



JOURNAL

DE BORD N° 18

JANVIER 2003

Sommaire

Éditorial	P :	1
Faisons le point	P :	2 - 3
Assemblée générale	P :	4 - 6
Compte de résultat	P :	7
Nombre de visiteurs	P :	8
Chevaliers saint jean	P :	9
Galères du Ponant	P :	10 - 11
De la Trirème à la frégate Furtive (suite)	P :	12 - 15
Le Parler matelot	P :	16
Chronique du Musée	P :	16

Directeur de la publication

J.F LHOTELIER

Comité de rédaction de ce N° 18 :

M. HAMON
J.M. POIRET - A. PILARD

Mise en page

M.T. AUDRAIN

Éditorial

CHERS AMIS

Après avoir parcouru 740 000 miles nautiques durant ses 32 ans de carrière, le Maillé-Brézé est venu le 8 Juin 1988 faire escale dans le port de Nantes.

Une escale inhabituelle, puisqu'il ne suffisait plus comme en 1975 ou 1987 venir saluer sa ville marraine qu'était Saumur et repartir 3 jours plus tard, mais devenir le premier musée naval à flots en France.

Le 8 juin prochain nous fêterons le 15^{ème} anniversaire de la présence à Nantes du D627. Durant cette période des milliers de visiteurs ont pu franchir la coupée et découvrir pour certains ou retrouver pour d'autres la vie, les usages et les traditions des marins de la Royale. Pendant ce temps le port a retrouvé un nouvel attrait et l'image de Nantes est très souvent associée à son escorteur puisqu'il est également représentatif du savoir-faire de nos chantiers.

Notre association a prouvé ce qu'il était possible de faire quand les énergies se cumulent et que son dynamisme est soutenu par nos collectivités. La prochaine assemblée générale permettra d'accueillir de nouveaux administrateurs, je souhaite vous voir nombreux à postuler et poursuivre la tâche entamée.

Nous devons toujours avoir à cœur de remplir un rôle d'animation du port de centre ville et à plus long terme de faire revenir d'autres unités.

bonne année 2003 à vous et à vos familles.

J.F.Lhotelier

FAISONS LE POINT

JANVIER 2002

Mercredi 9 **GALETTE DES ROIS de Nantes Marine Tradition**

FÉVRIER 2002

Dimanche 10 Escale du **BELEM** pour la croisière Odyssée Atlantique

Mercredi 27 Réunion de **Nantes Marine Tradition**

MARS 2002

Vendredi 1 Escale du Patrouilleur « **CORMORAN** »

Samedi 9 Réunion du **CONSEIL D'ADMINISTRATION de Nantes Marine Tradition**

Samedi 23 **ASSEMBLÉE GÉNÉRALE de Nantes Marine Tradition** avec l'élection au Conseil d'Administration de deux administrateurs cooptés : **Gildas CHOBLET** et **Jean LEPROU**

AVRIL 2002

Samedi 6 Réunion du **BUREAU de Nantes Marine Tradition**

Dimanche 14 Carnaval de nuit. Le feu d'artifice est tiré de l'île sainte Anne face au **Maillé-Brézé**

MAI 2002

Lundi 6 Participation avec le **BICM** d'un stand au **SALON DE LA MER** à la galerie Océane de Rezé du 6 au 18

Samedi 18 **PRÉPARATION MILITAIRE MARINE**. Remise des diplômes de la promotion 2002 sur le hangar Malafon en présence des autorités civiles et militaires

Mercredi 22 Réunion technique

Vendredi 24 Visite du **Contre Amiral LEFEVRE** secrétaire général de la commission du patrimoine de la marine

JUIN 2002

Mercredi 5 La commission départementale de sécurité prend acte des travaux effectués dans le cadre de la mise en conformité. Un **AVIS FAVORABLE** est émis en Juillet

Samedi 8 **Fête des SARDINANTES** quai Ernest Renaud près du « Maillé-Brézé »

Vendredi 14 Réunion de l'ensemble des guides salariés et bénévoles

Samedi 22 Dernière réunion préparant la saison d'été

JUILLET 2002

- Lundi 8 Escale des bateaux du **TOUR DE FRANCE à la VOILE**
- Samedi 13 Feu d'artifice tiré du quai de la fosse devant le Maillé-Brézé, l'espace habituel sur l'île sainte Anne étant occupé par le festival d'été
- Samedi 20 Escale du **CMT VERSEAU**
- Dimanche 21 Départ de la **TRANSQUADRASOLO**

AOÛT 2002

SEPTEMBRE 2002

- Samedi 7 Reprise des réunions, mise en place du calendrier 2002 /2003
- Samedi 21 Journée du patrimoine
- Dimanche 22 Journée du patrimoine
- Samedi 28 Exposé dans la salle Richelieu par **André CORDIER** sur le système de détresse et de sécurité en mer

OCTOBRE 2002

- Vendredi 4 Commémoration du Bicentenaire de la Légion d'honneur. Escale des goélettes l'**ÉTOILE** et la **BELLE POULE**. Ouverture au public du Maillé-Brézé dans les mêmes conditions que pour les journées du patrimoine
- Lundi 7 Escale du **BELEM** pour une durée exceptionnelle (du 7/10 au 11/11). Des visites payantes sont proposées
- Samedi 19 Réunion de **Nantes Marine Tradition**
- Vendredi 25 Présentation du Maillé-Brézé au **capitaine de Vaisseau Philippe PERTUISET** Commandant la Marine (**COMAR**) à Nantes
- Jeudi 31 Une importante délégation de **Nantes Marine Tradition** est présente pour les obsèques de notre ami **Albert PILARD**

NOVEMBRE 2002

- Mercredi 6 Stages « **initiation feux de navires** » à bord du **Maillé-Brézé** pour la formation des sapeur-pompier face aux risques maritimes (6 journées)
- Samedi 9 Réception offerte dans la **salle Richelieu** par le **capitaine de Frégate Vincent MARQUION** commandant le **JULES VERNE** (bâtiment dont Nantes est la ville marraine)
- Samedi 23 Cérémonie de la présentation au fanion pour la nouvelle promotion de Préparation Militaire Marine (**P.M.M.**)

DÉCEMBRE 2002

- Jeudi 5 Réunion à PARIS des musées maritimes de France à l'invitation de l'**amiral PRUD'HOMME**, directeur du musée de la marine
- Samedi 7 Réunion de **Nantes Marine Tradition**
- Jeudi 18 Réunion des membres du Bureau, préparation de l'année 2003

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 23 MARS 2002

Celle-ci avait lieu salle Richelieu sur le « **MAILLÉ-BRÉZÉ** ». A l'ouverture à 10h l'on note la présence de Madame **SEYSSE** adjointe spéciale de Chantenay, de Messieurs **BRISSET** représentant la région, **LE RIDANT** le Conseil Général et **DUCLOS** la Mairie de Nantes et **KEROMNÈS** artiste peintre.

