

Le vaisseau qui ne voulait pas mourir

Henri Lachèze

Ancien universitaire et diplomate

Il y a des choses et des gens qui mènent une existence tellement tranquille que les seuls faits qui marquent leur vie semblent être leur naissance et leur mort. Pour d'autres au contraire, les événements les plus extraordinaires jalonnent leur carrière au point qu'on la croit la trame d'un roman.

Comme chez les humains, il est des vaisseaux dont le passage sur les mers trace un sillage paisible et d'autres qui, dès leur lancement, sont voués à un destin exceptionnel qui se poursuit même après qu'ils ont sombré. Paraphrasant le poète, on peut dire que « ces vaisseaux ont une âme qui s'attache à notre âme et la force d'aimer ».

Aussi est-il difficile lire le récit de la vie du *Duguay-Trouin*, né en 1800 à Rochefort et disparu en 1949, sans être ému par son histoire et en particulier par sa fin tragique. Son sabordage dans la Manche en 1949 provoqua un tollé général parmi tous les marins du monde. Curieusement, au cours des récentes dernières années, à l'occasion des péripéties entourant le sort final réservé au porte-avions *Clemenceau*¹ on a reparlé de *HMS Implacable* (nom sous lequel le *Duguay-Trouin* a servi dans la Royal Navy) et du sort réservé aux vieux navires.

Le *Duguay-Trouin* fut l'un des superbes vaisseaux de 74 canons créés par les ingénieurs maritimes français. Il servit dans la flotte française avant d'être fait prisonnier par les Anglais qui l'incorporèrent dans la Royal Navy où, rebaptisé *HMS Implacable*, il (elle ?) prit part à de nombreuses opérations navales en Baltique et en Syrie avant de devenir tour à tour navire d'entraînement, bateau de plaisance et réserve à charbon. À la fin de sa vie, il connut des années d'incertitude et d'errance administrative entre amirautes britannique et française, avant d'être finalement sabordé.

Mort à l'âge de 149 ans, il partageait, au moment de sa disparition, avec le *HMS Victory* de Nelson, l'honneur d'être l'un des deux plus vieux navires du monde. Et jusqu'au bout, ce vieux coureur de mers refusa de mourir !

1 Signalons aussi que se trouve en attente de destruction au cimetière des navires à Landévennec, le croiseur *Colbert* qui, après son désarmement en 1991, devint un musée flottant, basé dans le port de Bordeaux pendant 14 ans. Classé monument historique, ce musée était la cible de critiques, en particulier de la part de la municipalité. Le coût de son entretien, le manque de subventions et de volonté politique ont condamné le *Colbert* à une démolition proche.

Un beau 74

Le *Duguay-Trouin* fut construit à Rochefort selon les plans de l'ingénieur maritime, Pierre, Jacques, Nicolas, Baron Rolland, qui était disciple du célèbre ingénieur maritime Jacques-Noël Sané que Napoléon surnomma le « Vauban de la Marine » et à qui Rolland succéda le 1^{er} novembre 1817 au poste d'inspecteur général du génie maritime.

Le *Duguay-Trouin* fut donc conçu par ces ingénieurs maritimes français dont les idées novatrices valurent à la construction navale française la réputation d'être la meilleure du monde. Pendant la période de la guerre d'Amérique et les guerres napoléoniennes, ces créateurs développèrent un style de coques sobre et efficace avec des lignes pures, un minimum de décorations et des flancs bombés. La poupe, contrairement aux impressionnants châteaux arrière du XVII^e siècle, était intégrée au reste de la coque. Les vaisseaux construits selon ces nouvelles normes, et notamment les vaisseaux de 74 canons, naviguaient et manœuvraient presque aussi bien que les frégates. Leur succès fut immédiat et même la marine anglaise se trouva vite séduite. À un officier de la Royal Navy à qui l'on demandait quel était le meilleur constructeur de vaisseaux anglais, celui-ci répondit : « Sané. » Et à la question « Comment vous procurez-vous ses plans ? », le même officier répondit : « En puisant dans la flotte française ! » L'anecdote est belle, et ce qui est certain, c'est que l'amirauté britannique s'empressa de copier cette conception révolutionnaire dès que les navires de Sa Majesté purent capturer des unités construites par les ingénieurs français, Sané en particulier².

Le *Duguay-Trouin* était un navire de 2^e rang, armé de 74 canons³. Il fut produit à une centaine d'exemplaires et il devint très vite le vaisseau le plus populaire dans les flottes de nombreux pays. On louait sa maniabilité, plus grande que celle d'un trois-ponts (à condition bien sûr qu'il soit bien manœuvré !) et le fait qu'il conservait suffisamment de puissance de feu pour pouvoir se mesurer à n'importe quel adversaire de l'époque. Parmi ses avantages figurait le fait que son coût opérationnel était bien moindre que celui de ses concurrents.

Il mesurait 55,9 mètres de longueur, 14,46 mètres de largeur et avait un creux de 7,15 mètres. Son tirant d'eau était de 4,71 mètres et son déplacement moyen de 1 680 tonnes. Pour l'anecdote, on estime que la construction d'un vaisseau de ce type nécessitait 2 000 chênes soit une forêt de 100 hectares. Les pertes s'élevaient à 50 %. La Marine était très grosse consommatrice de forêts !

Sa construction commença en 1796 et ne fut pas particulièrement rapide : en effet les matières premières étaient difficiles à obtenir en raison de la situation économique. De plus, la période trouble de la Révolution entraîna la désertion de nombreux ouvriers spécialisés tels que charpentiers ou calfats ainsi que, pour ceux qui restaient, des problèmes dans la perception de leur solde. Le lancement n'eut lieu que le 25 mars 1800.

2 Un modèle du chef d'œuvre de Sané, le vaisseau de 118 canons les *États de Bourgogne* qui ultérieurement deviendra la *Côte d'Or*, puis l'*Océan* peut-être admiré au Musée de la Marine à Paris.

3 D'où le nom de 74 sous lequel ce type de vaisseau était connu.

L'équipage était composé de 1 100 hommes puisque l'on comptait environ 15 hommes par canon en additionnant l'état-major, l'équipage, les soldats préposés à l'artillerie et les fantassins destinés à débarquer pour les opérations à terre (les fusiliers-marins d'aujourd'hui).

