



La mémoire maritime en action

La lettre

NUMÉRO 96 - ÉTÉ 2022

60 CE NUMÉRO COMPORTE
UN CAHIER DE 8 PAGES
ANS DE JOSHUA

Que ce bateau est beau... mais bon dieu qu'il est beau ! ... Un miracle se cachait dans la main de Klocker quand il a dessiné Joshua... De la race et de l'acier... sans rien d'inutile

Bernard Moitessier (extrait du Cap Horn à la voile)

LE MOT DU VICE-PRÉSIDENT

LE MARIN PLAISANCIER EST PAR NATURE HABITUÉ À S'ADAPTER !

- s'adapter à la météo
- s'adapter à l'état de la mer
- s'adapter à l'orientation et la force des vents.

Il en va de même pour notre association qui a traversé la pandémie ; nous en sortons avec de nombreux défis, que notre faculté d'adaptation nous permet de relever brillamment.

LES CONFÉRENCES ont repris avec le succès que l'on connaît, mais également avec d'autres projets, comme les « cap horniers » en mai, « la vie à bord d'un sous-marin » le 16 juin, et bien d'autres sujets pour l'avenir.

LES SOIRÉES CONVIVIALES ont bien débuté avec « le concert des souillés de fond de cale » qui a réuni 180 participants à la salle des fêtes de La Pallice.

Les ESCAPADES reprendront en 2023.

Les CHANTEURS ont repris leurs répétitions et leurs concerts.

DAMIEN s'est refait une beauté ; un planning 2022 est en cours : la Semaine du Nautisme, le tour de l'île de Ré, et la participation à l'animation du village départ de la GGR 2022 aux Sables-d'Olonne du 20 août au 4 septembre ; il reste à structurer le planning des chefs de bord.

JOSHUA reverra bientôt l'eau salée une fois les travaux de remise en état achevés début 2023 ; encore un bel exemple d'adaptation aux process des appels d'offre et des procédures de marchés publics... la force de négociation et de dialogue nous a permis de faire avancer ce dossier stratégique pour la ville et vital pour l'association.!

L'ATELIER PPL n'a jamais cessé de fonctionner, même en équipes réduites, pour respecter les normes de jauge sanitaires, mais en revanche nous avons ouvert 4 demi-journées par semaine au lieu du traditionnel mercredi après-midi.

Le projet de relocalisation de l'atelier nous a permis d'avoir une écoute constructive de la part des services de la ville et de la nouvelle direction du Musée Maritime en la personne d'Élise Patole.

L'activité ARTS CRÉATIFS propose des créations artistiques à partir d'éléments naturels collectés par chacun.

Face aux problèmes de santé de certains de nos collègues nous sommes en train de mettre en place de nouvelles manières de fonctionner pour garantir la continuité des tâches quotidiennes, en faisant appel aux bonnes volontés et à l'expertise des uns et des autres.

C'est l'occasion ici de remercier tous ceux de nos membres qui répondent positivement, chaque fois que nécessaire, pour assurer dans la bonne humeur et le respect mutuel les divers travaux essentiels au bon fonctionnement de notre association.

Notre nouvelle stratégie est également de renforcer notre partenariat avec les étudiants et associations d'aide aux jeunes comme Tremà pour transmettre nos passions et nos savoirs aux jeunes générations et leur permettre de découvrir la Plaisance, et peut-être créer des vocations.
Bon vent à toutes et tous pour cette année 2022-2023 !

Gilles Lendormy

INTERVIEW

Bienvenue à Nicolas Martin, nouveau directeur de l'office de Tourisme/Évènements de La Rochelle



Vous avez pris ce poste en septembre dernier. Quelles sont vos premières impressions et réactions ?

La Rochelle est un magnifique terrain de jeu et on a beaucoup de chance d'avoir à la fois cette grande Histoire qui irrigue la ville, et ce qu'il en reste ; un patrimoine magnifique, le port, les tours, la vieille ville, les arcades, l'histoire de ce port. La Rochelle n'est pas une ville morte mais une ville moderne et contemporaine qui vit avec ses habitants, ses étudiants et a la chance d'avoir une vie culturelle toute l'année avec la Sirène, La Coursive, le CNAC, le CNAREP...



La région dispose d'une superbe façade maritime, des îles et d'un territoire dont on parle peu, la Vendée qui a aussi beaucoup de

choses à raconter. On se trouve vraiment au centre d'un environnement très varié, avec une ville très accessible, à 2 heures et demie de Paris par le TGV, à 2 heures de Bordeaux et de Nantes en train ou en voiture. C'est une chance.

