



La Lettre du Musée

Nuit européenne des musées

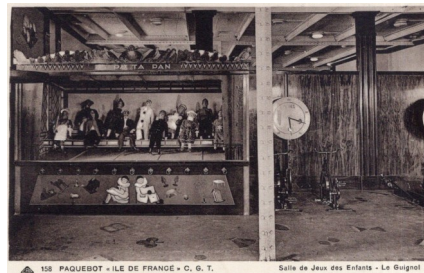
À la tombée de la nuit, le samedi 23 mai, la Nuit européenne des musées a offert aux visiteurs l'occasion de découvrir autrement les collections et les œuvres du musée de la Marine, grâce à une approche originale, ludique et conviviale.

Pour la deuxième année consécutive, les apprentis en menuiserie et en peinture du **BTP CFA de Saint-Brevin-les-Pins** ont collaboré avec le musée de la Marine pour concevoir et réaliser un jeu de massacre inspiré de l'espace de jeux des enfants de la classe Touriste du célèbre paquebot **Île-de-France**.

De la fabrication des structures à leur mise en peinture, ce projet leur a permis de développer leurs compétences techniques tout en renforçant leur esprit d'équipe et leur capacité à travailler sur un projet commun.

En parallèle, une couturière de l'association brévineoise **Coudre à travers le temps** a confectionné les figurines du jeu de massacre.

Les adhérents de l'association ont ensuite revêtu leurs plus beaux costumes d'époque afin d'animer cette immersion à bord du paquebot **Île-de-France**, contribuant ainsi à faire vivre aux visiteurs une expérience à la fois festive et historique.



Dans ce numéro :

Nuit européenne des musées	1
Naufrage du Provence	2
Bâtiment Ravitailleur des Forces	2
L'exposition, les maquettes de Jacky athimon	3
Vie du musée et agenda	3
Le saviez vous ?	4



Le naufrage du transatlantique Provence

Ce paquebot, est construit aux **Chantiers et Ateliers de Penhoët de Saint-Nazaire** en 1905 par la **Compagnie Générale Transatlantique**.

Il était l'un des plus beaux paquebots du monde. A sa mise en service en 1906, le « **Provence** », est le plus grand et le plus rapide des paquebots français. Ses dimensions étant adaptées aux équipements du port du Havre, il ne peut pas rivaliser par sa taille avec les bateaux anglais de la Cunard, tel « **Titanic** ». Toutefois, il est équipé de la télégraphie sans fil.

Dans la nuit du 15 au 16 Avril 1912, ce navire, premier de la Transat à être équipé de la radiotélégraphie, fut aussi le premier à capter l'appel de détresse du **Titanic**. Toutefois, étant beaucoup trop éloigné des lieux de la catastrophe, il ne put intervenir.

Le Provence est un paquebot moderne dont le luxe, dans les cabines comme dans les parties communes, exprime le raffinement à la française. Il est prisé par la clientèle internationale effectuant le trajet Le Havre-New York.

En avril 1906 il est mis en service sur la ligne Le Havre-New York où il assure le service express en compagnie des paquebots **Lorraine** et **Savoie**, de dimensions plus réduites. Au retour de son deuxième voyage, il effectue une course mémorable avec le paquebot allemand **Deutschland** de la Hamburg Amerika Linie, qu'il bat finalement de 4 heures. A bord, les passagers fortunés avaient engagé des paris.

Le 2 août 1914, à la déclaration de la guerre, la Marine Nationale réquisitionne Le Provence et le nomme « **Provence II** » en raison de l'homonymie avec le cuirassé « **Provence** » déjà en service. Rapidement, le luxueux paquebot est transformé en croiseur auxiliaire et en janvier 1915 il est utilisé pour le transport des troupes vers les Dardanelles.

Le 23 février 1916 au soir, Provence II part de Toulon pour Salonique avec 1 700 soldats dont un important détachement du 3^e régiment colonial caserné à Rochefort. 400 hommes d'équipage et près de 200

chevaux et mulets de l'armée sont aussi à bord. Mais l'armée allemande a investi la Méditerranée.

Le 26 février 1916, vers 15h, le Provence II est torpillé près du Cap Matapan, au large de la Grèce, par le sous-marin « **U35** ». Touché à tribord, le bateau français sombre rapidement, dans une panique générale. Seuls 870 hommes survivront à ce drame.

A noter que le **U 35** du Cdt von Arnould de la Périère coula 52 navires dont le Gallia et le Rigel entre janvier et octobre 1916 ce qui reste le tableau de chasse le plus impressionnant de la guerre.

