

Une histoire de **Marin**

Archives et souvenirs de Marin-Marie

Le fonds d'archives de l'artiste et navigateur Marin-Marie a été confié par ses descendants aux Archives de la Manche. Riche de nombreuses photographies, de ses carnets de dessins, de journaux personnels, de documents d'archives et de souvenirs amassés au long d'une vie, cet ensemble, mis en perspective par des documents officiels et agrémenté de plusieurs œuvres originales, aquarelles ou gouaches, permet d'approcher l'homme audacieux et libre qui se cache derrière le célèbre peintre de marine.

CONNAISSEZ-VOUS MARIN-MARIE ?

Sur les îles Chausey, au large de Granville et de Cancale, on remarque une maison blanche, en contrebas de la chapelle, sur laquelle une épitaphe nous rappelle qu'en ce lieu vécut Marin-Marie, « peintre, navigateur et conteur ».

Voici une histoire du peintre de marine, sans doute le plus célèbre de sa génération, dont on connaît le rendu saisissant de ses mers, de leurs couleurs, de leurs lumières et de la houle de leurs vagues, ou la manière vivante, expérimentée, d'y poser un voilier.

Voici une histoire du grand navigateur qu'il fut, compagnon du commandant Charcot dans ses expéditions polaires, régatier des courses Cowes-Dinard, navigateur solitaire qui traversa par deux fois l'Atlantique dans les années 1930, également inventeur d'accastillages pour le confort du navigateur ou la sécurité des voyageurs de paquebots.

Voici une histoire de l'écrivain et du conteur infatigable qui entraînait ses auditeurs dans ses aventures maritimes haletantes, comme les combats de Mers-el-Kébir et de Dakar, les régates de bisquines de la baie du Mont Saint-Michel ou l'affaire des Minquiers.



Exposition réalisée par les Archives départementales
Maison de l'histoire de la Manche

LA MANCHE
LE DÉPARTEMENT



Fougères, dessin de Marie-Marie enfant, octobre 1914



ORIGINES FAMILIALES

Les ancêtres de Marie-Marie n'ont pas des racines. Au début de son récit, l'est dessus, l'est dedans, il avait envie de beaucoup de mal à trouver des sites férus de navigation. Rien ne le prédisait à devenir peintre et navigateur, et ce n'est son ascendance bretonne, un père amoureux de la mer, et une mère très douée pour le dessin et fine aquarelliste.

UN PÈRE AIMANT LA MER, UNE MÈRE AQUARELLISTE

Enfant, on dit, le père de Marie, Jules Durand (1852-1914) développe une passion pour les bateaux et la navigation. Propriétaire terrien, député de Lorient à Fougères de 1892 au Havre, il est également membre du Yacht Club de Saint-Malo. Son rêve est de partir en France et en Italie avec son premier navire, le *Yacht Club de Saint-Malo*. Son rêve est de partir en France et en Italie avec son premier navire, le *Yacht Club de Saint-Malo*. Son rêve est de partir en France et en Italie avec son premier navire, le *Yacht Club de Saint-Malo*.

C'est là que Jules Durand fait la connaissance de Marie-Louise (1856-1914). Cette jeune femme, issue d'une famille de notables d'Ille-et-Vilaine, cultive un goût particulier pour le dessin et le portrait après avoir peinté Marguerite. Ils se marient en 1887 et donnent naissance à quatre fils : Yves, Jacques, Pierre et Jean.

NAISSANCE DE SA VOCATION ARTISTIQUE

Marie-Marie-Rose-Ernestine Durand naît le 31 décembre 1887, au domaine de Chardonnay, à Fougères-de-Piscine.

Vers 1902, les Durand emménagent Yves, Jacques et Marie dans une école catholique à Bath, dans le Somerset, en Angleterre. Mais, en septembre 1903, survient le décès de leur mère. Jules Durand décide alors de transférer les trois enfants au village Saint-Charles de Saint-Etienne. Jusqu'en 1908, Marie y apprend, entre autres, le dessin auprès d'Émile Douché, qui fut également le professeur d'Éric Tabarly ou de l'artiste Thierry d'Argentine.

Après Saint-Charles, le jeune homme entreprend des études de droit à Rennes puis à Paris où il obtient sa licence de droit. Ensuite, il revient à Paris où, toujours attiré par le côté artistique, vient connaître de ses parents un peintre. Il prend des cours dans l'atelier de Paul-Albert Laurens. Au début de l'année 1917, Marie-Marie participe aux premiers voyages, à la gîte de Domerion.

Jean, Marin et Jacques Durand à Chausey (photo de Marie-Marie Durand, octobre 1914)





Le Mont Saint Michel devant Chausey, août 1914



DÉCOUVERTE DE LA NAVIGATION À CHAUSEY

L'archipel des Îles Chausey et Marin-Marie sont indissociables. Chausey s'est offert à Marin, comme Marin s'est offert à Chausey : c'est le lieu de tous les apprentissages, de tous les bonheurs, mais aussi un havre de paix pour lui et sa famille.

PREMIÈRES FOIS À CHAUSEY

En 1907, le père de Marin loue pour l'été une petite maison sur la grande île nommée « La maison du capitain », aussi appelée « Les Korrigans ». Pour sa première découverte des îles, Marin est seul, accompagné de sa nourrice, alors que tous les membres de la famille, inopinément malades, sont retenus à terre. L'île est déjà divisée en deux parties : d'un côté les anciennes propriétés appartenant aux deux sœurs Marie et Léonine Hédouin, de l'autre la propriété de l'État, au côté de fort.

Pas plus d'une centaine de personnes y résident à l'année. Mais, aux beaux jours, les quelques hôtels et maisons sont prisées par les familles de la baie.

Les vacances d'été de la famille Durand se passent donc à Chausey. Les quatre frères y découvrent la navigation : Jules Durand avait fait l'acquisition du *Holiday*. Mais rapidement, ce premier bateau est jugé trop petit, et le *Holiday II* le remplace.



LA SOCIÉTÉ CIVILE IMMOBILIÈRE

En 1918, Léonie Hédouin, inquiète pour sa succession, propose à Jules Durand de reprendre la propriété des îles. Devant l'ampleur de l'investissement, celui-ci s'associe avec d'autres locataires, en 1919, afin de monter une société civile immobilière (SCI).