Notre ville qui fait rêver, il suffit de voir le nombre de personnes qui ont envie d'y habiter. C'est naturellement une ville très attractive encore associée à cette image de pionnière de l'écologie urbaine. Voilà donc ses atouts avec en plus des fleurons à la fois sportifs et culturels : l'Aquarium, le Grand Pavois, les Francofolies, des festivals, des musées de grande qualité dont le Musée Maritime, le Muséum d'Histoire Naturelle, ...



En résumé l'Agglomération de La Rochelle a beaucoup d'atouts dans son jeu, mais il faut rester vigilant, ne pas se laisser dépasser par les événements et garder la maîtrise de son destin.

Au Pays Basque, vous aviez structuré un office de tourisme communautaire avec la fusion d'offices et de bureaux d'informations ? Est-ce un modèle que vous envisagez ici ?

Ce sujet ne fait pas partie de mes prérogatives, mais ce modèle ne me paraît pas pertinent ici. Nous avons des produits qui sont très distincts, l'île de Ré, c'est l'île de Ré, Rochefort, c'est Rochefort,

Oléron, c'est Oléron, chacun a son identité, son histoire, et en outre la structure départementale Charente Tourisme fait très bien le lien entre tous. Pas d'objectif d'élargir le terrain de jeu, l'office de tourisme de l'agglomération de La Rochelle a déjà beaucoup de travail. Là où on a un sujet dans notre organisation actuelle, c'est d'arriver à valoriser les autres communes de l'agglomération, à les mettre davantage en résonance. Chacune à son niveau a des atouts à faire valoir et ça c'est un chantier intéressant.

Vous avez aussi la gestion Évènements de l'Espace Encan et du Forum des Pertuis. Avec quelles orientations, quels projets ?

La Covid a beaucoup bouleversé le monde de l'évènementiel. Nos projets consistent à réadapter l'outil aux nouvelles exigences du marché. Puis, probablement susciter d'autres événements pendant la période la plus creuse de janvier à mars, soit que nous créerions nous-mêmes, soit que nous irions chercher, soit des foires, des congrès, des salons, des festivals, ...

On parle souvent d'office du tourisme du futur ? Qu'en pensez-vous ?

Je ne sais pas ce qu'est l'office du tourisme du futur. Ce terme très générique ne veut pas dire grand-chose. Il y a beaucoup d'initiatives différentes et tous les territoires n'ont pas les mêmes besoins. Certains sont peu touristiques, le nôtre l'est assurément. Je me méfie toujours de ce genre de formule. Il y a quelques années, la mode était de mettre des écrans partout, ça faisait moderne. On s'est rendu compte



que les gens venaient à l'Office du tourisme pour rencontrer des êtres humains. Si office du futur veut dire mettre du numérique partout, avoir des écrans partout, ce sera sans nous.

Mais si cela consiste à avoir une influence sur la manière dont les visiteurs découvrent le territoire, ça m'intéresse. Qu'ils viennent plus souvent en train, qu'ils se déplacent plus à pied, c'est cela qui m'importe. Ce n'est ni sur la couleur de la peinture ou le nombre d'écrans que notre action doit être jugée mais sur notre capacité à influencer sur la façon dont les visiteurs découvrent La Rochelle et les territoires environnants. Je serais tenté de dire que si, chaque année, on arrive à avoir plus de visiteurs qui viennent par la mer, par le train ou à bicyclette, s'ils restent un peu plus longtemps, pas seulement la journée mais deux/trois jours, on aura gagné.

Créer des liens avec les habitants ?

Cela fait partie des sujets. Les exemples d'offices qui sont allés le plus fortement dans cette direction sont des endroits où il y a peu de touristes. Leur vocation principale est donc de parler aux habitants. C'est aussi un enjeu pour nous, il faut que les Rochelais viennent nous voir, identifient nos services. Nous leur ferons des propositions toute l'année ; par exemple visites guidées pour mieux connaître leur territoire. Nous devons les intéresser et les faire participer.

Vous avez déclaré il y a quelques mois que « le tourisme est devenu un gros mot, même tabou », qu'entendez-vous par là ?

