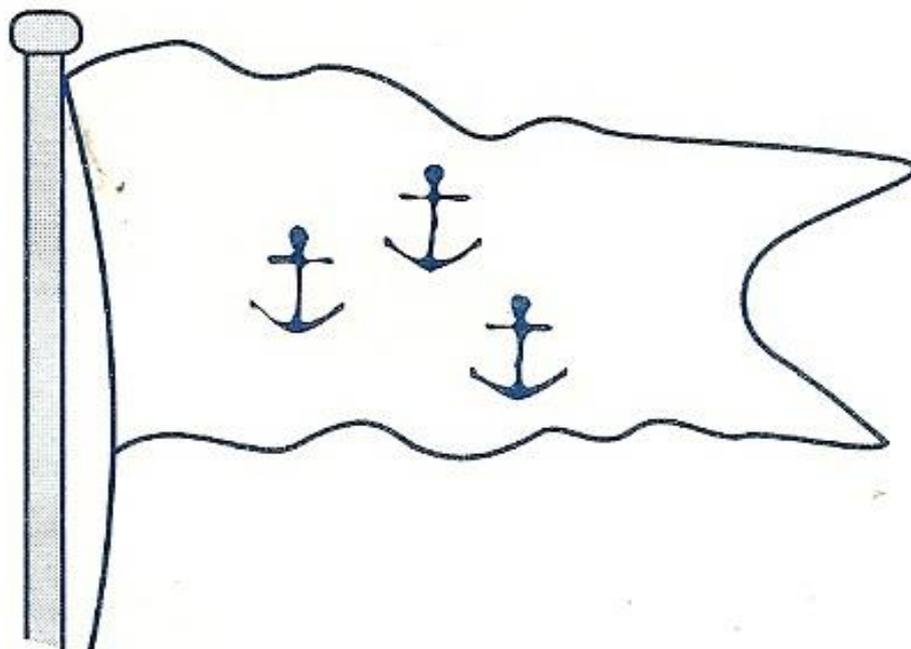


BULLETIN N° 1
ACTIVITÉS DE L'ANNÉE 2014



Mois de janvier



Didier Vallon, Ingénieur de Travaux Maritimes de formation, Directeur Commercial France et Outre-Mer de Lyonnaise des Eaux et marin passionné

« Quels sont les points communs entre les vagues et les marées : ce sont des ondes qui subissent comme les ondes optiques ou sonores les phénomènes de réflexion, réfraction, diffraction. Comment sont-elles générées ? Comment se comportent-elles au large ou à l'approche des côtes ? Pourquoi les plus forts coefficients de marée n'interviennent-ils pas le jour de la pleine lune ? Pourquoi la marée est-elle plus importante à St Malo qu'à Cowes ? »

J'ai été très honoré de pouvoir faire un exposé sur des sujets qui m'ont toujours passionné, devant une assemblée émérite de membres qui ont tous derrière eux une incroyable expérience dans le domaine maritime.

