

Un bateau nommé «La tour d'Ambleny»

Le deuxième tiers du XIX^e siècle fut pour nos campagnes une époque de profonde transformation grâce à l'amélioration des transports. Le chemin de fer de Paris à Soissons fut inauguré en 1862. A cette période aussi, on canalise l'Aisne et on améliore ou on construit de nouveaux chemins. C'est aussi une étape importante de développement industriel au cours de laquelle se créent de nombreuses sociétés dans les divers secteurs de la vie économique.

Le projet de transatlantique imaginé par Jean-Marie Liénart illustre bien son temps.

Jean-Marie Liénart était le petit-fils de Martin Liénart de Montigny-Lengrain, qui fut l'un des grands démolisseurs de biens nationaux. Entrepreneur de son état, il achetait châteaux et abbayes pour en récupérer les matériaux. C'est ainsi qu'il acquit la tour d'Ambleny en 1791, et démolit le dernier étage et l'enceinte pour les besoins de son métier. Jean-Marie naquit en 1801 et se maria en 1823 avec une demoiselle Lavacry. Il exerça d'abord la profession de maçon, tout comme son père qui était venu s'installer à Ambleny en 1812.

En 1837, nous retrouvons Jean-Marie Liénart mécanicien à Saint-Médard. Il achète alors à Monsieur Hutinot un brevet de pompe aspirante dont il obtient l'exclusivité pour l'arrondissement de Soissons et le canton d'Attichy (1).

Jean-Marie Liénart était certainement un personnage hors du commun ; l'abbé Poquet visitant la tour d'Ambleny avec la Société historique de Soissons en 1857, dit de lui : «un homme instruit, qui joint à un génie d'inventeur, le goût des œuvres d'art» (2).

L'abbé Letombe, curé d'Ambleny en 1900, rapporte qu'en 1855 lors de l'enquête pour la construction de la ligne de chemin de fer Paris-Soissons, Jean-Marie Liénart proposa un autre tracé par Cœuvres et Laversines. Le rapport correspondant, soutenu par les municipalités de la Vallée de Retz, fut adressé à la préfecture mais ne suffit pas à changer les projets de la Compagnie du chemin de fer du Nord (3).

(1) Archives du service de la protection industrielle. Table générale.

(2) Bulletin de la Société historique de Soissons t. IX, p. 177.

(3) Bulletin paroissial d'Ambleny, 1902, p. 757.

En 1860, Liénart a de graves difficultés financières, sans doute liées à ses investissements dans des inventions non rentables. Il est dans l'obligation de vendre toutes les terres qu'il possède à Ambleny et dans les villages environnants provenant de l'héritage paternel. Cela ne suffit pas à lever les hypothèques qui grèvent sa propriété de la tour d'Ambleny et c'est grâce à un prêt de son ancien ouvrier Joseph Thibaud, qu'il parvient à échapper à la saisie. Un délai de deux ans lui est accordé pour rembourser ses dettes (4).

C'est sans doute pour restaurer sa fortune que Liénart se lance dans cette folle aventure de construction d'un bateau dont il avait déposé un premier brevet en 1857, associé avec Bourcier (5) - géomètre à Vic-sur-Aisne. Au bout de deux ans, à cette époque, un brevet n'est plus valable s'il n'a pas reçu un début d'exécution.

En 1860, Liénart dépose donc un second brevet pour son navire tubulaire (fig. 1). La figure 2 donne le plan en coupe du bateau projeté tel qu'il apparaît dans le dossier du brevet d'invention.

Le bateau Liénart procédait à la fois du radeau et du trimaran. L'intérêt de l'invention tenait, selon son auteur, à la fois à son principe de fonctionnement et à la structure de sa coque. Voici ce qu'il en dit dans le mémoire descriptif du brevet d'invention (6) :

« Mon invention a pour objet la construction nouvelle de bateaux tubulaires propres à tenir la mer aussi bien qu'à naviguer sur les rivières et les canaux. Mon nouveau système de bâtiment est caractérisé :

1°) Par la disposition de la coque du bâtiment avec une largeur plus grande que la hauteur, ce qui est l'inverse de tout ce qui a été tenté jusqu'à ce jour pour les bâtiments à la mer.

