



# JOURNAL

DE BORD N° 20

JANVIER 2005

## Sommaire

|  |           |
|--|-----------|
| Éditorial                                  | P : 1     |
| Faisons le point                           | P : 2-3   |
| Rencontre Musées                           | P : 4-5   |
| Assemblée générale                         | P : 6-10  |
| Adieu Paul-Marie DUSSE                     | P : 11    |
| Compte de résultat                         | P : 12    |
| Nombre de visiteurs                        | P : 13    |
| Flambeau de la mer                         | P : 14-15 |
| De la Trirème à la frégate Furtive (suite) | P : 16-19 |
| Echos Musée                                | P : 20    |

## Directeur de la publication

J.F LHOTELIER

## Ont participé à ce numéro :

M.T. AUDRAIN - M. HAMON  
J.M. POIRET - A. CORDIER  
J. LEPROU - R. MAILLEFER  
G. KERGUELEN

Nous avons également repris des textes  
et images du regretté  
A. PILARD

## Éditorial

*Chers Amis*

*Après une année 2003 difficile, nous avons retrouvé en 2004 notre équilibre. Nous avons fait mieux qu'en 2000, 2001 et nous sommes très proche de 2002. Comme nous le pensions, il s'agissait de conjonctures défavorables exceptionnelles (travaux de voiries et canicule). Néanmoins il faut être vigilant et trouver d'autres pistes de recettes.*

*Grâce à la volonté du commandant de marine à Nantes et avec l'aide du Sirpas Mer, nous avons obtenu le financement d'un audit sur les perspectives d'avenir de notre musée.*

*Ce travail a été réalisé par les étudiants de Sciences Com. De Nantes. Le résultat de cette étude nous propose un échéancier des mesures à envisager sur trois années. Nous en ferons lecture lors de notre prochaine Assemblée Générale.*

*Cette année un renouvellement des membres élus aura lieu. Trois postes d'administration seront à pourvoir et vous serez sollicités pour cela courant mars.*

*Votre association compte sur vous pour poursuivre l'action entamée en 1983, afin d'assurer avec le concours toujours efficace de l'état, de la région, du département et de la ville de Nantes la mise en valeur du premier musée naval à flots en France.*

*Dans l'attente de vous retrouver très prochainement à bord et bien sur le 2 avril pour notre 22<sup>ème</sup> assemblée générale, bonne année 2005 à vous et à vos familles.*

*J.F.Lhotelier*

## FAISONS LE POINT

### JANVIER 2004

- Mercredi 7      **GALETTE DES ROIS de Nantes Marine Tradition**  
Samedi 31      Réunion de **Nantes Marine Tradition**

### FÉVRIER 2004

- Jeudi 5      Réception du commandant de la marine à Nantes dans l'espace  
RICHELIEU  
Samedi 28      Réunion de **Nantes Marine Tradition**

### MARS 2004

- Dimanche 7      Escale du Patrouilleur <sup>2</sup>« STERNE »  
Mardi 9      Mise en place de la maquette au 1/50° du Maillé-Brézé, œuvre de **Jean-Paul LOIRAT**  
Vendredi 12      Réception de Madame **Monique PAPON**, sénatrice, pour la remise  
d'une subvention du Sénat  
Samedi 13      Réunion du **Conseil d'Administration de Nantes Marine Tradition**  
Samedi 23      **ASSEMBLÉE GÉNÉRALE de Nantes Marine Tradition**

### AVRIL 2004

- Jeudi 8 vendredi 9      Stages « initiation Feux de Navires » pour la formation de sapeurs  
mercredi 14 jeudi 15      pompiers face aux risques maritimes (4 journées)  
Samedi 21      Réunion du Bureau de **Nantes Marine Tradition**

### MAI 2004

- Samedi 15      **PRÉPARATION MILITAIRE MARINE**. Remise des diplômes de la  
promotion en présence des autorités civiles et militaires  
Mercredi 19      Visite des étudiants de **SCIENCE .COM** pour l'étude d'un audit.  
Mercredi 27      Reportage de **Radio Fidélité**  
Samedi 15      Réunion de **Nantes Marine Tradition**

### JUIN 2004

- Samedi 5      Fêtes des SARDINANTES quai Ernest Renaud près du « Maillé-  
Brézé »  
Vendredi 11      Réunion de l'ensemble des guides salariés et bénévoles  
Samedi 19      Dernière réunion préparant la saison d'été

### JUILLET 2004

- Mercredi 14      Ouverture de nuit. Feu d'artifice tiré de l'île Sainte-Anne

## AOÛT 2004

## SEPTEMBRE 2004

- Samedi 11 Reprise des réunions, mise en place du calendrier 2004/2005  
Samedi 18 Journée du patrimoine (300 visiteurs)  
Dimanche 19 Journée du patrimoine (300 visiteurs).

## OCTOBRE 2004

- Samedi 2 Escale de l'Aviso **Commandant BLAISON**. Réception de l'équipage  
Réunion de **Nantes Marine Tradition**  
Samedi 9 Escale du Patrouilleur **CORMORAN** et de quatre bâtiments école  
**LÉOPARD, LYNX, GUÉPARD, TIGRE**  
Samedi 16 Escale de la frégate **LATOUCHE TREVILLE** dont la ville marraine  
**SAUMUR** est la même que le **MAILLÉ-BRÉZÉ**. Réception de  
l'équipage à bord  
Vendredi 29 Exercice des sapeurs pompiers de **LORIENT**

## NOVEMBRE 2004

- Samedi 6 Réunion de **Nantes Marine Tradition**  
Vendredi 19 Émission **THALASSA**  
*Ce soir, c'est au cœur de Nantes, sur les quais de la Loire, que le  
Marité fait escale. Il prend place entre deux « Nantais » de bonne  
compagnie : le Bélem, qui retrouve son port d'attache pour l'hiver, et  
l'escorteur d'escadre « Maillé-Brézé ».*  
*Ensemble, ils témoignent d'une histoire maritime forte et plurielle  
qu'elle soit de commerce, militaire ou celle de la grande pêche. (site  
Planète THALASSA)*  
Samedi 27 Réunion des membres du bureau, préparation de l'année 2005

## DÉCEMBRE 2004

- Jeudi 2 Réunion à Paris des musées maritimes de France à l'invitation du vice  
amiral **Jean Noël GARD**, directeur du musée de la marine  
**René MAILLEFER** et **Gérard KERGUELEN** nous représentent  
Samedi 11 Réunion de **Nantes Marine Tradition**

## RENCONTRES DES MUSÉES MARITIMES, PORTUAIRES ET FLUVIAUX

Deux membres de l'association ont participé le 2 décembre 2004 à cette rencontre au Musée national de la Marine, Palais de Chaillot à Paris.

Après un sympathique accueil des organisateurs autour d'un petit déjeuner bien apprécié de nos représentants, le **vice amiral Jean Noël GARD**, directeur du musée national de la Marine ouvre cette journée en remerciant et souhaitant la bienvenue aux participants.

Suit un exposé sur le patrimoine maritime et les difficultés actuelles à le développer, entraînant une fragilité et la nécessité de resserrer les liens et de se soutenir entre acteurs différents. A ce sujet il souligne la bonne coopération entre le musée national de la Marine et l'association AMERAMI.

**Marc Pabois** de la direction du patrimoine au ministère de la culture, intervient sur la gestion de ce patrimoine. Il signale le rôle de fédérateur d'actions de la revue « Chasse Marée » depuis sa parution en 1981. il remercie l'ensemble du milieu associatif bénévole pour sa participation à la mémoire des gens de mer et à la recherche de documentation.

Actuellement 110 bateaux sont protégés, les 3/4 naviguent; ils sont donc entretenus ce qui assure leur pérennité, 25 sont dans le domaine fluvial. L'inventaire des phares en a recensé 129 dont 9 sont à protéger. Un seul est habité et classé monument historique.

Les zones d'ombre concernent, la fragilité de certains musées, le déclassement de navires par manque d'entretien ou de moyens, la relève des générations.

Une réflexion est en cours sur l'évolution des grandes fêtes maritimes (Rouen, Brest, etc....)

La décentralisation vers les DRAC permettra de gérer d'une façon plus étroite les dossiers avec les autorités locales.

Intervention de **Gérard d'Aboville**, président de la fondation du patrimoine maritime et fluvial, créée en 1992, elle rassemble les acteurs et s'appuie sur les associations de terrain. Elle a pour but de soutenir, valoriser, promouvoir la culture maritime et fluviale. Elle vit de petites subventions et des cotisations de ses adhérents. Il retrace l'historique du « Marité » dernier navire « Terre Neuva » construit à Fécamp et de retour sous le pavillon français. il est la propriété d'un groupement d'intérêt public dont les différents membres sont les villes de Fécamp et Rouen, les conseils généraux de l'Eure et de Seine -Maritime, le conseil général de Haute Normandie, différentes associations dont la fondation du patrimoine maritime et fluvial.