Bien amicalement,

Didier Vallon
Directeur Outre-Mer de Lyonnaise des Eaux

[Signature]
23-01-2014

Mois de février



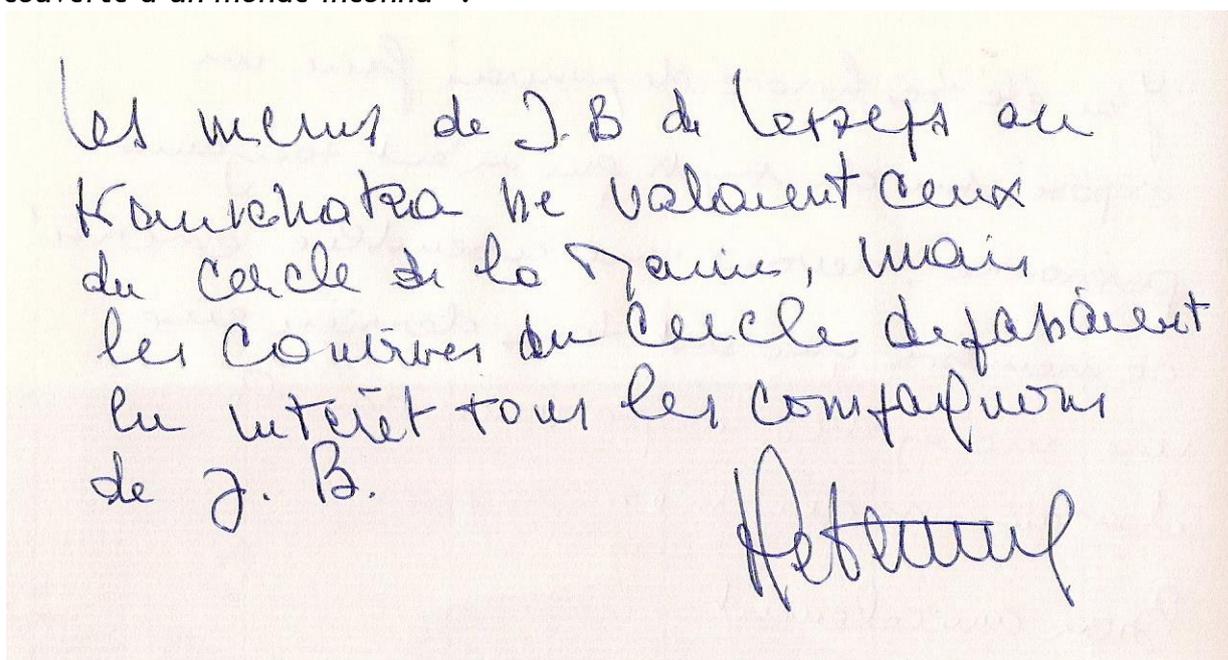
Henry LETERRIER - 27/02/2014

Henry Letterier, membre honoraire de notre Cercle.

« On ne connaîtrait pas l'importante moisson de documents et cartes de l'expédition Lapérouse sans l'extraordinaire aventure de Barthélémy de Lesseps dont la notoriété du nom est habituellement attribuée à son oncle Ferdinand.

Traversant la totalité de la Sibérie dans un voyage qui dura un an, il apporta au Roi les observations de Lapérouse dont la tragique mission s'acheva sur le récif de Vanikoro.

Associant ces deux personnages, on découvre une relation humaine fabuleuse dans la découverte d'un monde inconnu ».



Mois de Mars



Jean-Paul Eymond est l'auteur du livre « les 301 marches de Cordouan »

« Le jour où Jean-Paul Eymond a posé les pieds sur le sol de Cordouan en 1977, il en est tombé amoureux.

En 2012, il a pris sa retraite et le métier de gardien de phare a disparu. En évoquant pour nous cette « drôle de vie », à laquelle il n'était pas du tout préparé et qu'il a mis de longues années à accepter, Jean-Paul Eymond nous a livré un témoignage précieux sur sa profession. Il a rendu pour nous un double hommage : l'hommage à un métier mythique, disparu avec l'automatisation des feux des 150 ouvrages français, et l'hommage au plus beau bâtiment jamais construit en mer ».

Quelle honneur d'avoir été ici aujourd'hui,
pour parler du plus beau phare du monde !
Après plus de 35 ans de carrière, en
grande partie au phare de Cordouan,
je suis le dernier gardien de phare
de l'État.
Quelle belle soirée ! le 27/03/2014
Amicalement
JPE

Mois d'avril



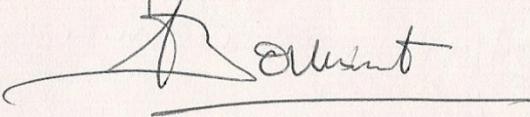
Alain BONNISSENT - 24/04/2014

Le Commandant Bonnissent nous a conté l'opération HIPPOCAMPE 79, du 14 mars 1979, à laquelle il a participé.

