

AVANT-PROPOS p. 3

Communiqué de presse
Avant-propos de Catherine Pégard
Avant-propos de Jean-Marc Brûlez

PARTIE 1 • NAPOLÉON ET LA MER p. 9

La collection Trianon
La mer, le grand dessein de l'Empereur
Jacques-Noël Sané

PARTIE 2 • LA GUERRE NAVALE p. 21

La guerre d'escadre
La guerre de course
Les armes embarquées

PARTIE 3 • À BORD p. 33

La vie à bord de *La Flore*

PARTIE 4 • SCÉNOGRAPHIE p. 39

PARTIE 5 • ANNEXES p. 45

Glossaire maritime
Publications
Autour de l'exposition
Le partenaire
Les partenaires médias
Visuels disponibles pour la presse
Informations pratiques

COMMISSARIAT DE L'EXPOSITION

Jérémie Benoît
Conservateur en chef au musée national des châteaux de Versailles et de Trianon
Hélène Tromparent-de Seynes
Conservateur en chef du patrimoine au musée national de la Marine
Alain Niderlinder
Conseiller scientifique, historien des collections navales

CONTACTS PRESSE

Château de Versailles
Hélène Dalifard
Elsa Martin
+33 (0)1 30 83 75 21
presse@chateauversailles.fr

Musée national de la Marine
Odile Charbonneau
+33 (0)1 53 65 69 45
presse@musee-marine.fr

EN PARTENAIRE AVEC



MAQUETTES DE LA MARINE IMPÉRIALE COLLECTION DU MUSÉE DE LA MARINE

—
17 juin - 14 septembre 2014
Grand Trianon, galerie des Cotelles

La mer est la grande oubliée de la légende napoléonienne. Pourtant, dès son arrivée au pouvoir, Bonaparte en fait l'une de ses préoccupations majeures, avec une ambition affirmée : édifier une marine aux dimensions de l'Europe capable de rivaliser avec l'hégémonie anglaise. Cette volonté se révèle entre autres dans la constitution de la « Collection Trianon », un ensemble de maquettes de navires commandé et rassemblé par Napoléon à partir de 1810 au Grand Trianon afin de témoigner de l'excellence de la construction navale française.

Pour la première fois depuis 1828, cette collection de seize modèles, chefs-d'œuvre

des charpentiers des arsenaux, quitte les salles du musée de la Marine pour retrouver, dans son intégralité, le lieu pour lequel elle avait initialement été commandée : la galerie des Cotelles du Grand Trianon. Chaque élément de cet ensemble met en évidence le talent des ingénieurs constructeurs, notamment Jacques-Noël Sané.

Plans, archives, portraits de marins, scènes de combats navals mais aussi objets de marine (porte-voix, sabre, espingole...), permettent aux visiteurs d'imaginer la mise en œuvre de chaque navire et mettent à l'honneur l'histoire de la marine impériale.



Combat naval dans la baie d'Algésiras
Antoine-Léon Morel-Fatio
© RMN-GP (Château de Versailles) / Droits réservés.

AVANT-PROPOS
CATHERINE PÉGARD

—
*Présidente de l'Établissement public du
château, du musée et du domaine national
de Versailles*

Quel enfant n'est pas parti pour de longs voyages en découvrant les maquettes présentées au musée de la Marine ? Frégate, chébec, cotre, brick, réalisés à l'échelle parfaite des vaisseaux courant les mers... leurs noms ouvrent déjà un monde. La beauté des marqueteries d'acajou, d'ébène et d'ivoire, l'élégance d'une figure de proue*, la dentelle sophistiquée d'une poupe en fer à cheval, soignées de génération en génération dans l'atelier des modèles en font d'exceptionnels joyaux qui témoignent de conquêtes imaginaires ou perdues.

Mais sait-on alors, quand on est enfant, le

regard accroché à ces grands mâts, qu'elles ont nourri aussi les rêves – et les désillusions – de Napoléon ?

En réunissant la collection des maquettes de la marine impériale dans la galerie des Cotelles, précisément dans cette galerie du palais de Trianon où Napoléon I^{er} avait voulu qu'elle soit, il y a quelques deux siècles, Jérémie Benoit, Hélène Tromparent-de Seynes et Alain Niderlinder, commissaires de l'exposition, retracent un épisode enfoui de l'histoire napoléonienne. Certes, la mer ne fut pas favorable à l'Empereur mais sa volonté de faire revivre la Marine française après la Révolution,

pour rivaliser avec l'Angleterre, nourrit une intense activité servie par d'illustres marins, dont la gloire de Nelson a effacé le souvenir.

Cette exposition nous permet de saluer le savoir-faire des restaurateurs du musée de la Marine, en cette année où le château de Versailles rend un hommage particulier aux métiers d'art dans leur diversité, dont il veut être, au fil du temps, le lieu de rendez-vous.

Enfin, elle nous permet de retrouver les chefs-d'œuvre de Trianon ignorés trop souvent encore par les visiteurs de Versailles.

Je remercie tout particulièrement Jérémie Benoit, conservateur en chef au musée national des châteaux de Versailles et de Trianon, et toutes les équipes qui sont à ses côtés, de l'énergie qu'ils mettent à faire vivre ce lieu magique.

Je remercie le vice-amiral Jean-Marc Brûlez, directeur du musée national de la Marine, et ses collaborateurs pour le partenariat inédit qui ramène, le temps d'un été, à leur « port d'attache » ces merveilleux navires.

AVANT-PROPOS
JEAN-MARC BRÛLEZ

—
Vice-amiral

Directeur du musée national de la Marine

Rassemblés à partir de la première moitié du XVIII^e siècle par l'inspecteur général de la Marine Duhamel du Monceau, les modèles d'arsenal constituent le fondement des collections du musée national de la Marine. À cette époque, les souverains ne se déplaçaient pas au bord de la mer, ils faisaient peindre les ports de France sur de sublimes tableaux et se faisaient présenter au Louvre ou à Versailles des modèles de vaisseaux ou de frégates construits dans les arsenaux. Tantôt plan fidèle en trois dimensions, tantôt représentation esthétique destinée au roi, tantôt encore outil pédagogique pour les futurs officiers de la marine royale, aujourd'hui illustration des fleurons de la flotte française,

chacun de ces modèles raconte sa propre histoire pour le plus grand plaisir des visiteurs du Palais de Chaillot. C'est la fraction des collections dont Napoléon a ordonné la réalisation qui est présentée à Trianon.

Je voudrais mentionner l'atelier des modèles du musée de la Marine. C'est dans cet espace magique qu'œuvrent les restaurateurs du musée qui, décennie après décennie, sont responsables de la survie de cette collection unique. Ces hommes et ces femmes aux doigts de fée ont la lourde charge de veiller sur l'état et la bonne présentation de ces objets précieux. Qu'il s'agisse de restaurer un gréement ou de consolider des vergues devenues trop fragiles pour supporter les manipulations, ou encore

de conserver des matériaux d'époque, leur connaissance des techniques anciennes et contemporaines est un trésor. Leur parole est écoutée comme un diagnostic précieux, leurs décisions sont des verdicts qu'on ne saurait ignorer.

Puisque les modèles de navires de la « Collection Trianon » sont la raison d'être de cette exposition, je souhaite ici remercier une équipe de maquettistes si peu nombreuse qu'elle transmet son savoir faire comme les Polynésiens se transmettaient les mystères de la navigation transpacifique. Loin des feux de la rampe, souvent trop loin de l'attention des visiteurs, ils sont les vrais responsables du parfait état des modèles qui vous sont présentés.

Le musée national de la Marine est particulièrement honoré que l'Établissement public du château, du musée et du domaine national de Versailles ait choisi de montrer à son public la « Collection Trianon » dans les murs mêmes de sa première exposition, là où l'Empereur avait souhaité qu'elle soit. Je remercie sincèrement Catherine Pégard et ses équipes d'avoir pleinement associé le musée national de la Marine, ses conservateurs et nos modèles à cette belle exposition de l'été 2014.

