

La mémoire maritime en action

La lettre

NUMÉRO 86 - PRINTEMPS 2018

LE MOT DE LA PRÉSIDENTE

Il ne nous a pas échappé que nous bénéficions, à La Rochelle, de l'intérêt éclairé d'anciens membres de l'équipe de France de Voile. Nous sommes particulièrement sensibles aux encouragements que nous prodigue notre maire, nous l'en remercions. Nous nous attacherons à mettre en valeur avec le soutien du Musée Maritime cette collection de la Petite Plaisance dont les quarante et un bateaux sont aujourd'hui inscrits aux Monuments Historiques.

Entretenir le dynamisme de l'Association, poursuivre les projets engagés, en développer de nouveaux, affirmer nos valeurs, tracer les perspectives du futur en cohérence avec les actions du Musée Maritime, les adhérents dans leurs activités respectives, les partenaires publics, privés et associatifs, ce sont les orientations que je souhaite faire partager.

Cela commence par la nouvelle identité de l'Association, déclinée désormais sur tous nos outils de communication qui met en évidence «la mémoire maritime en action», symbole et témoignage de l'engagement principal des Amis du Musée Maritime de La Rochelle.

Je souhaite la bienvenue aux nouveaux adhérents qui, j'espère, voudront s'impliquer dans le fonctionnement, la réflexion et les engagements de notre association. N'hésitez pas à vous faire connaître. La Semaine du Nautisme aura lieu du 6 au 10 juin 2018, c'est un événement qui nécessite de réunir quelque 50 bénévoles et l'AAMMLR a toujours assuré.

Contact : **Alain de Chazeaux** : carre-lesamis@orange.fr

Je vous remercie tous chers Amis, Amies et membres du Conseil d'Administration, de votre confiance renouvelée pour cette deuxième année de présidence. Vous trouverez en dernière page le résumé de notre 31^e Assemblée Générale.

CONSTITUTION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION LE MARDI 27 MARS 2018

BOURON Jean-Pierre - TRÉSORIER
CHAUVEY D'ARCIZAS Jean-Marie
DE CHAZEUX Alain
DREUX Jean-Charles
FEUILLET Claudine - SECRÉTAIRE ADJOINTE
GUELAIN Marie - PRÉSIDENTE
GUENARD Claude
HILKEN Jacques
HOLLVILLE Jacques - COMPTABLE
JACOB Gérard
LANGOURIEUX Lysiane - SECRÉTAIRE
LAUNAY Jacques
LICK Richard
MALOD Guy
MERLET Catherine
MEYER Marie-Christine
PELLOIN Pascal
RANDY Jean - VICE-PRÉSIDENT
RUSSIER Jean-Paul

Le compte-rendu complet des interventions de l'Assemblée Générale du 24 mars se trouve sur coursives.blogspot.fr ou directement sur : aammlr.com/documents.aammlr.com/AAMMLR_AG_2018.pdf

INTERVIEW

JEAN-FRANÇOIS FOUNTAINE, MAIRE DE LA ROCHELLE



Jean-François Fountaine, maire de La Rochelle, lors d'un dîner-conférence des Amis (Photo Yves Gaubert)

LES BATEAUX DE LA PETITE PLAISANCE UNE COLLECTION D'IMPORTANCE INTERNATIONALE

Jean-François Fountaine, maire de La Rochelle depuis 2014, après avoir été adjoint dans l'équipe de Maxime Bono, fut membre de l'équipe de France aux Jeux Olympiques de Montréal avec son épouse **Claire**, en 1976. Régatier puis constructeur de voiliers et de catamarans de croisière, il est élu président de la Fédération des industries nautiques en 2008. C'est donc en connaisseur qu'il a inauguré l'exposition sur la PETITE PLAISANCE en 2016 et qu'il a suivi l'inscription aux Monuments Historiques de 41 bateaux de la collection réunie par les Amis du Musée Maritime.

«À titre personnel, j'ai un attachement particulier pour ces bateaux, car c'est avec eux que j'ai découvert la voile. J'ai navigué sur des Caneton et des 505 avant de faire de la compétition sur 420. Je n'ai pas connu les plus anciens de ces voiliers.

Sur un plan international, cette collection est l'équivalent de ce qu'on trouve à Mystic Seaport aux États-Unis. Son importance va bien au-delà de la région Nouvelle Aquitaine. Ces bateaux sont les témoins de la voile d'avant la construction en grande série en composites. Ils sont de l'époque de la démocratisation de la plaisance dans les années précédant le plastique.

Ces bateaux ont été rassemblés et sont bien entretenus par les Amis du Musée. Maintenant, la question va être comment mettre en valeur cette collection en terme d'attractivité, comment rendre cet ensemble vivant et comment faire naviguer ces bateaux qui sont fragiles.