Son premier armement, en 1801, consistait en 24 canons de 36 livres à la batterie basse - c'était le poids du boulet tiré, exprimé en livres, qui caractérisait le canon à l'époque et non le calibre - et 30 canons de 18 à sa batterie haute, auxquels s'ajoutaient 16 ou 18 canons de 8 installés sur les gaillards. L'armement pouvait varier selon les missions.

Pour un si beau vaisseau, le nom d'un prestigieux marin

Le vaisseau reçut le nom de *Duguay-Trouin*, en honneur du corsaire René Trouin du Gué, dit Duguay-Trouin, né à Saint-Malo en 1673 et mort à Paris en 1736. Il était destiné par ses parents à l'état ecclésiastique mais son goût pour les plaisirs ne laissant que peu d'espoir de réussite dans cette voie, on lui permit de s'embarquer en 1689 sur un navire armé en course contre les Anglais et les Hollandais. Très vite, il fit parler de lui par ses exploits, tant et si bien, que pour le récompenser, et bien qu'il n'eût que 18 ans, il reçut de sa famille (des armateurs bretons) le commandement d'une frégate de 14 canons. Une tempête le jette sur la côte irlandaise, près de Limerick. Il s'empare d'un château appartenant au comte de Clare et met le feu à deux navires pris dans la vase. En 1694, il tombe au milieu de 6 vaisseaux anglais, au large des Sorlingues, et après 4 heures de combat contre un ennemi trop nombreux, blessé, il est fait prisonnier et emprisonné à Plymouth. Mais le fougueux marin a aussi beaucoup de charme et c'est l'amour d'une jeune Anglaise qui lui permet de fuir les geôles anglaises. Louis XIV, dont l'attention est attirée par ce turbulent corsaire, le fait entrer dans la marine royale où ses exploits se poursuivent. En 1696, il fait prisonnier l'amiral hollandais Wassenaer, et pendant la guerre de succession d'Espagne, il sème la désolation depuis les côtes d'Espagne jusqu'à celles de Hollande en passant par celles d'Angleterre.

De toutes ses expéditions, la plus célèbre est la prise de Rio de Janeiro en 1711 : en 11 jours, il enlève les fortifications de la place réputées imprenables, force la ville à payer de lourdes rançons et libère 1 000 prisonniers français.

Pouvait-il y avoir meilleur parrain pour ce vaisseau tout neuf, que ce marin audacieux et courageux ? Mais si l'Histoire a voulu que les destins de l'homme et du vaisseau soient hors du commun, elle a voulu aussi qu'ils soient radicalement différents : au marin, la reconnaissance et la calme retraite après les batailles ; au vaisseau la triste et infamante fin après l'une des plus longues carrières dans la marine que l'on connaisse.



Visitez le site internet ifmer.org
de l'Institut Français de la Mer



Sous pavillon tricolore

Le premier commandant du nouveau vaisseau fut Jean-Baptiste Philibert Willaumez qui naquit à Belle-Isle en 1763 et mourut à Suresnes, couvert d'honneurs et amiral en 1845. Ce marin d'une droiture exceptionnelle fut unanimement respecté par tous les gouvernements qu'il servit. Il effectua à ses frais une importante collection de modèles de bâtiments de guerre et rédigea un « Dictionnaire de marine » qu'il publia en 1820. Cet ouvrage connut plusieurs réimpressions et devint un classique en son genre jusqu'à l'introduction de la vapeur dans la marine.

Le *Duguay-Trouin* fut affecté à l'escadre de l'île d'Aix, sous les ordres du contre-amiral Decrès, futur ministre de la Marine, puis de l'amiral Latouche-Tréville. Cette escadre se joignit aux vaisseaux de l'amiral Villaret-Joyeuse pour transporter le général Charles Victor Emmanuel Leclerc⁴, son épouse Pauline Bonaparte et une armée de 20 000 hommes⁵ jusqu'à Saint-Domingue afin de mater la rébellion du général noir Toussaint Louverture qui venait de déplaire à Napoléon en s'autoproclamant gouverneur général à vie de Saint-Domingue. Arrivé à destination, le *Duguay-Trouin* devient « stationnaire », et reçoit la mission de transporter les troupes le long des côtes de l'île. Son commandant, Willaumez, fait preuve de fermeté et de sagesse : il impose le respect aux noirs tout en refusant d'exécuter l'ordre de mettre à mort les captifs. Ce refus de se faire bourreau, lui vaudra l'estime de tous.

Suite à des problèmes de pilotage, le *Duguay-Trouin* s'échoue au large de Jérémie et son nouveau capitaine, au nom de prédicateur de croisades, Pierre l'Hermitte, qui a succédé à Willaumez, parvient à le dégager en sacrifiant tous ses canons de gaillard, des pièces de mâture et d'équipements de réserve, le tout jeté par-dessus bord. Il reprend son rôle de « stationnaire ». L'amiral Latouche-Tréville, qui a pris la tête de l'escadre en fait son vaisseau-amiral, mais les hostilités reprennent avec l'Angleterre après la trêve apportée par la paix d'Amiens, les approvisionnements commencent à manquer, les équipages sont malades. Aussi est-il décidé, le 24 juillet 1803, de tenter la chance et de forcer le blocus anglais afin de rejoindre la France.

En compagnie du *Duquesne*, un autre vaisseau de 74 canons, et de la frégate la *Guerrière* de 40 canons, le *Duguay-Trouin* fonce à travers un épais brouillard. Mais les Anglais veillent et le *Duquesne* est fait prisonnier. La *Guerrière*, plus rapide s'échappe et le *Duguay-Trouin* ne doit son salut qu'à une série de mauvaises manœuvres des navires anglais qui le poursuivent.

Prouvant une fois de plus ses excellentes qualités manœuvrières, le *Duguay-Trouin* se distingue le 29 août 1803, près d'El Ferrol, en Espagne. La présence du *Duguay-Trouin* et de la *Guerrière* a été repérée par les Anglais qui bloquaient le port et qui s'élançent sus aux Français. Le *Duguay-Trouin* échange quelques bordées avec la frégate *Boadicea*, mais se heurte bientôt à l'escadre anglaise commandée par Sir Edward Pellew, qui leur donne la chasse. Ils réussissent cependant à gagner La Corogne en rasant

⁴ Le général Leclerc devait mourir au cours de cette campagne.

⁵ Le *Duguay-Trouin* avait 434 soldats à bord.

la côte au plus près et en battant leurs adversaires de vitesse⁶. À La Corogne, le *Duguay-Trouin* passe en carénage, les canons perdus à Jérémie sont remplacés et l'armement est augmenté. Toutes ces transformations sont accompagnées de la prise de commandement du troisième capitaine du vaisseau : Claude Touffet remplace Pierre l'Hermite. Il est natif de Quillebœuf, petit port en bord de Seine qu'immortalisera le peintre anglais William Turner.