C'est trop souvent devenu un mot péjoratif. Quand on dit qu'un touriste arrive, en général ce n'est pas un compliment. Le « sur-tourisme » c'est trop de tourisme qui dénature les villes, la qualité de vie des habitants. Le mot est trop souvent connoté négativement et ne devrait pas l'être. Je suis fier de mon métier et suis fier de faire venir les visiteurs pour leur faire découvrir un territoire, pour qu'ils se mélangent aux habitants. Certes le mot est trop souvent aujourd'hui associé à tout un tas de ressentiments comme à Barcelone ou Venise, ce n'est pas le cas ici à La Rochelle et il ne faut pas que ça le devienne. Il faut garder une certaine harmonie et ça passe par le fait d'être vigilant et de ne pas avoir des objectifs quantitatifs. À aucun moment, on m'a dit votre feuille de route c'est de faire venir plus de monde.



Vous avez aussi déclaré « Que le véritable enjeu est de redonner un sens positif au tourisme ». Comment ? Avec quels moyens ?

Bien sûr... c'est à la fois ce qui est difficile et passionnant, c'est une question d'éducation de nos visiteurs, il faut effectivement qu'ils s'insèrent mieux dans notre écosystème, dans notre territoire. Ce qui m'agace, ce sont ces gens qui arrivent sur le Vieux-Port et se prennent en selfie devant les tours, passent leur temps vissés derrière leur téléphone à prendre des photos et à les poster sur Instagram, Facebook ou autres. Ma vision c'est plutôt de dire : regardez La Rochelle avec vos yeux pas avec votre téléphone et vivez la ville. On ne vit pas sa ville avec un écran. Un écran montre à tous les copains qu'on est là, mais ce n'est pas vivre un territoire.

L'idée, c'est d'atteindre, y compris parce que c'est aussi un sujet d'actualité, La Rochelle territoire « Zéro Carbone » et plus on passe de temps sur son téléphone à envoyer des photos, plus on contribue à cette empreinte carbone. Je préfère quelqu'un qui marche à pied, qui regarde avec ses yeux et qui ne passe pas son temps à envoyer des photos. C'est très bien aussi les réseaux sociaux, je les utilise moi aussi, mais c'est une question de mesure. Il ne s'agit pas d'être donneur de leçons mais de trouver des moyens agréables et pédagogiques, non moralisateurs, pour faire passer ce petit message. Et une fois qu'ils ont découvert nos « têtes de gondole », l'Aquarium, les Tours, de leur faire découvrir d'autres sites ou activités moins connus : l'église fortifiée d'Esnandes, le château de Buzet, le marais de Tasdon, c'est tout cela qu'on a envie de leur dire.

Quel type d'accueil réservez-vous aux paquebots et y a-t-il un projet d'amélioration du parcours entre le port et le centre-ville ?

C'est un sujet compliqué car les croisières sont très distinctes. Des bateaux avec 200/300 passagers n'ont rien à voir avec un bateau de 4 000 personnes. Ce ne sont pas les mêmes publics, les mêmes attentes, les mêmes modes de fonctionnement, la Covid a beaucoup ralenti l'activité. Une réflexion va être lancée pour voir comment on se positionne sur l'évolution de ce segment de la croisière, quel type de bateaux on a envie de faire venir, quel type de clientèle on cible, quels services on leur propose. Nous sommes aujourd'hui dans cette réflexion.

Nicolas Martin précise que l'ensemble de la structure Tourisme/Événements comprend 36 permanents plus des saisonniers. Avec 4 millions de visiteurs par année dans notre région, c'est un beau défi pour Nicolas Martin à qui nous souhaitons bon vent.

*Propos recueillis par Marie Guélain
le 1er février 2022
Photos : Yves Gaubert*

L'INFLUENCE DES CLUBS

DANS LA CRÉATION DU PORT DE PLAISANCE DE LA ROCHELLE

Je vais essayer de répondre à cette question qui m'est posée :

Par Bertrand Chéret

Il s'agit essentiellement d'une très vieille dame née en 1860, la Société des Régates Rochelaise (SRR). Le 6^e club de voile créé en France ; quelques notables, un nombre restreint de voiliers, on dit alors « yacht » bien qu'il s'agisse souvent de thoniers reconvertis, deux ou trois régates organisées par an et c'est tout. Le seul évènement marquant est le premier Plymouth-La Rochelle en 1939.

Pendant la guerre les occupants interdisent la navigation en mer. Quelques dériveurs, on dit alors **Dinghy**, naviguent sur le canal de Marans.

EN 1945 on repart à zéro. On trouve 5 à 6 voiliers mais ils sont remarquables (notamment deux 8 mJl repris aux allemands comme dommage de guerre). Ces « Yachts » restent mouillés à la porte du Vieux-Port réservé à la pêche.