LA COLLECTION TRIANON



LA MER, LE GRAND DESSEIN
DE L'EMPEREUR



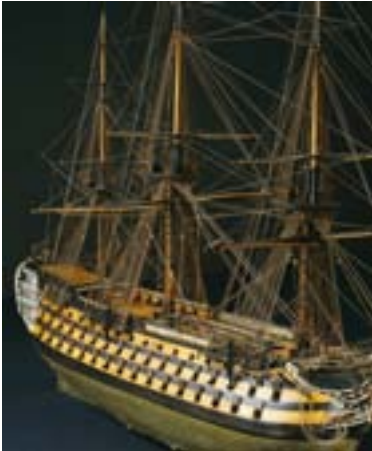
JACQUES-NOËL SANÉ



LA COLLECTION TRIANON



La Foudroyante, prame d'artillerie,
Atelier des modèles de Paris
1813-1818
© musée national de la Marine/P. Dantec



L'Océan, vaisseau de 118 canons dans son état de 1807
Ateliers des modèles de Brest et de Paris
Vers 1794-1810
© musée national de la Marine/P. Dantec



L'Artésien, vaisseau de 64 canons, 1765
Sébastien Cupin, atelier des modèles de Brest
1765
© musée national de la Marine/P. Dantec

En 1810, alors qu’il procédait au **remeublement du Grand Trianon** en vue de s’y installer avec la nouvelle impératrice Marie-Louise, Napoléon décida de rassembler dans la galerie des Cotelles une collection de modèles réduits de navires de guerre français : la « Collection Trianon ». L’idée était de réunir quelques très beaux modèles d’arsenal déjà existant et représentant des bâtiments construits dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, et de les compléter par des modèles spécialement réalisés pour l’Empereur, illustrant les réussites de l’architecture navale impériale.

C’était l’époque où Napoléon relançait la construction navale et où il semble qu’il ait pensé à reprendre son projet d’invasion de l’Angleterre, adandonné en 1805. Est-ce la raison pour laquelle il a souhaité regrouper

cette collection de modèles dans un palais de campagne relativement isolé où il pouvait étudier à loisir les capacités de ses navires et relancer son projet d’invasion ? L’absence, à ce jour, d’écrits personnels de l’Empereur sur la question ne permet pas de l’affirmer, mais cela est fort possible.

La constitution de cet ensemble fut confiée à Jacques-Noël Sané, ingénieur naval de génie et créateur de la marine de guerre de Louis XVI, en lien avec Duroc, Grand Maréchal du palais, et Alexandre Desmazis, administrateur du Garde Meuble impérial. Treize modèles étaient prévus à l’origine : « un vaisseau à trois ponts, un de 80, un de 74, un de 50, une frégate, une corvette*, une chaloupe* canonnière, un cutter [cotre*], une tartane, un lougre*, un bateau canonnier, une caïque*, une péniche. »

Pour remettre en état, concevoir les modèles, Sané créa un atelier à Paris dans lequel il fit venir trois ouvriers des arsenaux. Les arsenaux d'Anvers et de Rochefort furent également mis à contribution. Alors qu'on aurait pu croire cette collection simple à constituer, le projet de longue haleine se poursuivit après l'Empire, sous la Restauration. Certaines maquettes, comme *Le Friedland*, un vaisseau de 80 canons, ou la prame* d'artillerie *La Foudroyante*, n'arriveront même jamais à Trianon. En revanche, les modèles de plusieurs navires, provenant des arsenaux ou du Ministère de la Marine et dont la construction était antérieure au lancement de la « Collection Trianon », furent vite apportés à Versailles. Ce fut par exemple le cas pour le modèle de *L'Océan*, un vaisseau à trois ponts considéré comme le chef-d'œuvre de Sané. Des modèles prestigieux de l'Ancien Régime comme *L'Artésien*, vaisseau de

64 canons typique de la guerre d'Indépendance américaine, ou le chébec des années 1750 furent également placés dans la galerie. Au final, ce fut un état complet de la marine impériale qui fut planifié : outre les navires déjà mentionnés, on y trouvait aussi bien un vaisseau de 74 (*Le Triomphant*), une frégate (*La Flore*), une corvette (*La Bayadère*), une flûte (*La Normande*), un brick (*L'Espérance*) et de petits bâtiments comme une gabare*-écurie, ou une chaloupe canonnière.

La multiplication des décors et l'emploi de matières nobles font de ces modèles de véritables objets d'art. D'abord utilisés à l'occasion de la lourde restauration du modèle du vaisseau de 1790 *L'Océan*, l'ébène, et surtout l'os et l'ivoire sont ensuite systématiquement utilisés pour les ornements des nouveaux modèles en construction, afin de souligner

le statut prestigieux que leur confère leur appartenance à une collection royale. La sophistication des décors apposés sur des éléments qui n'en ont jamais reçu sur les vrais navires éloigne cependant ces modèles de l'apparence bien plus modeste qu'avaient les bâtiments à l'époque.

Dès 1828, la collection fut transférée au Louvre, où, avec d'autres modèles, elle forma le fonds du nouveau musée naval, alors appelé musée Dauphin, origine de l'actuel musée national de la Marine installé depuis 1943 au Palais de Chaillot.

Ces chefs-d'œuvre d'ivoire et d'ébène offrent aujourd'hui un formidable aperçu des différents types de navires de guerre de l'époque, ceux de la guerre d'escadre et du combat d'abordage jusqu'aux navires de charge, plus modestes.



L'Artésien, vaisseau de 64 canons, 1765
Sébastien Cupin, atelier des modèles de Brest
1765
© musée national de la Marine/P. Dantec

LA MER, LE GRAND DESSEIN DE L'EMPEREUR

UNE MARINE POUR NAPOLEON

Pour reconstituer sa flotte très amoindrie par la guerre incessante contre l'Angleterre, Napoléon maintient un effort constant de construction. Pour cela, il s'appuie surtout sur le réseau existant des arsenaux de Rochefort, Lorient et Toulon, tout en développant celui de Cherbourg. Les arsenaux intégrés à l'Empire français sont également mis à contribution, comme Gênes, Venise, Amsterdam et Rotterdam, d'autres sont créés, à l'image de La Spezia et d'Anvers. Les chantiers privés sont eux sollicités pour construire les plus petites unités, du brick* à la frégate. Au total, 152 vaisseaux et frégates sont lancés entre 1802 et 1814.

La Marine de l'Empire est l'héritière de celle de Louis XVI, qui a vu l'avènement du principe de standardisation des vaisseaux. Entre 1782 et 1787 en effet, des plans-types ont été mis au point par l'ingénieur-constructeur Jacques-Noël Sané pour chaque catégorie de vaisseaux : les 74 et 80 canons à deux ponts* et les 118 canons à trois ponts.

Jusqu'à la fin de l'Empire, les plans Sané concernent tous les bâtiments mis en chantier dans les arsenaux français. Ils sont particulièrement admirés, notamment pour leurs qualités nautiques et leur vitesse.

UNE FLOTTILLE IMPERIALE POUR ENVAHIR L'ANGLETERRE

En 1801, Napoléon rassemble une immense flottille au camp de Boulogne dans le but d'envahir l'Angleterre, vieux projet français depuis Louis XIV, repris par la Révolution. Confié à l'amiral* Latouche-Tréville, le projet permet de mettre sur pied la future Grande Armée, en même temps qu'il développe la construction de navires de tous types, souvent à fond plat : chaloupes, canonnières, bateaux-écuries, et barges diverses destinées à débarquer des troupes. Plusieurs attaques anglaises infructueuses convainquent Napoléon du bien-fondé de son projet et de l'efficacité de sa stratégie.