Le blocus de la Corogne est maintenu jusqu'en 1805. Le *Duguay-Trouin* s'échappe alors et gagne la haute mer pour se joindre à la flotte combinée franco-espagnole réunie à Cadix sous les ordres de l'amiral Villeneuve.

À la bataille de Trafalgar, le *Duguay-Trouin* fait partie de l'avant-garde de la flotte. Il occupe le 5^e rang dans cette formation placée sous les ordres d'un marin fort controversé, le contre-amiral Pierre Dumanoir le Pelley⁷. Bien que fort de 4 vaisseaux de 74, le *Formidable*, le *Duguay-Trouin*, le *Mont-Blanc* et le *Scipion*, Dumanoir reste spectateur immobile de la majeure partie de l'action, n'intervenant que bien trop tard pour porter assistance au *Bucentaure* de Villeneuve. Lorsque les 4 vaisseaux de Dumanoir se portent aux côtés du *Bucentaure*, celui-ci a déjà amené ses couleurs, et les deux autres navires anglais que Dumanoir tente d'attaquer, le *HMS Minotaur* et *HMS Spartiate*, balayaient le pont du *Formidable*, vaisseau-amiral de Dumanoir, alors qu'il s'approche d'eux, lui occasionnant de graves dommages. Tour à tour, chacun des vaisseaux de l'avant-garde française reçoit une bordée dévastatrice et Dumanoir, réalisant que l'affaire est jouée et que le sacrifice de ses navires ne changera rien à l'issue de la bataille, décide de tenter de rejoindre un port ami. Le *Duguay-Trouin* a perdu 13 tués, 23 blessés et a subi de sérieuses avaries, en particulier au niveau de la voilure. Mais le pire reste à venir...

En effet, alors que quelques jours plus tard, les 4 vaisseaux rescapés tentaient de rejoindre l'île d'Aix et se trouvaient au large du cap Ortegal, à environ 40 milles au nord-est de La Corogne, ils croisèrent la route d'une frégate anglaise, le *Phoenix*. Comme elle donnait l'impression de chercher à fuir, ils la prennent en chasse, mais en fait, la frégate s'en fut toutes voiles prévenues le commodore Sir Richard Strachan qui, en quête de prises possibles, patrouillait les parages à la tête d'une division composée d'un vaisseau de 84 canons, le *Caesar*, de 3 vaisseaux de 74 canons, le *Hero*, le *Namur* et le *Courageux*, ainsi que de 4 frégates.

6 Le *HMS Culloden* s'approche tellement du rivage qu'il est canonné par les batteries côtières !

7 À la mort de Latouche-Tréville, alors qu'il faut lui trouver un successeur à la tête de l'escadre de Toulon, Napoléon écrit à son ministre de la Marine, Decrès : « Monsieur Decrès, ministre de la marine, il me semble qu'il n'y a pas un moment à perdre pour envoyer un amiral commander l'escadre de Toulon. Elle ne peut-être plus mal qu'elle n'est aujourd'hui entre les mains de Dumanoir, qui n'est ni capable de maintenir la discipline dans une aussi grande escadre, ni de la faire agir. »

Fait prisonnier après la bataille du cap Ortegal, il rentra en France et fut traduit devant un conseil de guerre maritime. Il fut acquitté grâce en particulier, au témoignage très favorable de l'un des héros français de la bataille de Trafalgar, le capitaine Cosmao. Napoléon se refusa à l'employer jusqu'en 1811, date à laquelle il fut nommé commandant de la marine à Dantzig. La fin de sa carrière fut brillante et il connut des honneurs que sa conduite au combat ne justifiait peut-être pas !

Alerté, Strachan fonça vers le sud et la bataille s'engagea à 4 navires français contre 8 anglais, mais surtout avec une puissance de feu et un poids de boulets bien supérieurs du côté anglais : 454 canons chez les Anglais, 286 chez les Français⁸.



Le vaisseau de 74 canons - Collection archéologie navale française © Jean Boudriot - 1977

Nous sommes le 4 novembre 1805 et la bataille fait rage mais les Français sont recrues de fatigue alors que les Anglais, eux, sont frais et reposés. À bord du *Duguay-Trouin*, très vite les événements prennent un tour dramatique : le capitaine Claude
8 Alors qu'il est très difficile de trouver des renseignements concernant les vaisseaux, les capitaines et les opérations navales de l'époque de la Révolution et de l'Empire, c'est curieusement en Angleterre qu'on les trouve. Je n'en veux pour exemple que ce « journal de la timonerie du *Mont-Blanc* » qui vient d'être retrouvé dans les archives nationales britanniques. C'est un document unique qui permet de retracer en partie le déroulement des opérations de la bataille de Trafalgar. Il a été découvert en même temps que les livres de compte et la liste des soldes versées aux marins du *Scipion*, du *Duguay-Trouin* et du *Formidable*. Ces documents avaient été oubliés pendant des années et viennent de refaire surface, comme l'a annoncé récemment la presse anglaise.

Touffet est tué au tout début de l'action, et tour à tour, le commandement passant à l'officier qui a le grade le plus élevé, ce sont 5 officiers qui sont ou tués ou grièvement blessés au point d'être obligés d'abandonner leur commandement.