« La mission consistait à rapatrier le 8^{ème} RPIMa du Liban où il participait à la FINUL – Force Intérimaire des Nations Unies au Liban. L'Etat-Major des Armées a défini les participants opérationnels : Commando Hubert, TCD OURAGAN, les BDC ARGEUS et BIDASSOA, le remorqueur de Haute Mer RHINOCEROS, un EDIC et 4 CTM, un SFL 32 F et deux Al III 23S. Le 8^{ème} RPIMa comptait 754 hommes, 160 véhicules et 200 tonnes de matériel. »

Le TCD OURAGAN et le Cent Poiss ont rapatrié en France le 8^{ème} RPIMa qui participait à la FINUL au Liban. Ramener 660 Para, 160 véhicules et 200 tonnes de matériel s'est fait sans problème.

Cordialement



Mois de mai



Nous avons eu le grand plaisir de recevoir M. Mévelec, Administrateur en chef de 1^{ère} classe des Affaires Maritimes, Directeur Départemental Adjoint des Territoires et de la Mer de la Gironde, en charge de la mer et du littoral, qui est venu nous parler de « La prise en compte de l'érosion côtière dans l'aménagement du territoire en Gironde ».

« Comment les phénomènes d'érosion du trait de côte conduisent les pouvoirs publics à adapter leur stratégie d'aménagement du territoire et avec quelles limites. Les cas emblématiques du littoral girondin : Soulac sur Mer, Lacanau et La Teste de Buch avec la dune du Pyla ».



Notre ami Bernard DARMAILLAC, Secrétaire Général de notre Cercle nous a quitté le 23 février 2014. La cérémonie religieuse de ses obsèques a été célébrée le jeudi 27 février à 15 heures, en l'église Saint-Ferdinand de Bordeaux.

Un peu d'histoire

A chaque repas de notre Cercle, il y a un buste qui nous observe...Mais qui êtes-vous ?



Je suis Joseph-Marie Vicomte de GOURGUE, maire de Bordeaux de 1816 à 1823 et député de la Gironde de 1816 à 1827.

Je suis né à Bordeaux (33) le 24 mars 1768 et décédé à Lanquais (24) le 31 octobre 1832.

**La cotisation pour
l'année 2015
est de 60 Euros**



Statuette polychrome
faïence époque 1850

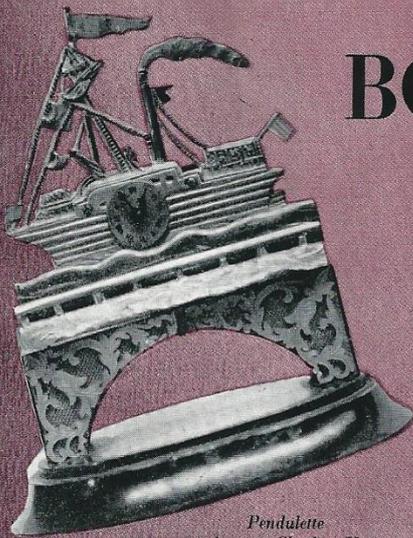


Boîte en argent pour
aimant de compas
datée 1809



Demi-noix de coco
serie d'argent
aux armes du Corps Royal
d'Artillerie de Marine
époque Restauration

LE CERCLE DE LA MARINE DE BORDEAUX



Pendulette
époque Charles X
nacre et plomb doré



Figure de proue en bois
époque 1830
"La Perle de l'Orient"
La Perle de l'Orient était
un trois-mâts de commerce
qui fut commandé par le
Capitaine Darlan
grand-père
de l'Amiral Darlan

