

Le Baron Sané, le Vauban de la Marine

1740-1831

CONNAISSEZ-VOUS Sané ? Une collection historique en vogue il y a quelques années aurait pu rajouter ce titre à son catalogue sans crainte de traiter un sujet rebattu.

Né en 1740, mort en 1831 cet ingénieur des constructions navales a connu douze gouvernements successifs de la France et sa carrière active de soixante-trois ans dans la marine s'est déroulée sous quarante-trois ministres. Ajoutez à cela que la majorité des vaisseaux à voiles qui ont été construits pour la marine de guerre de 1786 à 1845 ont été construits sur ses plans et vous avouerez qu'il mérite plus que la notice de quatre pages des Biographies Bretonnes que Levot lui a consacrée en 1857. Certes de nombreuses références à son œuvre émaillent les ouvrages traitant de la Marine française sous la Révolution et sous l'Empire, quelques lignes lui sont consacrées dans les dictionnaires et les encyclopédies, son nom est mentionné dans quelques articles sur la construction navale, M. Boudriot le nomme dans son admirable ouvrage sur le vaisseau de 74 canons, mais franchement, connaissez-vous Sané ?

1740-1755 : La vocation

Le 18 février 1740 lorsque Jacques Noël Sané naissait à Recouvrance, Brest reprenait espoir.

Cette ville qui depuis plus de cent ans ne vivait que pour la marine ne pouvait que bénéficier de l'intérêt que Maurepas, ministre de la marine de Louis XV, portait à son département.

Délaissée par Louis XIV après le désastre de La Houghe, la marine depuis 1692 avait connu une profonde éclipse.

La guerre qui couvait avec l'Angleterre amenait Maurepas à pousser les constructions. Celles-ci bénéficiaient du progrès apporté dans les sciences nautiques par les travaux des Bernouilli, des Euler et des Bouguer, travaux rendus possibles par l'utilisation des méthodes mathématiques introduites par Newton et Leibnitz à la fin du XVII^e siècle.

Duhamel du Monceau fondait à Paris la première école des constructeurs. Dans les ports, des écoles s'ouvraient pour fournir des cadres instruits aux divers ateliers, et préparer à l'école de Paris.

La guerre qui éclate en 1744 au sujet de la succession d'Autriche se termine par le désastreux traité d'Aix-la-Chapelle en 1748. Le grand Corps, déçu du pauvre rôle que la marine a dû jouer faute de moyens, est animé du désir de revanche. Il se tourne vers l'étude.

Le ministre Rouillé sanctionne en 1752, par la création de l'Académie de Marine, les réunions studieuses tenues à Brest depuis la paix par quelques officiers des vaisseaux. Plusieurs ingénieurs y sont admis. Ces ingénieurs sont issus de la bourgeoisie et compensent les quartiers de noblesse par leurs talents. La science peut ouvrir de belles carrières dans la marine.

Le père de Jacques Noël Sané était, en 1740, pilote vice-amiral. Il avait quarante-cinq ans. Son frère aîné était le pilote amiral, c'est-à-dire le plus ancien du port. Leur père avait été pilote à Brest avant eux.

C'étaient de bons bourgeois dont l'ancêtre avait été inhumé en 1680 dans le cœur de l'église Notre-Dame de Recouvrance. Comme les Maîtres Charpentiers, ils appartenaient à la caste instruite des maîtres entretenus.

Mais à la différence de ceux-ci leurs prérogatives disparaissaient depuis que les officiers de vaisseaux ne leur abandonnaient plus le soin exclusif de la navigation.

En 1747, un jeune ingénieur est affecté à Brest. C'est le fils du pilote Groignard du port de Toulon. Faut-il voir là l'origine du choix de la carrière par Jacques Noël Sané. Toujours est-il qu'en mars 1755 il est admis comme élève aux écoles de la marine établies au port de Brest. Il a quinze ans.

C'est à cet âge-là, que les jeunes nobles que la marine attire, entrent aux Gardes de la Marine, pépinière du Grand Corps des officiers des vaisseaux.