2°) Par la forme rectiligne de l'avant et de l'arrière du bâtiment, de telle sorte que mon bateau tubulaire est en réalité un radeau tubulaire.

3°) Par la disposition à l'intérieur de la coque même du navire d'une rangée de tubes constituant autant de capacités séparées et isolées que l'on peut remplir avec les ballots de marchandises que l'on transporte dans le navire.

4°) Par l'aménagement de tubes qui peuvent s'enlever ou se replacer à volonté dans la charpente qui les maintient en place.

5°) Par la disposition de plusieurs quilles pour permettre au navire d'aborder sur le rivage par les eaux les plus basses et sur les côtes les plus difficiles.

6°) Par le passage de l'eau entre les tubes, le plancher supérieur et le fond du navire, cette eau servant de lest au navire, lui donnant une stabi-

(4) Minutes du notaire d'Ambleny. Transaction du 8 août 1861.

(5) Archives du service de la protection industrielle. Brevet n° 34580 du 7 décembre 1857.

(6) Archives du service de la protection industrielle. Brevet n° 44808 du 23 avril 1860.

Ministère
Agriculture, du Commerce
et des Travaux publics.

Brevet d'Invention

sans garantie du Gouvernement.

Quinze ans
 N. 44808

Loi du 5 juillet 1846.

EXTRAIT.

Br. 3

[illegible]

Le Français qui n'a eu pas une exploitation agricole ou industrielle en France dans le délai de douze ans du jour de la signature du traité, ou qui n'est pas employé pendant deux années consécutives en France, dans l'Empire ou dans l'Autriche, n'est pas admis à son mariage.

Le Comité qui aura introduit en France des objets
de pays étrangers et assimilés à ceux qui sont
à peu près français.

Nov. 35

conque, dans des aménagements, aménagements prospectifs
1, aménagements ou aménagements, prendra le caractère de
sans possibilité ou travail dérivé ou travail dérivé ou
1 après l'application d'un travail dérivé ou travail dérivé, ou
travail, transformation ou travail de travail ou tra-
vail ou travail ou travail sans garantie de
travail, avec plus d'un aménagement de 10 à 1,000,000
de travail. L'aménagement de travail ou de travail ou de travail

4.

Le Ministre Secrétaire d'Etat au département de
l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics,

Vu la loi du 5 juillet 1844;

Vu le procès-verbal du 23 Avril 1860, à l'heure
55 minutes, au Secrétariat général de la Préfecture du département
de la Seine. Et constatant le dépôt fait par le S.^r