Vient le tour de **Luc Barbier**, secrétaire de l'association AMERAMI, créée en 1975, son but est la sauvegarde du patrimoine maritime français, en redonnant un avenir aux bateaux anciens en tous genres, capital culturel et pédagogique à conserver et à mettre à la portée de tous. Tous les types d'activités maritimes sont concernés : pêche plaisance, transport, défense, surveillance, sauvetage. Depuis sa création 70 bateaux ont été sauvés, certains sont ou seront mis en état de naviguer. L'association fournit gratuitement le bateau et le preneur doit faire l'entretien.

**Jean François Détrée** directeur du musée maritime de l'île Tahitou, nous parle de la mise en valeur de l'île et du musée maritime. Il expose le projet de créer un musée de la plongée archéologique sur l'île et les difficultés rencontrées. L'île est à proximité du site des épaves coulées lors de la bataille navale de Barfleurla Hougue en 1692 entre la flotte française et la coalition anglo hollandaise, 11 vaisseaux français sont échoués puis brûlés. Le site du musée sera installé dans la tour Vauban.

Après le déjeuner pris en commun, les rencontres reprennent vers 14h30.

**Catherine Gros**, secrétaire générale de la fondation d'entreprises groupe Banque Populaire. La fondation créée en 1992, est l'instrument de mécénat du groupe Banque Populaire

dans le domaine de la musique, du handicap et du *patrimoine de la mer et de l'eau douce*. Ses actions s'inscrivent dans le respect des valeurs du groupe.

- favoriser l'initiative et jouer un rôle de découvreur
- rechercher l'excellence
- intervenir comme partenaire principal
- s'engager dans la durée

10 à 12 projets sont retenus par année, impliquant les banques régionales dans la sauvegarde et la protection du patrimoine maritime et fluvial. Les subventions peuvent s'échelonner entre 5000 et 50000 euros.

**Frédérique Chapelay**, conservatrice adjointe, nous parle de la rénovation, entreprise depuis 1999 de la citadelle de Port Louis, abritant le musée de la « compagnie des Indes » et le musée national de la Marine. Des locaux sont en cours d'aménagement afin d'ouvrir, en avril 2005, le musée du « sauvetage en mer ». Celui-ci s'organisera autour du canot de sauvetage à avirons du 19<sup>ème</sup> siècle « commandant Philippe de Kerhallet » et une collection importante d'objet et documents sur le sauvetage en mer.

Le sujet porte essentiellement sur :

Le financement des travaux

La restauration des objets

La présentation de différents canots de sauvetage, de matériels et accessoires.

**Hélène Tromparent** et **Bruno Ponsonnet**, commissaires de l'exposition, interviennent sur les relations entre les industriels et les musées, à travers l'exemple de l'exposition « **Mistral et Tonnerre** ». Celle-ci présente actuellement au musée de la marine à Paris, la construction des bâtiments les plus importants en tonnage de la flotte française après « **le Charles De Gaulle** ». Elle est réalisée grâce au soutien d'**Alstom** chantiers de l'atlantique, **DCN** et **THALES** en partenariat avec la délégation générale pour l'armement et la marine nationale.

L'exposition deviendra itinérante courant 2005 et présentée sur 10 sites de Bretagne et Vendée.

En fin d'après-midi, visite rapide du Musée de la Marine et de l'exposition « Mistral et Tonnerre »

RENÉ MAILLEFER-GÉRARD KERGUELEN.

## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 27 MARS 2004

La séance est ouverte par Monsieur Jean-François Lhotelier, président de notre association. Il s'agit de la 21<sup>ème</sup> assemblée depuis la création, mais seulement la 15<sup>ème</sup> tenue à bord du « Maillé-Brézé ». Dans ses quelques mots de bienvenue, le président en profite pour saluer particulièrement quelques personnes invitées, dont certaines sont d'ailleurs déjà membres de Nantes Marine Tradition. Tout d'abord, bienvenue au **Commandant Pertuiset** qui, tout en étant adhérent, représente la marine dont il assure la direction à Nantes ; ensuite **Madame Claude Seysse**, qui représente **Monsieur Jean-Marc Ayrault**, le Député Maire de Nantes, qui semble porteuse de bonnes nouvelles ; **Monsieur Le Pommelec**, représentant HLP Audit, expert-comptable qui viendra apporter un peu d'éclairage sur les chiffres de notre situation comptable que nous présenterons dans quelques minutes, qu'ils en soient remerciés. Un petit mot également pour Monsieur **Jean-Paul Loirat** qui nous a apporté en dépôt la magnifique maquette du « Maillé - Brézé » que certains ont déjà pu admirer dans sa vitrine à l'accueil, il aura tout à l'heure l'occasion de nous en parler. Parmi nous également, **Monsieur René-Charles Kéromnès**, peintre réputé, résidant en Vendée où il fait de nombreuses expositions, il est également peintre du « Maillé-Brézé » dont il nous a déjà fait cadeau d'une de ses œuvres, il a de nouveau une surprise pour l'association dont il nous parlera tout à l'heure. Nous attendons encore quelques personnes dont **Madame Monique Papon** représentant le département qui arrivera plus tard, compte tenu de la période électorale actuelle. **Monsieur Harrousseau**, président de Région, s'est excusé, ainsi que monsieur **Ayrault**, député Maire et **Monsieur Guin**, chargé de la culture au sein de la ville de Nantes. Vers 11h30, nous aurons la visite des **Reines de Nantes**.

Nous allons procéder comme à l'habitude à la présentation de l'association Nantes Marine Tradition en vous projetant quelques chiffres. Cela va bientôt faire 16 ans que le « Maillé-Brézé », premier Musée Naval à flot, est présent à Nantes, déclaré Monument Historique en 1991, il a déjà reçu environ 350 000 visiteurs depuis sa venue à quai en 1988. L'association compte actuellement 211 adhérents dont 145 à jour de cotisations, présents à l'assemblée ou s'étant faits représenter, le quorum étant atteint nous ouvrons la séance. Les rapports seront faits comme suit :

- 1- le rapport moral par Monsieur le Président **Jean-François Lhotelier**
  
- 2- le rapport financier par le Trésorier Monsieur **Alain Baccon**, en son absence Monsieur Le Pommelec nous confirmera les chiffres.
  
- 3- celui du Musée, en l'absence également du Conservateur Monsieur **Jean-Marie Poiret**, sera lu par Monsieur **Gérard Kerguelen**, suivi de l'intervention de Monsieur **Jean-Paul Loirat** sur sa maquette.
  
- 4- Monsieur **Hubert Fleury**, interviendra pour la partie technique
  
- 5- la partie commerciale, habituellement confiée à Monsieur **Marc Deschamps**, compte-tenu des occupations professionnelles à plein temps de ce dernier, a été suivie par Monsieur **Réné Maillefer** qui le seconde
  
- 6- les relations de la Marine étant la mission confiée à Monsieur **Philippe Daniel** qui nous en parlera, le **Commandant Pertuiset** pourra aussi intervenir
  
- 7- tout cela sera suivi par les questions diverses, s'il y a lieu notre ami Monsieur **René-Charles Kéromnès** nous parlera de ses œuvres.

Pour le rapport moral, notre président nous fait part de ses préoccupations au cours de cette année 2003 qui a été difficile, certaines nuits ont vu son sommeil quelque peu troublé. L'année dernière nous nous étions quittés sur un bon chiffre de visiteurs qui laissait des perspectives agréables ce qui s'est avéré exact jusqu'à fin juin, hélas, juillet et août ont vu la canicule et les travaux de la place Jacksonville venir perturber fortement notre saison estivale avec une perte sèche importante. Nous avions fondé nos espoirs sur une reprise en septembre, hélas les journées du Patrimoine ont été loin des précédentes, aucun événement habituel, comme la présence du Bélem, qui par sa présence draine également bon nombre de visiteurs vers le « Maillé-Brézé »

n'a eu lieu, bien au contraire (confirmation par les autocaristes) la présence du Quenn Mary à Saint-Nazaire, en cours d'achèvement, nous a retiré beaucoup de touristes.

Depuis, pour rassurer nos adhérents, une nette reprise s'est fait sentir, néanmoins, on peut tirer rapidement un bilan qui se solde par une perte d'environ 5000 (visites bord + visites machines) au cours de l'année 2003.

Que peut-on faire pour relancer nos affaires ? Monsieur **René Maillefer** nous en dira plus, les actions à entreprendre sont : une campagne d'affichage, une promotion auprès des autocaristes et une mise en valeur du bâtiment par « **un plus** » de peinture et d'éclairage. Une demande a été formulée auprès de la Mairie qui entreprend la mise en valeur des monuments de la Ville ; nous sommes en attente de la décision. Actuellement, nous procédons déjà à un éclairage par nos soins, le week-end, mais cela coûte cher et nous comptons beaucoup sur un accord prochain de la municipalité. Les gens qui visitent le bâtiment sont en général surpris et ravis, le tout, c'est donc de les attirer, ne serait-ce qu'en améliorant l'environnement et les places de parking. Pourrait-on faire plus ? Certainement, mais il faut les moyens financiers, peut-être les prochaines florales nous apporteront-elles un plus comme par le passé, où l'on a vu au tout début jusqu'à 700 visiteurs par jour.