À l'été 1920, Louis Renault, le célèbre industriel, tombe sous le charme de l'archipel à l'occasion d'une escale avec son yacht, le *Chyrséis*. Il souhaite pouvoir s'y installer

et mène de laborieuses tractations avec les membres de la société. Après des échanges infructueux, Jules Durand demande à son fils Marin de se rendre auprès de Louis Renault pour lui proposer de s'installer sur les ruines du vieux fort du XVI^e siècle.

À la suite de son père, Marin-Marie exerce le rôle de président de la SCI pendant une quinzaine d'années, de 1944 à 1959.

Le presbytère de Chausey vu par Marin en 1907 et en 1914 Archives de la Manche, Joseph-Marie Héroux (1872-1951)





Granville et les Iles Chauses, affiche début XX^e siècle

Archives de la Manche, collection des affiches anciennes (2003) 158

La bisquine *Le Sarcouf* rentrant à Granville par devant le Cap-Lihou, par Marin-Marie, aquarelle et gouache, terminée le lundi 22 février 1943 à Saint-Hilaire



Image en fond, Grande Ile Chauses, détail du plan levé en 1851 par les ingénieurs hydrographes de la Marine





CHAUSEY PORT D'ATTACHE

Même si Marin-Marie et sa famille résident officiellement à Paris ou à Saint-Amand-du-Morvan, toute la famille revient à Chausey à la saison estivale. Mais les vacances ne sont qu'une brève partie des liens entretenus par l'artiste avec l'archipel.

LA MAISON DU « CAPTAIN »

La maison du « Captain » est devenue le point d'ancrage de toute la famille. Quand cela est possible, les baptêmes, les mariages de la famille sont célébrés dans l'église de l'île. Yves de Saint-Front, fils de Marin-Marie, devenu peintre à son tour, en dessine les vitraux dans les années 1960. L'atelier installé par Marin-Marie dans sa maison bénéficie d'une grande verrière donnant sur la mer. Toujours propriété de ses descendants, la maison de Marin-Marie a été devenue une image emblématique des îles Chausey, souvent photographiée ou peinte par les artistes de passage.

DES AMITIÉS FIDÈLES

Mettant à profit sa notoriété et son tempérament, Marin-Marie est l'ambassadeur, le défenseur et le protecteur des îles Chausey. Il y entretient de bonnes relations avec les habitants et aussi quelques amitiés sincères. À plusieurs reprises, il prend fait et cause pour les pêcheurs ou les habitants. En 1939, il revendique les droits de pêches sur la zone des Minquiers, puis à l'automne 1942, l'interdit pour toute l'association locale de l'île voisine par les Allemands. Comme président de la S.C.I. il cherche à préserver l'authenticité de la vie des Chausey.



LA CONSTRUCTION DU COURRIER DES ÎLES

Àu début des années 1980, Marin-Marie réfléchit à des plans de bateaux pour son jeune ami Gilbert Hurel. Celui-ci effectue depuis plusieurs années le « taxi à voile » pour les îles Chausey avec un modeste cotre, *La Mauve*.

Les deux amis se lancent dans l'élaboration des plans d'un petit voilier. Au mois de juillet 1986, le *Courrier des îles* est mis à l'eau. Depuis cette date, le voilier effectue, à la demande, la liaison entre Chausey et Granville.

Voiliers, 1926
© Musée de la Marine, École Musée de la Marine (M2) 2014



Exposition réalisée par les Archives départementales
Maison de l'histoire de la Manche



LES MINQUIERS

Situés entre Jersey, au nord, et Chausey, au sud, les Minquiers sont l'objet d'un contentieux territorial entre la France et la Grande-Bretagne jusqu'en 1955.



UN ANCIEN CONTENTIEUX

Sur ces rochers dénués d'intérêt militaire, presque inhabitables et dépourvus d'eau potable, les Anglais construisent au début du XIX^e siècle quelques abris de pêche. Les Jersiais qui achetaient les huîtres aux pêcheurs de Cancale ou de Chausey, décident de les pêcher eux-mêmes dans les eaux de l'archipel. S'ensuivent de nombreux conflits entre pêcheurs anglais et français et cela malgré plusieurs conventions conclues en 1824 et 1839. Cette dernière instaure notamment trois zones, des domaines respectifs pour les pêcheurs français et anglais et, une troisième, neutre, englobant les Minquiers et les Ecrehou.

En 1929, Édouard Leroux, banquier parisien et pêcheur amateur, obtient des autorités françaises l'autorisation d'y faire construire une cabane. Ses travaux sont cependant stoppés par un député de Jersey pour lesquels les Minquiers demeurent britanniques. L'affaire s'ébruite et prend des proportions internationales. Finalement, la France choisit de ménager ses relations diplomatiques avec le Royaume-Uni et désavoue le permis de construire délivré par la municipalité de Granville.

LA « GUERRE DES MINQUIERS », JUIN 1939

Mécontent de la tournure des événements, Marin-Marie alerte son oncle, Alexandre Lefas, sénateur d'Ille-et-Vilaine. En juin 1939, il est à l'origine de la construction d'une cabane sur le rocher avec son ami, le capitaine Charles Plessix. Cette action a un tel retentissement que le préfet maritime de Cherbourg somme Marin-Marie de cesser son entreprise. La montée des périls en Europe conduit les diplomates des deux parties à mettre en sommeil les revendications sur les Minquiers.

Après-guerre, Marin-Marie entame des démarches pour que le droit des pêcheurs français y soit reconnu. En décembre 1950, la France et la Grande-Bretagne saisissent la Cour internationale de Justice. Celle-ci accorde à Jersey la souveraineté sur les Minquiers mais reconnaît aussi des droits de pêche aux Français.

Le rocher des Minquiers, par Marin-Marie
Révisité à Jersey (dans *Le Monde* 1947) (1/10)





Le Café de la Merne
au port de Saint-Servan (Saint-Malo)



GRANVILLE, SAINT-MALO, CANCALE

Marin-Marie ne se revendique pas spécifiquement normand ou breton, mais avoue de la haine, qui unit Granville à Saint-Malo, Chausey à Cancale. N'était-il pas d'ailleurs normand par son père et breton par sa mère ?

CANCALE

Cancale fut une étape importante dans son initiation maritime. C'est là que Jules Durand fait construire son premier bateau. Dans les années 1920, Marin fréquente Cancale de manière assidue – une sortie habituelle depuis Chausey, tout proche. Le port de la Houle abrite alors de nombreux terre-neuvas, bien souvent représentés par l'artiste. En outre, comme son père, Marin apprécie les habitudes et le parler local des Cancalais. Ses archives renferment ainsi de nombreuses notes sur le vocabulaire des marins de la région.