Mais Latouche-Tréville meurt en 1804 avant de lancer ses escadres sur les mers. Son successeur, Bruix, meurt à son tour en 1805, au moment où l'or anglais détermine Russes et Autrichiens à attaquer la France. Napoléon lance tout de même la flotte sur les mers, mais l'amiral Villeneuve, peu convaincu sans doute, est vaincu à Trafalgar le 21 octobre 1805, alors que l'Empereur remporte la victoire d'Austerlitz le 2 décembre de la même année.

De nouvelles flottilles confiées à l'amiral Baste, que les escadres de Cherbourg et d'Anvers doivent protéger, sont envisagées à la fin de l'Empire. Ce nouveau projet se veut plus ambitieux encore que celui de 1801-1805, mais la chute de Napoléon empêche sa réalisation.



Napoléon 1^{er} visitant le camp de Boulogne
Jean-François Hue
1804-1805
© RMN-GP
(Château de Versailles)

NAPOLÉON AU LANCEMENT DU « FRIEDLAND »

Le 2 mai 1810, sous le dais d'un podium monté sur un quai de l'arsenal d'Anvers, le couple impérial assiste au lancement du *Friedland*, le tout premier vaisseau de 80 canons à deux ponts de l'arsenal, en compagnie du roi Jérôme de Westphalie et de son épouse Catherine de Wurtemberg. Derrière eux se tiennent maréchaux et amiraux, tandis que les corps constitués et les invités se pressent au pied de l'estrade pour admirer ce nouveau monstre des mers.

Pavoisé et orné de feuillages, le vaisseau, mis sur cale trois ans auparavant sous la direction de l'ingénieur-constructeur Pierre Lair, glisse et atteint l'eau dans un intense bouillonnement, après avoir été béni par l'archevêque de Malines.

Armé par 849 hommes et 17 officiers, long de 60 m sur 15 m de large, *Le Friedland* emporte jusqu'à six mois de vivres et trois mois d'eau. C'est une formule de vaisseau particulièrement réussie qui possède des qualités nautiques et une puissance de feu exceptionnelles.

Confié au capitaine de vaisseau* Le Bozec, *Le Friedland* est incorporé à l'escadre* de l'Escaut. Il connaît cependant une vie très brève. Bloqué au port jusqu'à la fin de l'Empire en raison de la surveillance anglaise, il est remis aux alliés après le traité de Fontainebleau le 31 mai 1814 et poursuit sa carrière jusqu'en 1823 dans la marine des Pays-Bas sous le nom de *Vlaming*.



Napoléon et Marie-Louise assistent au lancement du vaisseau *Le Friedland* dans le port d'Anvers (2 mai 1810)
Mathieu-Ignace Van Bree, (1773-1839)
© RMN-GP (Château de Versailles) / Franck Raux

Le Friedland, vaisseau de 80 canons, 1810
Ateliers des modèles de Paris et d'Anvers 1810-1818
© musée national de la Marine/P. Dantec



La figure de proue du modèle représente un guerrier romain. Le pont de dunette est démontable, ce qui permet de pouvoir observer la salle de conseil, lieu de vie et de réunion des officiers, dont le parquet est réalisé en marqueterie de bois et d'ébène. Le modèle comporte l'ensemble de l'artillerie des vaisseaux de 80 canons, renforcée en 1806 suite à l'adoption des nouvelles caronades en fer de 36 livres. Il est entièrement gréé, mais pas tout à fait achevé. Ainsi le fronteau de dunette n'a pas reçu de décor, et le banc de quart est absent. Les chaloupes et canots destinés au service des ancres et au transport des personnes à terre, ne sont pas présents au centre du navire. Mais c'est probablement parce que le chargement d'une futaille dans la cale à l'aide d'un palan est représenté. En effet, cette manœuvre ne peut être effectuée avec les embarcations à bord.

JACQUES-NÖEL SANÉ (1740-1831)



Surnommé le «**Vauban de la Marine**», Sané est l'un des meilleurs ingénieur-constructeurs maritime français de sa génération. Né en 1740, il est le fils d'un pilote de la marine royale du port de Brest. Élève-constructeur à Brest, puis à Paris, il fait preuve de prédispositions exceptionnelles pour la construction navale et devient rapidement sous-ingénieur constructeur au port de Brest. Il appartient à la nouvelle génération des constructeurs de la seconde moitié du XVIII^e siècle, dont les connaissances scientifiques et théoriques de haut niveau ont été acquises dans le cadre d'un enseignement d'État et dépassent largement le savoir traditionnel transmis de père en fils qui était jusqu'alors l'apanage des maîtres charpentiers.

Il est l'auteur en 1778 des plans du vaisseau de 74 canons *L'Annibal*, dont les qualités

nautiques sont très admirées lors de son passage dans l'escadre d'Estaing au cours de la guerre d'Indépendance américaine. C'est également sur ses plans que furent construits tous les vaisseaux et les frégates utilisés par les marines de Louis XVI, de la Révolution, puis de l'Empire, soit près de cent cinquante navires de guerre au total. Avec lui, la marine à voile connaît son apogée. Ses navires de bois, comme les trois premiers trois-ponts construits sur ses plans, les *Etats-de-Bourgogne*, *Le Commerce-de-Marseille* et *Le Dauphin royal*, passent pour de véritables chefs-d'œuvre, tant pour leur technicité et leur maniabilité que pour leur beauté.

Il gravit successivement tous les échelons de la carrière des ingénieurs-constructeurs navals, essentiellement au port de Brest qu'il

dirige à partir de 1793. Appelé à Paris en 1800 en tant qu'Inspecteur général du génie maritime, devenu chevalier de la Légion d'honneur, élu en 1807 à l'Institut, Sané est nommé baron de l'Empire en octobre 1810. La même année, il est chargé par l'Empereur de rassembler à Trianon la collection de modèles de navires.

En 1820, on lui demande d'établir d'autres plans destinés à moderniser à nouveau la flotte. Mais Sané ne parvient pas à se renouveler au moment où débutent les prémises de la navigation à vapeur. En 1829 en effet, deux ans avant sa mort, est lancé à Rochefort le premier navire à vapeur français, l'avisos *Le Sphinx*, réalisé d'après les plans de l'ingénieur Jean-Baptiste Hubert (1781-1845), qui marque l'avènement d'une ère nouvelle dans la construction navale.



Buste de Sané (1740-1831)
Louis-Joseph, Daumas (1801-1887)
1846 (avant)

© musée national de la Marine/P. Dantec

LA GUERRE D'ESCADRE



LA GUERRE DE COURSE



LES ARMES EMBARQUÉES
SOUS L'EMPIRE



LA GUERRE D'ESCADRE

LE COMBAT EN LIGNE

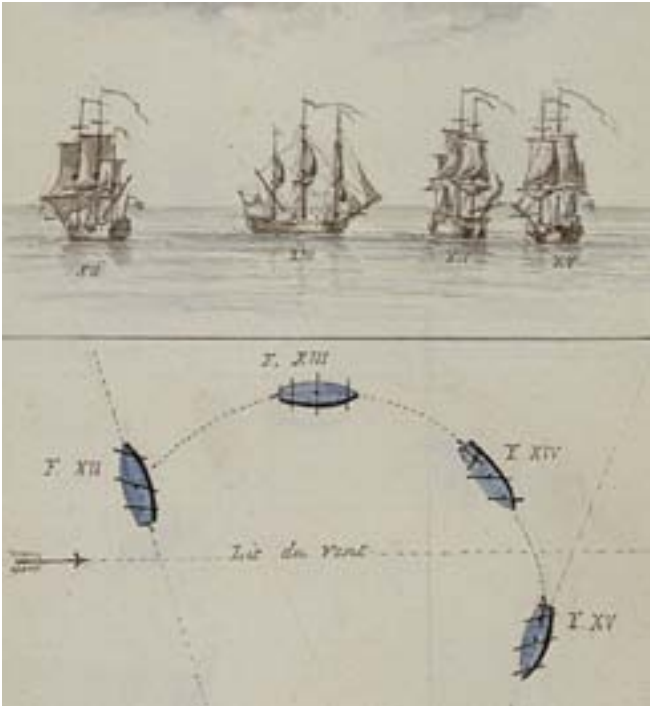
Les grands vaisseaux combattent en ligne. Ils se suivent les uns les autres, épousant les mouvements des navires précédents, les signaux étant essentiels pour garder contact. La bataille peut avoir lieu durant la navigation ou au mouillage. Les deux lignes ennemies se canonnent sur les flancs, cherchant à disloquer leurs formations, où l'on distingue avant et arrière-gardes encadrant le navire amiral appuyé par ses matelots (vaisseaux) avant et arrière, qui forment une forteresse presque imprenable.