Pendant la guerre l'emblématique **Fernand Hervé** a trouvé du travail sur Paris et il apprend la voile à Vaires-sur-Marne. Il en ramène les plans du **Caneton Brix** (avec 800 unités la série de dériveurs la plus répandue en France). Il en construit un pour lui. La SRR le trouvant réussi lui en commande 10 pour les louer symboliquement aux jeunes du club (création du chantier). Devant ce dynamisme, la Fédération Française de Yachting à Voile (FFYV) confie à la SRR le soin d'organiser en 1946 le 1^{er} Championnat de France en double.

Il est remporté par **Fernand Hervé** dit « Tonton » et **Lois Jay** dit « Loulou » (un **caneton Brix** a été restauré et est visible au Musée Maritime).

Les **Dinghy** sont parqués près de la tour des Quatre-Sergents entre les chantiers, qui construisent alors pour la pêche, et le rempart. Les « Yachts » ne sont pas mieux lotis. Mouillés au pieds de la tour St-Nicolas, ils subissent la mer qui s'engouffre dans le chenal. Par mauvais temps, ils s'incrument dans le havre d'échouage, d'où des frictions avec les pêcheurs en crise de ressources.

EN 1958 **Jean-Claude Menu** membre de la SRR et armateur à la pêche propose un projet de port pour la plaisance au môle du Lazaret mais **André Salardaine**, maire de La Rochelle, ainsi que son opposition sont contre. « Vous risquez de tuer la pêche ! ». Des chantiers commencent à construire pour la Plaisance, mais comme ce nom l'indique, la voile se présente comme une distraction alors que la pêche est un métier. Même **Fernand Hervé** qui construit et s'illustre en voiliers de course au large, s'oppose à l'idée.

EN 1960 on compte 78 voiliers logés dans le Vieux-Port entre échouage et bassin intérieur (chantiers d'entretiens au Gabut). Après un accord avec les Ponts et Chaussées Maritimes les membres de la SRR réalisent et posent des pontons, lesquels sont aussi disponibles pour la pêche. La SRR en devient de fait gestionnaire.

Notre « Crunch » Plymouth-La Rochelle qui clôt la saison du RORC a repris ses fastes depuis 1947. Les voiliers hissent les pavots au bassin intérieur. **J.-C. Menu** obtient que la France puisse participer à l'Amiral Cup. Nos trois représentants sont de la SRR : **Eloïse II (Hervé)**, **Marie-Christine III (Menu)**, **Varna II (Fournier)**

Plusieurs évènements vont marquer 1963 :

« Le Festival de la Croisière Côtière », un comparatif de petits voiliers, est organisé par la revue Nautisme et la SRR – En cette occasion le Vieux-Port est libéré pour dragage et permet une démonstration.

Journaliste à la revue Nautisme j'avais réussi à convaincre **André Costa** de promouvoir un mixe des rassemblements qui existait à Cowes dans l'île de Wight pour les habitables et à Kiel sur la Baltique pour les dériveurs.

La décision de créer une grande semaine de voile à La Rochelle est acceptée par le président de la SRR, **M. Albrecht**, le club apportera son concours.

La société ESSO en la personne de son vice-président **Jean-Jacques André** apporte un soutien financier important qui va permettre d'inviter les grands champions de chaque série ainsi que la grande presse.

Autour de **Michel Briand**, premier commissaire de la semaine, les membres de la SRR réalisent un travail considérable.

1964 : 1^{ère} Semaine Internationale de la voile.

C'est une véritable déferlante. L'hôtellerie rochelaise est insuffisante pour loger tous les participants. La cale des chantiers est trop étroite pour recevoir tous les dériveurs. La ville finance une rampe d'accès aux quais du Vieux-Port. Entre badauds et concurrents on s'y marche sur les pieds.

1965 : le succès déborde, plus de 1000 voiliers.

Le grand magazine anglais **Yachting World** écrit : « Aux Jeux Olympiques il y a trois ronds de course, à La Rochelle ils ont les cinq anneaux ».

Maurice Herzog, secrétaire d'État aux Sports, fait spécialement le déplacement et avance le concept d'un grand site consacré à l'épanouissement de la voile. L'idée du port de plaisance chère à **J.-C. Menu** est relancée.

Une opportunité se présente. Il peut faire valoir l'opposition partagée entre plaisanciers et pêcheurs à l'installation d'un port pétrolier à La Pallice. Celui-ci ira donc au Verdon mais le maire **Salardaine** obtient une compensation d'aide inscrite au Ve Plan gouvernemental. Les études d'implantation vont pouvoir être lancées.