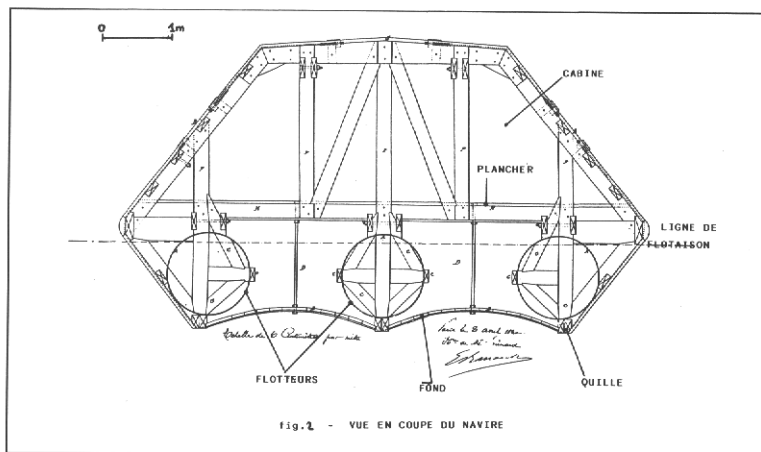


Fig. 2 - Vue en coupe du navire

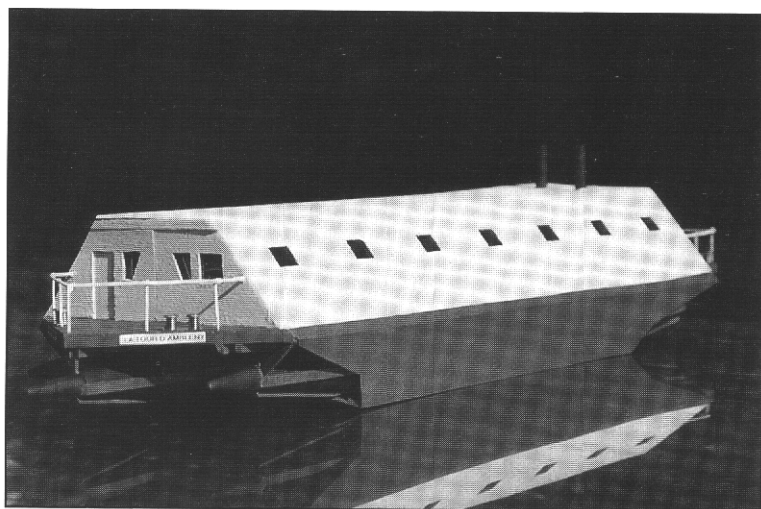


Fig. 3 - Prototype du bateau

Cette maquette restitue le prototype construit en 1864 à partir des plans et devis de l'époque.

lité parfaite et coulant entre chaque rangée de tubes comme dans les canaux de l'avant à l'arrière.

7°) Par la construction générale d'un navire dont toutes les pièces, solitaires pour porter, peuvent isolément être supprimées sans nuire en rien à l'ensemble général.

8°) Par l'emploi d'une enveloppe générale offrant partout aux vagues un angle convenable et présentant une surface rectiligne à l'arrière et à l'avant, les tubes extrêmes présentant un angle pour la facile pénétration dans l'eau de mon radeau tubulaire».

Convaincu du grand intérêt de son invention, Liénart rédige une notice technique et commerciale qu'il fait parvenir ou lire à bon nombre d'habitants du village et des environs. Dans ce document d'une dizaine de pages, d'une écriture appliquée et serrée, l'inventeur explique en détail ses projets de construction d'un transatlantique qui devait faire la traversée deux fois plus vite que ceux de son temps. Le document comporte le coût prévisionnel du navire, le détail des garanties qu'il offre aux souscripteurs. Il nomme les ingénieurs qui ont examiné son invention et termine par une étude de rentabilité et un parallèle avec la société Cunard de Liverpool (7).

L'objectif avancé par l'inventeur était, selon ses propres termes, *«de construire le navire modèle aussitôt fini faire les expériences incognito et sans publicité aucune. Lorsque le programme avancé au brevet sera réalisé, procéder à la prise des brevets en pays étrangers, alors seulement on donnerait toute la publicité possible pour arriver à former une grande compagnie par actions, ou vendre les brevets ou tout autre moyen pour tirer de cette grande idée tout le parti que l'on trouvera pour le mieux».*

Le navire prototype devait avoir 26 mètres de long sur 7 mètres de large pour un poids de 45 tonnes. Le coût prévisionnel était de 14 500 F sans la machinerie, que l'on prévoyait de louer pour quelques mois.

Liénart offrait en garantie à la Société la propriété du brevet d'invention, et le fait qu'il ne serait pas gérant, mais un simple salarié qui n'aurait aucun fonds en mains.

(7) Cette notice ainsi que les autres documents que nous utilisons dans cette étude constituent un dossier au nom de Maroteau Émile, géomètre à Ambleny. Il était conservé dans les Archives de son collègue Bourcier, géomètre à Vic-sur-Aisne. Le dossier comporte 14 pièces :

- acte de Société du 29 juin 1862,
- engagements des actionnaires des 10 janvier et 23 juillet 1863,
- marché Langlet du 29 juillet 1863,
- marché Robin du 30 novembre 1863,
- sommation d'huissier pour Thévenin, 21 mai 1864,
- sommation d'huissier pour Robin, 10 juin 1864,
- sommation d'huissier pour Demus-Thibon, 30 mai 1864,
- état des sommes dues par les souscripteurs, juin 1864,
- lettre Bourcier du 10 juin 1864,
- sommation d'huissier pour Liénart, 18 janvier 1865.