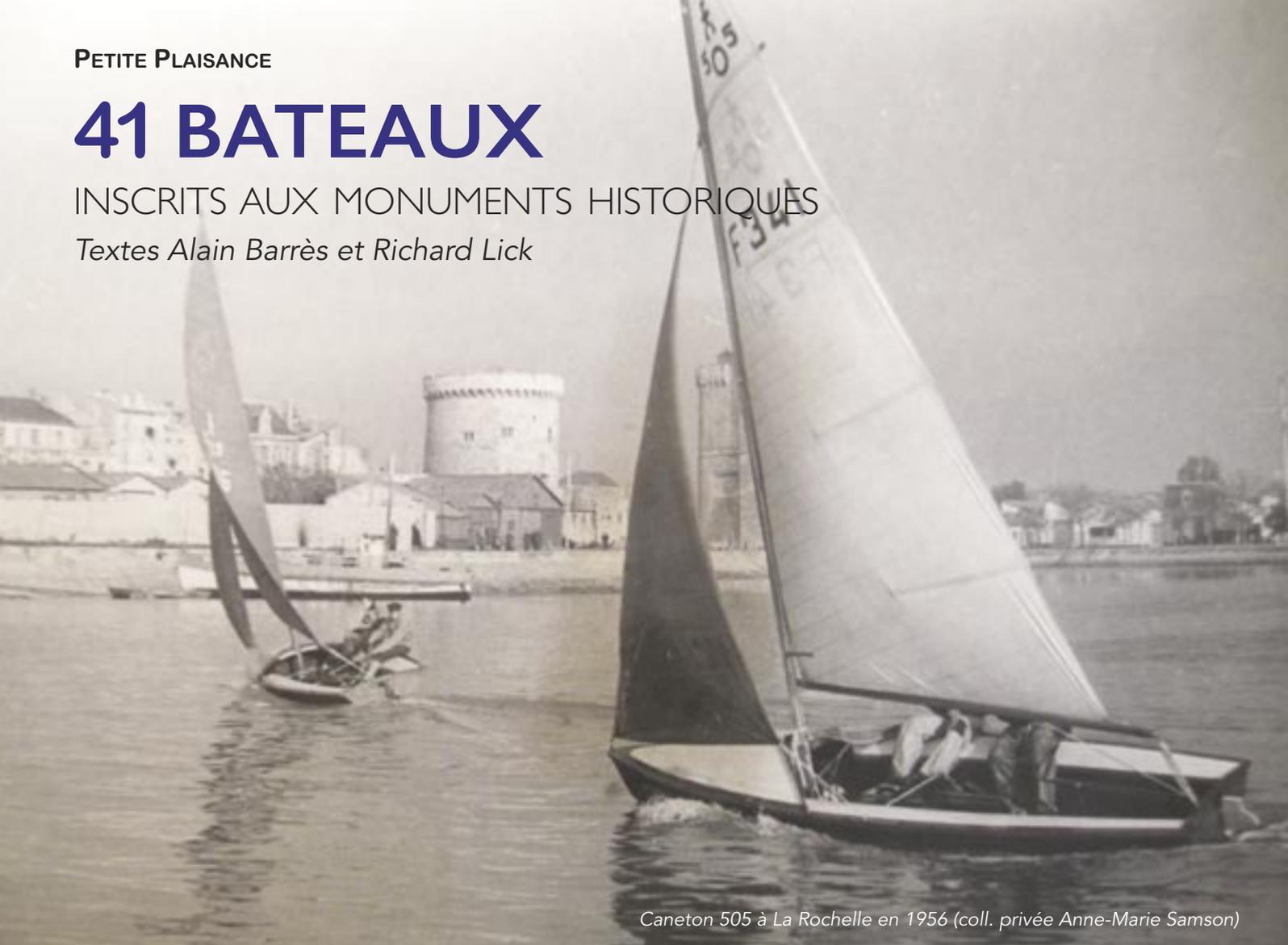
La difficulté est de pouvoir les mettre à l'eau dans un port soumis à la marée et après de les mettre à l'abri car ils ne peuvent pas rester sur une cale où ils risquent de se dégrader rapidement. Maintenant que leur conservation est acquise, il faut poursuivre la réflexion pour savoir comment on montre leur intérêt au grand public en les faisant évoluer, par exemple, dans des plans d'eau abrités comme le vieux port et le chenal de La Rochelle».

Propos recueillis par Yves Gaubert

41 BATEAUX

INSCRITS AUX MONUMENTS HISTORIQUES

Textes Alain Barrès et Richard Lick



Caneton 505 à La Rochelle en 1956 (coll. privée Anne-Marie Samson)

Commencée avec le canotage avant 1914, la PETITE PLAISANCE s'est développée en même temps que les loisirs, de 1912 à 1962. Pratiquée sur des bateaux légers, transportables, et accessibles financièrement dès les années trente en France, elle a pris un essor considérable après la guerre de 40. Elle a démocratisé la pratique de la voile, formé des champions olympiques et les skippers des grandes courses océaniques.

Le Musée Maritime de La Rochelle accueille la flottille «PETITE PLAISANCE» des Amis du Musée. Des bénévoles recueillent, restaurent et font naviguer depuis plus de dix ans des bateaux témoins de cette aventure.

Quarante et un de ces bateaux qui forment un ensemble encyclopédique cohérent ont été inscrits aux Monuments Historiques par arrêté du 6 février 2018 du préfet de région Nouvelle Aquitaine. Une partie d'entre eux est exposée dans le hall du musée. L'ensemble de ces bateaux illustre les débuts de la «démocratisation» de la plaisance avant l'ère du tout «plastique». Il raconte l'histoire des innovations qui ont permis, avant l'usage du polyester, d'abaisser les coûts de fabrication et donc de rendre possible cet essor.

On trouve dans la collection un exemplaire de toutes les composantes de cette histoire (ou presque, il en manque encore un ou deux). Les humbles embarcations de canotage (canoës, kayaks, yoles, canots...), les séries populaires (**Caneton** et **Moth**, puis le célèbre **Vaurien** et ses concurrents : **Mousse**, **P'tit Gars**, **Simplet**...) aussi bien que les prestigieuses séries olympiques (**Star**, **Finn**, **Yole**,...) sans oublier les petites embarcations à moteur construites par **Rocca** ou **Kirié**.