1966 – L'annonce publique de la création du port est faite pendant la Semaine Internationale.

Le Centre d'Entraînement Olympique sous la direction de **Jean-Michel Auclair** s'installe à La Rochelle où se trouve l'essentiel des sélectionnables.

Aux jeux de Mexico sur les 4 voiliers qui représentent la France deux sont rochelais : le **Dragon (Briand, Blanchard, Rieupeyroux)** et le **FD (Chéret, Troublé)**.

1969 – Signature du marché des digues.

1971 – **Michel Crépeau** qui vient d'être élu et qui publiquement s'était opposé à la création du port de plaisance est tout heureux de réceptionner les digues.

Le nom d'abord controversé de Port des Minimes va s'imposer. Il est vrai que l'ordre des Minimes, qui fut amené par **Richelieu** lors du fameux Siècle, est de prédication et de... réconciliation.



© Collection Bertrand Chéret





60 ans JOSHUA Coureur de milles

Après avoir creusé son sillage sur tous les océans, Joshua continue de faire rêver des milliers de personnes grâce au Musée Maritime de La Rochelle et ses Amis qui ont assuré son entretien et ses navigations. Actuellement au sec pour un refit complet nous le retrouverons sur l'eau en 2023 pour notre plus grand plaisir.

Jacques Launay

DU RÊVE À LA RÉALITÉ

Par Jean-Pierre Bouron

Parler de Joshua est évidemment un plaisir mais également un exercice de style, compliqué. Comment éviter les redites, les anecdotes connues de tous, et puis, sommes-nous légitimes à raconter ce bateau alors que son créateur l'a fait et de si belle manière !

Alors, je me bornerai à faire part de « mon histoire » avec **Joshua** commencée un jour de pluie à La Rochelle où, après une visite de France 1 et me penchant au bastingage, je découvrais, médusé, la présence d'un esquif improbable, dans un état très approximatif, arrivant de la lointaine Amérique.

Dire ma surprise du moment est très en deçà de la réalité !

La Longue Route avait, comme nombre de mes semblables, bercé mes rêves « d'ailleurs » et à ce moment, **Joshua** était là, à portée de main. Plus qu'une surprise, c'était pour moi, une sorte d'épiphanie.

Le temps a passé et, plus tard, après avoir été équipier puis second, on m'a proposé de devenir Chef de bord.

Je me souviens encore de la fierté res-

sentie en quittant les quais de La Rochelle pour une destination bretonne à la barre de **Joshua**. Un rêve se réalisait.

Bien sûr, il y eut bien d'autres navigations sur le bateau rouge, toutes enrichies de nombreuses rencontres, avec toujours le même enthousiasme, celui de prendre du plaisir mais également celui de partager avec les nouveaux équipiers, et toutes les personnes que nous avons pu accueillir à bord.

Comment enfin, ne pas se remémorer le départ de la GGR aux Sables, il y a 4 ans, descendant le chenal entouré de **Suhaili** et de **Gipsy Moth IV**, excusez du peu.

Depuis cette date, nous avons craint le pire pour **Joshua**, mais, tel un phénix, il va renaître bientôt et, j'en suis certain, reprendra son rôle de passeur de rêves, un rôle que **Moitessier** n'aurait sans doute pas désavoué.

Jean-Pierre Bouron en route pour le départ de la GGR

JOSHUA AU MUSÉE : UNE HISTOIRE D'AMITIÉ

Raconter comment **Joshua** a rejoint la flottille du musée, c'est raconter une belle histoire d'amitié. Début 1990, **Emmanuel de Toma**, alors rédacteur en chef adjoint de *Voiles et Voiliers* prévient **Patrick Schnepf** qu'il a retrouvé **Joshua** à Seattle (côte ouest des USA). Le ketch appartient à **Johanna Slee**, il a été restauré et il navigue. Une amie française de **Johanna**, **Virginie Connors**, lui apprend l'histoire du bateau et la propriétaire souhaite qu'il soit acheté par un musée français. « Nous n'avons pas l'argent, indique **Patrick**. J'en ai parlé à **Jacques Bourdin** et à **Michel Mercadier**, un de ses amis promoteur immobilier. En attendant, nous avons pu bloquer la vente en proposant 50 000 Francs venant de l'association des amis. Puis lors d'un voyage dans le Bordelais organisé par **Michel Mercadier**, j'ai eu la bonne surprise de recevoir un beau cadeau, un chèque de 350 000 Francs permettant d'acheter **Joshua** et de le rapatrier en France ». **Philippe Joussemet**, expert maritime, s'occupe de le faire charger sur un cargo. Le ketch arrive à La Pallice quelques jours avant le Grand Pavois.