SAINT-MALO

De Saint-Malo, vint le *Holiday*, ou « *petit holiday* », commandé par Jules Durand à Saint-Servan en 1907, pour le cabotage familial. Mais Saint-Malo, l'autre cité corsaire avec Granville, est aussi pour l'artiste, devenu adulte, un port d'attache. Outre le long hiver 1925 passé comme gardien du *Pourquoi-pas ?*, il y prend ses habitudes et ses quartiers durant des semaines, laissant souvent épouse et enfants à Chausey. À Saint-Malo, au tournant des années 1930, Marin-Marie a ses habitudes à l'*Hôtel de l'Univers*, aux décors et aux fresques maritimes. Il fréquente aussi le yacht-club dont il est élu « commodore », c'est-à-dire responsable, en 1939.

GRANVILLE

La ville de Granville n'a jamais été un lieu de villégiature pour Marin-Marie, et pourtant, il en est citoyen en tant que chausiais. Et ses amis de Chausey, de toutes les époques, de Charles Letouzey à Jean-Michel Thévenin, de Charles Plessix à Gilbert Hurel, y résident, au moins l'hiver. La découverte de la mer et des bateaux, les départs pour Chausey, les régates de bisquines, l'affaire des Minquiers soutenue par le maire Albert Godal, tout se structure, dans la vie de Marin, autour du port granvillais. Granville, en novembre 1967, décide de l'honorer en lui remettant solennellement la médaille de la ville.



Cancale, le port de la Houle à marée basse,
par Marin-Marie, 1931
Archives de la Manche, Fonds Marin-Marie (14J/40)



La maison Fouchon-Villégée, rue Féburon, par Marin-Marie



L'HIVER À SAINT-HILAIRE

Saint-Hilaire-du-Harcouët est une petite cité de la Manche, comptant un peu plus de 3000 habitants à la fin de la Grande Guerre. Située aux confins de la Normandie, du Maine et de la Bretagne, seulement quelques kilomètres le séparent de Fougerules-du-Plessis.

LES RACINES SAINT-HILAIRIENNES

Dans son enfance, Marin-Marie a souvent l'occasion d'y séjourner puisque deux de ses oncles et plusieurs cousins y résident. C'est le lieu de ses premières rencontres avec Germaine, la fille aînée de l'oncle André, qui, toute petite déjà, n'a d'yeux que pour lui. Après son service militaire, ils se marient le 13 juin 1927.

LA SECONDE GUERRE MONDIALE

La véritable installation de la famille Durand à Saint-Hilaire date de la guerre et du temps des contraintes allemandes. Dès septembre 1939, alors qu'il est lui-même mobilisé, Marin y met à l'abri sa petite famille. Durant l'occupation, et malgré de nombreux aller-retours imposés par des expositions à Vichy ou à Paris, Saint-Hilaire est sa ville d'attache. Toutefois, le débarquement allié et les bombardements qui s'en suivent obligent la famille à quitter la localité pour se réfugier à Clairefontaine.

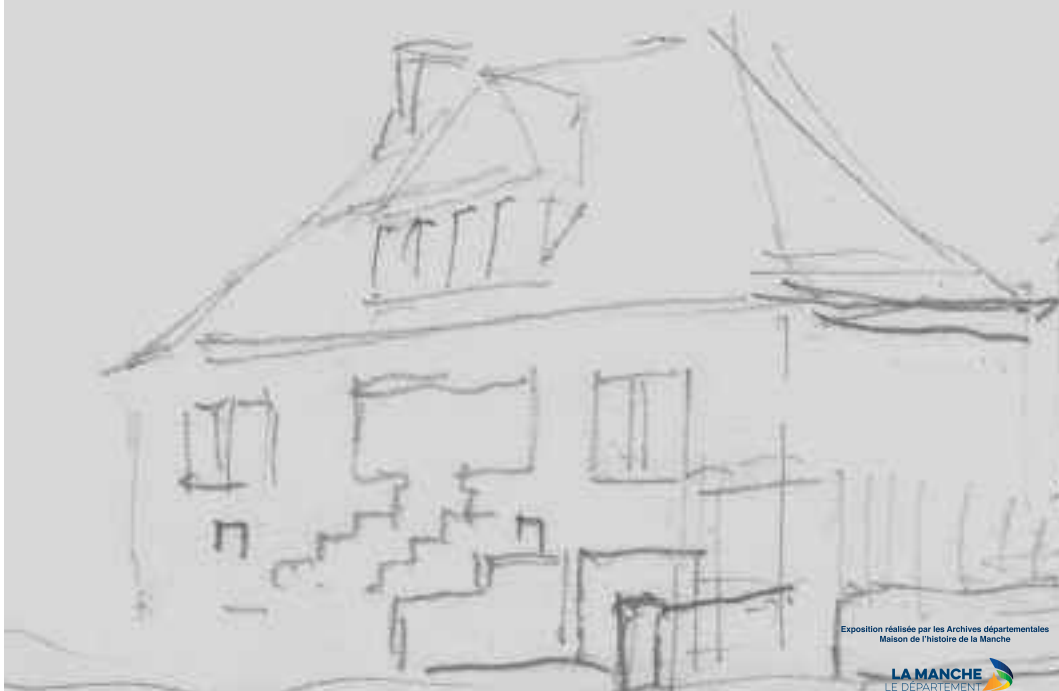
UNE FIGURE DE SAINT-HILAIRE

Marin-Marie et son épouse s'installent définitivement dans la maison de la rue Féburon, à Saint-Hilaire, au milieu des années 1970. La figure et la notoriété de l'artiste marquent la commune. Dans les années 1980, la municipalité lui commande une grande toile pour le salon d'honneur de la mairie. Marin propose donc une marine où il fait voguer le vieux cotre de son père, le *Harcouët*, dont le nom sonne comme un hommage à la petite cité, devant la grande silhouette du *Pourquoi-pas*?. C'est à Saint-Hilaire que Marin-Marie termine son voyage au long cours le 11 juin 1987.



La propriété des Fouchon-Villégée à Saint-Hilaire-du-Harcouët, sous la neige, gouache et aquarelle de Marin-Marie terminée le 20 février 1944.

Une maison de la reconstruction à Saint-Hilaire par Marin-Marie, dessin de la Manche, École des Beaux-Arts de Paris (1947/1950)





Marin-Marie, scène de battage du côté de Saint-Hilaire, gouache, 1944
Musée national de la Mer

Le Pourquoi-Pas? et le Harcouët, toiles de trois grands format croisées dans le salon d'honneur de la mairie de Saint-Hilaire-du-Harcouët. Il s'agit de la dernière œuvre de Marin-Marie.