Parmi les victimes de ce naufrage on compte 8 soldats du Pays de Retz, **Morts pour la France** :

AUDION Joachim Jean Marie de Chauvé

CHAUVET Armand Jean Marie de Machecoul

PRÉNEAU Jean Pierre Marie de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu

RELANDEAU Louis Jean Marie de Sainte-Pazanne

SÉRENNE Jean François Marie de Saint-Lumine-de-Coutais

THOMAS Eugène Alcime Auguste de Legé

TOURNEUX François Jean Marie Similien de Saint-Etienne-de-Mer-Morte

VIAUD Henri Fernand Marie du Clion

(source : Comité Pornic Agglo / Saint Brevin les Pins du Souvenir Français)



Un groupe de soldats embarqués sur le paquebot Provence II à destination des Dardanelles en février 1915 / photo Général de division Albert d'Amade / imagesdefense.gouv.fr



Collection musée de la Marine de Mindin



Collection musée de la Marine de Mindin

Les Bâtiments Ravitailleurs de Force, cordon ombilical entre terre et mer

La commande, notifiée le 30 janvier 2019 au groupement d'entreprises composé de **Chantiers de l'Atlantique** et de **Naval Group**, porte sur quatre bâtiments ravitailleurs de force (BRF) ainsi que sur leurs 6 premières années de maintien en condition opérationnelle.

Le 18 mai 2020, la Marine nationale annonce les noms des quatre bâtiments, mettant à l'honneur des ingénieurs du génie maritime : Jacques Chevallier, Jacques Stosskopf, Louis-Émile Bertin et Gustave Zédé.

Les BRF viennent en effet « *soutenir les forces déployées sur le terrain en leur apportant du carburant naval ou pour avions et hélicoptères, des vivres, des munitions* [toutes sauf le nucléaire NDLR]... *et ainsi éviter aux forces de revenir au port* », raconte le capitaine de vaisseau Sébastien Fajon, commandant du BRF Jacques Stosskopf.

Ils assurent notamment le soutien à la mer du groupe aéronaval, autour du porte-avions Charles-de-Gaulle, et seront **capables de soutenir le porte-avions de nouvelle génération**.

En ce sens, ils sont un « *cordon ombilical* » entre les bases à terre (les ports) et les forces sur le terrain.



Dans le cadre de l'exposition « 400 ans de la Marine Nationale », les Chantiers de l'Atlantique ont aimablement prêté la maquette au 1/150^{ème} du BRF « Jacques Chevallier »

Exposition « rétrospective des maquettes de Jacky Athimon »

Du 29 juin au 5 juillet, la salle des Roches de Saint-Brevin-les-Pins a accueilli une rétrospective exceptionnelle consacrée à l'œuvre du maquettiste Jacky Athimon.

Passionné de patrimoine maritime et animé par un perfectionnisme sans faille, Jacky Athimon s'attache à reproduire avec une fidélité remarquable des navires emblématiques tels que La Belle Poule, L'Aurore, L'Hermione et bien d'autres encore. À ce jour, il a réalisé près d'une centaine de maquettes.

L'étendue de son talent réside dans sa capacité à transformer de simples morceaux de bois en véritables chefs-d'œuvre. De la coque au gréement, des voiles à l'armement, chaque détail est minutieusement reproduit. Ainsi, la réalisation de la maquette de L'Hermione lui a nécessité près de 800 heures de travail, recherches documentaires comprises. Plusieurs de ses œuvres sont aujourd'hui exposées dans des musées, et le musée de la Marine de Mindin a la chance d'en présenter plusieurs dans ses collections.

Cette exposition vient clore un cycle de trois années consacré à deux artistes majeurs : Pierre Raffin-Caboisse et Jacky Athimon.

En 2024, le musée avait proposé une exposition dédiée à la bataille navale des Cardinaux. À cette occasion, Pierre Raffin-Caboisse avait généreusement fait don de vingt aquarelles retraçant cet affrontement historique survenu au large du Croisic.

En 2025, l'exposition « Un corsaire dans l'estuaire » avait mis en lumière l'épopée de John Paul Jones à travers les œuvres de Pierre Raffin-Caboisse.

Enfin, en 2026, cette rétrospective des maquettes de Jacky Athimon est venue couronner ce cycle culturel en mettant à l'honneur l'excellence d'un artisan d'art dont le travail suscite admiration et respect.

Dans son allocution, le président Tousaint a salué le parcours de l'artiste en déclarant :

« Cette année, l'exposition retrace l'œuvre d'un maquettiste d'exception, Jacky Athimon. Nous entrons dans un univers créatif où cet artiste rigoureux réalise chaque maquette de navire après un important travail de recherche documentaire, avec un souci constant du détail et de l'authenticité. »



Photo, ville de St Brevin les pins



Maquette du vaisseau de ligne 74 canons « Droits de l'Homme » - photo, PP



Mme Pacaud et Jacky Athimon.
Photo, ville de St Brevin les Pins

Vie du musée

11 mai, visite guidée, classe défense du collège R.G. Cadou de Saint Brevin les Pins



Le livre Événement sur le mystère de La Pérouse, Qui était véritablement le marin Augustin de Monti de Rezé ?

En 1770, ce jeune gentilhomme de Nantes débarque à Brest à l'âge de 16 ans pour s'engager dans la Marine royale. Rien ne le prédestinait alors à devenir l'un des protagonistes de la plus folle expédition maritime mondiale, si ce n'est son titre de « Chevalier de Monti ».