Le voilier est mâté avec l'aide de **Jean-Pierre Desprès** (Notre-Dame des Flots). **Bernard Moitessier** est invité à revoir son bateau. Il arrive et pour lui c'est le flash, toutes les années passées à bord défilent dans sa tête. Après avoir hésité, **Bernard** accepte de rejoindre le Grand Pavois à la barre de **Joshua**. C'est un moment d'intense émotion pour lui et les milliers de spectateurs massés sur le quai. **Bernard** est rassuré, il sait qu'avec le Musée et les Amis, **Joshua** va continuer à allonger les milles



1925 Naissance à Hanoï de Bernard.

1951 Le Snark.

1952 Sur une vieille jonque, Marie-Thérèse, départ en solitaire. Naufrage sur l'atoll de Diego Garcia, océan Indien.

1955 Ile Maurice, fabrication de Marie-Thérèse II, départ vers l'Afrique du sud.

1958 Les Antilles, naufrage.

1960 Écrit « Un Vagabond des mers du Sud ».

1961 Construction de Joshua.

1963 Tahiti par Panama, retour par le Cap Horn à la voile.

1968 Première course autour du monde en solitaire sans escale, le Golden Globe.

30 ANS DE PARTAGE AVEC LES AMIS

Par Jacques Hilken



Un barreur concentré sous l'œil attentif de notre chef de bord Jacques Hilken à gauche

Année 2006, aux Amis, une nouvelle équipe est née pour dynamiser cette belle association au sein du Musée Maritime de La Rochelle. Me voilà propulsé responsable de Joshua (longueur hT, 14,12 m, poids 12 tonnes, largeur 3,60 m). Joshua est né en 1962 et classé monument historique depuis septembre 1993. Ketch rouge mythique, derrière lequel se dessine en filigrane la silhouette de Bernard Moitessier, grand écrivain de mer, et premier homme à avoir eu dans son sillage un tour du monde et demi sur les mers du globe, sans escale, sans aide extérieure, et en solitaire. Entretenir Joshua, le faire naviguer, voilà le message simple de Patrick Schnepf, directeur du Musée Maritime de La Rochelle. Il y a toujours eu des volontaires pour aider à l'entretien de Joshua : anciens professionnels, tôliers, électriciens, peintres, mécaniciens, etc., mais surtout des hommes de bonne volonté pour conserver à Joshua, sa belle silhouette, bien connue des Rochelais.

Je ne compte plus le nombre de personnes qui m'ont dit :

- « C'est le vrai ? », « de poser mes pieds à son bord, c'est merveilleux », « c'est certainement le voilier qui navigue le plus à La Rochelle », « avec sa coque rouge il se voit de loin », « c'est mon enfance, j'ai rêvé à la lecture des livres de Bernard Moitessier », etc., etc., et plein d'autres questions sur son célèbre propriétaire.

Pendant plusieurs années une quarantaine de passionnés ont proposé aux adhérents, des sorties à la journée, des croisières, ont assuré les relations avec le port de Minimes, avec les éclusiers, les manifestations nautiques, les régates avec nos amis de l'Y.C.C, divers salons, plusieurs participations aux départs de courses célèbres...

Joshua est passé de 30 jours à plus de 160 jours d'activité maritime par an.

Quelques participations : Brest-Douarenez ; Semaine du Golfe du Morbihan ; Défi des ports de pêche ; Route de l'amitié ; Voiles de l'Espoir ; Semaine du nautisme ; Gujan-Mestras ; Les Sables-d'Olonne ; Paimpol ; Rochefort ; Le Croisic ; Redon ; Marans ; La Flotte ; Ile-d'Yeu ; Quiberon ; Groix ; les abers de Bretagne nord ; inauguration du quai Bernard Moitessier à Vannes, GGR 2018, etc. Et surtout des milliers d'adhérents sur l'eau.

Merci mes amis pour le plaisir que nous partageons avec nos adhérents, et si nous connaissons parfois quelques difficultés, Joshua reste le fleuron de notre association.

À ce jour, et depuis plus de deux ans, Joshua est sur son ber avec ses larmes... de pluie.