Les tués et les blessés jonchent les ponts et le *Formidable* et le *Scipion*, désarmés, doivent se rendre. Le dernier commandant français du *Duguay-Trouin* est l'enseigne de vaisseau Claude Rigodit. Aux alentours de 16 heures, le *Duguay-Trouin* se bat seul, ses mâts s'effondrent, le peu de voile qu'il lui reste tombe sur ce qui reste de batterie, le feu prend dans les haubans. La fin approche. Le capitaine François Gemaelhing, qui commandait le détachement du 4^e régiment d'infanterie qui était à bord, survivra à la bataille. Il passera plusieurs années, d'abord prisonnier de guerre sur les infâmes pontons de Plymouth, puis comme prisonnier sur parole à Crediton, située dans le Devon, dans le sud-ouest de l'Angleterre. Son nom figure sur les registres des prisonniers sur parole de cette ville, avec l'indication de la date de son arrivée, le 14 décembre 1805, suivie de la mention « dcd » le 27 janvier 1812. Il écrira une lettre à son épouse au début de son séjour sur les pontons, dans laquelle il relatera le terrible affrontement : « Sur notre vaisseau, le brave capitaine Touffet, tué dès le commencement du combat avait été remplacé par le capitaine de frégate Boissard qui reçut une balle dans le genou. Les lieutenants de vaisseau Lavenue, Guillet, Cossé, Tocville prirent successivement le commandement et furent assez grièvement blessés pour être obligés de quitter le pont ? Cependant, après avoir reçu les premiers soins, le lieutenant Guillet, qui avait eu une joue traversée par une balle, reprit son poste de commandant de notre malheureux *Duguay-Trouin*, tout désarmé, faisant eau, écrasé par le feu de deux vaisseaux et des frégates... Ce n'était plus la guerre comme on doit l'entendre, c'était une tuerie abominable... Les trois quarts de ma compagnie, là, autour de moi, mon pauvre lieutenant Le Dayeux, râlant à quelques pas... ; et tant d'autres ! Mon cœur se brise en te racontant ce désastre. Il est si récent (la lettre est datée du 1^{er} décembre 1805) et nous sommes si malheureux dans cet affreux ponton !

J'ai hâte d'en finir avec cet affreux tableau ! À quatre heures, toute la mâture de l'arrière s'abattit, et avec elle, le pavillon... Ce fut la fin de la lutte... nous nous sommes rendus les derniers... »⁹

Le *Duguay-Trouin* s'était battu héroïquement et les Anglais admirèrent le courage et l'acharnement de leurs adversaires qu'ils avaient priés de se rendre pendant tout le combat.

En fait, si le vaisseau a bien dû se rendre, il n'a pas amené ses couleurs, puisque, selon le lieutenant-colonel Willye, qui donna une conférence à la Society for Nautical Research en 1948 et dont le texte fut reproduit dans le « *Mariners Mirror* » n° 3 de juillet de cette même année : « *En conséquence, très à contrecœur, Rigodit donna l'ordre d'amener les couleurs, mais avant que le timonier n'atteigne la poupe où la drisse*

9 Lettre citée par M. Olivier Génin dans une conférence faite par lui-même et M. Yves Leclère à Garches, il y a quelques années. Elle est extraite de l'article *Combat naval du cap Ortegal*, paru dans la « *Revue maritime et coloniale* » de janvier 1862. Cet article a été écrit par le fils du capitaine Gemaelhing, aïeul de M. Claude Gemaelhing qui l'a aimablement mise à la disposition des historiens.

de pavillon était tournée, les trois mâts s'affalèrent dans l'eau avec fracas, sous le vent. C'est ainsi que jamais les trois couleurs ne furent amenées. »

Quant à Rigodit lui-même, dans son rapport, il mentionne seulement que « le feu qui prit alors dans les grands porte-haubans demandait un prompt secours ; il ne nous restait plus pour voiles que des lambeaux du petit hunier et de la misaine. Il fallut vers quatre heures et demie se rendre... »

Nous verrons plus tard dans cet article, combien le fait d'avoir ou pas, amené les couleurs, pourra servir d'argument, plus d'un siècle plus tard, pour ne pas sauver ce brave vaisseau qui n'avait pas manqué à son devoir et qui s'était battu jusqu'au bout.

Si ses adversaires anglais ont reconnu la bravoure de l'équipage¹⁰, cela ne les empêcha nullement d'envoyer les survivants du combat du cap Ortegal sur les pontons de Plymouth en ce qui concerne les marins, les soldats et les officiers qui n'étaient pas assez fortunés pour se payer le régime privilégié de prisonnier sur parole. On retrouve sur les registres de la ville de Crediton, déjà mentionnée, les noms de 17 survivants du *Duguay-Trouin* qui avaient eu suffisamment de moyens pour être détenus sur parole¹¹.

Le dernier capitaine du *Duguay-Trouin*, l'enseigne de vaisseau Claude Rigodit fut aussi amené à Plymouth mais il eut la chance d'être libéré le 1^{er} mai 1806. Il termina sa carrière comme contre-amiral en 1841 et mourut à Alger en 1861 à l'âge de 79 ans.

Le combat du cap Ortegal, que l'on appelle à juste titre l'épilogue de Trafalgar, fut le dernier combat livré par le *Duguay-Trouin* sous pavillon français. Mais ce vaisseau allait connaître de nouveaux combats, de nouveaux capitaines, de nouvelles aventures, une nouvelle carrière, sous le pavillon de l'ennemi d'hier.

Sous pavillon britannique

Après sa victoire, la Royal Navy procéda à une expertise de ses prises et incorpora dans ses rangs, le *Formidable* et le *Duguay-Trouin* sous les noms respectifs de *Brave* et d'*Implacable*.

Le *Brave*, ex-vaisseau-amiral de Dumanoir, connut un bien triste sort puisqu'il devint l'un des sinistres navires-prisons de Plymouth, et même en devint l'un des fleurons si l'on peut dire, puisqu'il logeait l'inspecteur des pontons de ce port.

Quant au *Duguay-Trouin*, après examen approfondi par les experts anglais, il fut déclaré « un modèle particulièrement réussi de 74 canons » et subit quelques transformations et mises aux normes, avant d'être affecté à une escadre comme vaisseau de 3^e rang¹².

10 Il fut question à un moment d'apposer une plaque sur le pont du navire à la mémoire du capitaine Claude Touffet et de son courageux équipage morts pour la France le 4 novembre 1805. Le projet ne fut jamais réalisé.

11 Le vainqueur de la bataille du cap Ortegal, Sir Edward Strachan, acquit une gloire bien particulière dans la Royal Navy. En effet, dans le rapport officiel qu'il envoya à l'Amirauté concernant ce combat, il utilisa les mots : « *We were delighted* », et cela lui valut le surnom, un peu coquin en anglais et que, donc, je ne me hasarderai pas à traduire, de *the delighted Sir Dicky*.

12 Vaisseaux de 64 à 84 canons dans la classification anglaise.

Sa figure de proue, qui à l'origine était un cavalier brandissant un sabre, fut remplacée par un buste de Méduse que l'on peut encore voir au Musée maritime national de Greenwich. Le cabestan d'origine fut également changé pour un modèle de type anglais. C'est ce dernier qui est exposé au Musée de la Marine de Rochefort.

Le *Duguay-Trouin* reçut le nom d'*Implacable* en souvenir de son dernier combat. Sa devise *The last to surrender* (le dernier à se rendre), rappelle aussi le courageux combat du cap Ortegal.