Ouvrant la séance le président **J.F. LHOTELIER** précise que c'est la **14^{ème} Assemblée Générale** car ce n'est pas la date de création de l'association **NMT** en **1983** qui est retenue mais celle de l'arrivée du navire en **1988**.

Il remercie les personnalités présentes mentionnant que les pavillons des trois collectivités flottent à longueur d'année près du musée et il demande aux personnalités de se présenter :

MR DUCLOS représente la Mairie, il connaît bien le « Maillé-Brézé » car il s'est occupé de la sécurité pour ce bâtiment, il salue les efforts et surtout les investissements afin d'avoir des conditions optimales pour les visiteurs, Nantes doit rejoindre son Musée Naval.

MME SEYSSE, elle aussi connaît bien le musée, elle vient d'avoir une nouvelle fonction celle de la délégation des Affaires Maritimes et fluviales, pour les Nantais il faut retrouver le symbole de tout ce qui touche à la mer et au fleuve.

MR LE RIDANT montre que le « Maillé-Brézé » a sa place avec les classes de mer et qu'il faut s'appuyer sur les scolaires.

J.F. LHOTELIER constatant que le quorum est atteint l'assemblée est valable, il excuse le trésorier **Alain BACCON** malade, qui ne pourra pas présenter son rapport financier c'est donc lui qui le fera à sa place.

Le président rappelle alors comment **N.M.T.** fut fondé, grâce à **F.R. BOUYER**. Il évoque ensuite ce que représente le « Maillé-Brézé », dernier survivant d'une lignée des T47 et T53 dont trois furent construits dans les chantiers nantais. Ces navires issus du plan Marshall finançant la renaissance de notre flotte après 1945. **N.M.T.** voulait un navire dans le port, l'on avait pensé à un voilier, un cargo et bien d'autres idées, car le public est attiré par l'activité maritime d'un port, on l'a récemment vu lors de l'escale du **CORMORAN** qui est l'un des plus petits navires de la « Royale ». A ce moment là, la Marine Nationale disposait de 16 Escorteurs d'Escadre réformés. Nous avons donc pu en obtenir un. Si la coque valait le franc symbolique, il restait à l'équiper avec des embarcations, son armement, meubler les salles, donc faire des emprunts bancaires et obtenir l'appui des collectivités.

Les visiteurs sont intéressés mais on s'est aperçu qu'ils achètent plus facilement un petit guide qu'un gros bouquin, c'est pourquoi nous venons de faire éditer un petit fascicule intitulé « Guide complet de la visite du « Maillé-Brézé » au prix de 3 euros préfacé par le dernier commandant le **V.A. DENAVIT**. Il rappelle une nouvelle fois le soutien des collectivités, qui par leur aide financière pour l'exécution des travaux de conservation, permettent de maintenir un tarif de visite très raisonnable.

Que nous a rapporté 2001 ? Ce n'est pas une année extraordinaire, nous pensions qu'avec deux bons mois de Juillet +13% et Août +30% de visiteurs nous allions faire une bonne année. Mais hélas les événements du 11 septembre ont entraîné l'annulation des journées du patrimoine d'où une perte de 25% ainsi l'année 2001 se solde par 5% de pertes. Si l'on compare notre activité avec Saint-Nazaire, l'on voit que nous souffrons de ce grand boulevard impossible à couper, la ville a bien balisé notre site mais a établi un itinéraire qui pour nous atteindre ressemble vu la longueur de son parcours à celui du combattant car il faut aller très loin pour redescendre par la butte Sainte Anne. Il y a aussi le parking, il remercie la municipalité de l'avoir agrandi mais ce ne sont pas les véhicules des visiteurs du Musée qui en profitent le plus car il sert de parking avancé pour les gens laissant leurs voitures afin de prendre le tramway et aller au centre ville et devient très rapidement saturé.

Pourtant dès qu'un navire vient en escale il y a foule. Il y a aussi la propagande par affichage là également de nouvelles normes sont intervenues et il faut de nouveaux modèles d'affiches ce qui revient très cher. Il va donc falloir revoir à commander des affiches nouvelles. Nous avons aussi la diffusion par plaquettes mais là aussi il faut un nouveau support. Mais il faudra certainement se tourner vers les scolaires avec le plan quinquennal prévu par l'Éducation Nationale et la Culture. **Mme SEYSSE** précise que c'est du domaine des classes à dominantes culturelles. Nous allons donc revoir la programmation de notre circuit de visite.

Pour cette année il y a un projet d'exposition en septembre avec une expo décentralisée du musée de la marine à Paris « **hommage à Tabarly** ». Enfin un projet de conférence sur la Marine avec le concours de l'école de la marine marchande de Nantes.

Il laisse alors la parole à **André CORDIER** professeur dans cette école, elle aurait pour thème le système mondial de sécurité en mer complètement transformé avec l'arrivée de l'électronique et des satellites. A ce sujet il montre l'évolution depuis 1925 des transmissions avec de plus en plus la disparition des radios qui transmettaient les messages alors que maintenant l'officier de veille à la passerelle peut à tout instant actionner la demande de secours. Passant au rapport financier le président **J.F. LHOTELIER** présente le budget prévisionnel pour 2002 en le comparant avec ceux de 2000 et 2001, chaque chapitre est détaillé pour les périodes où l'on voit que partout des économies ont lieu. Nos finances sont d'ailleurs contrôlées par KPMG, dans ce budget 2002 les dépenses et les recettes devraient s'équilibrer à 82 630 Euros. Ces deux rapports sont mis aux voix, aucun vote à bulletin secret n'est demandé, c'est à main levée que le rapport moral puis le rapport financier ont été adoptés à l'unanimité, aucune voix contre, ni abstention n'ayant été émise.