Ces bateaux sont des dons de propriétaires acceptés dans la mesure où ils complètent la collection. Lorsque c'est nécessaire ils sont restaurés par des bénévoles des Amis du Musée Maritime ou

des professionnels. Quand c'est possible, des membres de l'association les font naviguer et admirer lors de manifestations nautiques à La Rochelle ou ailleurs.

Cet ensemble est unique en France et probablement en Europe, il contient quelques pièces extrêmement rares. Enfin une partie importante de ces bateaux (25 à ce jour) navigue.

La collection «PETITE PLAISANCE» de l'AAMMLR est née il y a une douzaine d'années d'une idée d'**Alain Barrès** encouragée par le président **Jean-Yves Gallet**, soutenu par l'aide savante de **Louis Pillon** et grâce à la complicité de **Patrick Schnepf** et de l'équipe du Musée Maritime (aujourd'hui dirigée par **Nathalie Fiquet** et **Johannes Raymond**).

Rien n'aurait été possible sans la générosité des donateurs qui nous ont confié leurs bateaux chargés de souvenirs. Et rien n'aurait été possible sans le dévouement, l'amitié et l'habileté des membres de l'Atelier PETITE PLAISANCE de l'Association des Amis du Musée.

Jamais le dossier de demande de protection au titre des Monuments Historiques n'aurait été conduit à bon port sans l'insistance de **Dominique Vila**, conservatrice en chef honoraire, aujourd'hui décédée et de **Philippe Tijou**, ingénieur du patrimoine de la DRAC de Nouvelle Aquitaine qui nous a toujours soutenus.

CINQ EXEMPLES ILLUSTRENT BIEN L'INTÉRÊT DE CES BATEAUX. Conçu par **Maurice Amiet** en 1952, le **Simplet** fait partie de cette



La PETITE PLAISANCE aux rendez-vous de l'Erdre en 2011, le 2 septembre 2011 (Photo Michel Derand)

sympathique génération de jeunes pousses qui sont à l'origine de la démocratisation des pratiques plaisancières avec : le **Vaurien**, le **Mousse** et quelques autres.

Le **Simplet**, c'est une coque performante, aux formes développables pour utiliser le contreplaqué. Il navigue agréablement avec deux équipiers. Une flotte relativement importante évoluait à Rochefort et Fouras à l'époque du Club de la Marine. Mais la plupart a disparu.

Le **Moth nantais** : dès 1941 se développa sur l'Erdre près de Nantes une flotte de **Moth**. En 1942 avec 150 bateaux, la flotte des Moth devient la plus importante des séries françaises. Ce bateau léger avec sa marotte caractéristique convenait bien aux jeunes et aux femmes de plus en plus nombreuses sur l'eau. Il a été restauré par l'AFPA de Rochefort et navigue.

Le **Caneton Brix** : le **Caneton** fut en France le plus populaire des dériveurs à deux équipiers. Les premiers exemplaires dessinés par **Victor Brix** naviguèrent sur la Seine dès 1932. 700 à 800 exemplaires furent construits.

Le **Firefly** : pendant la guerre, Fairey Aviation construisait des fuselages en bois pour les avions Mosquito. Après-guerre, son directeur imagina une production industrielle de dériveurs construits selon le même principe, des panneaux de tranché d'acajou posés en diagonale, façonnés dans un moule et collés à chaud en four autoclave.



Patouche, Caneton Brix de 1932 entièrement restauré par la PETITE PLAISANCE en essais aux Minimes le 11 septembre 2016 (Crédit photo AAMMLR)

La **Yole Olympique** : la **Yole Olympique** de 1936 a été conçue en 1933 par **Helmut Stauch**. Cet étudiant sud-africain en architecture terminait alors à Berlin son cursus universitaire.

Ce bateau offrait un véritable progrès tant dans sa vitesse que dans sa maniabilité, même s'il demandait un certain engagement athlétique. Il en reste deux exemplaires de cette époque connus en France et en Suisse.

LOUIS PILLON

«LA SEULE TRADITION EN VOILE SPORTIVE C'EST LE PROGRÈS»

Louis Pillon est un des initiateurs du mouvement pour la protection de la plaisance légère et populaire. Il a fondé les associations qui regroupent les propriétaires de **Sharpie 9 m²** et de **Moth classiques** et fut un des artisans de la renaissance de l'association des propriétaires de **Caneton**.

Merci Louis, nos amis savent déjà combien ton aide fut décisive dans la création de la collection «PETITE PLAISANCE» et que nous te devons plusieurs belles unités.

Mais comment t'est venu le goût de ces petits bateaux fondateurs de la plaisance moderne ?

Mon grand-père, lorsque j'avais 7 ans, m'a donné une périssoire à voile pour naviguer sur la Loire de conserve avec mon père sur son Sharpie de 9 m². Dans les toutes premières années du lycée, je me passionnais pour l'histoire et rêvait d'archéologie. Déjà, je fréquentais la bibliothèque municipale d'Orléans dont le conservateur m'ouvrait les pièces rares. Beaucoup plus tard, j'ai joint cette passion de l'histoire à mon loisir favori, la voile.

En général comment situer l'histoire de la navigation sportive et de loisir dans la grande histoire générale ?

Tout d'abord, l'entrée dans notre «civilisation des loisirs» explique la part grandissante de la plaisance au cours des deux derniers siècles. Mais il faut nous garder des lieux communs. Les statistiques le prouvent, le vrai saut quantitatif se fait, paradoxalement, au cours de l'Occupation !

Durant trois ans on crée plus de monotypes et quillards de course que durant les cent ans précédents !