Il devrait « normalement » retrouver la mer en 2023 ??? Chefs de bord, seconds, équipiers, merci de continuer votre bénévolat, de veiller à son entretien et faites-le naviguer (à son rythme), n'oubliez pas qu'il a 60 ans.

Bon vent, bonne mer.



Joshua bien fatigué à Papeete

22 août 1968, Quitte Plymouth. Commence la remontée de l'Atlantique puis envoie un message sur le pont d'un cargo, continue et arrive à Tahiti après un tour du monde et demi. Rédaction de « La longue route », périple avec Ileana et leur fils Stéphane, retour en Polynésie.

1978 Part aux États-Unis, puis au Mexique, avec le comédien Klaus Kinski.

8 décembre 1982 Un cyclone drossa Joshua à la côte.

Construction d'un nouveau bateau, Tamata.

1983 Part pour Hawaï et la Polynésie.

1986 Rentre en France, écrit « Tamata et l'alliance ». Apprend qu'il est atteint d'un cancer.

1990 Patrick Schnepf, directeur du Musée Maritime de La Rochelle, permet le rachat de Joshua.

16 juin 1994, décès de Bernard.



Joshua et Bernard Moitessier à Tahiti. Photos de William Rodarmor (traducteur de La Longue route et Tamata et l'Alliance en version anglaise) données à David Launay

Joshua à la parade sur le Vieux-port de La Rochelle



POUR LES 60 ANS DE JOSHUA retrouvez les témoignages de chefs de bord, de seconds et d'équipiers d'un jour ou d'un WE

PASCAL PELLOIN RACONTE

J'ai embarqué dans l'association en septembre 2008 à l'occasion du Grand Pavois. Ado, connaissant mon goût pour la navigation, j'avais eu la chance que l'on m'offre un exemplaire de la Longue route à sa sortie, en 1971 ou 72. Je pratiquais déjà la voile, mais la lecture de cet ouvrage, à cet âge, et dans son contexte, offrait un véritable Everest de connaissance et de rêve.

Mon parcours de plaisancier amateur évolue, y compris autour de La Rochelle ; un jour je découvre **Joshua** amarré aux Minimes. Surpris qu'il soit encore navigant j'en fais des photos ; par la suite je le croise à plusieurs occasions en mer. C'est donc mon principal levier qui me fait adhérer en 2008 aux Amis du Musée, mais je suis bien modeste. Intégrant l'équipe de bénévoles qui en effectue la maintenance, j'adhère franchement ; je réalise des pièces en bois qui existent encore aujourd'hui comme le panneau de descente AR et les loquets des équipets. Je me souviens de ma première sortie en début de saison 2009. J'ai tellement à apprendre sur une unité, dont le maniement est assez éloigné de la plaisance actuelle. L'intégration dans l'équipe du moment est fort conviviale, avec la formation qui va de pair, vite parachuté comme chef de bord, ceci étant entendu pour peu que l'on soit régulier.

Chefs de bord et seconds prennent la pose sur Suhaili avec Joshua à couple



À force de présence, de participations, d'apports de connaissances d'autres navigateurs, d'investissement dans le fonctionnement du navire, le regard que vous porte les autres, change, petit à petit, vous êtes qualifié de référent formateur. Ceci, sans même que l'on se soit positionné pour le devenir, ceci rend plus lourd l'héritage à transmettre. Gardant conscience que je ne suis qu'un amateur bénévole, je conserve beaucoup de modestie face à certains qui sont professionnels et qui nous enrichissent tous.

Mes plus beaux souvenirs restent les aventures humaines. Le bateau a le fonctionnement et les performances d'une autre époque. La vraie richesse, et l'esprit que l'on veut faire perdurer, sont la convivialité à bord, la transmission. Parmi les plus grands bonheurs, l'arrivée dans un port autre que rochelais, où, la venue de **Joshua** constitue en soit un micro événement. Une fois à poste, nombre de promeneurs arrivent, avec toujours la même question : « **Joshua**, c'est le vrai ??? »

Et toujours la même réponse : « *oui ! C'est le vrai !* » Nous sommes l'association qui le fait vivre et vous pouvez le visiter et même naviguer avec nous !!!!

Joshua entouré d'une belle brochette de bateaux classiques



À JOJO, EN CONFINEMENT

Par David Launay

Merci à tous ceux que j'ai croisés à ton bord, ceux qui m'ont permis de le faire, Ceux qui l'ont permis jusqu'à aujourd'hui, ceux qui le permettront demain, ceux qui dans leurs cœurs et leurs passions font vivre ton histoire.