L'*Implacable*, commandé par le capitaine Thomas Byam Martin, rejoignit en 1808 la flotte de la Baltique, placée sous les ordres du vice-amiral, Sir Saumarez, dont le vaisseau-amiral était le fameux *HMS Victory*. Voici donc les deux adversaires d'hier luttant côte à côte contre l'ennemi du jour : la flotte combinée de la Russie, du Danemark et de la France. Les Suédois sont les alliés des Anglais, le théâtre des combats c'est maintenant la Baltique. Tout est en place pour un inévitable affrontement. Il a lieu le 23 août, au large de Hango Head.

C'est là que l'*Implacable* va une nouvelle fois, faire preuve des qualités de robustesse, de vitesse et de manœuvrabilité qui ont fait sa réputation. De nouveau, au grand jour, on va voir quel superbe navire est l'*Implacable* !

En compagnie du *Centaur*, un autre 74 canons qui avait à son bord le célèbre contre-amiral Samuel Hood, il lance la chasse contre un 74 canons russe, le *Vsevolod*. Plus rapide que le *Centaur*, il se retrouve bien vite seul aux trousses du vaisseau russe. Alors qu'il est sur le point d'arrimer le *Vsevolod*, il reçoit l'ordre de rejoindre le gros de la flotte anglaise, car la flotte russe s'approche à toutes voiles. Croyant le *Vsevolod* débarrassé de son poursuivant, la flotte russe fait demi-tour, mais le *Vsevolod* est plus endommagé qu'on aurait pu le penser et doit être remorqué par une frégate, ce qui ralentit considérablement sa vitesse.

Constatant cette situation et prenant un risque calculé, le *Centaur* et l'*Implacable* repartent à l'attaque. La frégate russe largue sa remorque et se retire. Le *Vsevolod*, ne pouvant plus manœuvrer, mouille ses ancres et le *Centaur* le canonne à bout portant. Le Russe file son câble et les deux navires s'échouent sur la côte. La flotte russe, prenant la mesure du danger encouru par le *Vsevolod*, revient à la charge. C'est alors que l'*Implacable* réalise le tour de force d'approcher les deux navires échoués, de mouiller deux ancres, de passer une remorque au *Centaur* et de le dégager devant les Russes médusés par tant d'aplomb et de résolution.

Les deux vaisseaux anglais étant maintenant libres de leurs mouvements, la donne est changée et la flotte russe, impressionnée, s'éloigne malgré sa supériorité. L'équipage du *Vsevolod* qui était en train de couler est évacué et le vaisseau est incendié. Un tel fait d'armes est bien sûr, dû aux remarquables qualités de marin du capitaine Byam Martin, mais, malgré son audace, ce capitaine l'aurait-il tenté s'il n'avait eu la plus parfaite confiance dans les superbes capacités de son navire ?¹³

13 Le récit du combat du *Vsevolod*, de l'*Implacable* et du *Centaur* a été raconté dans un article paru dans la Revue Maritime en juillet 1938 dont nous nous sommes inspirés. Il était dû à la plume du CV Vincent Bréchnignac, conservateur du Musée de la Marine et repris dans sa conférence à Garches par M. Olivier Génin. Il s'intitulait : « *HMS Implacable, ex-Duguay-Trouin, dernier survivant français de Trafalgar* ».

En 1840, *l'Implacable* fait partie d'une flotte combinée formée de vaisseaux anglais, autrichiens et turcs, sous le commandement de l'amiral Robert Stopford, qui assurait le blocus de la Syrie afin d'empêcher l'avance de l'armée égyptienne contre les Turcs. *L'Implacable* s'acquitta sans doute de sa mission avec brio, puisqu'à son retour à Devonport, il eut l'honneur d'arborer un coq en or en tête du grand mât, témoignage qu'il avait été le meilleur vaisseau de la flotte anglaise de Méditerranée. Était-ce une manifestation de l'humour britannique que de récompenser un ex-navire français avec ce symbole gaulois, et de plus en or ?

Que faire d'un vieux héros ?

L'*Implacable* est maintenant un vétéran. Il a 42 ans, ce qui est, sans jeu de mots, un âge canonique pour un vaisseau de l'époque. Il a beaucoup navigué. Il a beaucoup combattu. Il faut penser à la retraite. Il devient « navire stationnaire », c'est-à-dire qu'il est assigné à des tâches qui n'exigent pas qu'il navigue.

En 1855, il est envoyé à Devonport, où il devient navire école pour les mousses âgés de 15 à 18 ans qui recevaient là une préparation pour servir plus tard dans la Royal Navy. En 1871, à l'âge de 71 ans, il est adjoint au vaisseau le *Lion* pour former à eux deux un établissement de formation pour les jeunes qui portera le nom de *Lion*.



Mais les jours de la marine à voile sont comptés, la navigation a définitivement opté pour la vapeur, ce qui demande des qualités scientifiques et techniques aux futurs marins. Et bien sûr, on commence à s'interroger sur l'utilité de l'enseignement prodigué dans les navires écoles, type *Lion*. Jusqu'en 1908 cependant, *l'Implacable* poursuit ses activités au sein de la Royal Navy en tant que navire école¹⁴.

Mais l'âge, le très grand âge est là. *L'Implacable* a 108 ans. Il est inscrit sur la liste des navires mis en vente par la Royal Navy ce qui entraîne la réaction immédiate de Sir Geoffrey Wheatley Cobb, riche industriel gallois dont le père avait sauvé le *Foudroyant* - qui avait un temps porté la marque de Nelson -, dans des circonstances presque semblables. Sir Geoffrey Cobb intervint auprès de l'amirauté et organise une pétition pour que le vieux « mur de bois »¹⁵ ne finisse pas sa vie dans les chantiers de démolition. Mais l'opération nécessite des sommes considérables et afin de rassembler les fonds nécessaires, il fonde un *Comité Implacable* qui parvient à intéresser suffisam-

¹⁴ C'est en 1902 que l'entraînement pour la navigation à la voile a été supprimé dans la marine anglaise.

¹⁵ *Wooden wall* : c'est l'affectueux surnom donné par les Anglais aux vieux navires en bois.

ment d'amoureux des vieux navires pour atteindre le but fixé et réunir 25 000 livres en 1925. Les travaux sont effectués aux chantiers de Plymouth¹⁶.

En 1932, *l'Implacable* fut remorqué jusqu'à Portsmouth où le rejoindra le *Foudroyant*¹⁷.