Ce fait déclencheur est dû à la quasi-gratuité des matériaux qu'offre Borotra, le commissaire aux sports, aux plaisanciers. Après-guerre, la voile, exercice de plein air par excellence, devient à la mode. Pour s'en convaincre il faut feuilleter les innombrables publicités de l'époque. Avec les années 1960 et les succès de Tabarly on s'engage vers le développement de la croisière et de la course au large.

On nous demande souvent «Pourquoi collectionner et protéger de si modestes petits bateaux?»

Contrairement aux idées reçues, la seule tradition en voile sportive c'est le progrès. L'innovation fait rage depuis deux siècles. On peut s'en rendre compte à la lecture des documents d'époque, mais rien de mieux que de voir, de toucher et de naviguer sur ces embarcations devenues obsolètes. L'évolution des techniques de construction comme le développement des concepts sont mis en évidence.

Ces anciens bateaux constituent autant de preuves à conviction. Accumuler des exemplaires uniques permet de retracer l'histoire de ce progrès.

Quelles sont pour toi les séries les plus emblématiques ?

Les «séries à restrictions», que les anglais appellent «development class» de façon plus évidente, montrent clairement les évolutions conceptuelles et techniques à l'intérieur de leurs règles de jauges. Ainsi le «Canoë International» (depuis 1886), le «Moth» (depuis 1929) et le «Caneton à restrictions» (1947-1956) sont représentatifs. Et l'évolution même des règles de jauge permet de juger des progrès : le Moth à foils en est un exemple.

Quels personnages ont joué un rôle décisif dans ce mouvement de démocratisation de la plaisance ?

Outre Jean Borotra déjà cité pour avoir offert des matériaux peu onéreux, il faut nommer au premier plan J.-J. Herbulot qui a créé en 1951 le premier bateau à voile bon marché, le «Vaurien». Rendez-vous compte, un vrai voilier pour le prix de deux vélos. Et Herbulot, en vrai designer, a inventé des tas de petites pièces comme le crochet de guindant de foc «quart de tour» ainsi que le maillon rapide «quart de tour» lui aussi. Dans le domaine de la croisière, il faut signaler Philippe Harlé et son merveilleux «Muscadet», quintessence de qualité marine, de simplicité et d'économie.

Propos recueillis par Alain Barrès



Louis devant le Moth Dervin qu'il nous a offert

HANS ET LA FILLE AUX YEUX D'OR

APRÈS FALSTERBO, NAVIGATION ENTRE LE DANEMARK ET LA SUÈDE

Épisode 2

La flotte hanséatique a quitté Lübeck et approche des détroits danois. La route la plus fréquentée utilisait l'étroit passage de l'Øresund, gardé à l'est sur la rive de la Scanie par la forteresse de Kernen dont la grande tour carrée dominait la petite bourgade d'Helsingborg. Sur la rive ouest du détroit, une palissade quadrangulaire pouvait abriter quelques hommes armés mais sans artillerie efficace, cette position semblait peu menaçante.

Textes et photos Alain Barrès

À la fin du XVI^e siècle, **Eric de Poméranie**, soucieux de consolider son pouvoir, fit renforcer les défenses et construire à côté de la ville d'Helsingør (Elseneur), une fortification qui servit de base pour l'édification du célèbre château de Kronborg (château que Shakespeare rendra célèbre en y situant les fameuses interrogations existentielles d'**Hamlet**). La faiblesse et les rivalités des autorités seigneuriales profitaient aux riverains qui, avec leurs embarcations, avaient l'habitude de s'approcher des bateaux de passage pour glaner quelques péages légaux ou illégaux, en se montrant menaçants quand le rapport de force leur était favorable, ou en proposant l'assistance de pilotes, quelques échanges ou une protection contre les... pirates. Toutes ces richesses défilant à quelques encablures ne pouvaient qu'exciter la cupidité des seigneurs et la convoitise de populations désespérément misérables dont le ventre criait famine. Quoi qu'il en soit, on n'échappait que difficilement à l'avidité des écumeurs des mers. **Hans** connaissait bien le mal-être des ventres creux et des enfants au nez qui coule, mais ce n'était pas le moment de s'apitoyer.

Il observait avec avidité tous les faits et gestes de son capitaine. Il ne comprit pas tout de suite pourquoi **Vladislas** avait ordonné de réduire la voilure en relevant le point d'écoute alors que soufflait une brise vigoureuse et que la mer était calme à l'abri de l'île de Sjælland. **De Traves Deern** approchait du Sund. On voyait bien la rive basse d'Helsingør à l'ouest et les collines qui entouraient Helsingborg à l'est, moins d'une lieue séparait les deux villages. Une autre cogue suivait, trois autres étaient un peu attardées mais se rapprochaient. Juste avant le coucher du soleil, **Vladislas** fit larguer toute la voile et gréer les bonnettes : le mât et le gréement gémirent sous l'effort, la voile ronde comme un ventre de femme prête à donner la vie entraîna la cogue. **Hans** comprit que **Vladislas** avait l'intention de filer avant qu'on essaye de lui faire payer le moindre droit de passage. Pour l'instant la cogue fonçait vers le Kattegat. Quelques voiles rodaient dans le détroit, mais rien de menaçant pour les lourds vaisseaux hanséates. Les deux rives du détroit disparurent dans l'ombre et le bateau s'enfonça dans la nuit protectrice. Plusieurs années furent nécessaires pour que la marine danoise put enfin faire appliquer sa loi et percevoir un droit de passage dans le détroit, en attendant le mieux était de ne pas se laisser arraisonner par qui que ce soit.