Collection J. J. MÉRILLAU

C'est au lendemain de l'Exposition « *Bordeaux au temps de la Marine en bois* » qui connut, en mai 1946, un succès retentissant, que fut décidée la création du Cercle de la Marine. Entr'ouvrant, en quelque sorte, devant un public étonné et conquis, le grand album de la famille maritime, l'exposition venait rappeler fort à propos que Bordeaux a été et demeure un grand port, qu'une personne sur quatre y vit de son activité, et que si notre Fleuve demeure invisible et interdit derrière ses hangars et ses grilles, il est toujours là, pourtant, voie grande ouverte sur les océans qui mènent aux terres lointaines, vers les richesses et les possibilités d'outre-mer, hors des sentiers battus, vers les évasions et les idées nouvelles. Peu de gens résistèrent au charme mélancolique de cette présentation de vieux souvenirs maritimes. Marins d'autrefois auprès des vaisseaux de bois et de chanvre qu'ils montèrent, instruments désuets dont ils se sont servis, vieilles paperasses aux formules touchantes, tout cela n'était cependant qu'un charmant rendez-vous de fantômes. Mais la vie continue et, mieux que dans le décor périssable d'une exposition temporaire, au-delà de l'intérêt historique ou sentimental de choses qui ne sont plus, il fallait prolonger les bienfaisants effets de cette propagande et continuer de rassembler tous ceux qui se passionnent pour les choses de la Mer, s'y intéressent ou en vivent.

A vrai dire il existait déjà un Cercle de la Marine. Mais son recrutement comme son action demeuraient fort limités. Grâce à la haute courtoisie, à la largeur de vues et à la parfaite compréhension des questions maritimes de son Président, M. le Contrôleur de la Marine M. Salles (e. r.), nous avons pu élargir sa formule, lui trouver de plus nombreux adhérents et travailler pour l'avenir. Le 26 juin 1946, dans l'étonnant décor du Foyer du Marin, sous l'énorme pourtrait de ses salles basses, une assemblée extraordinaire modifiait ses statuts et nommait un Conseil provisoire. Officiellement le nouveau Cercle de la Marine était né.

Ce n'était pas un enfant très robuste. Au terme d'une longue période de sommeil, commencée en 1939 pour les tristes raisons que l'on sait, quelques membres seulement se retrouvaient, déplorant les camarades disparus ou dispersés, regrettant la perte des archives et du mobilier, la pauvreté de la caisse. Mais des bonnes volontés surgissaient, des dévouements déjà, et le désir de faire quelque chose et de le bien faire était partagé par tous. Première victoire, le Président Salles pouvait mettre un local à notre disposition. Au n° 17 du Cours du Chapeau-Rouge, dans ce coin de Bordeaux tout chargé d'histoire maritime, à côté du grand fleuve où le trafic reprenait, nous prenions possession d'un appartement vide, au premier étage. Le nettoyer, le peindre, le meubler, le décorer, furent autant de problèmes pour la solution de chacun desquels se trouvèrent aussitôt le concours disponible et l'effort désintéressé. Le grand foc était hissé, on pouvait faire route.

Sous la présidence d'honneur de M. Salles, un Conseil d'Administration groupe des personnalités éminentes de nos trois Marines, de Guerre, de Commerce et de Plaisance. Son Président, M. Henri Lulé Dejardin, armateur, est trop connu des milieux mari-

times pour qu'il soit nécessaire de le présenter. Nous espérons qu'il nous pardonnera le supplice infligé à sa modestie, en rappelant tout ce que le Cercle lui doit, l'esprit qu'il a su y créer et y maintenir, dans une atmosphère de camaraderie et de bon ton, toute imprégnée de la traditionnelle vertu de solidarité des gens de mer. Présidant avec une bienveillance et une affabilité sans défaillance aux destinées de notre Maison, sa parfaite connaissance de toutes les questions maritimes, son expérience faite de contacts journaliers avec les réalités d'un métier, entre tous difficile, son don si rare de susciter tous les dévouements, font de lui le plus sûr et le plus averti des guides, comme le meilleur des Amis.

S'interdisant toute ingérence dans des questions d'ordre politique, syndicaliste, confessionnel ou autre, le Cercle de la Marine n'a qu'une ambition : rassembler tous ceux qui exercent une activité maritime ou annexe, resserrer des liens de camaraderie entre eux, encourager et favoriser des études, des échanges culturels ou de faire se confronter des points de vues concernant la Marine, organiser des conférences, créer une bibliothèque spécialisée, en un mot « Servir la Marine ».