Cependant, les innovations tactiques, notamment du côté anglais, rendent progressivement ces combats caducs. Nelson passe maître, par exemple, dans l'art du percement de la ligne par une attaque en colonnes. Offrant moins de prise aux canons en se présentant de face contre la

ligne ennemie, le navire force les rangs de toute sa vitesse en même temps qu'un combat d'abordage s'organise, et il peut compter sur l'apport de nouveaux vaisseaux, quand les navires ennemis, séparés les uns des autres, peinent à manœuvrer. À la fixité du combat en ligne, Nelson oppose ainsi une bataille de mouvement qui se transforme en de multiples combats individuels.

C'est ainsi que malgré la supériorité des navires français sur les navires anglais, et malgré l'appui de la flotte espagnole, la France impériale connaît de spectaculaires défaites. Bons marins pouvant s'appuyer sur l'excellence des vaisseaux de type Sané, les amiraux français ne parviennent pas à innover. Si, à la fin de l'Empire, une nouvelle génération se fait jour avec Dubourdieu ou Cosmao-Kerjulien, la chute de Napoléon ne leur permet pas de donner leur mesure.

*Les évolutions du vaisseau démontrées
par les plans et dessins (folio 12)
Nicolas Marie Ozanne (1728-1811)
1770 (vers)
Dépôt du département des Arts
graphiques, Musée du Louvre
© musée national de la Marine/A. Fux*



21 OCTOBRE 1805
BATAILLE DE TRAFALGAR

La flotte franco-espagnole commandée par Villeneuve a quitté le port de Cadix pour remonter vers l'Angleterre en vue de protéger le débarquement prévu. Mais Nelson est aux aguets, et les deux flottes se rencontrent au large de Trafalgar.

Afin de percer la traditionnelle ligne de vaisseaux, l'amiral anglais forme deux colonnes qui attaquent en même temps la flotte impériale. L'une, conduite par Collingwood, vise l'arrière garde du vice-amiral Dumanoir. L'autre, menée par Nelson à bord du *Victory*, vise la forteresse centrale, et en particulier *Le Bucentaure* de l'amiral Villeneuve et *La Santissima Trinidad*, vaisseau espagnol à quatre ponts. La ligne une fois percée, la bataille se transforme en de multiples combats singuliers, Nelson pouvant compter

sur l'apport de nouveaux vaisseaux chaque fois qu'il se trouve en difficulté, tandis que la flotte impériale, incapable de manœuvrer, forme un amas de navires encerclés par les Anglais.

Néanmoins, de belles réactions françaises ont lieu. *Le Bucentaure* est ainsi défendu par *Le Redoutable*, un 74 canons commandé par le capitaine Lucas, qui parvient à aborder le vaisseau à trois ponts de 110 canons de Nelson. Les français balayent le navire à coups de mousquets. Nelson est tué par un gabier* placé dans la hune* du *Redoutable*, au moment où *Le Temerarious* anglais vient se placer à sa poupe, le réduisant à l'état de ponton par ses caronades*. On dénombre 463 morts et Lucas et son équipage sont faits prisonniers.

Le Redoutable à Trafalgar
Louis-Philippe Crépin (1772-1851)
1806
© musée national de la Marine/P.
Dantec



LA GUERRE DE COURSE

UNE GUERRE D'ABORDAGE

Encouragée par la Révolution et le Consulat, la guerre de course est d'abord une guerre privée, essentiellement menée par les corsaires, qui s'appuie sur la technique de l'abordage. Très réglementée, elle nécessite d'obtenir une lettre de marque, de respecter les prisonniers et d'établir un rapport. Ce n'est qu'après vérification par le Conseil des prises, organe créé par Bonaparte, que le corsaire, rentré à son port d'attache, peut procéder à la vente de son butin, dont une part revient à l'État.

Mais la guerre de course est aussi le fait de nombreux capitaines de la Marine de guerre qui, après les spectaculaires défaites d'Aboukir et de Trafalgar, tentent de tenir les colonies avec de petites escadres composées de frégates, bricks et corvettes. Ils louvoient sur les mers,

jouant sur leur rapidité, afin d'aborder l'ennemi pour l'arraisonner. Pour cela, il convient que le navire soit rapide et bon manœuvrier, bas sur l'eau afin de passer sous les canons du navire ennemi, l'abordage se faisant généralement par l'arrière, le mât de beaupré* passant par-dessus la poupe du navire attaqué. Mené par un officier qui dirige les manœuvres grâce à un porte-voix, l'assaut se fait avec des grappins, des hâches et des sabres d'abordage. Une fois la prise réalisée, le navire ennemi est remorqué jusque dans les eaux françaises, où, bien souvent, il est intégré aux escadres.

14 DÉCEMBRE 1798
COMBAT ENTRE LA CORVETTE
«LA BAYONNAISE» ET LA FRÉGATE
«AMBUSCADE»

Revenant de Cayenne, la corvette française *La Bayonnaise* du capitaine Edmond Richer est prise en chasse par la frégate anglaise *Ambuscade*. Inférieure en force, armée de 24 canons de 8 contre les 42 canons de 16 de l'Anglais, *La Bayonnaise* s'apprête à succomber quand le capitaine Aimegui, commandant les soldats après la mort de Richer, ordonne l'abordage. Trente marins montent alors à l'assaut et parviennent à aborder l'ennemi par le gaillard* arrière. Après une demi-heure d'un combat au corps à corps, les Français sortent victorieux et arraisonnent les Anglais. Ne conservant que son mât d'artimon*, *La Bayonnaise* est remorquée jusqu'à Rochefort par l'*Ambuscade* désormais française.



Combat entre la corvette française *La Bayonnaise* et la frégate anglaise *Ambuscade* (14 décembre 1798)
Jean-François Hue (1751-1823)
© RMN-GP (Château de Versailles) / Gérard Blot

LES ARMES EMBARQUÉES SOUS L'EMPIRE

AOÛT 1810
BATAILLE DE GRAND-PORT

Fin août, le commodore Rowley envoie le capitaine Pym avec quatre frégates à l'assaut de l'île de France, l'une des dernières colonies encore françaises de l'océan Indien. Le capitaine français Duperré, sentant qu'il ne peut affronter l'ennemi en combat singulier, déroute les Anglais en décidant, non de tenter l'abordage, comme il est d'usage lors des affrontements entre navires de petites dimensions, mais en se formant en ligne à la façon des grands vaisseaux. Combattant à l'ancre, les navires français font le choix d'une passe composée de bancs de sable, où, comme prévu, s'échouent les navires anglais, *La Magicienne* et *Le Sirius*. Ces derniers sont incendiés par leurs équipages tandis que *La Néréide* est prise par les Français. Les frégates françaises *La Minerve*

et *La Bellone*, ainsi que *Le Ceylan*, se laissent dériver et s'échouent sur l'île. Cette bataille est la seule victoire française d'envergure obtenue sous l'Empire. Mais elle est de courte durée : dès le 2 décembre 1810, l'île de France tombe aux mains des Anglais et les navires français sont capturés.