J.M. POIRET responsable du musée prend ensuite la parole. Il améliore avec des documents qui lui sont donnés par des anciens les salles de ce musée. Nous avons eu la visite d'une délégation de Jules Verne filleul de la ville de Nantes, elle doit revenir cet été mais le navire restera dans le Golfe Persique, de même il est annoncé la venue des goélettes de l'École navale. Il donne ensuite pour les amateurs de vieux livres et documents sur la marine l'adresse d'une librairie très ancienne spécialisée dans le genre d'éditions sur la marine et le « Maillé-Brézé ».

Hubert FLEURY responsable des travaux à son tour fait son rapport : il y a deux ennemis sur le « Maillé-Brézé » : la rouille et les pigeons. La nouvelle coupée sur la plage avant ne détériore pas la silhouette du navire, l'aluminium se marie bien avec le gris clair de la peinture de la coque. Par contre il regrette le manque de bras pour piquer la rouille saluant au passage la venue durant huit jours d'un adhérent de Haute-Savoie qui est venu nous aider ce que **Yves BARDOUL** lui aussi souligne car c'est plus facile de travailler à plusieurs que seul. En 2003 le doublage des tôles du pont est prévu et nous avons sollicité trois chantiers, à première vue ce serait **R2N** qui serait le mieux placé à ce jour.

Marc DESCHAMPS nouvellement coopté administrateur a été chargé des relations commerciales, pour lui il faut renforcer les relations publiques car depuis les attentats américains du 11 septembre il y a une baisse de visiteurs. Il faut donc communiquer encore plus avec l'extérieur, il a donc pris des contacts par courrier avec l'aide de **J. LEPROU** dans les écoles, il faut devenir un musée pédagogique et que sa visite ne soit plus la récompense d'une sortie pour la fin de l'année des écoliers, il va donc créer un questionnaire de travail sur le « Maillé-Brézé ». Il faut aussi relancer les autocaristes avec un calendrier de dates de visites et de location de salle. Il a revu les offices de tourisme dont celui de Nantes avec qui nous avons repris de bonnes relations depuis la venue de ses employées pour visiter le bateau. Un passe carte avec l'Office du Tourisme a été fait incluant dans la visite de plusieurs musées le nôtre. Des plaquettes publicitaires vont être mises dans les hôtels, des cartes de réduction dont les tarifs groupe sont étudiés. Au cours de sa visite à la FNAC il a obtenu une subvention et de la publicité va être mise dans les brochures touchant toute la France, de même il a renouvelé le partenariat avec le camping du Petit Port de Nantes.

Il a également vu avec la radio MFM qui en échange de billets gratuits va nous faire de la propagande durant certaines périodes. Un concours d'affiches publicitaires par les étudiants est en cours patronné par la FNAC. Il compte aussi sur l'exposition Tabarly en septembre enfin il va essayer de trouver des sponsors pour nos plaquettes et essayer d'avoir des marinières gratuites pour remplacer celles des guides très usées en contactant ARMOR LUX, de même d'avoir du matériel pour l'accueil par la nouvelle maison IKEA.

Le Président J.F. LHOTELIER revient sur le rapport financier avec une question sur la TVA qui touche la boutique et les locations de la salle, la Fiduciaire KPMG, qui contrôle nos finances, comme nous faisons moins de 480 000 FRS de chiffre d'affaires, vient de nous aviser que nous ne devons plus la compter ce qui va nous permettre de louer les salles hors taxes d'où peut-être plus de locations. Il est alors procédé à l'élection de deux cooptés en cas de départ d'un administrateur par maladie, départ hors du département etc ..., il y a seulement que deux candidats Mrs Gildas CHOBLET et Jean LEPROU, ces deux personnes sont déjà connues en tant que guides et surtout aident au développement de propagande pour le musée. Ils sont donc élus à l'unanimité.

Abordant les questions diverses deux personnes demandent de développer les contacts avec l'extérieur.

Le président revient alors sur une petite cérémonie amicale envers notre ami Mr Yves BARDOUL, le plus vaillant des adhérents précise-t-il qui depuis 15 années se dévoue dans tous les domaines pour NMT. A l'occasion de ses 80 ans un souvenir lui a été remis au cours d'un vin d'honneur. Celui-ci annonce qu'en 2003 il ne se représentera pas comme administrateur mais continuera à aider NMT, s'il a reçu un petit cadeau du MBZ en souvenir, par sa famille il a reçu une boîte de peinture et il va enfin pouvoir reprendre ses tableaux pour se reposer un peu.

La question des guides et des temps d'attente du public revient à nouveau, en gros 20 minutes maximum alors qu'au sous-marin Espadon de Saint-Nazaire c'est beaucoup plus long, par contre le samedi et le dimanche il faudrait renforcer à certaines heures le nombre de guides car les visiteurs sont plus nombreux. Donc un appel est lancé pour trouver des guides supplémentaires.

L'ordre du jour étant épuisé la séance est levée à 11h50 et un vin d'honneur réunissait adhérents et personnalités pour clôturer cette 14^{ème} assemblée générale.

Albert Pilard

Un Ami nous a quitté

Vous retrouvez souvent le nom d'Albert PILARD dans les rubriques de notre journal de bord. Ce dernier nous a brusquement quitté en octobre dernier. Albert était membre de l'association depuis le début et comme administrateur, avait pris ses fonctions de secrétaire à l'arrivée du « Maillé-Brézé ». Il est à l'origine du journal de bord et savait grâce à sa connaissance des faits historiques rassembler les informations susceptibles d'intéresser le maximum d'entre nous. Il restera présent longtemps dans nos pensées, mais il a su en plus nous laisser une documentation très complète sur le thème maritime, qui est développée depuis décembre 96 sous le titre « DE LA TRIRÈME À LA FRÉGATE FURTIVE ». Nous continuerons d'éditer cette rubrique et les dessins d'auteur jusqu'à expiration de ce très volumineux dossier.