1755-1766 : Les années de formation

De 1755 à 1766, pendant onze ans, Sané apprit son métier d'ingénieur.

Ses débuts furent rapides. Un an à peine après son admission aux écoles de la marine de Brest il était Aspirant Elève Constructeur, et deux ans plus tard en 1758 il se voyait décerner le Brevet d'Elève Constructeur. Il était dès lors chargé de divers travaux et participait à l'activité de l'Arsenal. Cependant la guerre qui venait de reprendre s'avérait désastreuse. L'incapable ministre Berryer paralysait la marine. L'une des mesures qu'il fut amené à prendre devait porter un grand préjudice au jeune élève constructeur. Berryer mit en effet en sommeil l'École des Constructeurs de Paris et renvoya les élèves dans les ports. Lorsque Choiseul reprit le ministère en 1761 Brest était une « solitude dévastée » et les efforts du nouveau ministre auront pour but d'empêcher l'effondrement complet de nos forces navales.

Suscitant l'intérêt de la nation pour la marine il obtient que les Etats et les corps constitués offrent quinze vaisseaux à la France. L'activité des Constructions navales reprend et le traité de Paris qui sanctionne en 1763 nos terribles revers, voit cependant poindre l'essor d'une marine renaissante. Sané avait perdu son père en 1762, et à ce chagrin vint

s'ajouter celui de voir repousser la proposition faite de l'élever à la fonction de sous-ingénieur. Cependant dans son effort de réorganisation de la marine, Choiseul n'oubliait pas les ingénieurs constructeurs. Le 25 mars 1765, la Grande Ordonnance de la Marine venait donner à ce corps savant un statut militaire, avec grades et uniforme. L'école des constructions de Paris était réouverte et Sané y fut immédiatement admis.

En août 1766 il subissait l'examen de sortie, restait encore quelque temps à se perfectionner dans l'étude du calcul différentiel et intégral, et le 17 octobre il était nommé sous-ingénieur des constructions navales au port de Brest aux appointements de 1.200 livres par an.

1766-1789 : L'ingénieur

Dès son retour à Brest avec son nouveau titre, Sané se voit confié à Choquet-de-Lindu pour les bâtiments publics et à Joseph-Louis Ollivier, pour les constructions navales.

En 1768 le chevalier de Borda est affecté au port de Brest comme Lieutenant de Vaisseaux et de Port, et il aura par la suite une influence décisive sur la carrière de Sané.

En attendant, celui-ci, comme l'ordonnance de 1765 le prévoit, embarque afin de se perfectionner à la mer. Il fait le voyage de la Martinique sur la flûte *la Seine* en 1769, et là, construit des gabares et un cure-môle avant de revenir à Brest en août 1770.

Sané en 1774, à trente-quatre ans, est nommé Ingénieur Constructeur et peut alors donner la mesure de ses moyens.

Il est d'abord chargé de la refonte sur les plans de Groignard des vaisseaux *le Sphinx* et *la Couronne*, puis il termine en 1777 à Lorient la construction de la frégate *la Surveillante* où s'illustra Du Couedic. Enfin l'année suivante, au début de la guerre d'Amérique, il est admis à construire sur ses propres plans son premier vaisseau de 74 canons *l'Anibal*.

En 1779 il dessine les plans de la frégate de 26 canons *la Vénus* et c'est six de ce type qu'il construit à Saint-Malo entre 1779 et 1783. En 1780 il est le plus ancien ingénieur constructeur ordinaire du port. Il lance *le Northumberland*, vaisseau de 74 canons construit sur ses propres plans qui lui vaut d'être admis à concourir pour le plan type d'un vaisseau de 74 canons à construire dans tous les ports du royaume.

Car depuis Tourville on avait l'idée de construire des flottes homogènes, et en 1771 déjà on avait chargé Groignard d'étudier les plans et devis des vaisseaux de tous rangs.

En 1782 le plan de Sané pour *le Téméraire*, 74 canons portant du 12 à la 2^e batterie est approuvé. Il servira pour tous les 74 canons jusqu'en 1794 où il sera remplacé par un nouveau plan Sané. C'est le succès.