Helsingborg. Reconstitution de la ville et de

KATTEGAT

Malgré la nuit très sombre, **Vladislas** espérait profiter de la jolie brise d'ouest pour atteindre la petite île d'Anholt d'un seul bord. Il connaissait déjà cette île avec à l'ouest ses collines boisées et à l'est une dangereuse lande sableuse basse sur l'eau ; c'était le premier repère sur la route vers la pointe nord du Jutland. Au petit matin, l'aube éclaira une mer grise et déserte sauf une voile loin sur l'arrière. Était-on à l'ouest ou à l'est de la route ? **Vladislas** qui connaissait bien ces parages fit sonder à vingt brasses : rien ! Les marins hanséatiques n'étaient pas des explorateurs, les pilotes avaient acquis l'expérience de ces routes fréquentées depuis des siècles en particulier par les Vikings. Les anciens marins transmettaient oralement leurs secrets de navigation en ajoutant parfois quelques dessins sommaires de silhouettes de rivages. Les cartes et les routiers, ancêtres de nos instructions nautiques, ne devaient commencer à se diffuser que cent cinquante ans plus tard, après les grandes révolutions de l'imprimerie et de la boussole. On racontait parfois que certains voyageurs avaient réussi à s'orienter avec un roseau dans lequel on introduisait de la poudre de magnétite et qu'on laissait flotter dans une coupelle. Le roseau ainsi aimanté s'orientait dans l'axe nord-sud mais à l'époque de **Hans**, on attendait d'avoir vu ce miracle pour le croire ! À défaut de boussole, les marins pouvaient se fier aux dieux, on en avait déjà inventé beaucoup à l'époque. Le plus rassurant et bien connu dans le panthéon viking



Le château d'Elseneur garde toujours le détroit

était Njörd, dieu de la mer et du vent. On respectait bien sûr les nouveaux saints chrétiens pour lesquels les villes construisaient de somptueuses églises mais on ne comprenait pas toujours bien leurs discours en latin et en mer avaient-ils réellement fait leurs preuves ? Plus sagement les pilotes se fiaient surtout à leur sens aiguisé de l'orientation, à l'observation du vent et de la mer: Les vagues et la houle ont une histoire, elles devançant souvent le vent et gardent la «mémoire» du vent qui les a soulevées : par exemple, une houle de Nord-ouest annonce un vent de nord-ouest. Le soleil et les étoiles donnent aussi des orientations précieuses quand le ciel accepte de coopérer: Les oiseaux, au moins ceux connus pour leur fréquentation habituelle des rivages, peuvent aussi renseigner. Deux heures plus tard, la sonde trouva le fond à 12 brasses, ce qui signifiait que la cogue avait dérivé vers l'ouest. **Vladislas** s'en doutait et en restant sur cette ligne de sonde, on avait des chances de trouver l'île. Il recommanda la vigilance car en approchant, les fonds remontaient très vite. En effet peu de temps après, la vigie signala qu'on voyait les forêts des hauteurs de l'île dont la ligne sombre se confondait avec le gris des nuages. «On va pas faire les malins ! dit



la forteresse au XVI^e siècle (Photo Wikipédia)

le capitaine à l'intention de **Hans** qui n'était jamais loin, on va donner un large tour par l'est et je te conseille de t'en souvenir». **Hans** comprit la valeur de ces conseils et la chance qu'il avait d'avoir la confiance du grand **Vladislas**.

La plus grande partie de la journée fut occupée à contourner l'île d'Anholt puis la cogue gardant le soleil couchant dans les haubans bâbord, se dirigea vers l'île de Laeso à 13 lieues. En gouvernant deux quarts à l'ouest de la polaire, **Vladislas** et le pilote estimaient qu'on aurait de bonnes chances de découvrir l'île à l'aube : une île basse prolongée surtout au sud de bancs de sable qui découvriraient à marée basse. Mais le ciel nuageux masquait souvent la polaire et au matin : rien en vue ! Dans l'après-midi non plus ! **Vladislas** dut se rendre à l'évidence, on avait dépassé l'île sans la voir ! Le ciel clair, le froid du matin, la mer bleue, tout indiquait que dans la nuit le vent avait tourné au nord. Il ordonna de virer tribord amure car il fallait impérativement reconnaître la côte du Jutland avant d'entrer dans la Mer du nord. Ce bord vers l'ouest se prolongea jusqu'au matin suivant. On finit par trouver le fond qui remontait, un matelot suspendu aux haubans lançait régulièrement la sonde en avant de l'étrave et d'une voix forte annonçait la profondeur. Tout l'équipage restait silencieux pour bien entendre. Enfin le matelot de veille dans la hune annonça qu'il voyait une terre basse. En quelques bonds, **Vladislas** le rejoignit en haut du mât et confirma qu'il reconnaissait la petite île de Hirsholm. **Hans** comprit que ce n'était pas une bonne nouvelle.



Sillage de la cogue de Hans

«Avec ce vent du nord, dit **Vladislas**, on n'arrivera pas à Skaffuen (Skagen), encore moins à faire le tour des sables de Grenen d'autant plus dangereux qu'ils se déplacent à chaque tempête. Bosco, prend des hommes et prépare le mouillage !» **Vladislas** dirigea **De Traves Deern** vers le sud du petit archipel, jusqu'à trouver une zone un peu plus calme.