Le Cercle de la Marine n'a que six années d'existence. Mais, fidèle à ses statuts, il a déjà prouvé sa vitalité et son dynamisme. En dehors des très nombreuses réceptions qui ont été organisées pour nos visiteurs de marque, français ou étrangers, ou pour donner aux marins de passage le réconfort d'une maison amie, outre les réunions journalières, le Cercle donne l'hospitalité aux Associations d'Anciens Élèves de l'École Navale, de l'École de Santé Navale, au Sport Nautique de la Gironde. Il a prêté son concours à toutes les manifestations maritimes de ces dernières années et il revendique la réalisation et la belle présentation des Pavillons de la Marine à la Foire de Bordeaux. Des conférenciers de marque ont traité des sujets intéressants et inédits d'ordre maritime, et les projets qu'il forme pour l'avenir sont beaucoup plus ambitieux.

Car nous voudrions mieux encore. Nous voulons que le Cercle soit plus et mieux connu de ceux pour qui le redressement et la grandeur maritimes de notre pays conservent un sens. Et toute notre reconnaissance va à NEPTUNIA qui nous ouvre, avec tant d'amicale compréhension, ses colonnes. Que les innombrables marins, français ou étrangers, qui le lisent, soient assurés de trouver, dans notre Maison, accueil généreux et sympathie. Un jour, sans doute, ils escaleront à Bordeaux. Ils pourront, dans un cadre agréable, créer ou prolonger de nouveaux contacts, forger de nouvelles amitiés. En grossissant le nombre de ses Membres, le Cercle de la Marine, dont aucun but n'est intéressé, mettra plus de confort, plus de possibilités et plus de documents à la portée de chacun. Ses projets pourront prendre corps et son action grandir. Et il s'efforcera de justifier, en tous temps et en tous lieux, le symbole de son pavillon — trois aneres bleues sur fond blanc — l'union parfaite de nos trois Marines.

JACQUES J. MÉRILLAU

Secrétaire général du Cercle de la Marine.

AG du 22 mai 2014



Dernière séance pour Christophe REUX, Jean-François BORAS et Guy MORICE

La nouvelle composition du Conseil d'Administration et du Bureau du Cercle

Présidents d'honneur :

M. Philippe Vitrac
M. André Grenet
M. Jean-Pierre Beunier
M. Jean-François Boras

Président :

M. Dominique Lalé

Vice-Présidents :

M. Dominique d'Antin de Vaillac
M. Adrien Etcheverry

Secrétaire :

M. Jean-Jacques Degos

Secrétaire adjoint :

M. Michel Bentitou

Trésorier :

M. Philippe Ricard

Trésorier adjoint :

M. Bernard Gaillard

Administrateurs Conseillers

M. B. Cazaubon, M. J. Pinaud et M. Baudouin de Lapasse

C'est dans les salons de l'Hôtel de la Marine, Place Tourny à Bordeaux qu'a eu lieu le cocktail dînatoire de gala le vendredi 20 juin à 20 h 00.



En présence d'Eric LEVERT, Directeur DIRM SA qui nous a fait l'historique de l'Hôtel de la Marine, Jean-François BORAS, Dominique LALE nouveau Président du Cercle, Philippe VITRAC et l'amiral BON.



Pendant le cocktail, nos amis Philippe RICARD, Bernard LAFON et Guy MORICE.

Mois de Septembre



Monsieur Philippe du RIVault, ancien officier de Pont à la Compagnie Générale Transatlantique, Délégué de l'Association HERMIONE et membre de notre Cercle.

Il nous a fait part des défis qui ont dû être relevés au cours de cette aventure unique, tout autant humain que technique, pour atteindre les objectifs que s'étaient fixés quelques pionniers à l'origine de la genèse du projet.



Judi 25 septembre 2014
Quel plaisir de venir parler de
l'Herminette devant un auditoire de
connaissances.


Mois d'octobre



Nous avons eu le grand plaisir d'entendre notre ami Adrien ETCHEVERRY, Vice-Président de notre Cercle, qui est venu nous faire revivre tous les moments du creusement du Lac de Bordeaux-Nord et découvrir, avec de nombreuses photos, un chantier qui aura duré cinq ans.