La paix est revenue en 1783 et la marine en sort avec une auréole de gloire. La situation de Sané est assurée. A quarante-trois ans sa réputation est faite.

Il se marie le 29 avril 1783 avec la fille d'un trésorier de la Marine, Marie-Louise Le Vacher de Vaubrun, qui lui donne une petite fille l'année suivante. Pendant ce temps Sané ne chôme pas.

Les constructions neuves sur ses plans se poursuivent. En 1784 le vaisseau *le Superbe* est mis à l'eau.

Le 4 février 1786 le ministre Castries ouvre une enquête pour l'établissement des plans types des trois modèles de vaisseaux de ligne qui composeront la flotte dans l'avenir, le 74, le 80 et le 118 canons. Le 74 canons de Sané a déjà été approuvé.

Le 14 mai 1786, Borda alors inspecteur des Constructions navales, choisit le 118 canons, type *les Etats de Bourgogne* de Sané, comme le plus convenable des plans soumis par les six meilleurs ingénieurs constructeurs de France, Groignard, Coulomb, Guignace, Chevillard, Lamothe et Sané.

En juillet, le vaisseau est mis en chantier, tandis que Sané fait fonction de sous-directeur des Constructions à Brest.

Le 25 septembre de la même année il est élu académicien adjoint à l'Académie Royale de Marine à Brest, réinstituée en 1769 après qu'elle ait arrêté ses travaux pendant la guerre de Sept Ans en 1765.

Le 5 novembre 1787, Borda soumet à l'approbation le plan type de Sané pour le vaisseau de 80 canons. Il est accepté en février 1788 et ainsi les trois types de vaisseaux de ligne à construire dorénavant seront de Sané.

Les graves événements qui se dessinent marquent peu la vie quotidienne. Certes la situation des ouvriers du port de Brest est misérable et leur nombre, plus de 4.500, représente un danger de troubles sociaux.

Mais la municipalité coopère avec la marine et l'armée, et pour Sané la vie se déroule sans heurts trop violents. Le 15 mars 1789, l'ingénieur Groignard qui s'est cassé la jambe et qui a soixante-deux ans donne sa démission de directeur des travaux. Guignace le remplace et Sané prend la suite de celui-ci comme sous-directeur en titre. Il recevra cette année-là, la croix de chevalier de Saint-Louis.

Il se réfugie dans les détails de son service, les constructions neuves et les travaux académiques et passe sans trop d'aléas cette période difficile. En février 1791, il est élu académicien ordinaire et pour ce bourgeois cultivé il semble que la Révolution soit dans l'ordre des choses.

Certes il n'a pas adopté une attitude politique aussi active que celle de son collègue l'ingénieur Forfait, chef de service au Havre, qui a été élu député à la Législative. Mais c'est qu'à l'inverse de celui-ci sa carrière s'est déroulée lentement et sans éclat, toute de travail et absente d'intrigues. Sans doute à la faveur des réorganisations que la marine subit, les ambitions se font jour, les vieilles rancœurs éclatent. Sané a dû en souffrir puisqu'en août 1791 il manifeste l'intention de quitter la marine

à la suite de la nouvelle organisation du port. Mais c'est là une velléité sans lendemain.

La pénurie d'ouvriers et la disette sont des sujets de soucis autrement importants et ils deviennent primordiaux quand le 1^{er} octobre 1792 quelques jours après la proclamation de la République, Sané succède comme chef des travaux à Guignace parti à la retraite.

1792-1800 : Le technocrate

Alors commence pour Sané qui a maintenant cinquante-deux ans, la période la plus éprouvante de sa carrière.

Dans le tumulte de la révolution, dans l'affolement des passions déchaînées, il doit prévoir, organiser, diriger.

On manque de tout à Brest. De cuivre pour le doublage, d'artillerie pour l'armement, d'ouvriers pour la construction, de farine pour le pain et le biscuit. Monge qui est ministre depuis le 12 août, est plein de bonne volonté mais peu efficace. La Convention nationale est obligée de prendre des mesures démagogiques qui nuisent à l'ordre et à la discipline.