Sous les ordres du comte Jean-François de Galaup de La Pérouse, l'homologue français de James Cook, l'expédition (1785-1789) réunit les 210 meilleurs marins et les 19 plus brillants scientifiques de France. En 4 ans, ils doivent parcourir plus de 150 000 km, soit près de 4 fois le tour de la Terre, pour repousser les frontières de la connaissance humaine et cartographier les mondes inconnus, de l'Alaska à la Tartarie.



Agenda

Journées européennes du patrimoine, rendez-vous les 19 et 20 septembre 2026 : sur les thèmes "Patrimoine de la photographie" et "Patrimoine en péril : raviver, résister, réimaginer"



Organisation

AMICALE DU MUSÉE DE LA MARINE DE MINDIN

Place Bougainville
44250 Saint Brevin les Pins

☎ : 02 44 06 80 12

✉ : musee-marine-mindin@orange.fr

« TRANSMETTRE À NOS FUTURS
VISITEURS CE MESSAGE ESSENTIEL
QUE LA MER EST L'AVENIR DE
L'HUMANITÉ »

Retrouver nous sur le web
www.museemarinemindin.fr

« ... Situé dans un ancien fort datant de 1861, le musée de la Marine vous plonge depuis 43 ans dans l'univers maritime du territoire à travers des maquettes, des objets, des films... ».



Reconnaissance de rayonnement maritime



Décernée en 2020 par la **Fédération Nationale du Mérite Maritime et de la Médaille d'Honneur des marins (FNMN)**

L'Ordre du Mérite Maritime a été créé par une loi du 9 février 1930. Il est destiné à récompenser la valeur des marins et le mérite de citoyens qui se sont distingués par des actions exceptionnelles, des services particuliers ou exemplaires en regard du fonctionnement, du développement ou du rayonnement des activités maritimes.

LA RECONNAISSANCE DE RAYONNEMENT MARITIME :

Elle est issue de l'engagement d'intérêt général reconnu par l'état pour la F.N.M.M.

Elles se concrétisent, à l'initiative des sections régionales, par l'attribution d'actions de reconnaissance tel le prix annuel de reconnaissance de rayonnement maritime.

Le 19 septembre 2020, par son rayonnement et ses missions d'assurer la conservation, la présentation, l'enrichissement et l'accroissement de ses collections dans tous les domaines de la marine, notamment ceux de la Marine Nationale, de la construction navale, des marines de commerce, de la pêche, de la recherche océanographique, du sport nautique et de la plaisance, **le prix 2020 de la reconnaissance de rayonnement maritime a été décerné au musée de la Marine de Saint-Brevin-les-Pins.**

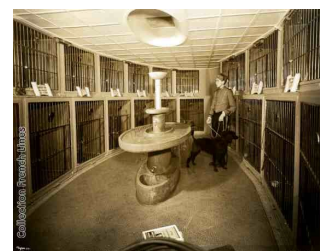
Le saviez vous ?

Durant la période de dessins et d'essais de maquettes, **les concepteurs de Normandie reçurent la visite d'un jeune émigré russe, Vladimir Yourkevitch.** Celui-ci leur proposait un nouveau modèle de coque, dessiné par lui, et qui disait-il était très performant.

Sans grande attention, les ingénieurs testèrent le modèle de Yourkevitch, qui à leur stupéfaction se révéla bien meilleur que les maquettes réalisées par eux. Yourkevitch fut donc associé au projet et participa au dessin de la carène. Celle-ci se caractérisait par une rentrée des parois de l'avant, là où les paquebots précédents étaient plutôt renflés. Ceci permettait une meilleure pénétration de la coque mais un léger déséquilibre qui fut compensé par un bulbe situé sous l'étrave. Celle-ci, au lieu d'être verticale, était incurvée. Tout ceci faisait que le paquebot avait tendance à piquer dans les vagues, ce qui nécessita la construction d'un brise-lame sur la plage avant. Mais toute cette architecture permit d'utiliser une surface beaucoup plus importante pour construire les aménagements. Ceci donnait à Normandie un aspect assez trapu, atténué par l'arrondi des passerelles avant. L'arrière s'élevait en majestueux encorbellements.

Trois cheminées surmontaient l'ensemble. À l'origine, elles devaient être de type normal (cylindrique). C'est l'artiste **Marin-Marie** qui, alors qu'il devait dessiner une vue du futur paquebot, s'insurgea et dessina trois cheminées en goutte d'eau (donc aérodynamique) et qui s'élevaient vers l'arrière. **La troisième cheminée était factice, pour équilibrer l'ensemble, et abritait le chenil.** Enfin le mât principal, plutôt que de se situer devant la passerelle et gêner la visibilité, avait été situé sur celle-ci.

Tout ceci concourait à donner à Normandie une silhouette novatrice pour l'époque et résolument moderne. Tous les paquebots construits depuis se sont inspirés de leur illustre prédécesseur.



Pour en savoir plus :

[Normandie \(paquebot\) - L'architecture](#)