Les ingénieurs pouvant témoigner de l'immense intérêt de l'invention étaient Monsieur Méray - ingénieur dessinateur - 31, rue de la Tombe Issoire à Montrouge «qui a voyagé plus de 10 ans sur mer» (8), Monsieur Garnissal - ingénieur civil - 18, bd Saint-Martin à Paris qui «*est complètement convaincu* (9) *que l'invention peut produire d'immenses résultats*». Monsieur Brussaut - ingénieur mécanicien - rédacteur au Crédit Minier - 29, rue Laffite à Paris qui «*a beaucoup voyagé sur mer et peut donner tous les renseignements sur ce système de navigation*». Enfin, Monsieur Lepage - ingénieur graveur - 14, rue Delta «*natif du Havre, cet ingénieur et à même de donner tous les renseignements, ayant étudié cette invention très soigneusement*».

On remarque qu'aucun de ces ingénieurs n'a de compétence maritime, ni même en constructions navales. Pourtant leurs témoignages sont aux yeux de Liénart une garantie incontournable : «*Ces messieurs sont les seuls à qui j'ai confié les secrets de mon invention, ils ont étudié mon système de navigation avec toute l'attention nécessaire et avec persévérance, s'étant renseignés près de moi pour en connaître tous les détails ; on peut en toute confiance s'en rapporter à leur jugement, étant compétents en raison de leur connaissance de la mer et des études sérieuses qu'ils ont fait sur mon invention*».

Pour convaincre les plus sceptiques, l'inventeur se proposait de leur expliquer en détail le principe de fonctionnement du navire en présence de la maquette au 1/10^{ème} (2,7 m de long) qui était déposée chez Monsieur Méray. C'était selon lui, le seul moyen de comprendre son invention : «*ce n'est qu'en voyant mon modèle que l'on peut se convaincre de la réalité de mon système et encore il faut que j'y supplée par des explications à plus forte raison les personnes ne possédant que ma notice qui n'en dit pas la moitié, il leur est donc impossible de bien comprendre mon système. De là les jugements si divers, il faut en cela imiter ces ingénieurs, étudier sur place, s'éclairer, se renseigner sur tous les détails alors seulement je tiendrai compte du jugement de ces personnes et je suis sûr d'avance qu'elles n'en donneront que de très favorable à mon nouveau système de navigation*».

Une fois les essais effectués et qui, selon Liénart, ne pourraient être que concluant, l'inventeur projetait de créer une grande compagnie maritime exploitant le trajet Paris-New York en 6 et 7 jours. Selon lui, l'étude de rentabilité était la suivante (10) :

(8) En marge est inscrit le commentaire suivant «*un blagueur, il est aussi ingénieur que moi*».

(9) Une marque à la suite de ce mot renvoie en marge à ce commentaire «*... que l'ingénieur est toqué*».

(10) Pour fixer les idées un ouvrier gagnait alors entre 3 et 4 francs par jour.

Recettes

Pour un voyage complet :

- Aller 100 passagers à 250 F :	25 000 F
200 tonnes à 60 F :	12 000 F
- Retour 100 passagers à 250 F :	25 000 F
200 tonnes à 60 F :	12 000 F
Total pour un voyage	74 000 F

La prévision étant de 52 voyages par an pour les quatre bateaux, la recette totale s'élèverait à **3 848 000 F**.

Tout cela avec des prix très inférieurs à ceux de la Compagnie Cunard de Liverpool (625 F par passager et 125 F pour le fret). Les quatre bateaux représenteraient un investissement total de 1 000 000 F et les dépenses suivantes :

Dépenses annuelles du capital engagé

Intérêts à 15 %	150 000 F
Dividende à 5 %	50 000 F
Amortissement à 5 %	50 000 F
Assurances à 5 %	50 000 F
Réparation à 5 %	50 000 F