Bataille du Grand-Port à l'île de France (20-26 août 1810)
Pierre-Julien Gilbert (1783-1860)
© RMN-GP (Château de Versailles) / Gérard Blot

L'ARTILLERIE

Sous l'Empire, l'artillerie embarquée comprend les pièces d'artillerie de forts calibres (canons, obusiers, caronades et mortiers) et la petite artillerie avec des armes à feu sur pivot (pierriers et espingoles) présentes sur le pont ou dans la mâture.

Le système d'artillerie utilisé, propre à la Marine, est celui mis en place sous Louis XVI par l'ordonnance de 1786 et reste en usage, sans grande modification, durant toutes les guerres de la Révolution et de l'Empire. Seule l'introduction des caronades, vers 1800, est une réelle innovation. Plus courtes et plus légères que le canon, elles sont montées de manière à ne pas reculer, ce qui permet un tir beaucoup plus rapide, mais une portée et une précision moindres. Leur rôle est donc primordial lors de combats rapprochés.

L'utilisation d'un canon requiert cinq à quinze hommes selon le calibre de la pièce. Les projectiles sont essentiellement des boulets en fer, ronds et pleins. Les officiers évaluent la distance du navire ennemi, sachant qu'un tir est efficace entre 600 et 1200 mètres. La portée varie en fonction des calibres et la précision dépend du mouvement du navire. La cadence de tir est en moyenne d'un coup toutes les quatre à cinq minutes, malgré la fumée qui envahit les batteries et gêne la manœuvre. Plusieurs sortes de tir sont employées dont le tir en plein bois (visant à détruire artillerie, matériel et canonnières ennemis), le tir à couler bas (visant sous la flottaison pour faire sombrer le navire), le tir en enfilade ou le tir à ricochet sur l'eau.

LES ARMES DE L'ABORDAGE

Abord, les armes blanches (sabres, poignards), les armes d'hast (piques, espartons, pertuisanes, haches) et les armes à feu (tromblons, fusils, pistolets) sont sous la responsabilité du capitaine d'armes. Elles restent enfermées dans des coffres et ne sont distribuées qu'au moment de l'assaut.

Jusqu'aux années 1770, la Marine reste assez mal équipée, avec un armement provenant essentiellement de l'armée de terre. Ce n'est que lorsque Louis XVI souhaite restaurer une grande marine, qu'elle obtient enfin un armement propre à ses besoins. La Révolution puis l'Empire n'y apportent pas de modifications majeures.

Hache de bord
Anonyme
Premier quart du XIX^e siècle
© musée national de la Marine/P. Dantec

Sabre de bord, dit d'abordage, modèle 1811, sorti de son fourreau
Manufacture de Klingenthal
1812
© musée national de la Marine/A. Fux

Espingole à silex
Anonyme
1789 (après)
© musée national de la Marine/A. Fux

Pistolet de cavalerie à silex, modèle An XIII
Manufacture de Saint-Étienne (fabricant)
entre 1804 et 1811, Saint-Étienne
© musée national de la Marine/A. Fux

LES ESPINGOLES

Fixées sur les hunes et les bastingages, elles peuvent balayer dunettes* et gaillards. D'une portée d'environ 200 mètres, les espingoles sont manœuvrées au moment de l'approche du navire puis de l'abordage. Chargées de forte chevrotine ou d'une grosse balle de plomb, leur gros calibre les rend redoutables.

LE SABRE D'ABORDAGE

Surnommé «cuiller à pot» en raison de la forme de la coquille protectrice de la main, il est solide, maniable et répond parfaitement aux besoins de la Marine. Il reste ainsi en service, à peine remanié, jusqu'à l'aube du XX^e siècle. Son succès traverse les frontières puisqu'il est copié par de nombreuses marines étrangères.



LA HACHE

La hache d'arme diffère de la hache du charpentier de marine par l'adjonction d'un pic recourbé. À la fois outil - pour couper les cordages ennemis - et arme redoutable, la hache est munie d'un crochet de ceinture.

LE PISTOLET

Le solide pistolet réglementaire modèle An XIII utilisé par les matelots sous l'Empire a été conçu par la Marine, puis adopté par l'armée de terre. Le modèle Marine est normalement muni d'un crochet qui permet de l'accrocher solidement à la ceinture lors des déplacements souvent acrobatiques d'un abordage. Ce pistolet, qui équipe aussi la cavalerie, est fabriqué de 1806 à 1819.



LA VIE À BORD DE «LA FLORE»



LA VIE A BORD DE «LA FLORE»

Construite entre 1804 et 1807 à Rochefort, *La Flore* sombre en novembre 1811 près de Chioggia (Vénétie, Italie), entraînant la perte de 75 hommes d'équipage.

Au sein de la « Collection Trianon », *La Flore* représente la catégorie des frégates en usage sous l'Empire dites « de 18 », c'est-à-dire armées de canons tirant des boulets de calibre de 18 livres. 350 hommes, dont une douzaine d'officiers, vivent à bord de ces navires longs de 47 mètres.

L'ÉPERON : FIGURE DE PROUE ET FILETS EN IVOIRE

Comme il est d'usage, la figure de proue, une Flore portant un bouquet, est en relation avec le nom du navire. Le filet de protection des poulaines* (lieux d'aisance de l'équipage) est ici représenté par une véritable résille d'ivoire. Sous la ligne de flottaison, la coque est doublée de cuivre afin de la protéger des vers marins et des algues. Cette innovation anglaise a été adoptée par la marine française dans les années 1780.



AUTOUR DU GRAND MÂT

Entre les cordages et les haubans* du grand mât de misaine* passent d'autres bouches de feu qui complètent l'armement de la frégate*. Les hamacs de l'équipage sont serrés dans les bastingages, à l'intérieur d'un filet. Sans cesse humides, ils doivent être en contact avec l'air pour ne pas moisir. Chaque nuit, ils sont accrochés dans le pont de batterie, entre les canons, pour permettre à l'équipage de dormir à tour de rôle selon les quarts de veille.



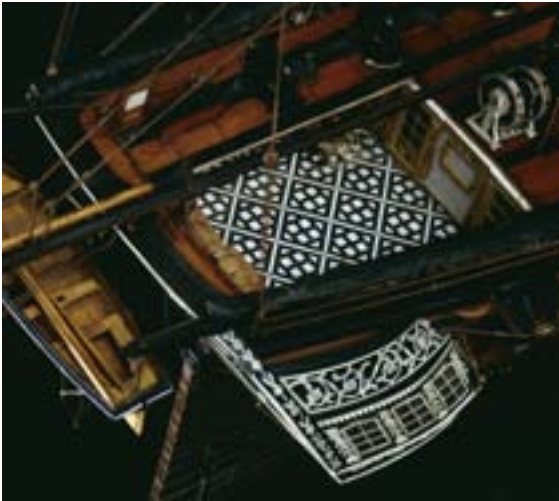
AUTOUR DE LA «GROSSE CLOCHE»

La cloche placée sur le gaillard avant est appelée «grosse cloche». Elle prévient l'équipage des repas et de la prière. Elle est également sonnée en cas de brume pour signaler la présence du navire. De part et d'autre de la cloche, se trouve la mâture de rechange nécessaire pour réparer le gréement en cas d'avarie loin d'un port. En arrière de la cloche, on distingue le petit cabestan servant au relevage des ancres.



GAILLARD ARRIÈRE : LA « GRANDE CHAMBRE* »

Le pont de gaillard arrière, amovible sur la maquette, a été ici retiré pour laisser voir l'intérieur de la pièce appelée « grande chambre ». Une précieuse marqueterie d'ivoire et d'ébène figure le parquet, mais il était beaucoup moins luxueux sur le vrai navire. Cette pièce sert de salle à manger au commandant. Il y travaille, y tient ses réunions avec l'état-major (12 officiers) et y dort dans un hamac.