Image en fond, Grande Ile Chausey, détail du plan levé en 1851 par les ingénieurs hydrographes de la Marine
Musée national de la Mer





Les ruines de l'ancien château, aquarelle de Marin Marie, s.d.
Archives de la Marine, Fonds Marin Marie (167-167)

Le port de Granville et ses diverses embarcations, huile sur toile très grand format de Marin-Marie, XX^e siècle
Chambre de commerce et d'industrie de Granville



Image en fond,
Grande île Chauvsey, détail du plan levé en 1831 par les ingénieurs hydrographes de la Marine
Archives de la Marine (17-49)





Jeune esquipier, par Marin Marie, 1926



POURQUOI-PAS ?

Incorporé à Brest le 10 mai 1925, Marin-Marie a obtenu d'effectuer son service dans la Marine, mais il désespère d'embarquer sur un navire à voile. À la fin du mois de mai, le jeune homme découvre le projet d'expédition de Jean-Baptiste Charcot au Groenland. Il y voit une occasion à ne pas manquer car le Pourquoi pas ? est alors l'un des rares bâtiments à voiles de la Marine nationale.

1925-1926, LES CAMPAGNES AU GROENLAND

Parti le 7 juillet, le Pourquoi pas ? accomplit en deux étapes l'exploration des côtes du Groenland aux latitudes et au pôle de Stationery pour son lieutenant, sur l'île Les Moyens, territoire voisin à la limite des zones Atlantique et Arctique et sur la Société Saint, le plus grand fjord de l'île. Lors de l'été 1925-1926, le commandant propose à Marin-Marie de passer l'hiver sur l'île et de partir avec

pour principale mission de recueillir la bibliographie du pays. Il y découvre les habits de grande voilure tels que l'habit de l'île, ainsi que les habits de Charcot dans à son lieu d'origine. Seul auteur du monde du capitaine Drouot ou bien encore The fight of the Finest d'Alain Gerbault. Après une courte campagne de deux semaines dans le Groenland, le Pourquoi pas ? repart le 17 juillet 1926, pour son second voyage au Groenland.

LE POURQUOI-PAS ?, UNE EXPÉRIENCE FONDATRICE

Durant les deux voyages, Marin-Marie fait la connaissance de nombreux personnages, le capitaine Charcot, le lieutenant Charcot, les officiers de l'équipage, les capitaines et les autres membres de l'équipage et du capitaine de la Marine, Pierre Le Corre (1884-1944). Une rencontre est encore capitale, celle du capitaine Robert Esland. Un engagement volontaire aux côtés du capitaine, affecté pour lui à la direction du service aux équipages d'entretien de forte force d'entretien, jusqu'à leur capture en 1947.

Enfin, les multiples passages effectués durant les campagnes au Groenland constituent, tout au long de sa carrière militaire, un véritable moment de l'histoire de Marin-Marie. En 1925, le Musée de la Marine La marine, par exemple, deux grandes huiles sur toile du Pourquoi pas ? au point à partir de ses nombreux croquis réalisés durant une expédition.



Etude de bords, 1926, par Marin Marie

Le Gustave-Helm, navire domini, Groenland, 1926
Archives de la Marine, fond Marin Marie 1925 / 456



TRANSATLANTIQUES EN SOLITAIRE

Au début des années 1930, Marin-Marie marie un projet secret : traverser l'Atlantique en solitaire et à la voile, à la manière d'Alain Gerbault. Si son épouse Germaine est mise sans doute relativement tôt dans la confidence, jusqu'à dans les derniers moments, rien ne filtre auprès du reste de la famille.

LE WINNIBELLE II

À la recherche d'un bateau lui permettant de traverser l'Atlantique, Marin fait l'acquisition d'un croiseur de type norvégien, le *Winnibelle II*, lancé le 18 février 1933, à Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais). Pour ce projet, Marin-Marie installe un système de doubles-trinquettes, pour assurer un pilotage automatique du *Winnibelle*. Le point de départ de sa grande traversée est Douarnenez (Finistère), pour ensuite faire route plein sud. Le 10 mai 1933, il appareille et passe le raz de Sein pour une traversée du Golfe de Gascogne jusqu'à Madère. Le 9 juin, Marin-Marie fait route vers les Antilles, plein ouest.

Au début du mois de juillet, il longe les côtes de la Dominique et arrive à Fort-de-France, à la Martinique, après 29 jours de mer. Le 25 juillet, il appareille pour la dernière partie de sa route, la remontée des Antilles et des côtes américaines vers New-York où il débarque le 17 août 1933. Soixante-cinq jours ont suffi pour cette traversée, soit quarante de moins que son prédécesseur Alain Gerbault en 1923. Son exploit est récompensé en 1935 par l'académie des sports, qui lui décerne le « Prix Virginie Hériot ».

L'ARIELLE

C'est sur l'*Arielle* et au départ de New-York que Marin entame sa traversée de l'Atlantique le 23 juillet 1936. À l'origine de ce second projet, il y a un défi lancé sur la fiabilité des canots à moteur que Marin-Marie considère comme d'authentiques moyens de navigation. Après une traversée difficile, Marin fait une escale, le 11 août, à Chausey, afin de prévenir Le Havre de son arrivée. Ses amis et sa famille l'accueillent avec joie. Après quelques heures de repos, il reprend sa route pour Le Havre, convoyé par le sous-marin *La Méduse*, dépêché dans la zone par le ministère de la Marine. L'arrivée au Havre est triomphale où il retrouve enfin Germaine.

Le *Cruising club of America*, équivalent du Yacht-Club de France outre-Atlantique, lui décerne pour cette traversée la *Blue water medal* en 1936. La première récompense de cette série avait été attribuée à Alain Gerbault pour sa traversée de l'Atlantique avec *Firecrest*. La revanche de Marin-Marie est à présent complète.



Marin-Marie donne une conférence de presse sur l'*Arielle*, 1936.

Le *Winnibelle II* quittant la Martinique
Archives de la Manche, Fonds Marin-Marie (142 / 276)





MERS EL-KÉBIR

Le 1^{er} septembre 1939, la mobilisation générale est décrétée en France pour le lendemain, 2 septembre. Marin-Marie n, quant à lui, été rapatrié sous les drapeaux le 20 août, en tant que réserviste de la Marine nationale.