En l'absence de notre trésorier, pour des raisons de mariage de sa petite-fille, notre président expose les chiffres des bilans prévisionnels en rapport avec les résultats définitifs (se rapporter aux états comptables, par ailleurs, qui sont à disposition). Les recettes sont en diminution en ce qui concerne les visites et par voie de conséquence pour la boutique. En contrepartie les locations de salles sont en progression. Malgré tous, les résultats font ressortir un déficit qui est maintenu raisonnablement grâce à une compression au maximum des dépenses dans la mesure de nos possibilités. Les postes les plus élevés de nos frais sont représentés par les salaires et les charges sociales. Les montants des travaux qui sont également très lourds sont heureusement, compte tenu de notre classement en Monument Historique, en grosse partie pris en charge par la DRAC, la Région, le Département et aussi la Ville. Sur quoi peut-on agir pour maîtriser les frais de façon à combler le déficit alors que l'année précédente était équilibrée, il nous fallait envisager de diminuer la masse salariale mais comment ? Deux solutions se présentaient au bureau : soit un licenciement, soit une diminution des horaires qui auraient pu être compensés en cas d'accroissement des recettes dues à un surcroît de travail. En définitive, trois personnes ont été sollicitées pour une réduction de leurs heures et une doit être licenciée, sous le motif « licenciement économique ». Il s'agit du peintre Gilles Ricordel étant donné qu'il est le dernier arrivé et que par son activité le plus facile à remplacer soit par des efforts des bénévoles, soit en faisant appel à des associations. Toutefois, nous avons réussi à travers l'un de nos adhérents à lui trouver une place dans sa profession et qui, plus est, à temps complet. D'autres part, nous sommes sollicités depuis quelques temps par l'administration pénitentiaire pour accepter le placement de TIG (travaux d'intérêt général) dans un but de réinsertion. Ceci, nous permettra de compenser partiellement, puisqu'on essaie de les prendre dans cette spécialité, ceci est rassurant. De plus, l'association s'engage si la situation s'améliore comme on le pense de vite revenir aux 24h00.

L'appel est alors fait à Monsieur **Le Pommelec** pour nous donner son point de vue sur Nantes Marine Tradition et sa gestion. Celui-ci approuve la situation et la façon de la présenter de son président. En ce qui concerne la façon de gérer la situation financière notre expert-comptable approuve totalement la façon de contenir les dépenses dans le contexte difficile d'une année, que l'on peut penser exceptionnelle dans le manque de recettes. Ce qui est rassurant, c'est que nous n'avons pas d'investissement, les seules charges sont celles qui découlent du compte d'exploitation, il n'y a pas d'investissement, pas de remboursement d'emprunt, donc le compte d'exploitation retrace seulement l'ensemble des opérations de l'association. Pour équilibrer les résultats 2003, le cabinet comptable avait enregistré une subvention à recevoir, celle-ci a été reçue, toutefois à l'exception de cette dernière qui nous vient du Sénat, les autres ne figurent pas dans la présentation car elles sont réservées aux investissements, cette subvention spéciale a été négociée par Madame **Monique Papon** au titre de la culture à hauteur de **15 000€**. Pour 2004, les mesures de prudence décidées par le Conseil d'Administration, reçoivent la complète approbation de l'expert-comptable, confirmant qu'il est préférable de « **prévenir que de guérir** », car en cas de retour à meilleure fortune, il sera facile d'augmenter les horaires ou mieux de réembaucher.

L'assemblée passe alors à l'approbation des comptes, aucune abstention, aucun vote contre, c'est donc à l'unanimité que les comptes sont approuvés, remerciements du président.

La parole est donnée à Madame **Claude Seysse**. Elle revient sur les travaux devant le navire, ceux-ci ont duré moins longtemps que prévu et apportent une facilité de circulation et d'accès au quai. En ce qui concerne les problèmes financiers, lors d'une précédente approche faite par notre président, la Mairie avait souhaité que nos demandes soient faites sur la base de projets pluriannuels. Pour 2003 cela fut trop tard, en 2004 notre interlocutrice est intervenue auprès du service de la Culture de la Mairie, Monsieur Guin, en insistant sur les besoins d'entretien très lourds. Le résultat est le suivant : au conseil municipal d'avril il sera présenté une première subvention de rattrapage 2003 de 3 000€, plus une subvention 2004 de 4 000€. Par la suite, on est parti sur la base de subvention pluriannuelle d'environ 5 000€ par an. Ceci nous permettra de projeter des travaux à l'avance et nous facilitera la gestion : applaudissements et remerciements pour ces bonnes nouvelles. Monsieur Deschamps en profite pour remercier la Mairie d'avoir bien voulu accepter la mise en place de panneaux pour le « Maillé-Brézé » comportant les logos des Monuments Historiques.

La parole est ensuite passée à Monsieur Gérard **Kerguelen** pour nous parler du Musée, en l'absence de Monsieur **Jean-Marie Poiret conservateur**. Il est chargé de lire un compte-rendu de l'activité pour l'année écoulée. D'ores et déjà, il annonce son retrait, en tant que responsable, tout en maintenant sa présence au sein de l'association mais avec un peu plus de recul, l'âge aidant. L'année 2003 a été moins riche que les autres années, toutefois il cite quelques nouveautés : fanion des associations marines, un fond de bibliothèque dû aux dons de diverses personnes a été mis en place, un rappel est également fait du dépôt en exposition de la magnifique maquette du « Maillé-Brézé » qui, toutefois demeure la propriété de son créateur Monsieur Jean-Paul Loirat. Remerciements à ceux qui ont œuvré à sa mise en place et à sa protection.

L'arrivée de Madame **Monique Papon** est saluée.

Puis vient le temps de passer la parole à notre ami Monsieur **Jean-Paul Loirat** pour nous parler de son chef d'œuvre, en même temps que se fait la projection d'une cassette vidéo montrant la maquette en manœuvre, car bien entendu, elle navigue. En même temps que les radars, canons et malafon s'activent sur le pont. Celle-ci a été réalisée en partant du vrai « Maillé-Brézé » et des plans prêtés par l'association. Il a fallu 6 années de travail pour en arriver là. Une signature officielle d'un contrat de prêt entre Monsieur Jean-Paul Loirat et le président Jean-François Lhotelier a été apposé.

On demande à Madame **Monique Papon** de revenir sur la subvention du Sénat de 15 000€. Elle profite de l'occasion pour également féliciter l'auteur de la maquette applaudissements et remerciements du président au nom de l'association.

A son tour, Monsieur **Hubert Fleury** nous entretient sur la partie technique. Le plus gros travail cette a été le doublage du roof de la teugue bâbord réalisé par R2N de Saint-Nazaire, le financement (environ 25 000€ HT) a été assuré comme à l'habitude par la DRAC, la Région, le Département et la Ville. Maintenant le poids du navire a progressé de 3,5 tonnes. Remerciements sont adressés à notre Président d'honneur François-Régis Bouyer, absent aujourd'hui, pour l'aide apportée à la fourniture des matériaux entrant dans la vitrine de la maquette. Parmi les autres travaux, cette année, il faut citer la réfection du central téléphonique du bord permettant de remettre en fonction une grosse partie du réseau du bord, confortant ainsi la sécurité du navire et des visites. Il ne faut pas oublier ces travaux qui se font en continu tel que piquage, grattage et peinture. Grâce à la marine nous allons obtenir un stock de peinture, un grand pavois, une aussière et divers petits matériels qu'il va nous falloir aller chercher à Brest, ceci grâce à l'intervention de Monsieur Philippe Daniel. Le centre de radio de secours a également été remis en état, nous permettant d'avoir des liaisons avec le monde entier, ceci sur l'intervention de Monsieur **André Cordier**.

La parole est donnée à Monsieur **René Maillefer** remplaçant Monsieur **Marc Deschamps**, trop pris actuellement par son activité professionnelle. Il nous informe des différentes actions entreprises pour la partie commerciale et publicitaire :

1-relation avec les fournisseurs de services afin d'en diminuer les coûts dans la mesure du possible ( téléphone, EDF, etc.)

2-en 2003 environ 30 000 prospectus sur les visites du « Maillé-Brézé » ont été distribués dans la région, opération à renouveler cette année.

3-une campagne d'affichage est en train de s'organiser, des devis sont en cours pour la fabrication et la pose de différentes affiches notamment 8m<sup>2</sup>, nouvelles mesures imposées entre autres par la Mairie. Des décisions seront prises pour les lieux d'affichages suivant les prix, les affiches en 12m<sup>2</sup> en notre possession seront conservées pour les apposer sur notre bungalow sur le quai, des affiches de 2 m<sup>2</sup> sont également à l'étude pour mettre sur les abris bus, mais ceci à un coût certain et selon les périodes

4-un procédé appelé « taxi-cards » distribué par tous les taxis nantais est examiné également

5-le salon du Tourisme que nous avons visité ne nous a malheureusement rien apporté, car aucun autocariste ne participait

6-dans le cadre des Florales Internationales, nous avons adressé quelques e-mail publicitaires leur proposant la visite du « Maillé-Brézé » lors de leur venue à Nantes, nous allons également procéder à la distribution de prospectus sur le parking d'autocars pour promouvoir la visite de notre Musée lors de futurs voyages

Les reines de Nantes venant d'arriver, il nous faut écourter la fin de notre réunion. Le micro est donné à notre artiste peintre Monsieur **René-Charles Kéromnès**. Il nous fait cadeau d'une nouvelle œuvre représentant notre « Maillé-Brézé ». Il profite de l'occasion pour féliciter tous les bénévoles participant à la conservation du bâtiment et également pour inviter les personnes présentes au vernissage d'une exposition qui aura lieu le 3 avril à l'Épine.