Les fonds rocheux des abords du rivage rendaient incertaine la tenue du mouillage mais au moins la clarté de l'eau permettait d'espérer voir le fond. Sur la rive des pêcheurs dans l'eau jusqu'à la taille remontaient un filet, on les vit bientôt s'approcher avec leur canot et proposer des harengs frais qu'on échangea contre quelques tranches de lard fumé. Les filets de hareng découpés au couteau furent aussitôt avalés tout crus mais avec un plaisir évident. Avant la nuit, deux autres cogues parties elles aussi de Lubeck mouillèrent à quelques encablures mais **Vladislas**, soucieux de pouvoir appareiller rapidement, interdit les visites d'un bord à l'autre.

Le vent du Nord persista pendant trois jours, l'équipage en profita pour somnoler au soleil et à l'abri des pavois. **Hans** écoutait les histoires des vieux marins qui se régalaient de raconter aux jeunes des histoires de furie de temps et de nuits passées à pomper sous la menace d'un bosco particulièrement brutal. Ça faisait peur alors on essayait de ne pas trop y croire ! D'autres hommes partirent à la pêche avec le petit canot, ils mouillèrent deux vieilles nasses ; ce qui permit d'attraper quelques langoustines et même un homard imprudent.

À suivre vers le Skaggerak

* De Traves Deern : «Fille de Trave». C'est ainsi que les amateurs avaient nommé la cogue confiée à **Vladislas**.



Le commandant de ce navire roulier franchissant l'Oresund serait-il un descendant de **Vladislas**?

APRÈS QUELQUES TURBULENCES

LE MUSÉE EST REPARTI POUR 30 ANS

Démarré en 2002, le projet muséal porté par l'équipe Archipel-Philippe Délis avec la Corderie Royale en appui de la ville s'est arrêté fin 2008, semble-t-il. Patrick Schnepf et Philippe Délis ne s'entendaient pas. Ce dernier aurait rencontré des difficultés dans son entreprise.

par Yves Gaubert

En tout cas, il se retire du projet à ce moment-là tandis que l'opposition municipale tire à boulets rouges contre ce projet «pharaonique». Tout s'arrête provisoirement. En février 2009, la municipalité missionne la Corderie Royale pour réaliser une synthèse de la programmation muséographique prévue dans la travée centrale du futur musée à terre. Dans ce document sorti fin octobre 2009, **Emmanuel de Fontainieu** indique : «Ce travail constitue l'essentiel d'une programmation scientifique et scénographique... Mais il n'est pas terminé. Il a été interrompu avant terme pour des raisons indépendantes de notre volonté. Beaucoup reste à faire pour amener le projet à sa réalisation éventuelle».

Pendant ce temps-là, **Eric Cordier** termine le travail architectural qui lui a été commandé. Ce qui fait dire à **Marc Parnaudeau** qui fut adjoint aux finances jusqu'en 2008 : «Je suis fier d'avoir réhabilité le bâtiment, mais je regrette la façon dont ça s'est terminé». Autre sujet de fierté pour l'ancien adjoint : «J'ai réussi à faire classer le **France I** comme monument historique avec le concours de **Patrick Schnepf** et de **François Bellec**». Le coup d'arrêt conduit **Maxime Bono**, maire de La Rochelle, à utiliser les crédits pour améliorer le tour du bassin des chalutiers : «Rien n'est plus volatile que l'argent public, il fallait le dépenser», explique-t-il.

Au cours du conseil municipal du 1^{er} mars 2010, **Sylviane Dulioust**, adjointe à la culture, déclare : «Il y a un an, environ, il a été décidé de faire une pause pour réfléchir lorsque le muséographe n'a pas souhaité poursuivre sa collaboration avec la Ville». Un comité de pilotage est constitué «pour installer dans l'Encan une muséographie traitant de l'histoire maritime, de la prospective et de la climatologie». **Maxime Bono** déclare : «Le projet reste, à peu de choses près, identique».

Mais, entre-temps, la travée centrale a été louée à une société pour en faire un studio



Maquette montrant le projet de Patrick Bouchain, avec la galerie des pavillons, le hangar pour la restauration de bateaux, la vieille drague et le sémaphore

de cinéma réduisant singulièrement la surface dévolue au Musée Maritime. **Eric Cordier**, sollicité par la mairie pour casser ce qu'il avait construit dans cette travée centrale, démissionne du projet : «Le Musée Maritime a représenté pour moi 7 ans de travail, avec des comités de suivi réguliers. Le projet s'est arrêté au stade de l'appel d'offres. C'est une belle ambition qui a été abandonnée».

Pourtant, un nouveau projet est lancé avec une nouvelle équipe. Le cabinet d'architectes *Construire*, dirigé par **Patrick Bouchain** est choisi. Celui-ci est connu à La Rochelle pour avoir réalisé la salle des musiques actuelles, la Sirène, à La Pallice. Cette fois, le courant passe avec **Patrick Schnepf** qui s'enthousiasme pour les propositions de l'architecte. Le projet est adopté au conseil municipal du 3 octobre 2011. Le musée conserve les aménagements réalisés en 2009, le hall d'accueil, la salle de projection et la salle noire d'expositions temporaires. Il est prévu une réhabilitation du slipway par un architecte en chef des Monuments Historiques. La galerie des pavillons et ses structures en tissu et métal telle que nous la connaissons aujourd'hui est

le cœur du projet. Deux autres constructions prévues à ce moment-là ne verront pas le jour, un hangar de restauration et réparation pouvant accueillir des bateaux de 10 mètres et un sémaphore (phare, belvédère) de 27 mètres de haut servant d'ascenseur pour accéder au sommet du blockhaus du slipway (en particulier pour les handicapés).