OFFICIER DU CHIFFRE SUR LE STRASBOURG

Fin août, l'officier du chiffre est affecté sur le *Strasbourg*, le dernier né des croiseurs de la Marine française. Ce navire, tout comme son sister ship, le *Dunkerque*, a été lancé afin de parer la mise en service de cuirassés de poche allemands destinés à contourner les restrictions imposées par le traité de Versailles.

Durant la Drôle de guerre, le *Strasbourg* traque dans l'Atlantique sud le cuirassé allemand *Admiral Graf Spee*. Puis, au printemps 1940, il rallie la Méditerranée où l'amiral Gensoul combat la marine italienne. À l'armistice, toute l'escadre est au mouillage à Mers el-Kébir, en Algérie.



Période militaire sur le Jean-Bart, 1932

MERS EL-KEBIR ET DAKAR

Après la signature de l'armistice, Winston Churchill, inquiet du sort de la flotte de guerre française, décide de la neutraliser. Le 3 juillet 1940, des bâtiments britanniques se présentent devant Mers el-Kébir. L'amiral Gensoul ayant rejeté les conditions anglaises, la flotte anglaise tire sur les navires français. En une demi-heure, 1 300 marins français perdent la vie et quatre navires, dont le *Dunkerque*, sont gravement touchés. Le *Strasbourg* réussit quant à lui à prendre la haute mer. Ainsi rescapé, Marin-Marie reste marqué profondément par cette tragédie.

Démobilisé le 8 septembre 1940, mais toujours peintre officiel de la Marine, il réussit à s'embarquer sur le *Fantasque* qui appareille pour l'Afrique équatoriale. Le 23 septembre, il est à Dakar lorsque les Français libres, appuyés par les Britanniques, tentent de rallier la ville. Il assiste alors aux deux jours de combats. Les événements de Mers el-Kébir et de Dakar inspirent le peintre officiel de la Marine qui répond, durant l'Occupation, à plusieurs commandes du Ministère de la Marine.



Ordre de mobilisation individuel de Marin-Marie
Archives de la Manche, Fonds Marin-Marie, C02 / 2007



Photographie prise durant l'attaque de Mers el-Kébir, 3 juillet 1940
Archives de la Manche, Fonds Marin-Marie, C02 / 2007

À Brest en 1930
Archives de la Manche, Fonds Marin-Marie, C02 / 2007





L'Ariel avec un gréement bermudien



VOYAGES EN FAMILLE

Marin-Marie aime faire partager à sa famille et à ses proches les joies de la navigation. Tout comme son père avec ses quatre fils, Marin profite de Chausey et de la baie pour offrir ses enfants Yves, Wissie et Marie-Pierre. Mais certains voyages ont marqué la famille beaucoup plus loin.

1927 LE VOYAGE DE LA ROSE-MARINE

En 1927, pour son voyage de nocce, Marin fait l'acquisition de l'ancien voilier de son père, le *Holiday*, rebaptisé *Rose-Marine*. Le départ a lieu à la fin d'août 1927, direction l'Angleterre et le Pays de Galles. Mais les conditions climatiques sont très mauvaises et la navigation compliquée. Après un passage à Liverpool, puis une escale à l'île de Man, la *Rose-Marine* aborde les côtes irlandaises. Germaine est prise de douleurs ; une visite chez le médecin rassure les époux : la jeune femme est enceinte. Avec cette nouvelle, il est décidé de prendre la route du retour.

1949 L'EXPÉDITION AVEC L'ARIEL

Après-guerre, il souhaite embarquer sa famille pour un tour du monde. Le 9 novembre 1948, l'*Ariel* quitte Chausey en direction du sud. La première partie de ce voyage a laissé des souvenirs amers à ses participants. La traversée de Chausey à Lisbonne, à travers le Golfe de Gascogne, s'est effectuée avec des conditions météorologiques désastreuses. Les vents forts à répétition, en alternance avec le calme plat, rendent le voyage pénible. L'*Ariel* fait ensuite route vers Casablanca au Maroc, où la famille reste plusieurs mois.

Là, Germaine contracte la typhoïde. Sa maladie oblige l'équipage à renoncer à leur projet. Le 14 juillet 1949, l'*Ariel* reprend son périple et, avec une escale au Cap-Maillot, le 26 juillet, il est temps de repartir vers la France. Le 16 août, l'*Ariel* arrive dans le Sarnac de Chausey, tout le feu du périple éteint.

1969 LE VOYAGE EN POLYNÉSIE

En 1969, Germaine prépare un voyage à Bora-Bora (Polynésie française) où réside depuis plusieurs années Yves, leur fils aîné. Le couple n'a pas revu depuis longtemps ses petits-enfants, Pierre, Martin et Marguerite. Accueillis à l'aéroport de Papeete par Yves, ils s'embarquent sur le *Vaitéré*, vieille goélette qui effectue en trois semaines la tournée des îles, pour rejoindre Bora-Bora.

Germaine et Marin passent un séjour paisible et joyeux auprès d'Yves et de sa famille. Mais ce sera surtout pour Marin l'occasion de renouer avec la peinture. Les retrouvailles avec son fils, également peintre, le poussent à l'accompagner pour des séances de travail. Plusieurs de ses tableaux offrent les reflets colorés de ce voyage familial.

Polynésie, 1969
Archives de la Manche (Archives Marie-Henri 131 / 497)

TENTATIVE DE TOUR DU MONDE

Durant l'hiver 1962, Marin-Marie participe à une tentative de tour du monde sur les traces des grands navigateurs. Dumont d'Urville, Bougainville ou La Pérouse, voyage subventionné par la Radiodiffusion-télévision française (RTF).

UNE TRAVERSÉE MOUVEMENTÉE

L'itinéraire prévu est Toulon, Gibraltar, Madère, Panama, le Pacifique, l'Océan indien et le cap de Bonne-Espérance. L'équipage se compose de Paul Guimard, chef de l'expédition, Marin-Marie, chef de bord, Xavier Guillou, mécanicien et cuisinier, André-Armand Cahard, technicien radio et Jean Canavet, photographe. Pour la durée de la traversée, le journaliste Paul Guimard a souscrit un contrat avec la RTF en vue d'émissions radio quotidiennes intitulées *Cap à l'Ouest*. Le 1^{er} décembre 1962, *La Constance* appareille donc du port de Toulon. Mais, dans son journal, Marin signale très vite de nombreuses fuites d'huile !