Monsieur **Philippe Daniel**, chargé des relations avec la Marine, lui succède. Rapidement il remercie le Commandant Pertuiset de toute l'aide apportée dans nos actions, revenant sur l'exposition décentralisée du Musée National du Tabarly que nous avons envisagée de faire à bord et qui pour différentes raisons n'a pu être réalisée en avril 2003 sera peut-être reprise en 2006 lors de l'opération Loire-Atlantique 2006 rassemblant bon nombre de bateaux fluviaux et maritimes sur la Loire. On aura l'occasion d'en reparler.

En 2003, également, nous avons essayé d'avoir une aide logistique de la Marine, une aide financière ne peut être envisagée. Il sera procédé à une cession de matériel et, ce grâce aussi, à l'intervention du **Commandant Pertuiset**. L'opération a été longue (près de 6 mois), mais dans l'ordre des choses, il faut remonter jusqu'au ministère en passant par plusieurs intermédiaires. Nous avons obtenu un lot de peinture grise (900kg environ) qu'il nous reste à prendre à Brest en même temps qu'une aussière et divers matériels. Comptant sur des bénévoles pour faire le transport nous espérons qu'ils seront là pour l'étendre sur le pont et les superstructures. Quelques articles sont déjà arrivés à bord tels que pavillons pour grand pavois, harnais de sécurité et brassières de sauvetage.

Dans le cadre de nos relations, nous avons eu à bord la visite du **CA Barbier** qui est l'Inspecteur des Forces Maritimes et de Réserve. Il a été impressionné par le bâtiment et son entretien. **L'Amiral Lefèvre**, chargé du Patrimoine de la Marine nous rend également régulièrement visite.

Prévu également en 2004, la diffusion des informations sur le « Maillé-Brézé », le commandant Pertuiset, dans ce cadre, s'est rapproché du **Sirpa Mer** à Paris qui va se charger de nous faire une promotion à travers une école de commerce de Nantes, le Commandant Pertuiset nous confirme qu'il s'agit de Sciences Com. qui fera une étude de communication sur le « Maillé-Brézé ».

En première partie, vers mi-avril un bilan sera fait sur la situation du « Maillé-Brézé », vis à vis du public de son image, ensuite envisager les actions à entreprendre pour développer l'intérêt du public, ce contrat d'études devrait être signé dans les jours qui viennent, il est évalué à **4000€**.

Applaudissements et remerciements de l'assemblée, profitant de l'occasion Monsieur Philippe Daniel nous informe la visite probable de deux bâtiments de la Royale, sans doute un aviso et un patrouilleur, nous pensons donc accueillir les équipages à bord de notre escorteur.

Comme à son habitude notre ami **Yves**, doyen de nos bénévoles, en demi-retraite, à ses dires, puisqu'il a passé plus de **15 ans à bord**, nous fait la lecture d'un petit message bien sympathique dont il a le secret avec un peu d'ironie. Il annonce son retrait progressif a plus de **82 ans**, il reviendra de temps en temps, néanmoins à bord pour marquer son affection à notre hôtesse d'accueil dans le respect mutuel. C'est aussi cela une association.

Plus rien n'étant à l'ordre du jour, nous accueillons les reines de Nantes (elles ne sont que 2 au lieu de 3 : **Jessica et Julie**) à qui nous faisons visiter le bateau.

Un remerciement aux personnalités et aux participants est adressé par le président qui invite tout un chacun à venir lever le verre de l'amitié.

**Jean LEPROU**

## **LISTE DES ADMINISTTRATEURS**

### **MEMBRES ÉLUS**

**MONSIEUR BACCON ALAIN  
MONSIEUR BEVAN GEORGES  
MONSIEUR DANIEL PHILIPPE  
MONSIEUR DESCHAMPS MARC  
MONSIEUR FLEURY HUBERT  
MONSIEUR KERGUELEN GÉRARD  
MONSIEUR LEPROU JEAN  
MONSIEUR LHOTELIER JEAN-FRANÇOIS  
MONSIEUR POIRET JEAN-MARIE**

### **MEMBRES COOPTÉS**

**MONSIEUR MAILLEFER RENÉ  
MONSIEUR SOLEILLANT MICHEL**

### **MEMBRES FONDATEURS**

**MONSIEUR AMYOT D'INVILLE JEAN  
MONSIEUR BATAVE PHILIPPE  
MONSIEUR BODIGUEL MICHEL  
MONSIEUR BOUYER FRANÇOIS-RÉGIS  
MADAME BOUYER PASCALE  
MONSIEUR DELALONDE ÉRIC**

### **LES ADMINISTRATEURS RENOUEVABLES EN 2005**

**MONSIEUR LEPROU JEAN  
MONSIEUR LHOTELIER JEAN-FRANÇOIS  
MONSIEUR POIRET JEAN-MARIE**

## Adieu Paul-Marie

Tous ceux qui fréquentent régulièrement le Maillé-Brézé connaissaient bien Paul-Marie Dusser. Hélas, depuis plus d'un an, la maladie l'avait contraint à cesser toute activité, ce qui ne l'empêchait pas de venir nous rendre visite de temps en temps. Paul-Marie était très attaché au Maillé-Brézé, c'est à bord de ce navire qu'il avait souhaité recevoir la croix de chevalier du mérite lorsque cette distinction lui avait été décernée.

Ma première rencontre avec lui date de 1965. pendant toutes ces années, il m'a souvent fait part de sa passion pour la thermodynamique et de sa préférence pour les navires à turbine. Le hasard pourtant a voulu que nous naviguions après 1970 presque exclusivement sur des navires à moteur, je ne suis donc pas surpris qu'il ait voulu ensuite se rattraper en mettant en valeur avec Jacques Gendron le circuit visite machine du Maillé-Brézé. Que d'heures passées dans la chaufferie, le local des turbines, sur le condenseur de la machine basse à préparer ces éclatés qui passionnément et instruisent le visiteur. Cela ne l'empêchait pas, malgré sa formation d'ingénieur, d'assumer également les tâches les plus humbles, peinture, nettoyage, rangement, quelle leçon d'humilité pour nous tous !

Paul -Marie est né à Ambazac en Haute-Vienne en 1937. il a passé toute son enfance à Caudéran, faubourg de Bordeaux. Il avait gardé de cette période cette petite pointe d'accent qui ensoleillait tous ses propos. Comme Nantes, Bordeaux est un grand port fluvial, cela favorise les vocations maritimes. Après ses études secondaires, au lieu d'opter pour les arts et métiers, Paul-Marie a choisi la formation d'officier mécanicien de la marine marchande. Cela l'a d'abord conduit à l'école d'hydrographie de Paris où il a obtenu son diplôme de lieutenant mécanicien. Après le nécessaire temps de navigation et le service militaire qu'il a effectué à Tahiti sur un navire de recherche en qualité d'ingénieur mécanicien de troisième classe (équivalent enseigne de vaisseau), il a embarqué comme officier mécanicien à la compagnie Caltex. Lorsque cette compagnie a interrompu ses activités maritimes, il a rejoint en 1964 la société Fina France où ses qualités professionnelles lui ont permis d'accéder très rapidement à la fonction de chef mécanicien. Pour avoir beaucoup navigué avec lui, j'ai pu apprécier ses qualités humaines. Il était toujours d'humeur égale. Je ne l'ai jamais vu s'énerver ni réprimander qui que ce soit. En revanche, il savait tout faire, n'hésitant pas à enlever l'outil des mains d'un néophyte afin de lui montrer la bonne façon d'opérer. Lorsqu'en 1991, la société Fina a, elle aussi, cessé ses activités, il a été recruté comme professeur vacataire par l'École Nationale de la Marine Marchande de Nantes, où il a, selon son expression, pu faire profiter les jeunes générations de son expérience.

Paul -Marie était aussi un grand sportif. Il pratiquait récemment encore le tennis, mais son premier sport a été le rugby qui est une activité très populaire dans son Sud-Ouest natal. C'est donc tout naturellement qu'il a intégré le quinze de Rezé lorsqu'il faisait ses études à l'hydro de Nantes. C'est peut-être grâce au rugby, qu'à Rezé il a rencontré Annick son épouse. Ils ont eu trois enfants, Laurent, Stéphane, Gaëlle qui leur ont eux-mêmes donné plusieurs petits-enfants : Antoine, Manon, Arnaud, Juliette et Julie, petits-enfants dont il était à juste titre très fier, ils les aimaient beaucoup et ceux-ci le lui rendaient bien.