*Ou sait que le temps a une
manière d'aller très vite ... Sans
que l'on s'aperçoive des années
qui passent !*

*Il me semble que c'était
hier et ce soir, je me suis aperçu
que cinquante années sont passées !!*

le 23 octobre 2014

Mois de novembre



Nous avons eu le grand plaisir d'entendre notre Ami, François DUMAREAU, membre de notre cercle, qui est venu nous parler de l'origine, esprit, folklore et structure, de la Confrérie Internationale des Frères de la Côte, née au Chili en 1951.

Des navigateurs dont les traditions s'inspirent de celles des flibustiers de l'Ile de la Tortue au XVIIème siècle, qui s'efforcent de faire partager aujourd'hui, tant en mer qu'à terre, les valeurs d'entraide et de solidarité en usage dans la marine à voile.

Un auditoire très attentif qui
j'espère n'a pas pris trop de notes,
des us et coutumes de l'honorable
confrérie des "Frères de la Côte".
Avec toute mon estime,
Gas-Houlant! (F. DUMAREAU)

Repas de fin d'année



Patrick BORDES, membre du Cercle, est le descendant de l'armateur Antoine Dominique BORDES qui, à sa mort en 1883, possédait 41 navires. A lire l'histoire d'une compagnie qui aura vécu...88 ans.



LA COMPAGNIE B O R D E S

FONDÉE en 1847, par Antoine Dominique Bordes, à Valparaiso et à Bordeaux, avec le concours de M. Lequellec, la Maison Bordes, à ses débuts s'occupait uniquement d'importer au Chili des marchandises françaises et d'exporter vers la France des produits du Chili et du Pérou, dont le nitrate de soude, fort peu connu à cette époque.

Après quelques années prospères. M. Bordes décida, non sans peine, son collaborateur à faire construire à Bordeaux quelques navires pour le transport des marchandises de leur maison de Valparaiso.

A la mort de M. Le Quellec, en 1868, Antoine Dominique Bordes quitta le Chili avec sa famille, sur le trois mâts *La Victorine* aménagé pour le transport des passagers. Il vint se fixer à Paris où il se consacra au développement de ses affaires maritimes entre Valparaiso et Bordeaux.

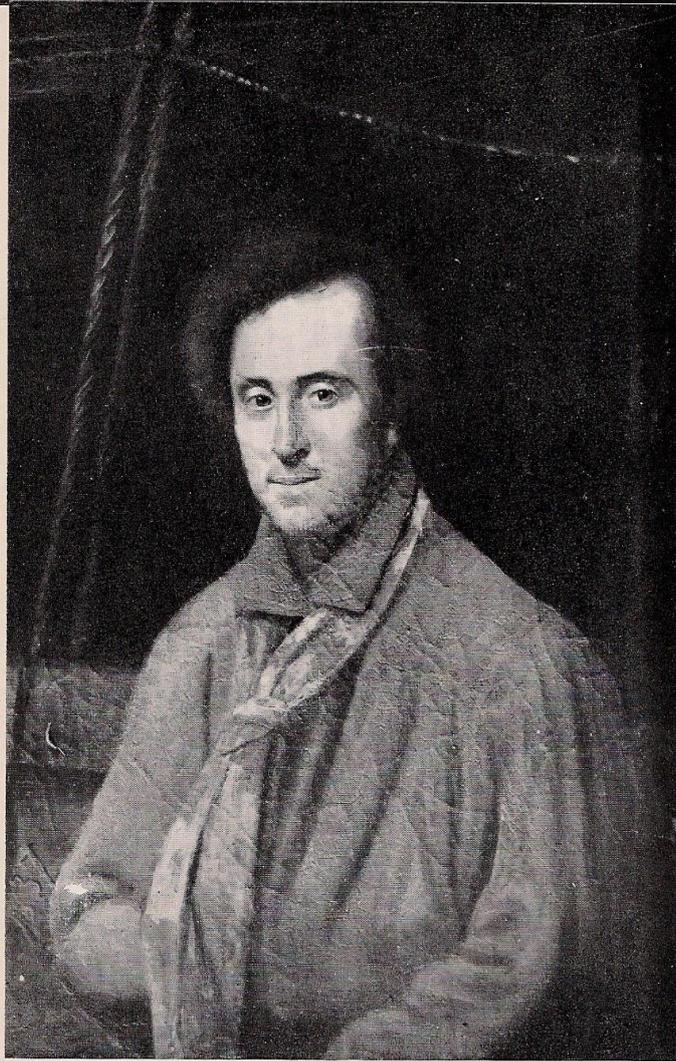
Dès 1869, année de l'ouverture du Canal de Suez, à l'étonnement général, il fit construire à la fois quatorze trois-mâts en fer de 1 000 à 1 200 tonnes par des chantiers anglais : il avait confiance dans les navires à voiles. Cinquante ans plus tard seulement, ceux-ci devaient céder la place aux navires à vapeur et à moteur. Sa flotte de vingt-quatre navires représentait 27 670 tonnes.