Après avoir fait escale aux Canaries, l'équipage arrive à Cadix puis au large de l'Espagne. Le 12 janvier 1963, l'équipage quitte Cadix pour traverser l'océan Atlantique. Pour Guimard, l'expédition s'annonce comme la plus longue de sa carrière. L'équipage est composé de Paul Guimard, chef de l'expédition, Marin-Marie, chef de bord, Xavier Guillou, mécanicien et cuisinier, André-Armand Cahard, technicien radio et Jean Canavet, photographe. L'équipage est composé de Paul Guimard, chef de l'expédition, Marin-Marie, chef de bord, Xavier Guillou, mécanicien et cuisinier, André-Armand Cahard, technicien radio et Jean Canavet, photographe. L'équipage est composé de Paul Guimard, chef de l'expédition, Marin-Marie, chef de bord, Xavier Guillou, mécanicien et cuisinier, André-Armand Cahard, technicien radio et Jean Canavet, photographe.

12 janvier 1963

LES NAUFRAGÉS DE LA MARTINIQUE

Le bateau y est pratiquement désarmé le 15 mars et les émissions radios sont arrêtées, ainsi que les financements qui vont avec. Marin-Marie reste seul à bord avec le matelot Xavier Guillou. Tous deux sans le sou, ils sont incapables de rallier la métropole et passent quelques semaines sur l'île, le bateau bloqué dans le port, dans une ambiance plutôt morose.

Après de vaines tentatives visant à vendre le navire sur place, Paul Guimard décide d'envoyer un troisième équipier aux deux « naufragés » afin de leur permettre de reprendre la mer. Cette nouvelle traversée se déroule néanmoins sous de meilleurs auspices notamment

après la venue en aide de Paul Guimard. La presse en fait un grand récit de retour. Marin compose une chanson épique et gagnante. *La Ballade de La Constance*. Après 20 jours de navigation, les deux naufragés rejoignent la France le 24 juin 1963. Ils ont fait leur chemin de France à France et ont pu revenir avec une arrivée officielle le 25 juin à Granville.

Port de Castroville à Saint-Barthélemy, 1963
Archives de la Manche (Archives Maritimes 1342 / 201)



NAUTISME, YACHTING

Dans *Grand coureurs et plaisanciers* (1997), Marin-Marie narre l'histoire du yachting depuis ses débuts, au XIX^e siècle, jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Cette période est encore celle du cercle des riches propriétaires de voiliers et d'équipages, qui se renouvellent et se reconnaissent par-delà les frontières. Marie est, quant à elle, un vrai plaisancier, au sens où il prend vraiment plaisir à naviguer, à relever des défis et cela sur toutes sortes d'embarcations.

MEMBRE DES PLUS GRANDS CLUBS

À la fin des années 1920, ayant revendu son *Holiday II*, et se trouvant sans voilier, Marin est volontiers accueilli par d'autres yachtsmen. C'est ainsi qu'il a couru sur *La Raillieuse* de Georges Lefranc vers Santander, en 1929, il lui est proposé d'intégrer *The Royal Ocean Racing Club* de Londres (le fameux RORC fondé en 1925), où il demeure inscrit jusque dans les années 1980. C'est aussi naturellement qu'il entre à la société nautique

de la baie de Saint-Malo (SNBSM) ou yacht-club de Saint-Malo, ainsi qu'à celui de Dinard, de l'autre côté de la Rance.

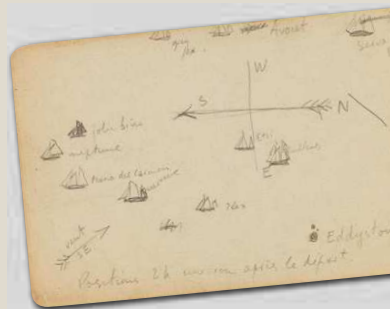
Le Yacht-Club de France (YCF) lui ouvre grand les portes, grâce au sillage tracé par son père, mais aussi grâce à l'estime du commandant Charcot, président du YCF vingt ans durant. Marin n'est d'ailleurs pas peu fier d'arborer le « guidon » de l'YCF sur ses bateaux.

LES RÉGATES

Outre les régates de voiliers traditionnels, comme celles des bisquines de la baie du Mont Saint-Michel ou les régates de doris de Chausey, Marin aime les courses croisières à partir des côtes sud de l'Angleterre.

Dans la course Plymouth-Santander de 1929, il apprécie que *Jolie-Brise*, ancien bateau pilote du Havre, qui vient de remporter la première édition du *Fastnet*, trace vivement devant les autres concurrents du même tonnage. En 1931, à la Cowes-Dinard, au départ de l'île de Wight, Marin est sur le *Minoru* qui ne sera vainqueur que l'année suivante. En juillet 1946, il refait la Cowes-Dinard. C'est l'occasion de tester son nouveau yacht, l'*Ariel*. En 1947, il s'y classe premier de sa catégorie.

À partir des années 1960, Marin s'intéresse aux exploits des nouveaux héros du nautisme. Il commente la transat en double de 1979 pour *La Gazette de la Manche* tout en regrettant la suprématie récente des multicoques. Ses petits-fils, se souviennent combien il est heureux d'assister, en 1982, au départ de la *Route du rhum* à Saint-Malo, mais aussi des sentiments respectueux qu'il porte à Éric Tabarly !



Croquis réalisé lors de la Plymouth-Santander de 1929, position des bateaux deux heures après le départ.

Le Marie del Carmo à la Plymouth-Santander de 1929. Archives de la Manche, Fonds Marin-Marie (1587_2002)





Projet de bossoir, mise à l'eau du canot



DANGERS DE LA MER

Le naufrage du Pourquoi-pas ? en 1933 a laissé des souvenirs tristes et amers à Marin-Marie. La disparition brutale de son ami, le commandant Charcot, a considérablement assombri le retour de sa traversée transatlantique sur L'Arctique. Comme tous les marins, il est donc bien conscient des dangers de la mer.

NAUFRAGES ET SAUVETAGES

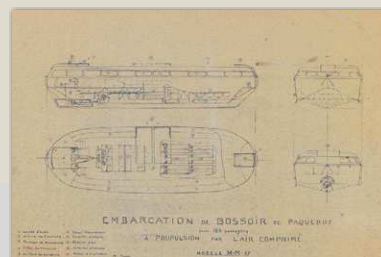
Marin-Marie entretient des relations amicales avec les sociétés de secours aux naufragés. Pour la société des sauveteurs hospitaliers bretons, il dessine une affiche en 1967. Il peint également, à plusieurs reprises, des canots de secours des stations de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM). En outre, Marin reste très attaché aux gestes de solidarité envers les péris en mer, tels que la traditionnelle procession religieuse organisée le 15 août, à Chausey.