Assurant en plus de cette fonction essentielle, l'activité de guide. Il était omniprésent dans le fonctionnement de notre association.

Une forte délégation de Nantes Marine Tradition à tenue à lui rendre hommage, le 31 octobre, jour de ses obsèques et assurer son épouse Renée de tout notre soutien.

Encore merci Albert.

JF Lhotelier

LES CHIFFRES CLÉS DU COMPTE DE RÉSULTATS

	1999	2000	2001
<i>PRODUITS</i>			
Recettes propres	535 000	517 000	495 000
Divers	0	22 000	22 000
TOTAL	535 000	539 000	517 000
<i>CHARGES</i>			
Achats et matières	76 000	90 000	80 000
Frais externes	105 000	86 000	78 000
Personnel	371 000	374 000	374 000
Divers	0	0	2 000
TOTAL	552 000	551000	533 000
<i>EXCEDENT BRUT</i>	- 17 000	- 12 000	- 16 000

NOTE DE SYNTHÈSE

Situation financière

La trésorerie reste à un niveau satisfaisant, soit 151 KF.

Activité globale de l'exercice

Le chiffre d'affaires de 2001 diminue de 4,2% par rapport à 2000.

Cette baisse est due à une diminution du nombre de visites : 2000 = 14 517, 2001 = 14 002, à une baisse du chiffre d'affaires de la boutique -13KF (en 2000 vente exceptionnelle de livres 10 KF) et une diminution des locations -6KF.

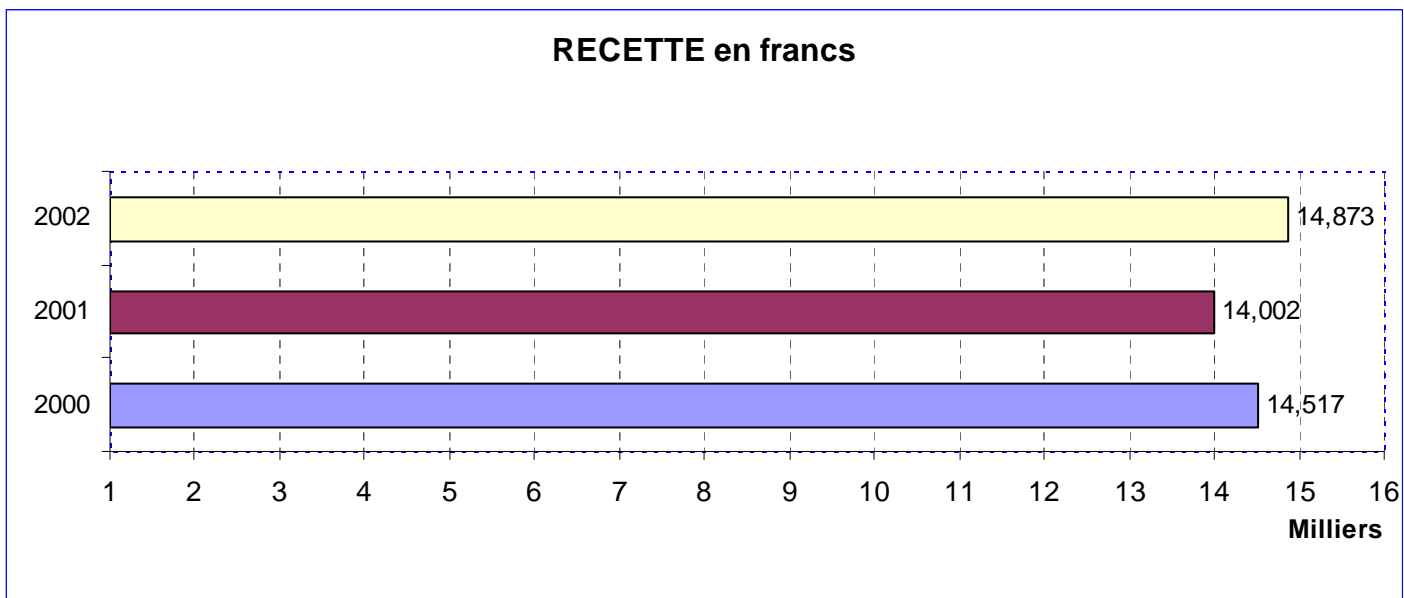
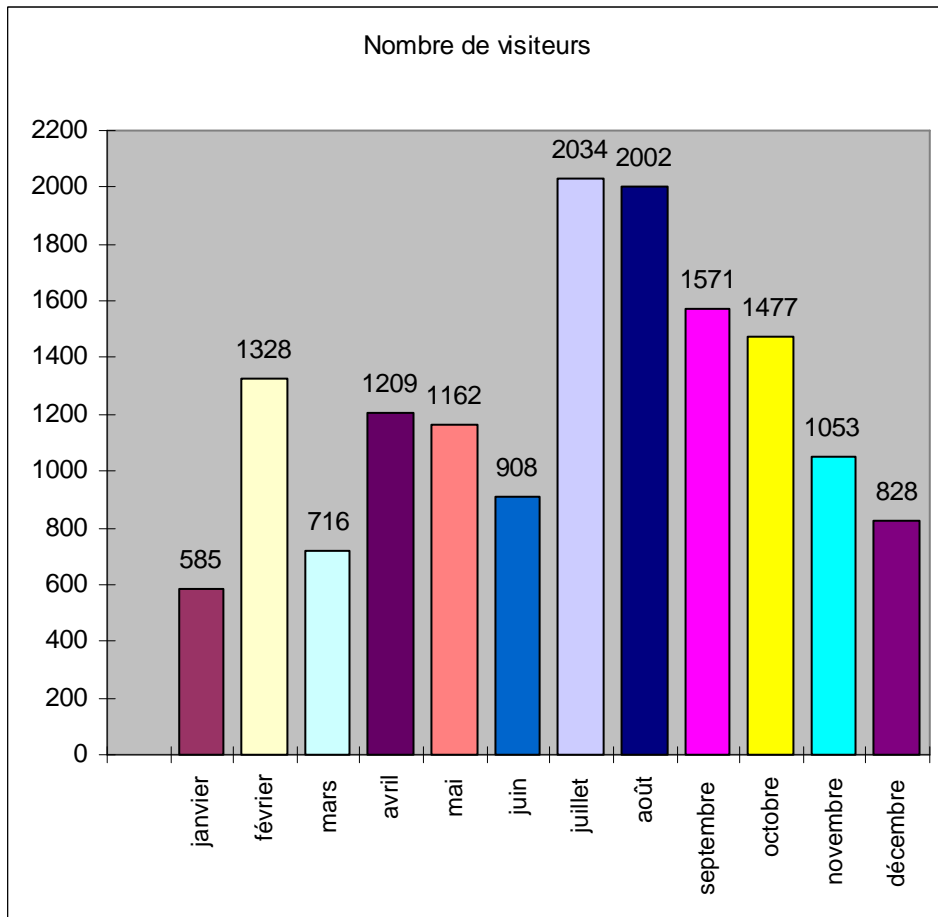
Les charges ont peu évolué, cela est dû à la diminution des achats et des frais externes. Les frais de personnel sont stables.