À Portsmouth, le *HMS Victory* l'attend, déjà installée dans la gloire, ancrée à quai et offrant aux générations futures une trace vivante de ce que furent les grands jours de la marine à voile. *L'Implacable* ne connaîtra malheureusement, pas de retraite aussi heureuse. Une lettre à l'éditeur du Times, en date du 7 juin 1932, envoyée par M. Owen Seaman, président du Comité *Implacable*, évoque en termes émouvants la rencontre de *l'Implacable* arrivant à Portsmouth pour subir des réparations, avec le *Victory*. Dans sa lettre, M. Owen Seaman décrit le spectacle « romantique » du *Victory* avec sa garde d'honneur, saluant d'une bordée le vieil adversaire : « Le fait que *l'Implacable* soit à l'origine un navire français, ne fait qu'ajouter au caractère romantique de sa proximité du *Victory*, contre lequel, il s'est battu à Trafalgar et avec lequel, après sa capture et son transfert sous pavillon britannique, il servit dans la Baltique », écrit M. Owen Seaman.

Pendant sept années, le *Foudroyant* et *l'Implacable* accueillirent en stages de formation, des jeunes venus passer leurs vacances à leur bord. Ils y apprenaient la navigation, les manœuvres à la voile et à la rame, la discipline et l'esprit de service.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, il demeura à quai, dans un bassin du port de Portsmouth. Réquisitionné par la Royal Navy, il devint magasin flottant et servit même pour stocker du charbon. En 1943, après quelques modifications, on pensa le commissionner comme navire d'entraînement et à nouveau, un article du Times, daté de 1943, parle de lui et du *Foudroyant ex-Trincomalee* comme possibles navires écoles.

En 1945, *l'Implacable* avait survécu à un autre conflit et se trouvait être un des plus anciens navires du monde avec, celui qu'il faut bien appeler maintenant, après tant d'années, son vieux compagnon, le *Victory*.

Mais que faire de ce héros de 147 ans ? La question se posait toujours en 1947. *L'Implacable* avait en effet atteint cet âge incroyable. Il fut définitivement désarmé en janvier de cette même année, mais le problème demeurait entier. Que fait-on des vétérans, des serviteurs blessés par les atteintes du temps ? À quelle fin sont-ils voués ? Celle de *l'Implacable* sera indigne de sa longue et belle vie.

16 Bien qu'il ne soit pas aussi développé qu'aujourd'hui, on commence, à l'époque, à voir se manifester un intérêt pour le patrimoine, un peu partout dans le monde. C'est ainsi qu'aux États-Unis, le *USS Constitution*, vétéran de la guerre anglo-américaine de 1812 fut sauvé. Et n'oublions pas que le *HMS Victory* qui porte aujourd'hui la marque du commandant en chef à Portsmouth, échappa à la destruction qui était programmée dès 1816 et ne fut épargné que grâce à une vigoureuse campagne où le souvenir de Nelson joua un rôle majeur.

17 Le *Foudroyant*, c'est l'ex-*Trincomalee* qui avait été racheté à des entrepreneurs en démolition allemands, à qui l'avait vendu l'amirauté britannique. Le comité qui avait œuvré pour le retour au bercaïl de ce vieux navire, comptait parmi ses membres, Sir Arthur Conan Doyle, le père de Sherlock Holmes.

Une triste fin

La guerre qui s'achève a provoqué d'immenses dommages et l'effort de reconstruction et de restructuration du tissu économique entraînera obligatoirement des dépenses énormes, d'autant plus que le Royaume-Uni ne bénéficiera pas, comme d'autres pays européens, de l'aide apportée par le plan Marshall.

La Royal Navy, comme le reste du pays doit se contenter d'un budget très réduit, et a beaucoup de mal à consentir les sacrifices financiers nécessaires à l'entretien du *Victory*. Elle n'ignore pas le sort de *l'Implacable*, qui se trouve dans un piètre état. Il aurait besoin d'être totalement calfaté de neuf tant sa coque est pourrie. Mais le coût, estimé à 300 000 livres, est bien trop élevé pour la Royal Navy, même s'il est prévu que les scouts marins fourniront bénévolement la main d'œuvre.

Le lieutenant-colonel Harold Willye et Frank Carr, membres de la SNR (Society for Nautical Research, société de recherche marine), essaient de redonner vie au *Comité Implacable*, mais l'enthousiasme d'avant-guerre s'est essoufflé. On propose alors que *l'Implacable* soit restauré, regréé et soit ensuite amarré à Greenwich à l'emplacement d'un pub, le Ship Tavern, détruit durant les bombardements de la dernière guerre mondiale. Il deviendrait alors une attraction présentée au public sous le nom de « Vétéran de Trafalgar à Londres ». Les sommes nécessaires à la réalisation d'un tel projet s'avérèrent à nouveau bien trop élevées pour les moyens dont on disposait et le projet, qui, s'il avait trouvé les financements indispensables, aurait pu être superbe, dût être abandonné.

C'est alors que la France fait à nouveau son apparition dans la vie de *l'Implacable*. Allait-elle, cette mère patrie, accueillir le navire blessé ?

Le 22 mars 1949, un parlementaire français demande au secrétaire d'État à la Marine s'il ne serait pas possible pour la France de récupérer ce navire. La Chambre de commerce et d'industrie de Cherbourg visite le vaisseau et déclare qu'il est parfaitement capable de rejoindre la France par lui-même.

En mai 1949, le Times propose de remettre le navire à la France plutôt que de le détruire. Le 2 juin, le Journal de la marine marchande (JMM) écrit : « *La suggestion du Times vaut d'être retenue, le projet semble réalisable. Mais il nous appartient, à nous Français, de le mettre sur pied et de le faire aboutir, après avoir obtenu le consentement du gouvernement anglais. Ne pouvant sans doute escompter de la part du gouvernement français des subventions très importantes, il serait nécessaire de faire appel, comme cela s'est fait en Angleterre, à la générosité publique pour faire face aux frais de réfection et d'entretien. Ces derniers pourraient être en partie couverts par la perception de droits de visite.*

Ne pouvant elle-même faire les frais de sa restauration, la Marine nationale ne saurait se formaliser d'interventions étrangères à son département en faveur d'un ancien bâtiment de guerre. »¹⁸

La ville de Nantes et le Musée des Salorges, détruit pendant la guerre et qui est en train d'être réinstallé dans le Château, se montrent intéressés par le projet, mais finalement, il ne sera pas donné suite.