Voici comment le nouveau musée est décrit : «La galerie des cercles, joyeuse et dansante, est constituée de dix carapaces colorées, comme les spis d'un bateau. Les couleurs des toiles rejoignent celles des pavillons maritimes : rouge, jaune, bleu, et noir, en alternance». Le noir disparaîtra ensuite. «Elle abrite des petits bâtiments, les Pavillons, en charpente bois, comme des bateaux retournés».

La galerie est ainsi conçue : une aire de pique-nique, le bâtiment des sanitaires/accueil des yachts classiques, un accueil, une exposition de pré-visite, le bâtiment des Amis du Musée, l'atelier petite plaisance, l'atelier des maquettes-expositions des réserves. Sont prévus à l'angle sud-ouest de l'encan un restaurant-brasserie-café et la librairie-boutique au rez-de-chaussée, les bureaux du

musée à l'étage, au dernier étage une espace de réception pour 200 personnes, enfin dans la halle bord à quai l'exposition «Du vent dans les voiles», parcours scénographique entre le globe, le bassin et le tunnel de vent.

Pendant les travaux le musée reste ouvert

Il ne faut pas oublier que le musée est ouvert au public sur le **France I** et l'**Angoumois** pendant toute la période de travaux. Les expositions continuent : *Moitessier, Tempête et Pierre Fleury en 2006, Sergent et les nouveaux pêcheurs atlantiques en 2007, Vie à bord, Viola et «Alors raconte» en 2008, Mise à l'eau du remorqueur Saint-Gilles en 2009, Photographies de Marc Coroller en 2010*. La flotte du musée est entretenue et restaurée. Le musée vit et attire le public sous l'impulsion de son directeur et du personnel. Le site www.histoiresmaritimesrochelaises.fr est inauguré en 2010 tandis que les opérations «Alors raconte» ponctuent tous les ans les journées du patrimoine.

Le 1er septembre 2012, **Annie Massias** qui occupait le poste de directrice adjointe depuis 10 ans prend sa retraite et est remplacée par **Nathalie Fiquet**. Les travaux du nouveau projet commencent en décembre par la voirie. 2013 voit la construction de la galerie des pavillons. Les travaux ne sont pas terminés quand le 30 mars 2014, une nouvelle équipe municipale est élue sous la direction de **Jean-François Fountaine**.

Le nouveau maire met fin au contrat de **Patrick Bouchain** et ne renouvelle pas le contrat de **Patrick Schnepf**, directeur du musée. C'est un coup d'arrêt pour ce deuxième projet. Les phases conditionnelles des travaux prévues par l'ancienne équipe ne se feront pas. Exit le sémaphore, les travaux sur le slipway, le hangar, l'exposition dans la salle bord à quai. Cette dernière est, désormais, dévolue à *La Rochelle Événements* pour les besoins des expositions que cette structure organise. La surface du musée à terre diminue encore une fois.

En septembre 2012, Annie Massias fête son départ en retraite sur le pont du France 1, en présence de Patrick Schnepf, Maxime Bono et de nombreux amis



Mais le maire tient absolument à ce que la galerie des pavillons ouvre pour le 1^{er} avril 2015 avec une nouvelle attribution, abriter l'exposition permanente du musée. Il fait rapatrier le **France I**, l'**Angoumois** et le **Saint-Gilles** au fond du bassin et l'équipe du musée, désormais dirigée par **Nathalie Fiquet**, fait un travail remarquable pour assurer l'ouverture le jour dit, en liaison avec la société Diagraphe, qui a obtenu le marché de la scénographie, et les services de la mairie.

La suite, c'est l'ouverture de la très belle exposition «**Nous avons fait la Delmas**» et le superbe travail de la section PETITE PLAISANCE des Amis du Musée avec l'exposition des dériveurs dans le grand hall, les deux avec la participation de Diagraphe. La prochaine exposition temporaire doit ouvrir le 1^{er} avril 2019. Elle portera sur la contribution de l'océan à la constitution du climat où l'image prendra une place importante.

Le bar du **France I** a ouvert cette année avec un nouvel exploitant, la société **Isatis. Renaud Barillet**, son représentant, ouvrira la brasserie à terre à l'automne, en principe. Prévu également, le nettoyage du slipway et la création d'une nouvelle scénographie sur la météo à bord du **France I**.



Le jour de l'inauguration de la galerie des pavillons, le 3 avril 2015, le personnel du musée attend les visiteurs

DÉCÈS DE PHILIPPE LAVIGNE, UN DES FONDATEURS

Notre ami **Philippe Lavigne** est décédé fin mars 2018. **Philippe** était un des fondateurs de l'association des Amis du Musée Maritime dont il fut le premier vice-président avec **Gilbert Maurel**. Il fut également administrateur du musée quand celui-ci était sous statut associatif.

Architecte d'intérieur, **Philippe** avait fait l'école Boule, les Arts décoratifs et les Beaux-Arts. Arrivé à La Rochelle en 1975, il avait délaissé un temps son activité pour se lancer dans la brocante et les antiquités ouvrant une boutique rue Saint-Nicolas, appelée Antiquarius. Il a repris ensuite son métier d'architecte d'intérieur et de designer. Il était dans l'équipe d'**Eric Cordier** pour la restauration de l'Encan signant la charte graphique, les couleurs et les numéros des portes et l'aménagement intérieur.

Il était de l'équipage qui avait amené **Joshua** au salon du livre de Concarneau en compagnie de **Bernard Moitessier** en 1991. Comme disait ce dernier : «Salut et fraternité».