Le service de la Garde nationale, appelée pour réduire les insurrections de Vendée, dépeuple les ateliers. Les clubs et la municipalité font entendre leurs voix et voudraient tout régenter. En avril 1793, Monge donne sa démission et le Comité de Salut Public, après lui avoir donné Dalbarade comme successeur, ordonne un énorme programme de construction. Les représentants Bréard et Tréhouard sont envoyés en mission à Brest. L'ordonnateur Redon est destitué et, le 23 août, Sané est nommé à sa place.

Le mois suivant une nouvelle réorganisation change son titre en celui de Chef Civil, théoriquement incompatible avec la fonction de directeur des Constructions navales.

Jeanbon Saint-André et Prieur de la Marne viennent rejoindre les deux représentants déjà à Brest et au bout de quelques jours Jeanbon et Bréard restent seuls sur place. Sané est partout à la fois. On rase de vieux trois ponts et les vaisseaux ainsi obtenus sont jugés excellents, on construit, on répare. Sané a entièrement la charge de l'Arsenal depuis le 5 octobre par un arrêté extraordinaire de Jeanbon Saint-André qui lui fait exceptionnellement assumer les fonctions de Chef Civil et de directeur des Constructions navales. On décrète la suppression du repos dominical et des jours fériés, on travaille jour et nuit malgré les risques d'incendie que craint le nouveau directeur.

Sané est la cheville ouvrière de l'Arsenal, l'auxiliaire et l'ami le plus précieux de Jeanbon ; il est aussi très lié à l'amiral Villaret Joyeuse qui commande en chef.

Avec 1794, la Terreur s'installe. Ance le bourreau et Hugues l'accusateur public, deviennent à Brest des personnages de premier plan. Il faut leur faire bonne figure. Sané doit se mettre au goût du jour, tutoyer, sacrer, jurer. Il le fait sans enthousiasme. Jeanbon qui le protège s'ab-

sente pour un mois à Paris. Il en profite pour faire donner à Sané le grade d'Ingénieur Constructeur en chef. A son retour, la collaboration entre le Chef Civil, l'Amiral et le Représentant est parfaite. Ils font à eux trois des merveilles. Mais Sané s'épuise et, bien qu'à la suite d'une loi du 2 février 1794 il soit déchargé des fonctions de Chef des Bureaux Civils pour ne plus assurer que celles d'Ingénieur Constructeur en Chef, la tâche reste écrasante. Malade, il doit interrompre son travail au moment où l'on met la dernière main à l'armement de la flotte. Forfait le remplace un moment, puis Guignace, rappelé de sa retraite. Le 19 juin 1794, c'est la bataille restée fameuse du 13 prairial An II où Villaret et Jeanbon sont tous deux sur *la Bretagne*, le vaisseau Amiral de 118 canons que Sané avait lancé en 1790 sous le nom *des Etats de Bourgogne*. Quelques jours plus tard Sané reprend son poste. Et puis c'est le 9 thermidor, et la réaction qui suit la chute de Robespierre — Jeanbon et Sané sont en butte à des tracasseries. Et pourtant Sané vient d'accomplir de nouvelles prouesses. Il a construit en quatre mois la frégate *la Virginie* qui donnera naissance à toute une longue série de ce type. Sané est malade d'écoeurement et craint pour sa place.

Les constructions sont arrêtées. L'arsenal se vide. Les ouvriers demandent leur congé. Le 24 octobre 1795, Sané retrouve ses fonctions d'ordonnateur. L'avènement du Directoire le trouve dans cette place. Au début de 1796, le remuant Forfait lance un défi à Sané pour la construction d'une frégate, proposant de modifier les plans de *la Virginie* pour lui donner les dimensions principales de la frégate *la Seine* orgueil de Forfait. Sané se réfuse en proposant l'inverse. Mais cela augmente le dissentiment entre les deux hommes.