POUPE* : LE « FER À CHEVAL »

La poupe du navire porte un somptueux décor, ici en ivoire. La forme en fer à cheval a été adoptée sous l'Empire. L'embarcation suspendue sur la poupe est la yole* du commandant, utilisée pour se rendre à terre. Les fenêtres sont celles de la « grande chambre » destinée au commandant.

La Flore, frégate de 18, 1806
Ateliers des modèles de Paris et de Rochefort
1812-1816
© musée national de la Marine/P. Dantec



UNE SCÉNOGRAPHIE CONÇUE
TEL UN NAVIRE

—
NICOLAS ADAM



UNE SCÉNOGRAPHIE CONÇUE TEL UN NAVIRE

Une exposition temporaire est souvent l'occasion d'une présentation nouvelle et différente d'œuvres connues d'une partie du public et l'opportunité d'en montrer d'autres parfois non exposées. Une exposition temporaire permet des audaces que la présentation dans les musées n'autorise pas.

Le parti scénographique développé ici est guidé par la volonté de faire vivre la «Collection Trianon» en recréant le climat d'une véritable émotion évocatrice de la vie à bord des navires. Faire ressentir le souffle des combats navals, traduire architecturalement l'épopée napoléonienne sur la mer, est ce à quoi la scénographie s'est attachée.

LE PLAN D'ENSEMBLE

La galerie des Cotelles du grand Trianon, vaste nef d'une longueur de 53 mètres par 7,30 mètres de large impose un circuit linéaire. Paradoxalement, ce qui frappe est le parallèle qui peut en être fait avec la proportion d'un pont de navire. On se plaît alors à imaginer que c'est peut-être cette analogie formelle qui aurait conduit Napoléon à choisir cette galerie pour y placer la collection de modèles qu'il avait commandé, collection restée inachevée du temps de l'Empereur.

Le décor proposé pour l'exposition joue donc avec la proportion de la galerie, transformant

la contrainte d'un espace tout en longueur en parti architectural. Ainsi l'entrée de l'exposition devient le gaillard d'arrière dans lequel le visiteur s'engage pour un parcours linéaire jusqu'au gaillard d'avant, les deux salles ovales de début et fin de parcours. Ce sont en tout cinq salles qui se succèdent pour accueillir les différentes sections de l'exposition. Une sixième et dernière salle, sas de sortie vers le jardin, clôt le parcours. La section centrale poursuit à son tour le thème d'une galerie en longueur et accueille une vitrine de grande taille présentant trois modèles disposés les uns derrière les autres pour évoquer le combat en ligne. Ces espaces sont traités en cimaises de bois peintes d'un bleu soutenu à l'intérieur, et

revêtus sur leur peau extérieure de planches de bois évoquant ainsi les coques de navires. Entre les salles ovales d'extrémité et la «galerie» au cœur du parcours, sont créés des espaces de respiration dans lesquels sont présentés les modèles les plus impressionnants de l'exposition par leur échelle et leur qualité d'exécution. Les parois de ces deux espaces sont traitées au moyen de visuels imprimés sur toile à partir d'agrandissements hors d'échelle de détails de tableaux du musée national de la Marine. Sur les visuels est appliquée une maille de bois formant un quadrillage en référence à l'architecture navale et aux haubans des navires.

© Nicolas Adam Studio



LA FORCE ET LA PUISSANCE DE LA MER :
L'IMAGE AU SERVICE D'UN PROPOS

L'histoire des combats navals, des conquêtes sur la mer est peut-être encore plus que sur terre le vecteur de fantasmes et le symbole de l'aventure. Aux dimensions militaires et historiques, s'y ajoutent le danger de la mer, par nature indomptable, les vents imprévisibles, qui rendent l'issue des combats encore plus incertaine. L'esprit de la conquête y est poussé à son paroxysme, la victoire sur la mer assurant le pouvoir sur la terre. Les navires sont de surcroît le décor hautement théâtral de ces combats historiques dans lesquels les mâts, les voiles et les cordages, la mer, le vent, le feu et les fumées se mêlent dans un fracas qui effraie autant qu'il fascine. À la beauté formelle des navires se mêle la violence des affrontements durant les abordages. Après les combats dans lesquels les forteresses flottantes se canonnent, suivent les face à face meurtriers sur les ponts des navires, exigus champs de bataille dont nul ne peut s'échapper. Les peintures de l'époque nous racontent avec détail le déroulement des combats et l'examen attentif des multiples scènes présentes dans les toiles donne à voir la réalité des guerres sur la mer.

C'est pour faire ressentir aux visiteurs cette réalité que des agrandissements de tableaux ont été

réalisés. Portés à une échelle grandeur nature, les vagues sont plus réelles et menaçantes, les combats plus effrayants. Ce simple effet scénographique plonge le public dans une réalité qui ne cache pas la finalité de la construction des navires. Les fragiles et délicates maquettes représentent de redoutables machines de guerre, la mer un piège grand ouvert qui engloutira les perdants. Par cette approche, il s'agit bien de réintroduire une tension dramatique et épique à des objets inanimés.

Un simple agrandissement d'une photographie de maquette, nous révèle l'extrême qualité du travail des artisans de l'époque. Un modèle peut facilement être confondu avec un navire réel dès lors qu'il est porté à échelle humaine. Un gros plan sur une représentation de la mer fait mieux considérer la violence des vagues, une peinture classique prend alors la vigueur d'une œuvre qui pourrait être celle d'un expressionniste abstrait. Les scènes d'abordage, portées elles aussi à l'échelle, nous font oublier le caractère romanesque et purement pictural, pour nous plonger dans la réalité du combat naval et des drames humains qui s'y déroulent. La scénographie tente de redonner leur place aux individus qui ont fait l'histoire au péril de leur vie, d'être le témoignage d'une aventure humaine dont les modèles, peintures et documents d'archives sont aujourd'hui les calmes témoins.

NICOLAS ADAM

Architecte d'intérieur
Scénographe

Nicolas ADAM a déjà réalisé quatre expositions au château de Versailles : *Jean-Antoine Houdon, sculpteur des Lumières* en 2004, *Charles Le Brun maître d'œuvre* en 2007, *Les guerres de Napoléon, Louis-François Lejeune général et peintre* en 2012, et *Fleurs du Roi, peintures, vélins et parterres* en 2013. L'an dernier, il a également livré la nouvelle librairie boutique du musée d'Orsay, et collaboré sur une œuvre monumentale d'Anselm Kiefer.

L'agence Nicolas Adam Studio travaille également dans le domaine du design environnemental et de l'architecture intérieure, abordant des opérations très variées dans les secteurs privés, tertiaires ou institutionnels.

© Nicolas Adam Studio



GLOSSAIRE MARITIME



PUBLICATIONS



AUTOUR DE L'EXPOSITION



LE PARTENAIRE



LES PARTENAIRES MÉDIAS



VISUELS DISPONIBLES
POUR LA PRESSE



GLOSSAIRE MARITIME

AMIRAL • Grade le plus élevé de la Marine, correspondant au général dans l’armée de terre. On distingue le contre-amiral (général de brigade) et le vice-amiral (général de division).

ARTIMON • Désigne le mât situé le plus en arrière d’un navire.

BEAUPRÉ • C’est le mât incliné sur l’avant d’un navire, et qui dépasse fortement de l’étrave.

BRICK • Navire possédant deux mâts, mât de misaine et grand mât, grées de voiles carrées.

CABESTAN • Sorte de treuil placé sur le pont des grands bâtiments servant à remonter les ancres. Il est actionné par les hommes à l’aide de barres horizontales amovibles. Il y a deux cabestans à bord, placés à l’avant et à l’arrière du navire.

CAÏQUE • Du grec «kaiki». Petit navire côtier méditerranéen, à rames ou à voiles, utilisé pour la pêche.

CARONADE • Petit canon court et sans recul, armant les navires français à partir de la Révolution.

CHALOUPE • Plus grosse qu’un canot, manœuvrée à la rame et capable de transporter de l’artillerie, la chaloupe était embarquée sur les navires.