18 Cette citation est extraite d'un document du ministère de la Défense, auquel se réfère M. Olivier Génin dans la conférence déjà citée.

La réponse du secrétaire d'État à la Marine, charge que cumule à l'époque M. Joannes-Dupraz, avec celle de secrétaire d'État aux Forces armées, paraît au Journal officiel du 10 juin 1949, et elle résonne comme une condamnation à mort de l'ex-Duguay-Trouin : « *Il n'est pas question du retour en France du vaisseau de ligne Duguay-Trouin. Au surplus la réalisation d'un tel projet nécessiterait des frais de premières réparations et remorquage évalués à 225 millions¹⁹, sans compter les charges permanentes d'entretien et de surveillance du bâtiment dans le port où il serait ancré. Il s'agit donc là d'une opération qui ne peut être envisagée en l'état actuel des crédits militaires.* »

Il est vrai que le secrétaire d'État n'a pas la partie facile étant donné la politique de compression budgétaire qui sévissait à l'époque d'une part et d'autre part, la nécessité de reconstruire la Marine nationale dans le contexte pressant de la guerre d'Indochine. Et la tendance n'était pas encore, malheureusement pour l'*Implacable*, à la défense et à la sauvegarde du patrimoine national.

Mais, au lieu de cette fin brutale de non-recevoir à l'offre anglaise, peut-être aurait-on pu essayer de faire appel à des donateurs ou des fondations, à rassembler des bonnes volontés ? Rien ne fut tenté et le mépris hautain fut même ajouté au refus, ce qui était inélégant et pire encore, inutile.

En effet, un ancien directeur du Musée de la Marine, officier de marine et peintre de la Marine, M. Luc-Marie Bayle, rapporte combien il fut outré par ce qu'il entendit de la bouche de l'amiral qui occupait les fonctions de chef de cabinet à l'époque.



Voici ce que raconte M. Bayle : « *Faisant alors partie du service presse-information de la Marine, rue Royale, je bondis chez le chef de cabinet du ministre pour lui faire part de cette information. La mode n'était pas encore à une préservation quelconque de tout ou partie de notre patrimoine maritime. Mais l'occasion me paraissait tellement belle que j'insistais pour que l'on saisisse cette chance exceptionnelle. Devant*

ce qui m'avait paru voir aussitôt se dresser un mur d'indifférence, je tâchais de trouver des arguments auprès de l'état-major de la Marine et auprès des membres de la presse, je demandais à voir le ministre. Rien n'y fit.

À tel point qu'à une dernière entrevue avec l'amiral, chef de cabinet, il me fut répondu, avec un (gros) rien d'agacement : « Écoutez, Bayle, un bateau vaincu n'a aucun titre à revenir dans son pays ! ». J'en aurais pleuré de rage. »²⁰. Rappelons que ce vaisseau « vaincu » selon l'amiral, n'avait pas amené ses couleurs au cap Ortegal.

On reste sans voix devant une réponse aussi inepte qu'arrogante, qui fut accueillie, on s'en doute, avec sévérité. Devant le refus français et ne trouvant aucune solution pour régler le cas de l'*Implacable*, la Royal Navy décida de saborder le navire dans la Manche.

19 D'anciens francs. NDR

20 Ce texte est extrait du catalogue de l'exposition des œuvres de Luc-Marie Bayle en 1995.

La dernière chance pour *l'Implacable*, ex-*Duguay-Trouin*, avait été la France. Mais la France n'avait pas su, n'avait pas pu ou n'avait pas voulu le sauver. C'était la fin. Il était condamné. Il lui fallait mourir.

Une mort scandaleuse, mais qui ne fut pas inutile

La Royal Navy organisa une cérémonie qui fut baptisée Mainsail Operation (opération Grand-voile). La figure de proue et les sculptures de la poupe²¹ furent déposées ainsi que les cabestans²². *L'Implacable* était démâté sauf à la poupe où fut installé un mâtereau barré en son sommet par une sorte de vergue sur laquelle flottaient à égale hauteur, à bâbord l'enseigne de Saint Georges de la Royal Navy et à tribord qui est traditionnellement le côté de l'honneur, le pavillon tricolore de la France.

C'était le vendredi après-midi 1^{er} décembre 1949. Le soleil brillait au large du feu d'Owers, à l'est de l'île de Wight, lieu prévu pour le sabordage. Dans ses flancs, *l'Implacable* transportait 500 tonnes de fer destinées à s'assurer qu'il irait bien au fond. Le navire était accompagné du destroyer *HMS Finisterre*, du bâtiment radar *HMS Boxer*, des remorqueurs de haute mer *HMS Alligator*, *HMS Excluder*, *HMS Starling*.



Laissons le ministère de la Défense poursuivre le récit de la cérémonie. En effet, le 13 novembre 1979, le ministère de la Défense répondit à une lettre écrite par le professeur en chef de 1^e classe de l'enseignement maritime, Yves Biraben, qui avait demandé des renseignements sur la fin du *Duguay-Trouin*. Dans sa réponse, le Ministère décrit en détail la fin de ce navire que le temps n'avait pas réussi à détruire : « Cent journalistes et invités étaient sur le *HMS Boxer*.

Il n'y avait aucun bâtiment de guerre français présent à la cérémonie du sabordage. Simplement le contre-amiral Adam, attaché naval à Londres, assista à bord du destroyer *HMS Finisterre* à cette cérémonie, avec la présence du premier Lord de l'amirauté, l'amiral Lord Fraser of North Cape, ainsi que l'amiral Sir Algernon Willis, *commander in chief Portsmouth*.

21 Elles sont actuellement au National Maritime Museum de Greenwich ainsi que la figure de proue.

22 L'un d'eux, un cabestan à deux cloches, dont la cloche supérieure est endommagée et qui date des environs de 1830 a été offert par l'amirauté britannique au Musée de la Marine de Rochefort qui le recevra en 1950, après le sabordage. Dans ce même musée, se trouve une épontille qui fut achetée en 2003. Elle proviendrait des débris que la mer entraîna jusqu'au large de Rochefort après le sabordage. Je tiens à remercier M. Denis Roland, attaché de conservation du patrimoine du Musée de Rochefort pour les renseignements qu'il a bien voulu me donner concernant les reliques du *Duguay-Trouin*.

Une lampe de bureau tournée dans du bois provenant des poutres maîtresses du vieux vaisseau fut offerte par le superintendant de l'arsenal de Portsmouth à l'attaché naval français.