Que son épouse, ses enfants et petits-enfants, ainsi que toute sa famille, soient assurés de la part que nous prenons à leur peine. Il laisse parmi nous un grand vide. Il est parti trop tôt vers ces rivages où nous accosterons tous un jour.

André Cordier

Jacques Gendron et tous ses amis du Maillé-Brézé

## LES CHIFFRES CLES DU COMPTE DE RÉSULTAT

|                             | 2001           | 2002           | 2003          |
|-----------------------------|----------------|----------------|---------------|
| <b><i>PRODUITS</i></b>      |                |                |               |
| Recettes propres            | 75 170         | 78 430         | 68 413        |
| Divers                      | 3 412          | 3 412          | 3 412         |
| <b>TOTAL</b>                | <b>78 582</b>  | <b>81 842</b>  | <b>86825</b>  |
| <b><i>CHARGES</i></b>       |                |                |               |
| Achats et matières          | 5 135          | 6 071          | 7 863         |
| Frais externes              | 18 930         | 19 789         | 20 057        |
| Personnel                   | 56 953         | 58 494         | 56 618        |
| Divers                      | 0              | 0              | 0             |
| <b>TOTAL</b>                | <b>81 017</b>  | <b>84 354</b>  | <b>84 538</b> |
| <b><i>EXCEDENT BRUT</i></b> | <b>- 2 435</b> | <b>- 2 435</b> | <b>2 287</b>  |

### NOTE DE SYNTHÈSE

#### **Situation financière**

La trésorerie a baissé dû au manque de recettes journalières

#### **Activité globale de l'exercice**

Le chiffre d'affaires de 2003 a chuté de 12,8 % par rapport à 2002.

Cette baisse est due à une diminution du nombre de visiteurs : 2002= 14 873, 2003=12 305

Le chiffre d'affaires des visites a diminué de 16% (2002= 62 458, 2003 = 52346, celui de la boutique de 6% (2002=6701,2003=6292), par contre les locations ont augmenté de 14% (2002=5412, 2003= 6292).

Les charges ont peu évolué, cela est dû à une augmentation des achats boutique (+ 22%) et une légère augmentation des frais externes, les frais de personnel ont diminué.

#### **Indicateurs clés**

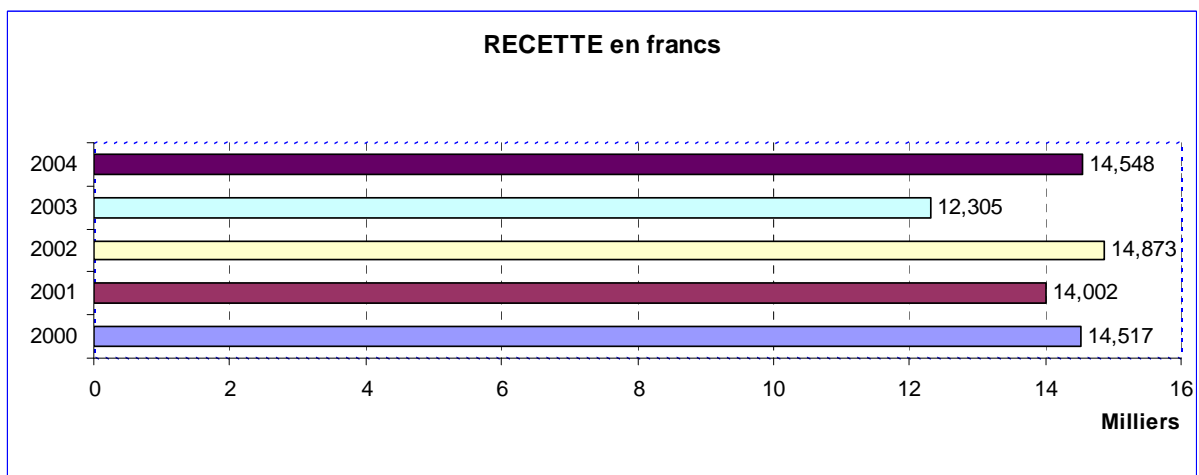
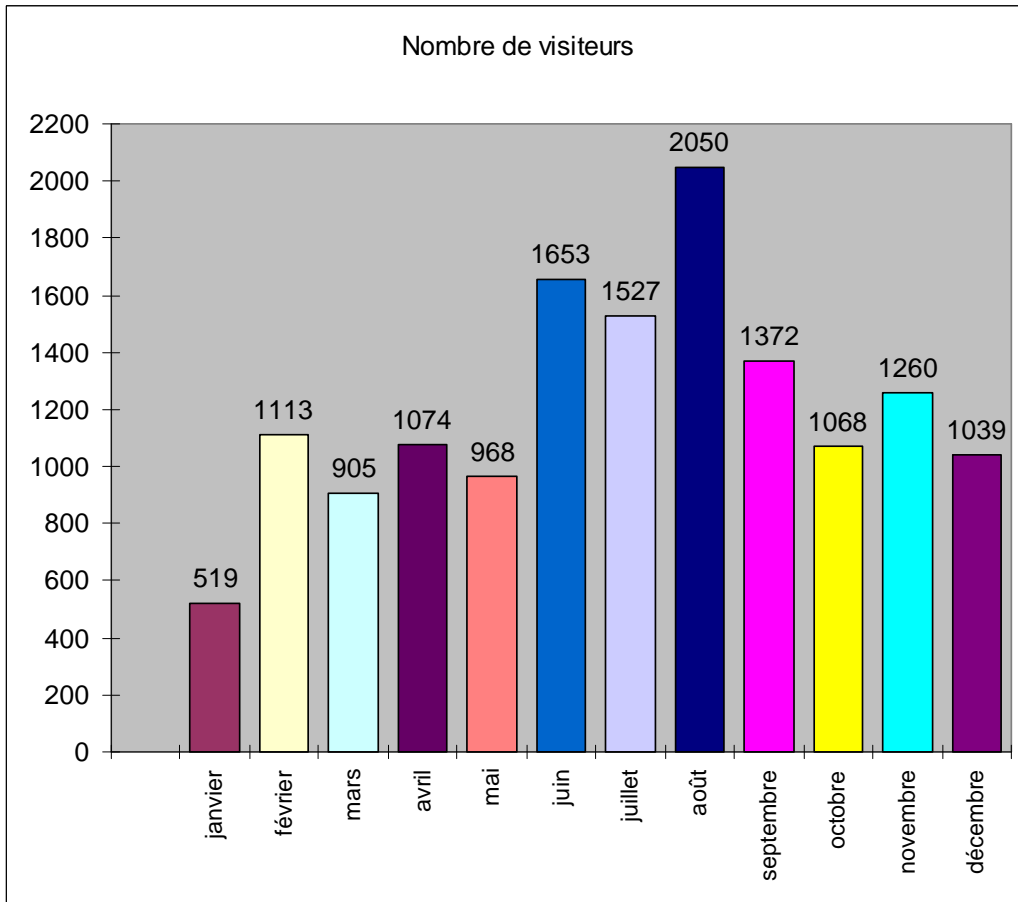
La recette moyenne par visiteur est de 4,77 par visiteur (entrées + achats boutique).

La marge visite ne couvre qu'une partie des frais fixes.

La marge location doit être plus développée.

**H.L.P. Audit**

## NOMBRE DE VISITEURS 2004



## LE NOUVEAU ET GRAND ILLUMINANT FLAMBEAU DE LA MER (extraits)

Rappel :

Les cartes maritimes ont été réunies en volumes pour l'usage des pilotes. Les titres sont inspirés de volumes de cartes terrestres : Miroir-Flambeau

Ex : Miroir de la navigation (1590) Flambeau de la mer (1667)

Le nouveau G.I.F.M. est l'édition française du Zee-Fakkel (1681)

5 exemplaires composés de 5 volumes ont été localisés, 1 ne l'a pas été traduit du néerlandais en français par un hollandais

le service historique possède 1 exemplaire incomplet

le G.I.F.M. donne 140 démonstrations de croquis de côtes à vue de la mer, facilitant l'accès aux ports au XVII<sup>ème</sup> et XVIII<sup>ème</sup> siècle

- 2<sup>ème</sup> partie - 3<sup>ème</sup> livre - 3<sup>ème</sup> démonstration - De Bel Isle À Narmoutier

- 2<sup>ème</sup> partie - 3<sup>ème</sup> livre - 5<sup>ème</sup> démonstration - l'Estuaire de la Gironde

### 2<sup>ème</sup> - 3<sup>ème</sup> - 3<sup>ème</sup> - De Bel Isle À Narmoutier

Quand on veut faire voile venant de Bel Isle vers la Baye de Narmoutier ou Bourneuf, allez « Est Sud Est » jusques à ce que vous voyez le cloistre de Narmoutier, à l' « Est » des arbres qui sont dans le pays, au dessus dudit cloistre, courez donc « Est » et « Est » quand au « Nord/Est » jusques à ce que le cloistre vienne en dedans du chasteau de Narmoutier, vous êtes alors en dedans le Sechous (Grand Sécé). Courez donc « Est Sud Est » jusques à ce que soyez en dedans du rocher le Moine vous pouvez naviguez tout au tour, et quand vous pouvez voir la Baye de Narmoutier ouverte et de Bourneuf, ancrez sur 7 à 8 brasses d'eau, et allez à terre prendre un pilote costier, car en haut en montant, il y est fort difficile, de Bel Isle à Narmoutier le cours est « Est Sud Est » environ 10 lieues (lieue marine 5555,5 mètres).