L'INVENTION D'UN SYSTÈME DE BOSSOIR AVEC ESCORTEUR

En 1956, le paquebot italien *André-Doria* sombre au large de New-York, à la suite d'une collision avec le navire suédois *Stockholm*. La catastrophe a été évitée de peu grâce à l'intervention rapide du paquebot français *L'Île-de-France*. Toutefois, cette tragédie a fait apparaître les problèmes de mises à l'eau des chaloupes de sauvetage d'un navire, en particulier lorsque que ce dernier gîte. Marin-Marie se penche sur cette question. En avril 1958, il dépose un brevet portant sur l'invention d'un bossoir, c'est-à-dire d'un dispositif de levage, afin de permettre le débarquement des bateaux de sauvetage. Dans son système, les canots sont équipés de chaînes horizontales qui leur permettent de couler le long de la coque. Sa première installation est opérée sur un canot en construction pour le capitaine Marcelle Dahan.

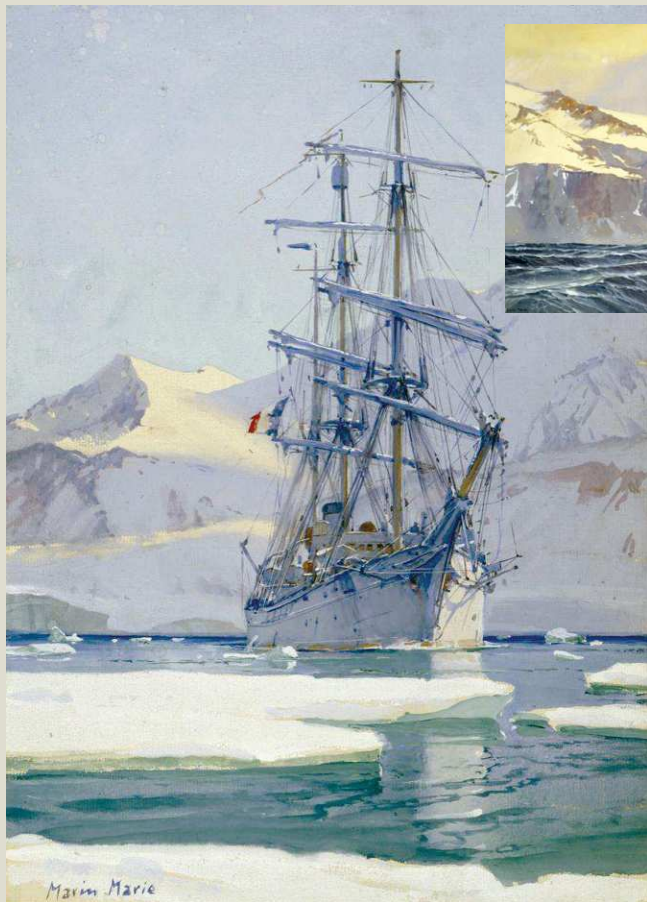
LES MARÉES NOIRES

En mars 1967, le tanker pétrolier *Torrey Canyon* fait naufrage au large de la Grande-Bretagne. Plus de 120 000 tonnes de pétrole se répandent dans l'océan en direction des côtes bretonnes. Il s'agit de la première grande marée noire de l'histoire. Dès cette date, dans un article publié dans *Ouest-France*, Marin cherche à alerter ses contemporains d'une possible pollution de la baie du Mont Saint-Michel. En 1978, ses réactions sont plus amères face à la catastrophe de l'*Amoco Cadix*. Interviewé par *La Gazette de la Manche*, il déclare alors : « C'est une faute grave, après la marée noire de 67, d'avoir laissé croire que cela ne se reproduirait plus ».



Croquis pour système de bossoir Archives de la Manche, Fonds Marin-Marin (242 / 1125)





Marin Marie. Le Pourquoi-Pas 7 dans les glaces, gouache
Musée national de la Marine

Marin Marie. Le Pourquoi-Pas 2, gouache
Musée national de la Marine



Le commandant Charcot par Marin Marie, épreuve témoin signée par Marin Marie pour un article pour L'illustration, 18 septembre 1922
Archives de la Manche, Fonds Marin Marie (2017/2022)



L'Arriel (à droite) parmi d'autres voiliers, à priori pendant la course Cowes Dinard 1945
Archives de la Manche, Fonds Marin Marie (2017/2022)

Image en fond.
Le port de Québec, croquis pendant l'expédition de Marin Marie sur le Colbert en 1929
Archives de la Manche, Fonds Marin Marie (2017/2022)





Mers el-Kébir: 4 juillet 1940 à 18h30,
gouache et aquarelle
Musée maritime de Toulon



Marin-Marie, L'attaque de Mers el-Kébir,
gouache

Musée maritime de la Mer

Le Stasbourg et le Dunkerque stationnés à Mers el-Kébir: 2 avril 1940,
gouache et aquarelle
Collection particulière

Image en fond,
croquis de Marin Marie réalisé sur Le Fantasioque, 1940
Archives de la Manche, Fonds Marin Marie (2017/2018)





PEINTRE DE LA MARINE

Nommé peintre de la Marine en décembre 1933, Marin-Marie réalise, tout au long de sa vie, de nombreux tableaux pour la Marine nationale. Il prend également part à la vie de cette corporation, à ses réunions, voire à ses réunions. En outre, il est un ardent défenseur de ce corps, « dont le rôle est de faire connaître la mer et la Marine au grand public, d'exalter nos belles traditions maritimes et de susciter des vocations d'officiers dignes de sa titre ».

LES COMMANDES

En 1937, Marin-Marie reçoit la commande d'un tableau représentant un sous-marin par mauvais temps pour le carré des officiers de la base des sous-marins de Cherbourg.

Durant la guerre, la peinture étant son seul revenu, plusieurs commandes lui sont heureusement passées par le Ministère de la Marine, notamment sur les combats de Mers el-Kébir.

Dans le même temps, le musée de la Marine, récemment fondé à Paris, le sollicite pour enrichir ses collections sur les expéditions polaires de Charcot et sur la navigation en solitaire.

EXPÉDITIONS SUR LE MONTCALM ET SUR LE COLBERT

En 1947, le ministère lui propose d'embarquer sur le croiseur *Montcalm* effectuant des missions vers les Caraïbes. De ce voyage agréable, ponctué par de nombreuses escales à Norfolk, la grande base atlantique de l'US Navy, aux Antilles françaises et à Casablanca, Marin-Marie rapporte un riche journal de bord et de nombreux croquis qui lui servent à la réalisation de toiles. En 1959, il renouvelle l'expérience en partant en croisière dans les mers du nord et au Cap Nord, sur le croiseur le *Colbert*.