Dépenses d'exploitation par voyage complet

Solde et nourriture de l'équipage	6 000 F
Combustible pour 15 jours	3 000 F
Droit de port, Paris New-York et autres	13 000 F
Frais de chargement et déchargement	19 000 F
Courtage et commissions	1 000 F
Imprévus - retards	1 000 F
Total pour un voyage complet	25 000 F

et pour 52 voyages complets fait la somme de 1 300 000 F

Dépréciations, chômage et autres imprévus	198 000 F
Honoraires de gérance et de l'ingénieur	50 000 F
Personnels des bureaux, frais de bureau	64 000 F
Intérêts des gens d'équipage, du personnel	184 000 F
Prime à accorder à l'équipage	52 000 F
Service auxiliaire	500 000 F

Total des dépenses annuelles 2 348 000 F

Le total des recettes étant de 3 848 000 F

Le bénéfice prévisible était alors de 1 500 000 F

Autrement dit, l'investissement de 1 million de francs rapporterait, dès la première année, 1,5 million de francs tous frais payés, de quoi rêver !

Nous ne nous étendrons pas sur la fragilité des hypothèses qui conduisent à un bénéfice aussi colossal. L'énormité du chiffre aurait dû faire réfléchir les moins sceptiques. C'était compter sans la crédulité des villageois, d'autant que le parallèle fait avec la Société Cunard donnait un parfum de sérieux et d'exotisme au projet de Jean-Marie Liénart.

Bien qu'incroyables, ces perspectives séduisirent bon nombre d'habitants d'Ambleny et des environs. Après une réunion publique tenue le 13 juin 1862, le 26 une Société par actions était créée. Elle avait pour but la construction du bateau prototype en 5 mois. Son capital était de 20 000 F (100 actions de 200 F). Le gérant était le géomètre d'Ambleny, Maroteau. Liénart était le directeur de la construction avec un salaire de 250 F par mois plus les frais de déplacement. Les actionnaires étaient une trentaine parmi lesquels Maroteau, des membres de la famille de Liénart, plusieurs charpentiers, l'aubergiste et le préposé au péage de Port-Fontenoy, le cantonnier d'Ambleny, un débitant de Saint-Bandry, etc... (11).

Les bénéfices réalisés devaient être répartis à hauteur de 40 % pour l'inventeur et 60 % pour les actionnaires. En garantie Liénart amenait à la Société la propriété du brevet de bateau tubulaire. Ce qu'ignoraient les actionnaires, c'est qu'à cette date le brevet avait plus de deux ans et, que faute d'avoir reçu un début d'exécution, il n'avait plus de valeur.

La construction démarra immédiatement et un nom fut donné au futur bateau : «la tour d'Ambleny». Un an plus tard, en juillet 1863, le bateau est suffisamment avancé pour qu'on s'inquiète de la machinerie. Le 29 juillet, on passe un marché avec Monsieur Langlet pour la fourniture de deux locomobiles de 6 chevaux et 100 tours/minute, avec marche arrière moyennant 9 400 F payables en 3 échéances de 3 000 F et 400 F en actions. Langlet s'engageait à monter les machines sur le bateau et à les reprendre pour 7 000 F si les essais n'étaient pas concluants.

A la fin novembre, on apporte quelques modifications à la force motrice. Les deux machines seront alimentées en vapeur par une chaudière fournie par Monsieur Robin, chaudronnier à Paris. Il faut attendre les tout premiers jours de juin pour que les essais de «La tour d'Ambleny» soient effectués. Que se passe-t-il alors, nous l'ignorons, en tout cas c'est un échec complet, probablement lié à la trop faible puissance des moteurs puisqu'ils ne représentent que la puissance de deux tondeuses à gazon... pour déplacer une masse de 45 tonnes.

(11) Voici la liste complète des actionnaires de la société : gérant Maroteau géomètre à Ambleny ; Blanjet de Nouvron ; Pottier de Fontenoy ; Bertrand ; Mora couvreur à Ambleny ; Potier ; Hénin charpentier à Ambleny ; Judas ; Dequaye débitant à St-Bandry ; Brayer charpentier à St-Bandry ; Chevalier ; Thureau préposé au péage de Port ; Aubert ; Petit tonnelier à Ambleny ; Lucas ; Genot ; Judas Poiteau de Dommiers ; Liénart propriétaire à Dommiers ; Liénart de Dommiers ; Rouvigny ; Nieux ; Hazard ; Dubois de Dommiers ; Lucot aubergiste à Port-Fontenoy ; Blanjet fils ; Leroy ; Dupré ; Turpin ; Duhus cantonnier ; Fauvureau charpentier à Fontenoy ; Judon.