Bonaparte, qui avait connu et apprécié Forfait en Italie, n'est pas étranger à la nomination de celui-ci Ordonnateur en Chef de la Marine de Flessingue à Port-Malo en mai 1798. Deux mois plus tard, Sané se voit lui-même désigné comme Inspecteur des Constructions de la Marine depuis Port-Malo jusqu'à Bayonne. A la fin de l'année, il passe les consignes d'ordonnateur à Brest à son successeur Najac et demande un congé de maladie, avant de prendre ses fonctions d'Inspecteur.

1800-1817 : *Le grand commis*

Il fait diverses inspections et vient souvent rendre compte à Paris au cours de l'année 1799. Serait-ce parce qu'il brigue la succession du Chevalier de Borda, mort en février Inspecteur des Constructions Navales et Directeur de l'Ecole des Ingénieurs Constructeurs de Paris, place pour laquelle Forfait a recommandé son ami Vial du Clairbois ? Pour lui-même Forfait ne reste pas inactif et dès le 19 novembre, dix jours après le coup d'Etat du 18 brumaire, le Premier consul en fait son ministre de la marine. Sané ne semble pas très désireux de venir près de lui et quand le 23 septembre 1800 il est nommé Inspecteur Général du Génie Maritime, ce Corps prestigieux créé le 27 avril de la même année, il n'est pas pressé de se rendre à son lieu de résidence qui sera doréna-

vant Paris. Il est de retour à Brest depuis sa nomination et n'en repart que le 19 juillet 1801 après un rappel du ministre. Dix mois pour régler ses affaires à Brest cela paraît bien long. Il est vrai que sa fille qui a à peine dix-sept ans s'est mariée en janvier avec un capitaine de vaisseau de trente ans, Aimé de la Rüe.

En octobre, l'École des Ingénieurs Constructeurs, avec Vial à la tête, est transférée à Brest.

Entre-temps, Forfait s'est intéressé au *Nautilus* le sous-marin proposé par Fulton, et du fait de son absence de Paris, Sané n'a pas eu à prendre parti. Dernier acte de son Ministère qu'il passera à Decrès le 1^{er} octobre, Forfait modifie un plan de 74 de Sané (en le faisant raccourcir de deux pieds) et en ordonne la construction à Lorient.

Sous la vigoureuse impulsion de Decrès, la marine continue à se réorganiser. Les constructions navales sont en plein essor et si Brest est en sommeil, Anvers est en pleine expansion.

Sané a dessiné, à la demande du Gouvernement, un petit 74 pouvant naviguer sur l'Escaut et cinq d'entre eux seront en construction à Anvers en 1804, la première année de l'Empire. Puis ce seront les plans des frégates de 46 canons, type *la Pénélope* et *la Pomone* qui recevront ses soins. Ces travaux ont été entrecoupés d'inspections dans les ports, comme celle décidée par le ministre, fort opportunément, le 4 octobre 1803 et qui devait mener au début de novembre Sané à Brest. Il peut en effet y embrasser sa première petite fille née le 3 octobre. A cette joie s'ajoutera quelque temps plus tard celle de se voir nommer dans la Légion d'honneur nouvellement créée.

La défaite de Trafalgar le 21 octobre 1805 rend nécessaire une augmentation des constructions navales pour remplacer les unités détruites. Les vaisseaux type Sané de 80 canons, *le Conquérant*, et *le Robuste* lancés en 1806, des frégates de 46 et 42 canons mises à l'eau la même année, puis un nouveau type de corvette à gaillard toujours dessiné par Sané. Napoléon apprécie son Inspecteur Général des Constructions Navales, dit bien haut la valeur de ses vaisseaux et admire particulièrement le 80 canons qu'il estime être « le vrai échantillon ». Le 10 août 1807, Sané est élu à la classe de Mécanique de l'Institut des Sciences. La tradition veut que sa candidature ait été proposée par Napoléon lui-même à ses confrères de l'Institut où il avait été élu en 1797.

Cette même année voit la mort de Forfait, disgracié depuis 1805 à la suite apparemment d'une cabale locale alors qu'il était Préfet Maritime à Gênes.