L'ART DU PEINTRE

Le perfectionnisme de Marin-Marie s'inscrit dans une longue tradition de peintres de la mer. Selon Louis de Veyran (*Peintres et dessinateurs de la Mer, 1901*), « pour peindre la mer, il faut avoir navigué en toutes saisons, avoir passé des journées et des semaines au large, avoir fait des études entre le ciel et l'eau, et quand on a tous les documents nécessaires on peut, au retour dans l'atelier, exécuter des œuvres vraisemblables ».

Durant toute sa carrière, Marin-Marie respecte ces principes. La riche documentation et les nombreux travaux d'études que contiennent ses archives reflètent sa rigueur. On y trouve une collection impressionnante de représentations de bateaux, mais également des photographies de ciels, de flots, sans oublier les nombreux carnets de croquis.



Croquis pris sur le *Montcalm*, 1947
Archives de Marin-Marie (Musée de la Marine)





L'HOMME DU MONDE

Au gré des rencontres, Marie-Madeleine des lieux dans tous les milieux qu'il fréquente. Dans les années 1950, c'est souvent son ami Robert Richard, rencontré sur le Pourqui-pas ? qui va l'introduire dans les milieux artistiques parisiens.

CHEZ ROGER LA GRENOUILLE

Robert lui fait connaître le restaurant de Roger Spillows, avant qu'il ne devienne le rendez-vous de tout Paris artistique. La Grenouille a vu circuler des artistes tels que Balbus ou Picasso, qui avait son atelier à quelques pas. Marie-Madeleine garde pendant longtemps des habitudes dans ce lieu artistique de Paris des années trente. Elle se d'entend avec Roger qui, suite à sa réputation de généraliste, refuse souvent que Marie lui prête ses yeux.

CHEZ SUZY SOLIDOR

Suzy Solidor, dont Robert tombe éperdument amoureux, est une chanteuse d'origine italienne, prise d'air de sa part. Elle participe à la réputation d'être vive et étonnée qui ne s'arrête pas toujours à Paris. « Suzy venait tout juste de la vie parisienne, j'ai vu la première, elle est française — mais la bataille de Champagne à 2201 fr, ça m'étonne pas... » L'histoire de 1940. Marie devient malgré tout un habitué des soirées de Suzy devenue entretemps la maîtresse de Robert.

AU BŒUF SUR LE TOIT

Au Bœuf sur le toit est un salon et par extension, inauguré en 1922 par Louis Heydès. Les artistes en tout genre s'y retrouvent, Louis Jouhan, André Breton, Boris Cavelier, Pablo Picasso ou Eric Satie. C'est là, dans ce rendez-vous des musiciens, que Marie se lie d'amitié avec Clément Ducrot, peintre belge, qui forme alors un atelier avec Jean Wieron.

TROIS MOUSQUETAIRES

Robert Richard rencontre Francis Jindak, un artiste belge fasciné à tout le monde, introduit par l'intermédiaire de son directeur, le baron de la Roche, un homme passionné et fasciné ensemble la revue d'après. Marie est en relation avec deux amis avec Francis Jindak, Jean de la Varenne qui collabore ensuite à la revue de Francis Jindak. Le Gros-Marin à Vieux. Elles se retrouvent dans un monde totalement différent, celui-ci est en fait pas moins un admirateur et un ami très proche de Marie. « On se lie par un air très pur, la robe surprise est devenue dans les trois à son état et la situation peut être qu'on est un peu comme ça et on peut être étonné... » Il faut en avoir conscience, la pensée, ça fait à son étonnement, dont les types différents. L'histoire de Marie-Madeleine à Jean de la Varenne.



Suzy Solidor, s.d.
Maison de l'histoire de la Manche

Un canot automobile sorti de l'imagination du jeune Marin, 1925
Archives de la Manche, fond Marin, 1002 / 400





ILLUSTRATEUR, CONTEUR ET ÉCRIVAIN

Marin-Marie est rapidement sollicité pour des illustrations maritimes. De lui demande d'écrire ses aventures et, plus souvent encore, on le sollicite pour les raconter de vive voix. Non seulement ses expéditions sont extraordinaires mais en plus, il les conte merveilleusement.

ILLUSTRATEUR

Son amitié avec Jean-Baptiste Charcot lui ouvre des horizons aussi que des portes dans le milieu de la peinture. Le commandant s'illustre notamment une nouvelle de Marin avec son frère Christophe Colomb ou par un marin (1911).

En janvier 1911, le journal *L'Illustration* lui commande une série d'illustrations pour accompagner un article de

Charles Rabut sur le Groenland. Sa notoriété prend forme. Dès lors, le talent de Marin est sollicité à profit pour illustrer des articles, des romans ou des livres de poche sur les



CONTEUR

« Qui a éprouvé Marin Marie a pu également rapporter ses anecdotes de conversations, faites avec laquelle il met son plaisir à faire, son intérêt naturel. C'est un signal de l'homme d'éprouver tout les sujets qui concernent la mer et les hommes, la peinture et les sciences, toute l'expérience d'une existence fort singulière.

Marin-Marie raconte l'épisode de son entretien avec le peintre en chef, mais pas le seul à rapporter et à éprouver son d'expérience. Nombreux sont les personnes touchées sous le charme de ce talentueux conteur.

ÉCRIVAIN

À de nombreuses reprises, il est sollicité pour travailler sur le papier ses aventures. Dès 1911, Charcot lui demande le manuscrit manuscrit de visiter à relater sa traversée de l'Atlantique nord. Marin, qui a abondamment l'habitude de raconter ses exploits, se met au travail et lui remet vingt-cinq pages. Ce sont les premières de son livre *Wind-Blasé, Wind-Blasé*, qui s'est publié dans un anglais et qui est un certain retentissement outre-Manche. Par la suite, Marin a écrit et écrit à l'illustration mais ses projets ne sont pas tous le jour.

Concours par Marin d'été, 1920
Bibliothèque de la Maison de l'histoire de la Manche





Marin-Marie, illustrations pour *Pêcheurs des quatre mers*, ouvrage publié en 1956, Archives de la Manche, 033 C 2402



Image en fond, *La façon de godfille*, illustration de Marin-Marie, extraite de *Grands coureurs et plaisanciers*, 1957, Archives de la Manche, 033 C 2402