Entre temps, on a dépensé beaucoup plus que ce qui était prévu : 23 953 F (au lieu de 14 000 F) dont 10 000 F d'impayés. A la demande de quelques actionnaires, le géomètre de Vic-sur-Aisne, Bourcier intervient comme conciliateur afin de vendre le bateau et payer les créanciers. Voici la lettre qu'il adresse aux actionnaires :

Monsieur,

Au nom et comme chargé de la liquidation des affaires concernant la construction du bateau tubulaire, système Liénart, en station sur l'Aisne à Port-Fontenoy, je viens porter à votre connaissance la situation de cette entreprise telle qu'elle résulte des comptes établis dimanche dernier entre tous ceux qui ont autorisé des emprunts de fonds, pour donner suite à la construction. Aujourd'hui que le but est complètement manqué, il est de toute nécessité de mettre fin à cet état de chose.

<i>Le passif actuellement connu est de</i>	23 953,35
<i>Mais ceux qui ont autorisé les emprunts, étant appelés à le couvrir de leurs deniers pour</i>	<u>14 120,00</u>
<i>Il reste encore</i>	9 833,35

Cette somme qui forme l'excédent des emprunts contractés, devra être prise sur le prix de vente du bateau et de ses accessoires, mais comme on ne peut aujourd'hui disposer du bateau sans l'autorisation de tous les intéressés dans l'entreprise à quelque titre que ce soit, je viens vous demander en votre qualité d'actionnaire si, en présence de la situation financière de l'entreprise, vous consentez l'abandon pur et simple de vos actions, ou si vous tenez à conserver une part proportionnelle dans la propriété du bateau, ...».

L'assemblée générale, qui eut lieu le 26 juin sur le bateau, ne réunit pas le consensus nécessaire à la vente. Il est probable que l'inventeur réussit à redonner confiance aux actionnaires et à réunir quelques fonds supplémentaires pour entreprendre de nouveaux travaux puisque le bateau fit le voyage de Port-Fontenoy à Paris, péniblement, car il fallut le faire tirer par des chevaux pour qu'il parvienne à destination.

Criblés de dettes, les actionnaires finirent par faire transformer le navire en bateau-lavoir. Jusqu'à la fin, l'inventeur tint tête comme en témoigne cette sommation d'huissier, datée du 19 janvier 1865, adressée à Maroteau et qui ordonne :

1°) De cesser immédiatement les travaux qu'il fait en ce moment exécuter sans aucun droit sur un navire d'un nouveau système, dont le gérant est le véritable propriétaire, l'inventeur breveté se trouvant sur la Seine à Paris, près du Pont Royal. Lesquels travaux ne pourraient en tous cas être faits que sur les indications et la surveillance de mon requérant et avec les fonds de la société de fait existant entre lui, le dit sieur Maroteau et autres.

2°) *De fournir de suite au nom de la dite société de fait les fonds nécessaires pour l'achèvement du navire en question, afin de pouvoir profiter le plus tôt possible de son invention, lui déclarant qu'en n'ayant pas égard à cette sommation et en n'y satisfaisant pas le requérant entend le rendre responsable de tout préjudice qui en résultera, ...».*

La sommation fut sans effet et «La tour d'Ambleny», faute d'avoir pu traverser l'Atlantique, termina sa courte carrière comme bateau-lavoir. Au total l'opération coûta 43 000 F au lieu des 14 000 prévus. Il fallut plus de deux ans au lieu de 5 mois pour construire le bateau. Les actionnaires perdirent tout et ceux qui étaient de condition modeste, furent ruinés pour avoir voulu trop rêver. Quant à Liénart, malgré les 250 F par mois qui lui furent alloués pendant toute la durée de la construction, il fut ruiné. Incapable de rembourser ses dettes, sa propriété de la tour d'Ambleny fut saisie et vendue aux enchères publiques le 8 octobre 1864 (12).

Denis ROLLAND

(12) Minute de M. Blamontier, notaire à Soissons. Vente du 30 novembre 1891.