Et les plans types de Sané se succèdent ; *la Ville de Paris*, 110 canons imité des 3 ponts anglais en 1808, la même année *l'Austerlitz*, 118 canons portant jusqu'à 132 bouches à feu et du 18 à la 3^e batterie ; en 1810, la frégate type *la Justice*. On lance ses vaisseaux de 80 et 74 canons à Rochefort, à Anvers. Son activité ne ralentit pas.

Il suit en 1810 les essais d'un nouveau sous-marin, un *Nautilus* encore, proposé cette fois-ci par les frères Cœssin et qui n'aura pas plus les

suffrages que celui de Fulton. Et en juin 1810, c'est la croix d'Officier de la Légion d'honneur, suivie en octobre du titre de Baron qui viennent couronner à soixante-dix ans une remarquable carrière.

L'année suivante c'est la création du Conseil des constructions navales où il siège à côté de l'ingénieur Rolland qui était déjà son protégé en 1792, et qui est maintenant chef du Génie Maritime. Mais sa juste fierté à voir cette superbe flotte qu'il a presque à lui seul conçue, l'orgueil que lui cause l'admiration de l'Angleterre, elle-même, pour ses vaisseaux dont elle copie les lignes, son bonheur à voir son génie publiquement reconnu, cèdent devant la douleur que lui cause, fin 1812, la mort de sa fille unique.

Le chagrin et la maladie s'ajoutent aux inquiétudes de cette difficile période de l'Empire où tout semble s'écrouler. C'est l'abdication et puis le 6 avril 1814, l'avènement de Louis XVIII. A l'angoisse succède la satisfaction. L'ordonnance du Roi du 18 mai réorganisant le Génie Maritime confirme Sané dans ses fonctions et lui adjoint son cher Rolland comme Inspecteur Général Adjoint. (Un adjoint de quarante-cinq ans est sans doute nécessaire au vieux Monsieur qu'est maintenant le Baron Sané).

L'isolement créé par les guerres de l'Empire n'a pas été favorable aux innovations dans la Marine française toute repliée sur elle-même. Si Sané a su conduire le vaisseau de guerre à voiles à son apogée, il n'est pas mûr pour l'énorme révolution de la vapeur, timidement déjà utilisée par la Marine britannique en 1813. Sané, à cette époque, semble se complaire dans ses souvenirs, il fait construire avec soin des modèles de ses vaisseaux types, il devient tatillon sur l'administration de son service.

L'intermède des Cent-Jours, où Decrès est redevenu ministre ne semble pas l'avoir inquiété. Ce vieux serviteur de l'Etat a vu bien des régimes et a su rester fidèle à la France. Le 31 décembre 1816 il est fait Chevalier de Saint-Michel. Mais là encore sa joie est de courte durée. Son gendre meurt à son tour subitement et ses trois fillettes n'ont plus que leur grand-père pour tuteur. L'année qui commence sous de si tristes auspices s'achève sur un autre coup du sort. Vers la fin de l'année 1817, Sané est mis à la retraite d'office et Rolland lui succède. Certes, l'ordonnance de retraite du 21 janvier 1818 lui assure une pension de six mille francs, la moitié de ses appointements, alors que la retraite de contre-amiral n'est que de quatre mille francs.

Mais Sané est ulcéré. Il se considère en pleine possession de ses moyens lui qui a vu construire sur ses plans plus de cent cinquante vaisseaux. Il crie à l'injustice.

1817-1831 : La retraite honorable

Pourtant les séances de l'Institut, où il occupe la Vice-Présidence en 1819 et la Présidence en 1820, l'occupent et l'on ne l'oublie pas autant qu'il veut bien le dire.

En 1820, il est nommé Président de la Commission qui comprend Rolland, Tupinier, Lair et Lamorinière et qui est chargée de l'établissement des plans types de la nouvelle flotte française.

Et là encore l'influence de Sané est prépondérante, car si des changements interviennent ils ne sont pas révolutionnaires, et ils affectent plus les aménagements que les formes de la coque, dans ses œuvres vives tout au moins.

Mais, en 1821, Delisle propose l'hélice et pourtant on s'engluie dans la routine.