Philippe Lavigne à bord de Joshua en compagnie de Gérard Janichon et de Véronique, la compagne de Bernard Moitessier

31^e ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

LA DYNAMIQUE COLLECTIVE

L'assemblée générale s'est déroulée à l'Oratoire le 24 mars. Avec 600 adhérents dont un peu plus de 200 sont des bénévoles actifs, l'association reste dynamique.

Yves Gaubert avec Marie Guélain et les intervenants



Marie Guélain,
présidente de l'association des Amis

Comme le dit Marie Guélain, la présidente : « **Notre slogan «la mémoire maritime en action»** résume bien l'état d'esprit des amis. Il détermine entre autres le choix des activités : chanter, jouer de la musique, cuisiner, faire naviguer des bateaux anciens, restaurer, documenter, archiver, faire de la navigation astronomique et hauturière ».

En 2017, l'association a renforcé ses liens avec le musée, pour **Joshua**, pour l'inscription aux Monuments Historiques des bateaux de la PETITE PLAISANCE, les événements organisés par le musée, pour l'expo **Damien**, les 30 ans du musée et avec d'autres associations comme le **Yacht-Club Classique**, la **SNSM**, **BTLG**, **l'Angoumois**, la **SRR**.

« Nous avons instauré la transparence des délibérations, des décisions et des comptes et amélioré notre communication. Il fallait faire valoir que nos actions sont utiles, généreuses et compétentes ».

Joshua sera l'ambassadeur de la Ville et du Musée Maritime à différents rendez-vous patrimoniaux : Pasaia du 17 au 21 mai pour le 1^{er} rassemblement des bateaux classés de la Nouvelle Aquitaine, Le Bono les 16 et 17 juin pour la commémoration du cinquantenaire de la Longue Route de **Bernard Moitessier**, départ de la Golden Globe Race aux Sables-d'Olonne le 1^{er} juillet.

Les petits bateaux navigueront pour les 30 ans du Musée Maritime le 16 juin, les Voiles de la St-Jean le 23 juin et les régates de voile

légère, le Trophée du Musée Maritime de La Rochelle organisé les 25 et 26 août en collaboration avec le Yacht-Club Classique et la participation des clubs de voile d'Annecy, d'Angers et de Nantes.

Pour **Joshua**, le fait marquant de 2017 a été l'adoption d'un logiciel dédié à la gestion des embarquements : Navi Gestion. **Joshua**, c'est aussi 99 jours de navigation et 900 heures d'entretien bénévole.

La restauration de **Damien** se poursuit selon un calendrier de travaux définis par les chantiers. Grâce à la DRAC, au Conseil Départemental, à la Ville, au Musée Maritime, aux Amis, à la Fondation du Crédit Agricole et à tous les donateurs prêts à proposer leurs matériels et équipements, on pourrait envisager la mise à l'eau de **Damien** en 2018. Il manque encore un peu d'argent ; les appels à dons et à mécénat sont toujours d'actualité et donnent droit à des réductions d'impôt.

La commission communication a deux exigences, la transparence et la visibilité. Les outils utilisés sont les *avurnav* par mail, le *blog Bruits de coursives*, le relevé des décisions du Conseil d'Administration chaque mois, la Lettre des Amis, une plaquette pour les élus, les pouvoirs publics, les entreprises locales, une autre en préparation pour les nouveaux adhérents.

L'atelier NAVIGATION HAUTURIÈRE a fait deux sessions. L'atelier NAVIGATION ASTRONOMIQUE a fonctionné avec deux groupes.

L'atelier PPL a fait inscrire aux Monuments Historiques 41 bateaux de sa collection avec le soutien de la Drac. Le groupe comprend 40 membres dont 20 à 25 interviennent régulièrement. L'atelier SORTIES ET VOYAGES invite à découvrir le patrimoine maritime. Depuis un an, 6 sorties, visites et activités ont déjà permis à près de 120 adhérents de participer. Pour les mois qui viennent sont prévus un voyage en Finistère et sept visites et balades découvertes.

Les ateliers CHANTS ET MUSIQUES se sont produits en 2017 au Festival de la Fiction TV, aux Journées du Patrimoine, au festival La Godaille, à la Mini Transat. L'atelier des Z'ACCORDEONS DES Z'AMIS forme un groupe de six musiciens amateurs qui jouent de l'accordéon diatonique.

L'atelier CUISINE DES FLIBUSTIERS a réuni un premier groupe pour expérimenter les recettes des flibustiers et pirates. L'atelier CARNETS DE VOYAGE initie au dessin et à l'aquarelle. Les DÎNERS ET CONFÉRENCES ont permis à de nombreux amis de s'instruire sur des thèmes maritimes. Les présentations complètes de l'Assemblée Générale sont visibles sur le blog. **La prochaine AG aura lieu le samedi 23 mars 2019, dans le grand hall du Musée Maritime.**

Ci-dessous : une partie de l'assemblée avec, au premier rang, Philippe Tijou, de la Drac, qui a joué un rôle décisif dans la protection des 41 bateaux de la PETITE PLAISANCE



ASSOCIATION DES AMIS DU MUSÉE MARITIME DE LA ROCHELLE

Musée Maritime Encan Ouest - BP 43008 F - 17030 La Rochelle cedex 1 - Tél. : 05 46 27 20 47 - Email : ammlr@orange.fr - Site : <http://www.aammlr.com>
Directeur de la publication : Marie Guélain - Rédacteur en chef : Yves Gaubert - Comité de rédaction : Alain Barrès, Jocelyne Launay, Richard Lick - Conception graphique : Jacques Launay
Tirage : 1 500 exemplaires - Achievé d'imprimer sur les presses de l'Imprimerie Rochelaise - Dépôt légal n° 2217 - 2e trimestre 2018