De Narmoutier jusques à l'Isle Dieu ou Heys (Ile d'Yeu, il y a plusieurs interprétations), le cours est « Sud » 5 lieues, de Bel Isle à l'Isle Dieu « Sud Est » 13 lieues. L'Isle du Pilier est droit sur la pointe de Narmoutier, entre Narmoutier ou le Pilier et l'Isle Dieu le cours est fort inégal, le fond est de 4, 5, 6 brasses de profondeur, mais en dedans du cours il n'y a que 5 brasses d'eau.

Sur l'Isle Dieu il y a la Tour Pointue du bourg, quelques maisonnettes et moulins à quoi elle est fort connaissable. Il y a une bonne rade sous l'Isle Dieu, mais il y roule toujours comme si l'eau venait du dessous de l'Isle : à la pointe Nord il y a peu de profondeur, la rade est quand la tour del'église du bourg est « Sud Ouest » de vous sur 8 à 9 brasses d'eau, l'on y est à couvert que pour les vents du « Sud Ouest » et « Ouest Sud Ouest ».

Et la mer y bruit toujours. Il s'étend un ban de la Pointe du « Nord Ouest » en mer environ une bonne lieue, il faut en faisant voile au tour ou en venant du « Nord Ouest » l'éviter. De Heys ou de l'Isle Dieu jusques à l'Isle de Ré autrement nommée Sint Martin le cours est « Sud Est 1/4 Est » 9 bonnes lieues, entre deux il y a les barges ou barges d'Olonne (bateaux de pêcheurs à fond rond en usage sur la Loire).

Des profondeurs environ ces terres et pour les connaître hors de l'Isle Dieu il y a 35 brasses de profondeur l'on peut voir la terre d'en bas mais quand le temps est clair l'on peut voir par 60 brasses de profondeur.

A l' « Ouest Sud ouest » de l'Isle Dieu, environ 7 lieues, vous trouverez 45 à 46 brasses de profondeur. Le fond est fait de petites écailles, du morlion, comme un gros sable esgu tirant sur le rouge.

Hauteur : le pilier est 46°56' - l'Isle Dieu est par 45°38'

### 2<sup>ème</sup> - 3<sup>ème</sup> - 5<sup>ème</sup> - l'Estuaire de la Gironde

Au nord de l'emboulhute de la rivière de Bourdeaux nommée la Garonne, sont 3 ou 4 dunes hautes et blanchâtres mais au « Sud » c'est une terre basse, des dunes noires avec quelques joncs dessus. De la tour de Cordouan, gardien de l'entrée de l'Estuaire entre Soulac et Royan, où au « nord » il s'étend un banc de sable nommé le monage ou monassen (marais-marécage), l'on peut faire voile auprès, vers la côte de l'ouest sur 7 brasses à la ronde, mais à la pointe du « nord » il est fort raide et pas loin de là il y a 23 brasses de profondeur (une brasse = 5 pieds ou 1,60m)

De la pointe du « nord » de la rivière, il s'étend un banc de sable au nord, nommé l'anne septentrional ou en hollandais, noorder ezels (ezel = ane). Au « sud » il y a encore un nommé l'anne méridional, en hollandais zuyder ezels. Ils sont présentement fort diminués et petits ils se sont presque tous écoulés, en sorte que l'on a que faire de beaucoup les craindre, l'on fait cours entre deux, et aussi au « sud » au long, faisant voile dans la rivière.

Voulant entrer dans la rivière venant du « nord », vous pouvez courir le long de la côte sur 12 ou 13 brasses d'eau, jusqu'à ce que la tour de Cordouan soit « sud sud est 1/4 est » de vous, courez donc tout droit dessus, entre l'anne du sud, jusqu'à ce que la haute et blanche dune qui est sur la pointe septentrionale de la rivière soit

« nord nord est » de vous, l'on peut venir aussi du « nord », en montant auprès de l'anne du nord, à la sonde, en tournant jusqu'à ce que la tour vienne « sud sud est » et « sud est 1/4 est » et « sud est 1/4 nord » de vous, faite voile, droit dessus jusqu'à ce que vous ayez attrapé la pointe de la terre, courez donc auprès et tout au long en dedans vers Messie (Meschers). C'est la pointe sur laquelle sont tous les moulins, quand vous ferez voile ainsi, vers la haute dune et que la tour de Soulac vienne une bonne brasse de la tour de Cordouan, et le moulin de Royan, dans le bois de Royan, vous êtes passés pour lors les monages, et vous pouvez alors sans appréhender aller droit à « l'est » vers Royan, mais supputez bien le courant, le flot tombe en travers, au-dessus des annes, vers la tour de Cordouan et le reflux tout le contraire dans la sus-dite passe : entre les annes il reste de basse mer 3 brasses d'eau sur le seuil quand vous serez en dedans la rivière et que vous viendrez contre la pointe de Messie, c'est la pointe sur laquelle sont les moulins, allez donc à l'autre côté au château rompu nommé Chastillon, faisant votre course « sud est 1/4 sud » il est à 4 lieues de Mesché alors courez auprès et au long de la terre du sud, faisant course « sud est » en dedans jusques au Pouliac, c'est à 2 1/2 lieues de Chastillon.

Dans le cours de l'eau entre monage et la pointe aux moulins, ou mesché, il y a profondeur 10, 11, 12 brasses d'eau, mais en dehors, du cours soit près de l'anne du sud, ou de l'anne du nord, il y a moins d'eau savoir 5, 6, 7 et 8 brasses de profondeur, il faut aller au long de la pointe de mesché, il y est profond de 22 brasses d'eau.

Quand Royan vient à la pointe de l' « ouest », tenez ainsi et courez vers Chastillon, il y a dans cette traversée 4 brasses d'eau, alors approchant au côté méridional ou septentrional, il y a moins de profondeur, et au côté du nord, il y est plein de bancs de sable, entre lesquels (y étant connu) l'on peut bien passer.

De Chastillon à Pouliac, le cours est « sud est » 2 lieues, faisant le cours comme ci-devant, il y a profondeur 4, 5, 6 et 7 brasses d'eau. Vis-à-vis de Pouliac, au milieu de la rivière il y a une islette. Il faut prendre son cours à l' « est » vers Blaye, mais il faut y passer de marée haute, car il n'y a pas de basse mer qu'une brasse d'eau.

Cordouan : plus vieux phare de France, partie basse construite de 1594 à 1611 avec résidence royale et chapelle, surhaussé de trois étages en 1746, premier phare à recevoir en 1824 une lentille de Fresnel.

Ezel : ane = traduit phonétiquement par « ane »

Les bancs de sable sortent de l'eau et font penser au « dos d'âne »

Le passage sur la carte est nommé « Kamel Gat » : fossé, creux, du chameau.

D= Déclinaison : due au magnétisme terrestre. Varie suivant le lieu et dans le temps d'une valeur constante.

Ouest : elle est négative

Est : elle est positive

Elle est donnée par les cartes marines

**Marcel Hamon**

# DE LA TRIÈME À LA FRÉGATE FURTIVE

*Étudier le navire en soit n'est pas suffisant, il fallait encore le 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

## 1871-1900

Après la rapide défaite de 1871, la France va avoir pour priorité de reconstruire le pays, l'évacuation du territoire occupé par la Prusse sauf l'Alsace et la Lorraine annexées, de reconstruire son armée, car déjà une idée de revanche se fait jour. « L'ennemi héréditaire » anglais depuis des siècles est devenu maintenant prussien.

La marine au début va être sacrifiée au profit de l'armée de terre, elle sera aussi victime des théories navales de la « jeune école ». On croit plus aux grandes batailles navales, mais plus à la défense de nos côtes.

La guerre de Sécession américaine a montré qu'avec des armes nouvelles, des petites marines peuvent tenir tête et être dangereuses pour des puissantes marines dotées de cuirassés. Cette théorie est complétée et diffusée par des articles de 1874-1875 dans la revue « Deux Mondes » démontrant qu'une escadre la plus faible restera dans ses bases sans chercher le combat et que la plus forte ne viendra pas l'y chercher craignant les torpilles et nouvelles armes adverses. La solution est donc de créer une flotte de croiseurs rapides et de faire une guerre de course aux navires marchands ennemis comme au temps de Louis XIV. Le rapport en 1876 d'Etienne Lamy viendra un peu bouleverser cette tendance de certains éléments de la marine avec à leur tête l'Amiral Aube et surtout l'opinion publique, car il réclame pour notre flotte un noyau fort composé de cuirassés.