Indicateurs clés

La recette moyenne par visiteur est de 29,3 Francs par visiteur (entrées + achats boutique).

La marge visite couvre en grande partie les frais fixes.

La marge location est bonne, mais elle doit être plus développée.



LES CHEVALIERS DE SAINT JEAN ET LA MARINE ROYALE

(Extraits)

L'histoire des rapports entre la Marine Royale et les Chevaliers de Saint Jean commence au XV^{ème} siècle. Notre Marine est alors dans l'enfance, mais commence à s'organiser.

Voyons d'abord la carrière des Chevaliers ayant accédé aux plus hautes dignités dans notre Marine de l'époque.

Sous Charles VIII, nous trouvons **PRÉGENT DE BIDOUX** (1448-1528), Chevalier de Rhodes, il commande les galères du port de Marseille et participe à l'évacuation de Naples en 1506.

Sous Louis XII, il reçoit la charge de Lieutenant Général des Galères, puis de Général. Il était en même temps Grand Prieur de Saint Gilles. Dans cette fonction, il organise une expédition pour dégager Rhodes assiégée (1522). Il revient vers la France pour délivrer Marseille d'une attaque espagnole. Il mourra des suites d'une blessure reçue au cours d'un combat contre un galion turc à Nice en 1528.

BERNARDIN DE BAUX, Chevalier de Rhodes. Commande les galères de Marseille de 1518 à 1521, pendant la captivité de François 1^{er}, il reçoit le titre de Commandant des Galères contre les Turcs.

LÉON STROZZI, Chevalier de Malte de **langue*** d'Italie, Prieur de Capoue se met au service de la France (1515-1554) cousin germain de Catherine de Médicis, il est Lieutenant Général des Galères. Le 1^{er} juin 1541, il est fait « Chef et Capitaine Général » des Galères du Roi par ce dernier. La jalousie féroce des Montmorency lui fera abandonner son poste en septembre. Il rejoint Malte avec 3 galères, y reste 3 ans. Il repart pour la France, reprend son poste de Général des Galères. En 1554, il est mortellement blessé au siège de Scarlino (Toscane).

FRANÇOIS DE LORRAINE, célèbre Général des Galères, grand prieur de France de l'Ordre de Malte (1533-1562) Général de 1557 à 1562, après avoir vaillamment combattu en mer, en 1562, il meurt à la bataille de Dreux d'une fluxion de poitrine.

PAUL ALBERT DE FORBIN LAMBESC (1580-1661) entre dans l'Ordre de Malte à 9 ans, il devient grand prieur de Saint Gilles à 53 ans, en 1623 pour la campagne du Ponant de 1623, il reçoit une charge équivalente à celle de Lieutenant Général des Galères. Avec le Cardinal de Richelieu, en 1624, il étudie toutes les dispositions nécessaires aux galères, de 13, le nombre monte à 30. L'escadre est confiée à Maillé-Brézé. Louis XIV et Colbert, en 1660, prennent une mesure énergique : suppression des « Capitaines Propriétaires ».

Forbin, pressenti pour devenir « Général des Galères » meurt en 1661 ; il n'aura pas la joie de prêter serment près du Roi.

Le dernier des chevaliers de Malte ayant rempli les fonctions de général des galères de France fut **JEAN-PHILIPPE CHEVALIER D'ORLÉANS** (1702-1748), il occupa cette charge de 1716 à 1748, date de sa mort.

Le corps des galères, indépendant, est rattaché à la flotte du Roi. Le Généralat est supprimé. Jean-philippe de Vendôme se fait relever de ses vœux et abandonne le Grand Prieuré de France.

Le Régent négocie le Grand Prieuré pour Jean-Philippe d'Orléans et obtient le Généralat des Galères puis la Grandesse d'Espagne. Pendant 25 ans, Jean-Philippe montre un intérêt particulier pour cette arme devenue obsolète, mais destinée à montrer la permanence de l'autorité du Roi de France le long des côtes du Levant. La dernière galère française sera démolie en 1814.

Curieux le dernier combat des galères a lieu en 1808, en Mer Baltique entre Russes et Suédois

Langue* l'Ordre était divisé en région dites « langues », le chef de langue avait le titre de « Pilier ».