En 1824, l'escadre d'évolution est toute composée de vaisseaux de Sané, à l'exception d'un bâtiment.

Cette année-là referme le cycle des changements de régime que Sané a connus avec un Roi qui se veut absolu comme l'était Louis XV quatre-vingt-quatre ans plus tôt. On voudrait oublier la Révolution et l'Empereur, et tout reprendre comme autrefois. Mais le fils du pilote est Baron et membre de l'Institut. Il a la croix de Saint-Louis et de Saint-Michel. Comme elle a respecté les titres de l'Empire, la Restauration a respecté la Légion d'honneur et c'est encore la suprême récompense. Le 30 octobre 1828, le roi Charles X signe l'ordonnance nommant le Baron Jacques-Noël Sané, Grand Officier de la Légion d'honneur. Le ministre en personne vient aviser le nouveau récipiendaire en son domicile et, convoqué devant la Cour aux Tuileries le 4 novembre 1828, Sané reçoit sa plaque des mains du Roi.

C'est le dernier éclat d'une vie maintenant languissante où passent encore les échos de la Révolution de juillet et de l'avènement de Louis Philippe, le Roi Bourgeois.

Le 22 août 1831, Sané meurt à Paris à quatre-vingt-onze ans. Deux jours plus tard, sur sa tombe, Charles Dupin rappellera la vie et les travaux de cet homme que ses contemporains ont aimé pour sa bonté, et qui tout entier à sa tâche a su rester à l'écart des luttes politiques et sociales qui ont modifié, sous ses yeux, la face du Monde.

Fonctionnaire fidèle à la Nation, Ingénieur émérite qui a su mettre la science au service de son « sentiment exquis de la continuité des courbes », son œuvre a été immense et lui a valu de Dupin, l'épithète de « Vauban de la Marine ».

Et de cette Marine à voiles qu'il a portée à son apogée, qu'est-il resté ?

En 1855, le vaisseau *l'Océan* était rayé des listes de la flotte. Témoin de l'œuvre du Grand Ingénieur, il a su rester comme celui-ci pareil à lui-même sous les noms successifs : *les Etats de Bourgogne* en 1786, *la Côte d'Or* puis *la Montagne* en 1793, *le Peuple* et enfin *l'Océan* en 1795.

Une place à Brest, trois navires de guerre qui ont porté son nom entre 1840 et 1939, une notice nécrologique, un court article dans un dictionnaire de célébrités régionales, des mentions de-ci de-là dans des livres et des articles concernant la Marine de la Révolution et de l'Em-