Le 2 décembre 1949, le sabordage eut lieu à 14 heures 30 (on notera que c'était le jour anniversaire d'Austerlitz). Des avions survolaient la scène. Pavillon en berne, équipages au poste de bande, bugles jouant sur les navires de guerre *The Last Post* (sonnerie aux morts).

Mais, péripétie imprévue, l'épave dynamitée ne voulait pas couler. Les explosifs avaient complètement émietté les fonds pourris, mais le pont supérieur (réparé en 1939) restait intact, et s'obstinait à flotter, avec les deux pavillons côte à côte. Il fallut disloquer cette espèce de radeau pour en venir à bout. L'obstination de la vieille épave, les deux pavillons surnageant accolés avaient fait une impression extraordinaire sur les assistants.

Le lendemain tous les journaux londoniens avaient des manchettes sur le même thème « *Indomitable to the last ! Game to the last !* (Indomptable jusqu'à la fin ! Combatif jusqu'à son dernier souffle !) »

Cette note du Ministère concluait sur une citation du Journal de la Marine marchande du jeudi 16 juin 1949 : « Chacun regrettera que l'importance de l'effort financier ne permette pas d'envisager le retour en France de cette relique de l'ancienne marine. »

Les témoins du triste événement avaient depuis longtemps quitté la scène où il s'était déroulé que flottaient encore des restes du navire qui décidément se refusait à couler. On retrouva des fragments au large de Dunkerque. On en retrouva aussi dans le golfe de Gascogne, au large de Rochefort où le *Duguay-Trouin* avait vu le jour, un siècle et demi plus tôt. C'était comme si le vieux navire avait voulu saluer une dernière fois l'endroit qui l'avait vu naître.

Toute la presse britannique relatait l'événement dès le lendemain du sabordage, avec des commentaires très enthousiastes sur la solidité de la construction française et sur l'amitié franco-britannique. Parmi beaucoup de manchettes chaleureuses figurait celle que nous avons choisie comme titre de cet article : « Le vaisseau qui ne voulait pas mourir ».

L'Evening News du samedi 12 novembre 1949, titre : « *Silly Stories about the Implacable* » (Stupides histoires à propos de l'*Implacable*). Le même Evening News, dans son édition du 2 décembre de la même année, écrit « La mer ne peut pas détruire sa mémoire ».

Aujourd'hui le *Duguay-Trouin* passionne encore les foules et sur le site Internet « Marine et modélisme d'arsenal », un long échange de courrier entre lecteurs passionnés est consacré au *Duguay-Trouin*. On y trouve des informations intéressantes, par exemple celle-ci : « Je me souviens avoir vu le reportage de la destruction de ce 74 canons aux actualités de mon cinéma de quartier en 1949. C'est loin. »

Sur le même site, un correspondant mentionne que le document d'actualité dont parle le premier a été présenté dans l'émission de télévision Thalassa, il y a quelques années. Un autre dit posséder un article paru dans la revue Constellation d'octobre 1949, racontant l'histoire du *Duguay-Trouin*.



Visitez le site internet ifmer.org
de l'Institut Français de la Mer



Le document d'actualités cinématographiques dont il est fait mention plus haut se trouve au Centre Beaubourg à Paris, à l'espace son - vidéo. Il suffit de demander la cassette vidéo *L'Aventure de la Voile - Histoire de la Marine*, qui fut réalisée en 1979 par Daniel Costelle et Jean-Marie Leblond. Elle se trouve sous la référence 629 (091) AVE. C'est à peu près au milieu de la cassette que se trouvent les séquences se rapportant au *Duguay-Trouin*.

On remarque dans ce document, le sourire de l'amiral Adam, que critique le commentateur de l'événement, et qui, toutes proportions gardées, n'est pas sans faire penser au sourire de Clemenceau lors d'une visite qu'il fit dans les tranchées pendant la Première Guerre mondiale.

Mais cette mort scandaleuse ne fut pas inutile, puisqu'elle attira l'attention du monde entier, et en particulier celle du monde maritime, sur le sort des vieux navires et incita les nations du monde entier à préserver leur patrimoine maritime et en particulier leur patrimoine flottant.

En concentrant dramatiquement sur leur cas l'attention de tous ceux qui avaient le pouvoir de décider de la préservation de ces antiques monuments flottants ou ceux qui pouvaient lever des fonds pour leur survie, le sacrifice du *Duguay-Trouin* ne fut pas vain. En 1974, la campagne menée par le prince Philippe d'Édimbourg et Frank Carr, directeur du Musée maritime national, permit de sauver le clipper *Cutty Stark*. En 1970, fut créé le Maritime Trust qui devint le World Ship Trust (Fondation des navires du monde).

Cette organisation compte près de 1 500 vaisseaux sur sa liste de navires historiques, depuis des navires à voile jusqu'à des sous-marins et plus d'un tiers de ces navires sont restaurés par des groupes de volontaires. Le financement de l'association est assuré par des fonds publics, des loteries nationales, des donations individuelles et des campagnes d'aide.

C'est vrai, le *Duguay-Trouin - Implacable* n'est pas vraiment mort. Il avait une âme et c'est elle qui survit dans tous ces magnifiques navires que sa disparition tragique par une belle après-midi de novembre 1949 à l'âge de 149 ans, a depuis, permis de sauver¹.

Le dépliant de la fondation World Ship Trust qui est distribué dans le monde entier, comporte une photographie du « vaisseau qui ne voulait pas mourir » au moment des premières explosions. La photo est barrée en rouge des deux mots *Never Again* (jamais plus), sous lesquels est inscrits : « C'est là le sort de trop de merveilleux navires ».

C'est en honneur du vieux vétéran, que cette fondation a choisi comme logo, l'image de la poupe de l'*Implacable* ex-*Duguay-Trouin* et comme devise *Implacable Never again*. (Jamais plus !).

1 L'association Amerami créée en 1975 par Aymar Achille-Fould et Jacques Chauveau, ancien administrateur de l'IFM, avec le soutien actif de Luc-Marie Bayle, à l'époque directeur du Musée de la Marine, en est notamment le fruit... « *l'idée d'un conservatoire vivant du patrimoine maritime - vivant de la navigation d'unités pouvant prendre la mer et apporter ainsi les bruits de vent et d'embruns, les odeurs de sel, d'iode, de bois, d'huile et de goudron que ne recèlent pas d'ordinaire les espaces souvent aseptisés des musées.* » NDR