GALÈRES DU PONANT

(16-02-1690)

Construites à Rochefort, entre décembre 1689 et Avril 1690, spécialement renforcées pour voguer sur l'Océan

CAPITAINES PRIS SUR LES GALÈRES DE MARSEILLE

GALÈRES	CAPITAINES (◊Chevalier de Malte)	PORTS
La Glorieuse	◊CH. DE NOAILLES COMTE DE LUC	Lieutenant général Capitaine
La Triomphante	◊DE LA BRETECHE	Chef d'Escadre
La Sublime	◊CH DE VIVIER	Chef d'Escadre
La Constante	DE FORVILLE DE PILLES	
La Palme	DE MAUBOUSQUET-PONTAVES	
La Bellonne	◊CH DES PENNES	
La Martiale	◊CH. DE ROCHE CHOUART	
La Prudence	◊COMMANDEUR DUCHON	
La Combattante	DE ROUSSET	
La Précieuse	VICOMTE DE LAUZUN	
L'Heureuse	◊CH DE FINCOURT	
La Néréide	◊CH DE SEGUIRANT	
L'Émeraude	◊CH DE FORBIN SAINTE CROIX	
La Marquise	◊CH DE SABRAN	
La Sensible	◊CH DE LA PAILLETERIE	

1^{ER} JANVIER 1699 AU PONANT

La Marquise	◊CH DE CHON	Brest
La Triomphante	◊CH D'HERBOUVILLE	Brest
La Martiale	◊CH DE ROANNEZ	Bordeaux
L'Émeraude	◊CH DE GEYSSANS	Bordeaux
L'Heureuse	◊CH DE PAILLETERIE	Saint Malo
La Palme	◊CH DE LANGERON	Saint malo

Désarmées à Rochefort en 1699

Réarmées en 1701, opèrent à Dunkerque jusqu'en 1710 ou 1713

CHEVALIERS DE MALTE AU SERVICE DU ROY

(1692-1694)

Ordre De Bataille des Galères de France (Barras De La Penne)

G.EX.1	Réale	Monseigneur Louis Auguste de Bourbon	Général des Galères
G.EX.2	Patronne Réale	M. Le Bailly de Noailles	Lieutenant Général
G.EX.3	L'Invincible	M. Le Bailly de Bethomas	1 ^{er} Chef d'Escadre
G.O.4	La Forte	Com. de Breteuil	3 ^{ème} Chef d'Escadre
G.O.5	La Reyne	M. de Montobien	4 ^{ème} Chef d'Escadre
G.O.6	La Valeur	M.de Vivier	5 ^{ème} Chef d'Escadre
G.O.7	La Fortune	Com de Renarde	
G.O.8	La Sirène	de Forville	
G.O.9	La Brave	Com. de Mirabeau	
G.O.10	La Grande	de Monbousquet	
G.O.11	La Belle	Comte de Bueil	
G.O.12	La Favorite	Com. des Pennes	
G.O.13	L'Hardie	Com. de Saint Herem	
G.O.14	L'Amazone	Com. de Rochechouart	
G.O.15	La Fidèle	Com. de Monfuron	
G.O.16	La Galante	Ch. de Chon	
G.O.17	La Souveraine	de Savonnières	
G.O.18	La Dauphine	Ch. de Lafare	
G.O.19	La Fleur de Lys	Comte de Luc	
G.O.20	La Couronne	Ch. de Bourseville	
G.O.21	La Perle	Ch. de Tincour	
G.O.22	La Fière	Ch. de Seguran	
G.O.23	La Renommée	Ch. de Canjuers	
G.O.24	La Saint Louis	de Gaillard	
G.O.25	La Princesse	de Roannes	
G.O.26	L'Illustre	Ch. de Sainte Croix	
G.O.27	La Magnifique	de Mauffe	
G.O.28	La France	Ch. de Safran	
G.O.29	L'Héroïne	de Bar de la Pénne	
G.O.30	L'Éclatante	Ch. d'Harbouville	
G.O.31	La Duchesse	Ch. de Clément	
G.O.32	La Magnanime	de Soiffans	
G.O.33	La Superbe	d'Auregui	
G.O.34	La Guerrière	Baron de Saint Michel	
G.O.35	La Conquérante	Ch. de Courte Bourne	
G.O.36	La Victoire	Ch. de la Pailleterie	
G.O.37	L'Ambitieuse	de Geyfflans	
G.O.38	La Gloire	Marquis de Vélédon	
G.O.39	La Ferme	Ch. de Langeron	
G.O.40	Madame	de Serignan	

*G.EX. Galère Extraordinaire 28-30 Bancs

*G.O. Galère Ordinaire 25 Bancs

*S.A.S. Monseigneur Louis Auguste de Bourbon-Duc du Maine

*Com. Commandeur

*Ch. Chevalier

Marcel Hamon

DE LA TRIÈME à LA FRÉGATE FURTIVE

Étudier le navire en soit n'est pas suffisant, il fallait encore montrer dans son action, parler des gens qui l'avait monté ; il devenait alors l'Histoire de la navigation

Préface de l'HISTOIRE DE LA MARINE, éditée par l'ILLUSTRATION en 1934

LA SECONDE RÉPUBLIQUE (1848-1852)

De 1848 à 1852, il ne se passe rien pour la Marine. Pire, le peu qu'avait prévu LOUIS-PHILIPPE comme constructions nouvelles va être arrêté.

LE SECOND EMPIRE -NAPOLÉON III (1852-1871)

Pour son coup d'état du 2 décembre 1851, le prince président va créer le second empire, dont il sera le chef suprême. S'il a aboli la république, il va toutefois maintenir le drapeau tricolore avec l'aigle napoléonienne au lieu de la pique sur la hampe.

Dès son arrivée, il veut une marine forte pour montrer dans le monde la présence de la France et surtout pour que celle-ci reprenne sa place parmi les grandes nations. Ayant séjourné en Angleterre, il connaît parfaitement les points pouvant être avec elle la source de conflits.

Une lettre de l'Amiral JURIEN DE LA GRAVIERE résume bien la pensée impériale et va être le point de départ d'une association franco-anglaise. « Vous voulez être les maîtres incontestés des mers et ne craindre personne, ni aucune coalition maritime ? Jusqu'à un certain point, nous nous inclinons devant cette prétention, mais nous ne voulons pas que notre sécurité soit telle que vous imaginiez pouvoir nous traiter comme bon vous semble ».

Mais que vaut cette marine héritée de la Restauration ?

LOUIS-PHILIPPE, sous la pression de son fils le PRINCE DE JOINVILLE qui est un marin, a fait pour elle un peu quelque chose. Malheureusement ce sera annulé sous la Seconde République. L'on en est toujours à la suprématie de la voile, or la vapeur prend de plus en plus le pas sur cette dernière et il y a aussi l'apparition de nouveaux canons dans l'artillerie de marine.