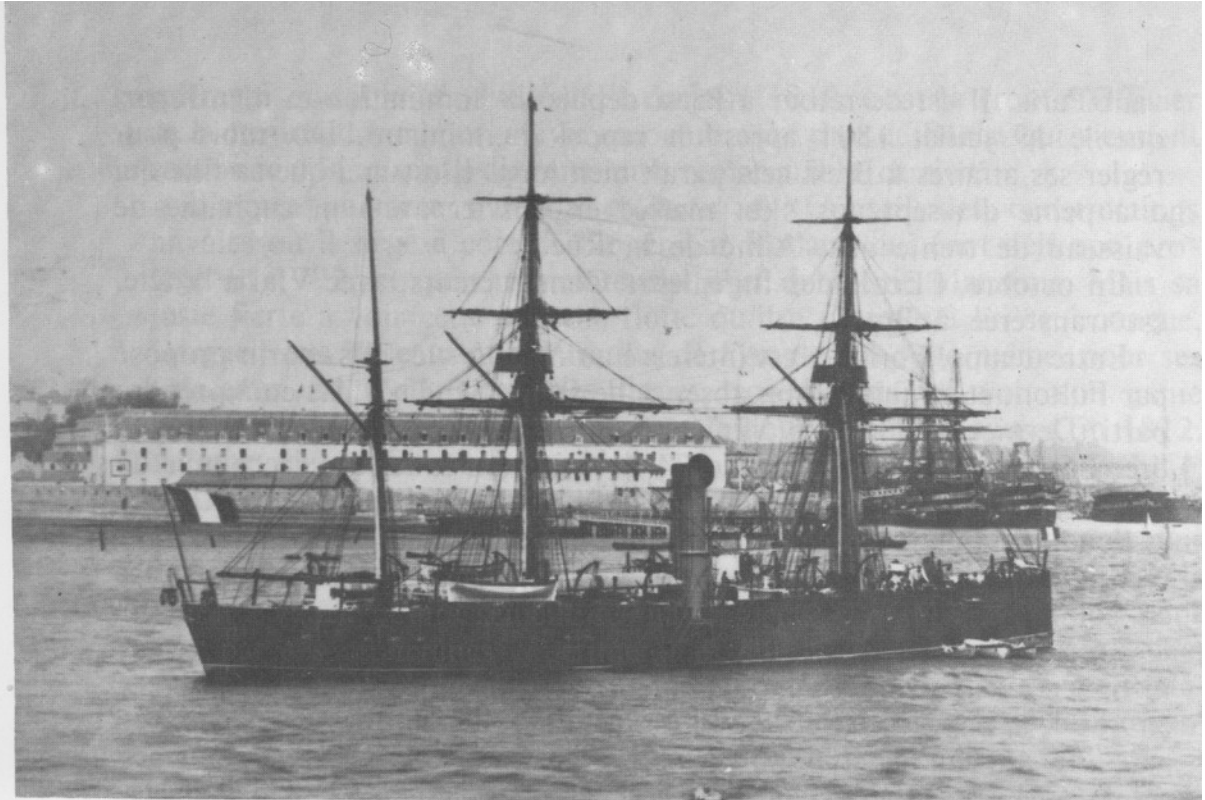
pire, voilà tout ce qui reste des quatre-vingt-onze ans de la vie d'un homme. Ses créations toutes matérielles ont disparu car il a peu écrit et la révolution de la vapeur et de la cuirasse en ont effacé toute trace.

Seul leur souvenir en subsiste au Musée de la Marine où ces merveilleux petits modèles que chérissait Sané et les aquarelles de Roux ont fait rêver des générations de visiteurs. Mais voici qu'à présent la curiosité renaît pour ce qui est déjà de l'archéologie navale, et peut-être verrons-nous bientôt s'éveiller l'intérêt pour ce Vauban de la Marine que fut Jacques-Noël Sané.

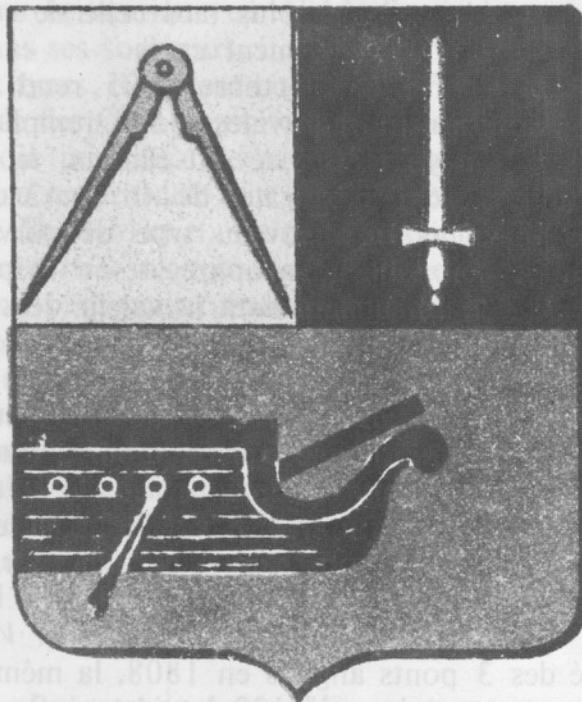
G. MIRAVAL

SANÉ (Jacques-Noel), inspecteur-général du génie maritime, baron de l'Empire par lettres patentes du 6 octobre 1810. Règlement d'armoiries :





Le croiseur Sané, 1869 (Coll. F. Dousset).



SANÉ

(Coll. de l'auteur).