CHÉBEC • Petit navire méditerranéen rapide et effilé, à trois mâts grées de voiles latines, et pouvant porter des canons. Très utilisé aux ^{xvii}e et ^{xviii}e siècles.

CORVETTE • Navire à trois mâts originellement armé de vingt canons, mais qui tendit à se rapprocher de la frégate.

CÔTRE • Gréement de navire à un seul mât, à deux voiles avant, mais pouvant posséder un tapecul.

DUNETTE • Pont couvrant toute la partie arrière des grands bâtiments à partir du mât d’artimon. Les logements du capitaine et des premiers officiers sont aménagés sous ce pont.

ESCADRE • Ensemble de navires de guerre aux ordres d’un amiral, subdivisé en avant et arrière gardes encadrant un corps de bataille.

FRÉGATE • Navire de guerre très maniable, situé entre le vaisseau et la corvette, à un pont et armé d’une quarantaine de canons de 18 livres, exceptionnellement de 24.

GABARE (ou gabarre) • Navire de transport de fret ou de troupes, à fond plat.

GABIER • Matelot affecté à la manœuvre des voiles.

GAILLARD • Il s’agit du dernier pont d’un grand bâtiment. Il est interrompu au centre et comporte un gaillard d’avant et un gaillard d’arrière. Ce pont de gaillard n’est pas couvert, sauf lorsqu’il existe un pont de dunette, qui couvre la partie arrière du gaillard d’arrière.

CHAMBRE DU CONSEIL • La plus grande des pièces (elle occupe toute la largeur). Le conseil de l’état-major s’y tient.

GRANDE CHAMBRE • C’est le lieu de réunion des officiers. Ils y travaillent et prennent leur repas. Les moins gradés y dorment.

GRAND-MÂT • Principal mât d’un navire, et le plus élevé.

GRÉEMENT • Ensemble des matériels placés sur le pont d’un navire à voile, servant à la manœuvre (mâts, voiles, étais, haubans, drisses).

HAUBAN • Cordage servant à maintenir un mât.

HUNE • Plate-forme intermédiaire située dans les mâts, servant à la manœuvre mais aussi à la surveillance, voire à la défense. Là se tiennent les gabiers.

LOUGRE • Petit navire de la Manche et de l’Atlantique, généralement à trois mâts, misaine, grand mât et tapecul, grée de voiles au tiers.

MISAINÉ • Désigne le mât vertical situé à l’avant d’un navire.

PAVILLON • Drapeau servant à indiquer la nationalité, le rang ou la qualité d’un navire. En fonction de sa forme, on parle de pavillon,

guidon ou flamme. Le pavillon d’identification est arboré à une drisse, au mât de beaupré au port, à la corne en mer.

PONTS • On appelle ainsi les étages d’un navire.

POULAINE • Saillie en dehors de l’étrave sur l’avant d’un grand bâtiment. Sa forme est celle d’un triangle. Des sièges y sont pratiqués pour servir de latrines à l’équipage.

POUPE • Partie arrière d’un navire.

PRAME • Du néerlandais «praam». Bâtiment de guerre à fond plat à un seul pont, pouvant être manœuvré à la rame.

PROUE • Partie avant d’un navire, comprenant l’étrave, le beaupré et les autres superstructures.

SABORD • C’est l’embrasure quadrangulaire percée dans la muraille d’un bâtiment pour y passer un canon. Leurs grandeurs sont proportionnées au calibre du canon.

TAPECUL • Voile établie sur le safran, placée dans l’axe du gouvernail.

VAISSEAU • Grand navire de guerre, à deux, trois et même quatre ponts, portant de 60 à 130 canons. On parle de vaisseau de 1^{er}, 2^e et 3^e rangs.

VERGUE • Pièce de bois supportant une voile.

YOLE • Petit canot léger qui va à la voile et l’aviron. Il en existe sur les bâtiments de guerre pour les déplacements à terre du commandant.

PUBLICATIONS

MAQUETTES DE LA MARINE IMPÉRIALE.
COLLECTION TRIANON DU MUSÉE DE LA MARINE

Catalogue de l’exposition
Coédition château de Versailles/Éditions Snoeck



Format : 17 x 22 cm
180 pages
Prix : 25 €

AUTEURS :
Jérémie Benoît, conservateur en chef au musée national des châteaux de Versailles et de Trianon.
Hélène Tromparent-de Seynes, conservateur en chef du patrimoine au musée national de la Marine.
Alain Niderlander, conseiller scientifique historien des collections navales.
Capitaine Yves-Marie Rocher, chercheur au service historique de la Défense de Vincennes.
Frédéric Lacaille, conservateur en chef au musée national des châteaux de Versailles et de Trianon.
Florence Le Corre, conservateur du patrimoine au musée national de la Marine.
Frédérique Chapelay, conservateur adjoint au musée national de la Marine.

MODELS OF THE IMPERIAL NAVY. COLLECTION
OF THE MUSÉE DE LA MARINE AT TRIANON

Album de l’exposition en anglais
Coédition château de Versailles/Editions Snoeck



Format : 17 x 22 cm
48 pages
Prix : 8 €

PARCOURS JEU POUR LES 6-12 ANS



**En partenariat
avec Paris Mômes**

Pour aider les jeunes visiteurs à mieux comprendre l’exposition et en prolonger la visite, le château de Versailles a conçu un parcours-jeu. Il est disponible gratuitement en français et en anglais à l’entrée de l’exposition et aux différents points d’informations du domaine. Il est également accessible en téléchargement sur le site www.chateauversailles.fr

AUTOUR DE L'EXPOSITION

VISITES ET ACTIVITÉS SPÉCIFIQUES

VISITES GUIDÉES DE L'EXPOSITION

Le 9 juillet
Les 1^{er}, 20, 22 août
Le 12 septembre
14h30.

VISITES JEUNE PUBLIC

À partir de 6 ans.
Le 6 juillet
Les 3, 24 et 31 août
14h.

Sur réservation par téléphone au
01 30 83 78 00

PRODUITS DÉRIVÉS

SÉRIE LIMITÉE DE SACS ET ACCESSOIRES
« MAQUETTES DE LA MARINE IMPÉRIALE »

Le château de Versailles a choisi de recycler les
tissus utilisés dans la scénographie de l'exposition
ainsi que les bâches installées sur le domaine.

En collaboration avec la société Bilum,
spécialisée dans l'upcycling, une gamme unique
de sacs et accessoires sera réalisée et mise en
vente à partir de décembre 2014, sur la boutique
en ligne du château de Versailles :

www.boutique-chateauversailles.fr

L'EXPOSITION BÉNÉFICIE DU SOUTIEN DE
PLASTIC OMNIUM

Plastic Omnium est fière de soutenir
l'exposition *Maquettes de la Marine impériale*,
collection du musée de la Marine organisée par
l'Établissement public du château, du musée et
du domaine national de Versailles.

**Considérée comme référence dans ses métiers
de l'automobile et de l'environnement**, la
Compagnie Plastic Omnium est devenue en
67 ans n°1 mondial des équipements de
carrosserie, systèmes à carburant et solutions
pour la gestion des déchets. Un leader
indépendant et innovant qui poursuit sa
croissance et la pérennité de son actionnariat.

En 2013, elle a réalisé un chiffre d'affaires
de 5,1 milliards d'euros, en employant
22 000 personnes dans 110 usines et 22 centres
dédiés à la Recherche et au développement,
répartis au travers 30 pays mondiaux.



