril 1769, membre ordinaire vétéran le 8 janvier 1790.

Membre correspondant d'Étienne Mignot de Montigny à l'Académie royale des Sciences le 6 février 1779 puis de Gabriel de Bory le 21 août 1784, membre associé non résidant de la section des arts mécaniques de la 1^{ère} classe de l'Institut national le 28 février 1796.

Source biographique :

Davin (Emmanuel), *Un grand constructeur naval : Groignard (1727-1797)*, dans *Cols Bleus* n° 747, 19 mai 1962, page 2.

Taillemite (Étienne), *Dictionnaire des marins français*, Paris, Tallandier, 2002.

Les papiers d'Antoine Groignard se trouvent conservés au Centre des Archives nationales de Pierrefitte-sur-Seine sous la cote 41 AP 1.