En 1870, à Dunkerque, il importa la première cargaison complète de nitrate de soude pour les cultivateurs des betteraves à sucre. Il ne cessa de s'appliquer à faire connaître le nitrate consommé uniquement jusque là dans les usines de produits chimiques, en même temps qu'il déve-



*Jetons en argent. XIX^e siècle.
par A. CHEVALIER.*

*La Méridionale,
C^{ie} d'Assurances Maritimes
par FABOT.*



*Fillastre, marin, né à Bègles, près de Bordeaux.
Peinture à l'huile, datée 1837.
Collection Jacques J. Méritau.*

loppait sa flotte. A sa mort, en 1883, elle comprenait 41 navires représentant 52.000 tonnes.

Ses trois fils, Adolphe, Alexandre et Antonin, associés, continuèrent la politique de leur père, faisant construire de nouveaux navires. En 1882, fut lancé le premier quatre-mâts français, l'*Union* de 3000 tonnes, puis d'autres quatre-mâts de 4 et 5 000 tonnes, enfin, en 1890, le premier cinq-mâts la *France*, de 6 000 tonnes, le plus grand voilier du monde à l'époque. D'autres grands navires suivirent. En 1914, la flotte de la Maison Bordes, alors à son apogée, comptait 46 navires pour un total de 163 160 tonnes, et réunissait soixante Capitaines au Long Cours, cent soixante-dix Officiers et plus de quatorze cents hommes.

Pendant de nombreuses années, le fameux guidon « A.D.B. » bordé de rouge, a flotté, à côté du pavillon français sur toutes les mers du Globe. On les voyait dans les ports d'Amérique Nord et Sud, aux Antilles, à Madagascar, aux Indes Anglaises, en Birmanie, en Cochinchine, en Chine, au Japon, aux Iles Philippines, à Java, à Nouméa, aux Iles Gambier, en Australie, à Tahiti. Un ancien Consul Général de France à Sydney, devenu Ministre Plénipotentiaire, déclarait à M. Antonin Bordes, que ses navires toujours très admirés dans les ports australiens ont beaucoup contribué à l'influence française qui se maintient encore aujourd'hui parmi les populations de ces régions.

En 1914, à la déclaration de la guerre qui devait leur être fatale, tous les navires de la Maison Bordes, sans exception, étaient employés à l'importation des nitrates dont ils avaient fourni la majeure partie aux Poudreries Nationales pendant plus de 30 ans.

Tous les stocks existant en France, se trouvaient en sa possession, à l'exception d'un lot de 1 000 tonnes vendu à l'un de ses clients et qui ne fut découvert qu'en 1918 quand la valeur des nitrates avait décuplé. Sans hésiter, MM. Bordes, mirent la totalité de ces stocks, sans conditions, à la disposition du Ministère de la Guerre. Par la suite, on a su que les approvisionnements de nos poudreries en nitrate étaient alors insignifiants : aussi, n'est-il pas téméraire de l'affirmer, cette offre spontanée de 28 000 tonnes de nitrate a contribué largement à éviter le désastre dont l'insuffisance de munitions menaçait notre Armée.