NAPOLÉON III aura cette chance que n'avait pas son oncle, celle d'avoir des ministres et des ingénieurs valables : HAMELIN, DUPUY DE LOME, JURIEN DE LA GRAVIERE entre autres.

La situation internationale va amener la marine française d'abord à continuer l'expédition d'Alger avec le bombardement de Salé, puis devant la menace russe sur l'Europe centrale contre l'Empire ottoman, l'Angleterre et la France sont amenées à prendre parti des Turcs et à intervenir. En 1853, lors du passage de la flotte franco-anglaise dans les Dardanelles, on peut noter que le voilier amiral Ville de Paris est remorqué par le navire à vapeur Napoléon, qui lui n'a pas besoin de vent.

La guerre de Crimée fut l'occasion pour la marine de démontrer sa capacité d'acheminement d'un corps expéditionnaire et d'effectuer un débarquement, cela malgré le peu de coordination entre l'armée de terre, la marine, l'état-major anglais et aussi l'ignorance de la topographie des lieux. Le Napoléon, vaisseau de 90 canons, mû par une hélice montre la supériorité de la vapeur en toutes circonstances, tant dans les manœuvres par tous les temps que dans les combats, mais lors du bombardement de Sébastopol, la fragilité des navires en bois se révèle et va bientôt imposer le blindage des coques.

Même chose pour l'expédition du Mexique où là encore la marine se borne à effectuer un énorme effort en déplaçant un corps expéditionnaire et surtout en ravitaillant à partir de la métropole en traversant l'océan. Là aussi, révélation de l'efficacité de notre nouvelle artillerie avec les obus explosifs tirés par les obusiers mortiers Paixhaus, lors du bombardement du pont de Saint Jean d'Ulloa. Deux hommes furent les artisans de cet effort : les Amiraux HAMELIN et BRUAT.

1857 marquera une date pour notre marine, l'arrivée de DUPUY DE LOME, chargé de moderniser la flotte faisant, malgré certaines réticences, accepter à l'empereur un projet dotant la marine de 40 vaisseaux de 90 canons dont la mise en chantier de 5 vaisseaux du type frégates légères, de 75 transports capables de débarquer dans tous les océans un corps expéditionnaire de 40 000 hommes et 12 000 chevaux.

Dans ce projet il y a aussi l'apparition de nouveaux types de navires, frégates cuirassées d'une vitesse de 13 nœuds armées de canons rayés se chargeant de la culasse.

La formation du personnel, aussi, n'est pas oubliée avec l'apparition d'un navire-école le vieux Jean Bart, la création d'une école de mécaniciens, ainsi que celle de la santé navale. Les arsenaux et leur personnel sont réorganisés en donnant de plus en plus d'importance à la machine à vapeur et aux nouveaux blindages, et enfin en terminant les travaux du port de Cherbourg et améliorant ceux de Brest, Lorient, Rochefort et Toulon.

L'artillerie de la marine, toujours placée dans les flancs du navire qui ne peut tirer que par le travers, va être remplacée par quelques tourelles orientables pouvant tirer dans tous les sens, placées sur le pont des navires et non dans la coque.

Autre projet ambitieux, ne pas envoyer à la casse les vieux voiliers, mais les moderniser en leur ajoutant une machine à vapeur, d'où l'idée de DUPUY DE LOME de la couper en deux tronçons pour y passer la machinerie et ensuite les rabouter comme ce fut le cas avec succès pour l'Eylau, améliorer les batteries flottantes à vapeur cuirassées apparues lors du siège de Sébastopol (Lave, Dévastation, Tonnantes) qui, malgré leurs défauts, prouvèrent leur efficacité.

Mais le glas de la marine à voile sonna rapidement avec l'arrivée de la frégate cuirassée GLOIRE armée uniquement de canons rayés et dotée d'une vitesse de 13 nœuds. L'Europe, immédiatement, copia le modèle et les Anglais lancèrent le Warrior devenu maintenant musée naval.

Nos cuirassés vont aussi avoir une nouvelle silhouette avec l'apparition d'un éperon de proue. Peut-être, avait-on vu, la maniabilité par tous temps et la puissance des modèles à vapeur, l'espoir comme au temps de l'Antiquité d'éperonner l'adversaire au lieu de le prendre d'assaut à l'abordage. Cette tactique fut vite abandonnée étant donné les progrès de l'artillerie.

Apparition timide également en 1863 d'un sous-marin le Plongeur, mais son faible rayon d'action fit abandonner, pour le moment, ce type de navire tout en continuant toutefois les études afin de résoudre les problèmes d'endurance et de navigabilité.

Le 19 juin 1864, les États-Unis sont en pleine guerre de Sécession, ayant des répercussions jusque sur les côtes de France avec le combat naval au large de Cherbourg entre le Kersage des confédérés qui coulera et l'Alabama des sudistes.

Cette guerre fratricide va faire apparaître une nouvelle forme sournoise de combat naval avec la mine marine qui ne va pas tarder à apparaître en Europe.

En conclusion, quel meilleur compliment pour notre marine que celui prononcé lors de sa visite en France par la Reine Victoria d'Angleterre le 04 août 1858 à Cherbourg.

Napoléon III avait enfin réussi à rendre à la marine française le rang qu'elle n'avait plus depuis plus d'un siècle. D'ailleurs dans ses idées de grandeur, l'empereur savait reconnaître l'héroïsme et le dévouement en remettant les drapeaux aux régiments. Après les batailles de Palestro (31 mai 1859) et Magenta (4 juin 1859) les 2^{ème} et 3^{ème} zouaves recevra la Légion d'Honneur. Il sera le premier drapeau à recevoir une distinction française.

Si la France est présente en Amérique du Nord et en Europe, en Asie c'est le début de l'épopée coloniale avec la conquête de l'Indochine en commençant par la Cochinchine où la marine pourra jouer là encore un grand rôle tant militaire que pacificateur avec ses amiraux gouverneurs nommés par l'empereur :

RIGAULT DE GENOUILLY, PAGE, CHARNER, JAURE, GUIBERRE, BONARD, DE LA GRANDIÈRE, aidés par DOUDARD DE LAGREE, JAURÈS, FRANCIS GARNIER et bien d'autres.