LES PARTENAIRES MÉDIAS



Direct Matin se décline en plusieurs éditions régionales, notamment grâce à un partenariat avec les grands groupes de PQR : *Sud Ouest*, *La Dépêche*, *La Voix du Nord*, *La Provence*, *Le Progrès et Midi Libre*. *Direct Matin* est distribué gratuitement à près de 900 000 exemplaires dans les principales agglomérations françaises et 200 communes (Paris Ile-de-France, Montpellier, Lyon, Marseille, Aix-en-Provence, Bordeaux, Strasbourg, Lille, Nantes, Toulouse et Rennes). Avec son offre numérique *DirectMatin.fr* et ses applications mobiles pour smartphones et tablettes, *Direct Matin* est accessible tout le temps sur l'ensemble du territoire. Cette offre digitale propose toute l'actualité en temps réel, un décryptage approfondi de l'information avec une approche résolument visuelle, graphique qui rend son utilisation simple et intuitive.



Paris Mômes est un guide culturel destiné aux parents des enfants de 0 à 12 ans. Depuis sa première parution, en 1997, le magazine soutient la création jeune public : théâtre, cinéma, arts plastiques, édition, musique... Il est aussi partenaire de nombreux événements culturels accessibles en famille. Dans ses pages Expositions, le magazine invite les enfants à découvrir autant l'art contemporain que les arts traditionnels, avec la conviction que les plus jeunes peuvent y trouver de quoi nourrir leur imaginaire. Le magazine organise également des événements comme la Fête de la Musique des enfants à la Cité de la Musique, la Nuit blanche pour les enfants ainsi que des parcours-jeux dans les expositions temporaires, afin de donner aux parents l'envie d'y amener leurs enfants et de leur donner quelques clés d'interprétation des œuvres... Dans un esprit d'ouverture culturelle, la ligne éditoriale privilégie les démarches artistiques singulières, les initiatives associatives et citoyennes. Ancré dans sa région, Paris Mômes offre une autre manière de découvrir Paris et l'Île-de-France.



Magazine mythique, ancré dans la mémoire collective, *Point de Vue* raconte depuis 70 ans la saga de notre temps. *Point de Vue* s'inscrit comme un véritable album transgénérationnel, dans lequel les lecteurs découvrent chaque semaine un univers contemporain exclusif et passionnant composé de l'actualité du gotha, de culture, d'art de vivre. Bien ancré dans son époque et répondant à un besoin d'authenticité, de pérennité mais aussi de rêve, d'élégance et d'évasion ce magazine allie élégance, culture, glamour et curiosité. Avec *Point de Vue*, c'est une traversée insolite de la grande et la petite histoire, une plongée dans la vie des grands de ce monde.



National Geographic Channel divertit votre cerveau à travers des documentaires époustouflants. Elle offre aux téléspectateurs un regard différent sur le monde qui les entoure, avec des documentaires captivants sur les grandes énigmes de l'histoire et de la science, ainsi que sur nos sociétés modernes et les hommes qui la façonnent. Des contenus aussi intelligents que divertissants. La chaîne est disponible en France sur Canalsat, Numericable, Free et Orange. Plus d'informations sur natgeotv.com.



Voyages-sncf.com est un acteur majeur du tourisme en Europe, expert de la distribution ferroviaire et de la destination France. Le site propose des billets de train, d'avion, des hébergements, des séjours, de la location de véhicules, des activités, des spectacles et des services grâce à ses nombreux partenaires. L'offre Voyages-sncf.com est également disponible sur ses 2 applications mobiles : V. pour les billets de trains et V. Hôtel pour l'offre hôtel du site. www.corporate.voyages-sncf.com.

VISUELS DISPONIBLES POUR LA PRESSE

Chébec de 24 canons 1750



Atelier des modèles de l'arsenal de Toulon
Vers 1750
© musée national de la Marine/P. Dantec

Cotre de 16 canons du Premier Empire



Attribué à l'un des ateliers des modèles des arsenaux
Vers 1805
© musée national de la Marine/P. Dantec

L'Artésien, vaisseau de 64 canons, 1765



Sébastien Cupin, atelier des modèles de Brest
1765
© musée national de la Marine/P. Dantec



La Foudroyante, prame d'artillerie



Atelier des modèles de Paris
1813-1818
© musée national de la Marine/P. Dantec

L'Océan, vaisseau de 118 canons dans son état de 1807



Ateliers des modèles de Brest et de Paris
Vers 1794-1810
© musée national de la Marine/P. Dantec

La Flore, frégate de 18, 1806



Ateliers des modèles de Paris et de Rochefort
1812-1816
© musée national de la Marine/P. Dantec

Figure de proue du Friedland, vaisseau de 80 canons, 1810



Ateliers des modèles de Paris et d'Anvers
1810-1818
© musée national de la Marine/P. Dantec

Napoléon 1er et Marie-Louise assistent au lancement du vaisseau Le Friedland dans le port d'Anvers



Mathieu-Ignace Van Bree
1810
© RMN-GP (Château de Versailles) / © Franck Raux

Combat naval devant Cadix, 13 juillet 1801



Pierre-Julien Gilbert
© RMN-GP (Château de Versailles) / Gérard Blot

Napoléon 1er et Marie-Louise visitent l'escadre mouillée dans l'Escaut devant Anvers



Mathieu-Ignace Van Bree
1810
© RMN-GP (Château de Versailles) / © Franck Raux

François-Paul Brueys d'Aigalliers, 1801-1850



Anonyme
© RMN-GP (Château de Versailles) / Gérard Blot

Armand-Simon Blanquet du Chayla, 1857-1858



Louis-Valentin-Élias Robert
© Château de Versailles / Droits réservés

Denis, duc Decrès, vice-amiral



René-Théodore Berthon
xix^e siècle
© RMN-GP (Château de Versailles) / Gérard Blot

Combat naval dans la baie d'Algésiras



Antoine-Léon Morel-Fatio
© RMN-GP (Château de Versailles) / Droits réservés

Prise du rocher du Diamant par une escadre française



Auguste-Étienne-François Mayer
© RMN-GP (Château de Versailles) / © Gérard Blot

Charles-René Magon de Médine, contre-amiral



Olivier Pichat
1847
© RMN-GP (Château de Versailles) / Daniel Arnaudet / Jean Schormans

Combat naval en rade de Toulon, 5 mai 1813



Auguste-Étienne-François Mayer
1836
© RMN-GP (Château de Versailles) / © Gérard Blot

Napoléon 1er visitant le camp de Boulogne



Charles-Alexandre Renaud
1806
© RMN-GP (Château de Versailles) / © Gérard Blot

Louis-René-Madeleine Le Vassor, comte de La-Touche Tréville, amiral



Charles-Alexandre Renaud
1806
© RMN-GP (Château de Versailles) / © Gérard Blot

Eustache Bruix, vice-amiral



Jean-Baptiste-Paulin Guérin
1838
© RMN-GP (Château de Versailles) / Droits réservés

Combat du Grand Port, 24 août 1810



Pierre-Julien Gilbert
1836
© RMN-GP (Château de Versailles) / Gérard Blot

Combat de la frégate française Vénus contre la frégate anglaise Ceylan, 16 septembre 1809



Pierre-Julien Gilbert
1835
© RMN-GP(Château de Versailles) / Gérard Blot

Le Redoutable à Trafalgar



Louis-Philippe Crépin
1806
© musée national de la Marine/P. Dantec

Buste de Sané (1740-1831)



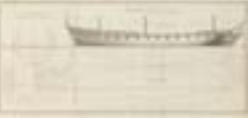
Louis-Joseph Daumas
1846 (avant)
Dépôt du département des Sculptures, Musée du Louvre
© musée national de la Marine/P. Dantec

Les évolutions du vaisseau démontrées par les plans et dessins, folio 12



Nicolas Marie Ozanne
1770 (vers)
Dépôt du département des Arts graphiques, Musée du Louvre
© musée national de la Marine/A. Fux

Plan d'une frégate de 32 canons



Nicolas Marie Ozanne
1769
Recueil de plans et coupes de bâtiments navals
Dépôt du département des Arts graphiques, Musée du Louvre
© musée national de la Marine/A. Fux

Espingole à silex



Anonyme
1789 (après)
© musée national de la Marine/A. Fux