Ainsi la France devant les progrès en matière d'armement, de blindages et de propulsion par la vapeur va peu à peu, en tâtonnant, modifier sa flotte avec en 1884 le cloisonnement des navires, en 1885 l'amélioration des chaudières, le blindage des coques en bois au profit des coques en acier, en 1899 la protection contre les mines, en 1895 l'artillerie à tir rapide, ainsi que l'apparition de nouveaux navires : les croiseurs rapides et surtout les torpilleurs, et plus tard le sous-marin.

Le 18 septembre 1875 mise en cale près de Paris à Saint Denis aux chantiers Claparède du torpilleur n°1 de 38m de long, 2 tubes lance-torpilles et vitesse d'à peine 14 nœuds, suivi bientôt de diverses séries plus ou moins heureuses aux chantiers normands du Havre.

En 1880 l'Amiral Aube, farouche partisan de la « Jeune École » soutenu par l'opinion publique devient ministre de la Marine. Impressionné depuis le 26 janvier 1878 par les exploits des vedettes porte-torpilles russes de Malakoff durant la guerre russo-turque, il ne croit plus aux cuirassés trop coûteux et propose une flotte de torpilleurs pour la défense de nos côtes et pour la haute mer des croiseurs rapides orientés vers la guerre de course. Il fait donc mettre en chantier 14 croiseurs rapides, 34 torpilleurs et innovation, un sous-marin le Gymnote alors qu'au même moment l'Angleterre et l'Allemagne ont entamé une course pour la suprématie sur mer avec l'arrivée des croiseurs de bataille puissamment armés.

Si, du point de vue international, farouche partisan de la « jeune École » soutenu par l'opinion publique devient ministre de la Marine. Impressionné depuis le 26 janvier 1878 par les exploits des vedettes porte-torpilles russes de Malakoff durant la guerre russo-turque, il ne croit plus aux cuirassés trop coûteux et propose une flotte de torpilleurs pour la défense de nos côtes et pour la haute mer des croiseurs rapides orientés vers la guerre de course. Il fait donc mettre en chantier 14 croiseurs rapides, 34 torpilleurs et innovation, un sous-marin le Gymnote alors qu'au même moment l'Angleterre et l'Allemagne ont entamé une course pour la suprématie sur mer avec l'arrivée des croiseurs de bataille puissamment armés.

Si, du point de vue international, l'Angleterre conserve encore un moment sa suprématie navale, de nouveaux venus (États-Unis, Japon, Allemagne entre autres) la lui disputent, d'où sa recherche en Europe d'alliances pour rester maîtresse des mers. Ce sera donc le début de cette « entente cordiale » franco-anglaise.

Ainsi durant cette période de fin du XIXème siècle avec l'évolution rapidement imposée, les navires vont se modifier de plus en plus, avec l'artillerie en tourelles à barbette pouvant mieux balayer leur champ de tir que jadis, les canons placés dans la coque mais par contre n'offrant aucune protection à leurs servants. Les mâtures à voiles sont disparues, faisant place à des hunes hérissées de canons révolvers à tir rapide, d'où la suppression de la spécialité de gabier pour celle de canonnier, mécanicien, électricien, torpilleur.

Par contre le sous-marin ne semble pas intéresser vu son faible rayon d'action les marines étrangères. Seule la France grâce cette fois encore à l'Amiral Aube, aux ingénieurs **Gustave Zédé** qui va reprendre les

études de **Dupuy de Lome** et à **Laubeuf** pour ses travaux sur la propulsion électrique, va se permettre de sortir son premier sous-marin de combat pouvant évoluer en haute mer, mais à une vitesse de 3 nœuds.

Cependant c'est à l'extérieur que la marine française va faire parler d'elle avec la continuité de l'épopée coloniale amorcée par le Second Empire, en Afrique du Nord, en Algérie sans cesse menacée par les raids des Kroumirs venant de Tunisie. La France intervient le 25 avril 1881 en bombardant et prenant Sfax et Gabès et en imposant son protectorat au bey de Tunis. Si l'opinion publique a admis cette expédition, par contre elle comprend moins celle sur un lointain territoire en Asie, le Tonkin que nous explorons. Il fallut l'assassinat de **Francis Garnier** en 1873 à Hanoï pour la réveiller, mais le ministre **Jules Ferry** temporisa. Un nouvel assassinat eu lieu au Pont de Papier à Hanoï du **Commandant Rivière**.

Apparition également d'une autre flotte, celle de loisirs, celle de loisirs et de compétition. Les grands armateurs, les gros industriels vont d'abord se faire construire à la campagne des résidences secondaires en dehors de leurs vastes immeubles nantais, ce sont les « Folies » au bord de la Loire ou de l'Erdre ou sur la côte.

Petit à petit s'ajouteront les promenades en bateaux, puis les compétitions en régates, dont celles, célèbres, de Trentemoult. C'est en 1869 que se fonde le Comité des régates internationales organisant sa première, le 5 juin 1870 entre Paris et Pornic, gagnée par beau temps et vent d'est par Claire.

Nantes aura à cette époque trois grandes sociétés de régates : la Compagnie Nautiques des Régates, la Société des Régates Nantaises et le Cercle Nautique de l'Erdre.

Dans un autre domaine, la marine sera aussi présente dans la littérature avec le C.V. de **Julien Viaud** (1850-1923) le plus jeune de nos académiciens, plus connu sous le nom de **Pierre Loti**, qui sera un fidèle reporter dans ses romans des ses campagnes maritimes et expéditions coloniales, mais aussi de la vie maritime et internationale de cette fin de siècle.

Jusqu'à ce jour, un navire parti en mer est incapable de donner de ses nouvelles, de même de pouvoir sauf avec des signaux optiques et à bras communiquer avec d'autres navires. On connaît, immortalisées par **Pierre Loti**, les heures d'attente des femmes guettant le retour des Islandais partis six mois auparavant de Bretagne et le mystère de la disparition des bateaux.

En cette fin de siècle, une invention allait bouleverser les transmissions entre navires, ainsi qu'avec la terre : la T.S.F. télégraphie sans fil, avec l'invention de marconi. En 1896 le L.V. Tissot commence des études sur ce moyen de communication, qui pourrait être très important pour la marine et en 1898 la première liaison sans fil est faite entre le navire école Borda en rade de Brest et le sémaphore du Parc au Duc.

## 1900- 1914

A l'aube de ce XXème siècle, on en est arrivé à ce que soit la fin de l'époque des grandes batailles navales. La dernière guerre de 1870 a montré qu'il faut se borner à défendre ses côtes et qu'une flotte de torpilleurs, armée des nouvelles torpilles Whitehead, suffit au lieu de cuirassés coûtant très chers.

Nous avons certes une flotte qui est assez vieille et surtout formée de nombreux types de navires dépassés lorsqu'on la compare à la flotte de notre dernier adversaire, l'Allemagne, qui possède une flotte neuve, augmentant de jour en jour, rapide et puissamment armée.

Une innovation, le 10 décembre 1900, le Parlement vote un programme naval allant jusqu'en 1908, où notre flotte devra comprendre 28 cuirassés, 24 croiseurs cuirassés, 52 contre-torpilleurs, 263 torpilleurs et 38 sous-marins. Il faudra donc construire 6 cuirassés, 7 croiseurs cuirassés, 20 contre-torpilleurs, 112 torpilleurs et 26 sous-marins.

## 1900

« La belle Époque » sera agrémentée de multiples visites de souverains étrangers pour lesquels on organise des revues navales. On verra le Président de la République **É. Loubet** monter à bord du minuscule sous-marin **Gustave Zede**.

Un seul fait marquant durant cette période : les exactions des Boxers en Chine soutenus par l'Impératrice et ses forces armées, qui s'en prennent aux ambassades étrangères, ce qui va motiver l'intervention de 9 grandes puissances. C'est la période où la marine doit remonter les fleuves dont Yang Sté Kiang avec des navires spéciaux : les canonnières.

Les plus célèbres furent l'Orly et le Takiang, célèbre aussi pour avoir eu de multiples avaries. Cette expédition internationale en Chine posa le problème du ravitaillement de tout ce corps expéditionnaire. Il fut confié à la France notamment à la marine, peut-être parce que la fin du XIXème siècle nous avait amenés à intervenir en Indochine contre cette même Chine.

Ainsi cette marine sous les ordres de l'**Amiral Charner** organisa l'intendance avec succès grâce à **M.M. Sainteclair Deville** et **F. Hamon**.

En 1904, le ministre **Pelletan**, le 17 mars, supprime cet embryon d'aérostation navale, vu le peu de résultats obtenu par les ballons sphériques. Par contre, un essai sans lendemain, fut effectué par une vedette rapide devant se substituer aux canots porte-torpilles avec une vitesse de 16 nœuds et un tube lance-torpilles au lieu d'une torpille portée au bout d'une perche. Mais personne ne fait attention à cette fracassante déclaration du Kaiser **Guillaume II** proclamant que l'avenir de l'Allemagne est sur mer et qui va commencer à se doter d'une importante flotte après ses victoires terrestres. C'est d'Angleterre qu'arrivera la réponse avec un nouveau navire le Dreadnought, armé de 10 canons de 305, propulsé par des turbines. En mai 1905, riposte de la France avec un nouveau programme naval voté par le Parlement : 34 cuirassés, 20 croiseurs cuirassés de première classe, 18 de seconde classe, 6 éclaireurs, 109 contre-torpilleurs, 170 torpilleurs, 131 sous-marins. En regardant l'actuelle flotte, il faudra donc construire 6 cuirassés du nouveau type Danton et 4 du type Courbet.