Et aussitôt les navires Bordes commencèrent un incessant va et vient, déchargeant leur nitrate à Dunkerque, ensuite à Brest pour repartir sur lest au Chili, approvisionnant presque seuls nos poudreries jusqu'au jour où ils ne suffirent plus à nos fabrications croissantes d'explosifs.

Sur la demande du Capitaine Solente, Ingénieur en Chef de la Compagnie de Suez, Chef du Service des Nitrates du Ministère de la Guerre, qui leur confiait ses inquiétudes devant nos transports insuffisants, MM. Bordes, s'entremirent près d'une grande maison anglaise fournisseur exclusif du Gouvernement Britannique en nitrate de soude et achetèrent, pour le compte de l'État, toutes les cargaisons de nitrate dont cette maison pouvait disposer. Sans la moindre rémunération pour leurs peines et leurs soins, ils procurèrent ainsi plus de 261 000 tonnes supplémentaires qui, jointes à leur

propres cargaisons, totalisèrent 553 000 tonnes de nitrate livrées aux poudreries pour la Défense Nationale.

En 1917, l'État s'étant mis directement en rapport avec la maison anglaise amie de la Maison Bordes, celle-ci cessa sa collaboration avec le Service des Poudreries.

Aussitôt le Commissariat à la Marine Marchande fit procéder à la réquisition de ses navires épargnés par les sous-marins allemands, à mesure de leur arrivée au Chili. Réquisition opérée dans des conditions ruineuses pour la Maisons Bordes, alors que les navires alliés ou neutres pouvant naviguer librement, leurs armateurs accumulaient des réserves qui devaient leur permettre plus tard de lutter avantageusement contre notre armement.

Vingt deux trois-mâts et quatre-mâts disparurent par fait de guerre entre 1914 et 1918.

Dès que les navires qui restaient lui furent rendus, la Maison Bordes voulut reprendre ses importations de nitrates de soude mais elle se heurta à une concurrence imprévue, inspirée par le Ministère de l'Agriculture, avec l'aide de la Flotte d'État. Elle se trouva bientôt dans l'obligation d'abandonner ses importations qu'elle avait pu maintenir contre la concurrence étrangère pendant plus de cinquante ans.

Après avoir vendu leurs voiliers pour la démolition, MM. Bordes, tentèrent de pour-

suivre leurs activités avec leur flotte de vapeurs dont le premier *Le Magellan* avait été construit en 1904. En 1930, les effets de la crise mondiale ne permettant plus l'exploitation des navires sans de grosses pertes, la flotte « A.D.B. » restait immobilisée dans les ports dans l'espoir d'un avenir meilleur.

En 1935, enfin, MM. Bordes se trouvèrent dans la cruelle nécessité de liquider, dans des conditions désastreuses, une affaire qui avait résisté pendant 88 ans à tous les dangers qui l'avaient menacée et à laquelle ils avaient consacré leur existence entière.

Cette même année, ils offrirent au Musée de la Marine les belles maquettes de leurs voiliers qui ornaient leurs bureaux du boulevard Malesherbes. « Les magnifiques voiliers Bordes, répondait le Ministre en les remerciant, méritent que leur souvenir ne soit pas perdu, pour les services qu'ils ont rendu, par l'éclat qu'ils ont donné à l'armement français, pour la lourde part qu'ils ont prise aux sacrifices que leur a demandés la guerre. Soyez assurés que le Musée de la Marine s'efforcera de perpétuer ce souvenir ».

Le Musée de la Marine, au Palais de Chaillot, conserve toujours ces belles coques de navires, rendant hommage à MM. Bordes et, avec eux, aux Capitaines, Officiers, Maîtres d'Équipage et Marins — Cap Horniers — qui armèrent la plus belle flotte de voiliers du Monde.

ANDRÉ BORDES.

La " Jacqueline " de la
Compagnie Bordes.

Photographie Marius Bar. Toulon