Si la marine de guerre adopte de plus en plus la vapeur, la marine marchande elle aussi sans bruit se lance à la conquête de l'Atlantique avec ses paquebots à vapeur. On est maintenant à l'exploit de l'Elise et de sa prouesse de la traversée de la Manche. En 1847 se crée la Compagnie des Paquebots Transatlantiques au Havre.

Le 22 juin 1847, l'Union met 16 jours pour atteindre New-York et déjà l'éternelle rivalité va commencer avec l'Angleterre pour attirer la clientèle et surtout arborer le « Ruban Bleu » de la traversée la plus rapide. En 1848 débutent les travaux pour créer un port à Saint-Nazaire, qui sera inauguré le 30 décembre 1856 afin d'être parfaitement opérationnel en 1857.

Cela va d'ailleurs modifier l'avenir de l'estuaire de la Loire. Si Nantes va pouvoir se maintenir, c'est la ruine de Paimboeuf, escale obligée jadis pour remonter jusqu'aux rives nantaises en allégeant les navires. Nantes pour survivre va devoir modifier son chenal en draguant la Loire afin que les gros navires puissent remonter, tandis que vont se développer ses chantiers navals, ses industries, les conserveries des Frères Amieux entre autres, grâce au procédé trouvé par Appert en 1850, ses raffineries du sucre provenant des Antilles et de la Réunion.

Saint-Nazaire en 1861 inscrira son nom dans l'histoire de la construction navale avec la création des Chantiers de Penhoët, qui lanceront leur premier navire, le paquebot à roues de 108 mètres de long et de 13 mètres de large, l'Impératrice Eugénie, de 3 200 tonneaux pouvant transporter 100 passagers de 1^{ère} classe, à la vitesse de 13 nœuds.

L'Empire est à son apogée avec ses fastes, ses réceptions, ses bals avec les crinolines de la haute société. C'est la vie facile masquant la misère, la pauvreté, la mortalité effrayante due aux maladies infectieuses pour lesquelles il n'existe aucun remède. C'est aussi la naissance de la grande métallurgie sous la domination des maîtres de forges, mais aussi des premiers symptômes de révoltes, de grèves dus à la misère, vite réprimées militairement, prélude d'ici peu d'une révolution. L'Empire est sur un volcan qui brusquement va se réveiller.

Le monde est à un tournant de son histoire, de nouveaux pays veulent dominer le continent. La Prusse, poursuivant son extension, viendra en Europe arrêter l'essor de la France. De l'autre côté de l'Atlantique un nouveau venu les États-Unis après la victoire sur les confédérés a retrouvé son unité, ils vont poursuivre leur ascension tout en augmentant leur puissance grâce au développement d'une industrie moderne, profitant des inventions que l'Europe a boudées ou laissées échappées, mais aussi commerçant une emprise sur les états américains jadis sous domination espagnole.

Albert Pilard

LE PARLER MATELOT

(Extraits)

À bord de « l'Escopette » le grand Balestron (J.Louis) un « inscrit qui prenait congé » à l'État avait été proclamé le roi de la « gazette de la mèche ». fort des « va-et-vient » qu'il avait faits d'un bord à l'autre de la « mare aux harengs ». Balestron, pour casser les dents de ses auditeurs prenait la « barre d'aspect » : sur les « liners » c'est sélect.

- y a des passagers de pont qui ont le mal de mer, qui sont « pâles des ouïes » avec leurs oreilles jaunes.
- ceux de 2^{ème} classe, ils ont des nausées, et ils avaient des pilules qui changent rien à rien.
- en 1^{ère}, les passagères qui se trouvent pas bien ont droit à la visite du toubib qui leur explique qu'elles souffrent de naupathie et que c'est leur nerf pneumogastrique qui les tiraille.
- pour que les passagères de grand luxe en aient pour leur argent dans leur cabine à balcon, monsieur le

Commissaire en personne escorte le doc' qui leur raconte qu'elles sont atteintes de pélagisme. Dans le tas, y'en a toujours des nerveuses, mais ça les soulage de savoir qu'elles sont vagotoniques et que leur déséquilibre neurovégétatif vient de leur allergie à la navigation.

Mais question de donner à manger au poisson !!! c'est toujours du pareil au même !!!

- inscrit	:	inscrit maritime
- prendre son congé	:	faire son temps de service militaire aux heures de repos, réunion pour discuter et
- gazette de la mèche	:	fumer autour de la mèche du gouvernail sur le pont et répandre les derniers potins.
- mare aux harengs	:	atlantique Nord
- prendre la barre d'aspect	:	ne pas aller de main morte
- liner	:	paquebot
- ouïes	:	oreilles

Marcel Hamon

BRÈVES NOUVELLES DU MUSÉE

Comme l'année dernière, je peux signaler la présence de nouvelles photos sur le circuit de visite, grâce à l'apport de souvenirs de quelques anciens coopératifs.

La barre de la baleinière est désormais exposée dans la coursive principale : c'est, à mon avis, un peu appréciable, car sous le taud, enfin mis en place, elle n'était évidemment pas visible.

La Marine Nationale ayant mis à notre disposition, à titre de prêt, un jeu de plaques de devise, Honneur et Patrie sont à nouveau en bonne place à l'arrière du bâtiment.

L'exposition Tabarly à bord semble se mettre en place pour avril 2003. une délégation de Nantes Marine Tradition (Messieurs Daniel, Leprou et moi-même) s'est rendue le 5 décembre à la réunion organisée comme chaque année au Musée National de la Marine par l'Amiral PRUD'HOMME Directeur.

Rencontre d'échanges et d'informations entre les différents sites du Patrimoine maritime et fluvial, vous pourrez avoir des précisions lors de l'Assemblée Générale du 29 mars prochain.

Permettez-moi pour finir, d'exprimer, à titre personnel mon émotion sincère au moment de la disparition de notre ami Albert Pilard. Son admiration pour la marine, ses connaissances historiques, sa bonne volonté, sa fougue sympathique resteront dans ma mémoire.

Le Conservateur

J.M.POIRET