1912, suite aux évènements, nouveau programme naval avec la loi du 30 mars 1912. l'alliance Allemagne, Autriche, Hongrie, Italie inquiète la France qui va renforcer sa puissance navale en Méditerranée et, en 1919, nous devrions avoir : 28 cuirassés, 10 croiseurs éclaireurs, 52 torpilleurs, 10 avisos pour les colonies, 94 sous-marins et une puissante flottille de dragueurs, de mouilleurs de mines et de garde-côtes. Il faudra donc ajouter à notre flotte du moment : 3 cuirassés type Bretagne en 1912, 5 type Normandie en 1913, 4 type Lyon en 1915, étude pour 1 en 1917, 6 croiseurs, 5 contre-torpilleurs et 50 sous-marins.

En attendant cela n'empêche pas les revues navales présidentielles, surtout avec des souverains étrangers, mais aussi des accidents comme l'explosion du cuirassé Iéna en 1907 et du Liberté en septembre 1911.

Par contre, dans le monde la course au super cuirassé commence avec cette théorie d'avoir moins de canons, mais **de calibre plus fort** pour tirer le plus loin possible. La vitesse va aussi jouer en multipliant les hélices comme notre cuirassé Patrie de 15 000 tonnes atteignant 19 nœuds, puis le Jean Bart avec 18 nœuds armé de quatre **165**, seize **140**, dix **37**, et de cinq tubes lance-torpilles, puis plus fort les Danton en 1909 de 17 500 tonnes, armés de quatre **305**, douze **240**, l'escalade continue avec les Courbet en 1911, de 22 000 tonnes, armés de douze **305**.

On en arrive à des projets de croiseurs cuirassés Ernest Renan de 14 000 tonnes avec 14 canons de **194**, à un cuirassé type Lille armé de **340** et ayant une vitesse de 25 nœuds, qui ne seront jamais réalisés avec la guerre en 1914, où les arsenaux vont stopper toutes les constructions pour la production d'obus.

Autre changement, l'apparition du contre-torpilleur pour lutter contre les torpilleurs. La série des Lansquenot n'ayant pas été une réussite, on s'oriente sur des types nouveaux : Oriflamme en 1908, Voltigeur en 1909, comme vont se constituer pour l'Argentine les Chantiers Navals de Nantes, qui d'ailleurs n'iront jamais en Argentine, mais seront en 1914 incorporés à la flotte française.

Les sous-marins eux poursuivent timidement leur carrière mus par des moteurs électriques. Ce sont les séries des Narval en 1899, puis des Pluviose en 1911 pour en arriver aux Brumaire mus par des diesels.

C'est l'**Amiral Duran Vieil** qui commanda le premier l'Aigrette, améliorant les périscopes, créant plus tard la lunette qui porte son nom.

1910, un étrange oiseau prend son vol, l'hydravion Canard d'**Henri Favre**. La marine va s'y intéresser et acheter le premier appareil. D'autres états vont nous suivre, les Etats-Unis, qui le 14 novembre 1910 vont réussir à en faire décoller un d'un croiseur le Birmingham, puis le 13 janvier 1911, réussit le premier appontage sur le cuirassé Pennsylvanie. Le premier porte-avion venait de naître et l'aéronautique navale entrait dans l'histoire.

La France, le 30 mars 1912 par décret du Président de la République aura son premier service d'aviation maritime. Il sera basé à Saint-Raphaël et c'est le croiseur Foudre, ex-transport de vedettes lance-torpilles qui sera transformé en transport d'aviation.

Enfin arme des plus faibles : la mine. En 1912 la mine française Bréguet est déjà très opérationnelle pour bloquer et défendre l'accès aux côtes et va de plus en plus faire parler d'elle.

En ce début de siècle, Nantes est le siège de nombreuses compagnies maritimes et leurs navires, tant à voiles qu'à vapeur, se pressent le long de ses quais. Si les grands voiliers n'étaient différenciés que par la couleur

de leur coque ou de leurs mâts (exemple : coque gris clair avec une rangée de faux sabords noirs et blancs sybolisait la Compagnie Bordes), l'apparition de la vapeur va amener un élément plus approfondi de distinction : la cheminée. Au début, elles sont toutes noires, maculées par la suie des fumées, puis en laissant le haut de celles -ci en noir, l'on peut peindre le reste en couleur et y adjoindre le sigle de la Compagnie. Ce sigle est souvent à la base une histoire. Tel celui de la Compagnier Delmas, le fondateur habitant Mulhouse, dut quitter en 1871 l'Alsace annexée et en souvenir de sa ville natale prit l'emblème de celle-ci (la roue) pour orner ses cheminées, peintes en noir tant que l'Alsace-Lorraine ne retournerait pas à la France de 1871 à 1918 et aussi de 1940 à 1945, autrement la roue était sur un fond bleu ciel. Certaines autres avaient des surnoms comme celles des Chargeurs Réunis, dont le pavillon était timbré de 5 étoiles rouges, ce qui la fit appeler « la Cognac Line », mais la Compagnie Sud Atlantique créée en 1912 qui avait comme emblème un coq rouge et qui dut changer pour le remplacer par un disque rouge. Ses navires ayant trois cheminées avec ce coq rouge, dès l'apparition dans un port de cette compagnie, surnommée « les trois cocottes » à l'accostage du navire dockers, badauds sur les quais criaient « cocorico, cocorico, cocorico ».

Tonnage et vitesse vont sans cesse se modifier. Ainsi la Savoie, paquebot rapide de 11 800 tonnes va laisser sa place en 1912 au France de 23 600 tonnes, car la concurrence anglaise, d'abord, puis allemande et italienne ensuite est rude sur l'Atlantique Nord.

La marine de pêche, elle, en est toujours en stade de la voile avec des navires adaptés soit à la pêche au large ou soit auprès des côtes.

En 1912, un petit navire à vapeur est lancé à Nantes pour le compte des Ponts et Chaussées, le Léchalas, pour servir de transports aux ingénieurs se rendant à Paimboeuf ou au Canal de la Martinière.

*Albert Pilard*

## ÉCHOS DU MUSÉE

Pour la dernière fois en temps que conservateur (retraite oblige), je participe à la rubrique de notre journal de bord. L'année 2004 aura vu, une fois de plus, des déprédations effectuées sur notre circuit de visite... au grand désespoir de ceux qui se donnent tant de mal pour présenter au public un cheminement agréable et intéressant, grâce à nos guides qui doivent savoir rester vigilants et garder le sourire.

Il y a cependant des motifs de satisfaction car nous récupérons encore des souvenirs (photos, documents, objets) grâce aux anciens...qui comprennent nos besoins et grâce aussi aux dons généreux (coupelles, tapes de bouche, 1/2 coques) des délégations d'équipage de bâtiments en escale à Nantes. Nous avons eu la chance de recevoir des délégations de l'avis Commandant Blaison le 9 octobre 2004 et de la Frégate Latouche Tréville le 16 du même mois.

Nous pourrions bientôt mettre, dans la salle Richelieu, deux nouvelles vitrines d'insignes. Souhaitons, lors de notre prochaine Assemblée Générale, la présence de nombreux adhérents qui pourront ainsi les découvrir.

Le fond de bibliothèque s'est encore amélioré grâce à la gentillesse de Madame Pilard qui nous a offert livres et revues ainsi que des numéros manquants de Cols Bleus.

Espérons que nous pourrions trouver une solution pour présenter un jour la collection de plus de six cent rubans légendés que nous possédons (grâce à notre ami et adhérent Yvon Guivarch).

Toujours beaucoup de travail...mais aussi beaucoup de projets.

Jean-Marie POIRET

### L'AGENDA DE VOS RÉUNIONS

**Réunions ouvertes à tous à 9h00 à bord du « MAILLÉ-BRÉZÉ »**

Les 5 février, 21 mai et 25 juin.

**Réunion de bureau**

le 15 avril à 18h00

**Réunion du Conseil d'Administration**

le 19 mars à 9h00

**ASSEMBLÉE GÉNÉRALE**

le samedi 2 avril à 10h00

### COORDONNÉES DE VOTRE ASSOCIATION

**Nantes Marine Tradition**

*Escorteur Musée maillé-brézé*

**BP 68721**

**44187 NANTES Cedex 4**

Téléphone : 02.40.69.56.82.

Télécopie : 02.40.69.75.15

Adresse Électronique : [info@maillebreze.com](mailto:info@maillebreze.com)

Site internet : [www.maillebreze.com](http://www.maillebreze.com)

**Et, Bien Sûr, Si Ce N'est Pas Déjà Fait, Noubliez Pas De Régler Votre Cotisation 2005.**

**MERCI.**

**À TRÈS BIENTÔT À BORD**