Après quelques tours du monde en solo,
Tu reçois beaucoup de monde sur ton dos.

Que de plaisir et de joie

Pour nous de te voir encore là.

Beaucoup d'ailleurs ne pensent pas

Que tu sois le vrai **Joshua**.

À travers toi j'ai trouvé

Beaucoup de passionnés.

Je ne m'attendais pas vraiment

À voir autant de gens.

À la vue de leurs yeux brillants,

Ils m'ont transmis leurs sentiments,

Leurs larmes et leurs pleurs

M'ont étonné et m'ont rempli le cœur,

Leurs souvenirs, leurs rêves et leurs passions,

Ont déclenché en moi de nombreuses émotions.

Continue à transmettre ton histoire,

Qui m'apprend beaucoup de savoir,

Qui me permet d'éviter de futurs déboires,

Et qui me donne de l'espoir.

Ma formation à ton bord

M'a permis d'être chef de bord

Et s'il te plaît continue ta vocation

De participer à nos émotions et à notre éducation.

JOSHUA AUX VOILES DE LÉGENDE À LA BAULE

Par Serge Garnaud

En cette magnifique journée du 15 août 2018, nous sommes invités par le prestigieux yacht-club de La Baule à participer au rassemblement de vieux voiliers de légende. Après une courte étape de ralliement de Pornic à la baie de La Baule, nous nous retrouvons au beau milieu de toutes ces merveilles au gréement élancé et de tous les **Pen Duick**. Pas question pour nous de régater avec ces monstres. Mais quel régal pour les yeux ! Après quelques ronds au milieu de la flotte, nous entrons bien sagement à la queue leu leu dans le port du Pouliguen. Alors que nous avançons au moteur à 2 nœuds, nous

voyons débouler sur bâbord une libellule jaune. Arrivé à notre hauteur et s'être mis en panne, le skipper enlève sa casquette et nous gratifie d'un « Salut Messieurs ! ». C'était **Loïck Peyron** ! Je vous laisse imaginer notre fierté, le roi n'était pas notre cousin.

L'équipage : Jean-Marc, Joël, Jean-Pierre et Serge



UN WEEK-END À LA RENCONTRE DE JOSHUA

Une fin de semaine pas comme les autres, un week-end où équipiers, second et chef de bord sont en symbiose sur un bateau devenu mythique par la singularité de son premier propriétaire, Bernard Moitessier, qui a fait rêver bon nombre de jeunes gens de sa génération et des générations suivantes par les récits de ses ouvrages : « La Longue route », etc.

QUELQUES MOTS DE SYLVIE...

Car il s'agit de cela, d'une rencontre avec un être vivant. Compagnon d'un fameux navigateur ayant fasciné toute une génération d'amoureux de la mer et des bateaux.

Il n'est pas simple d'accompagner l'un de ces amoureux !

Il en parle comme un amant, il connaît son histoire, même les anecdotes, à vrai dire, il les recherche, curieux de percevoir les moindres aspects de l'objet de sa passion, il va à la rencontre des témoins, et des écrits le concernant. On se retrouve face à une liaison brûlante qui a même fait venir *Simon* de l'Île de la Réunion, jeune capitaine qui rêvait de *Moitessier* et de son *Joshua*. Il n'est pas le seul, *Patrick*, notre second, lui dédie une grande partie de sa vie, ce couple d'allemands ou ce jeune garçon intimidé qui se déchausse respectueusement avant de monter à bord, incarnent cette relation passionnée.

Je n'imaginai pas en embarquant sur ce bateau à coque rouge et à l'œil grand ouvert sur l'horizon, que j'entrerais dans le corps d'une légende entre mythe et phantasmes. Car tout cela évoque à la fois la liberté, des histoires incroyables et des voyages à l'autre bout du monde vers les îles aux sables blancs et aux eaux transparentes.

J'ai eu le sentiment d'un privilège et que, quelque part, ma méconnaissance risquait d'être une offense dans ce lieu en forme de sanctuaire (même si je m'étais documentée sommairement et que nous étions allés au Bono, quelques jours plus tôt, découvrir le lieu où *Moitessier* réside désormais : une tombe sous un palmier ornée d'objets insolites dans un coin de la Bretagne).

Un embarquement comme sur n'importe quel bateau : point sécurité, bagages, avitaillement classique, ou presque, car *Aïcha*, une passagère pas ordinaire ayant apporté de Paris un couscous et quantités de gourmandises pour réjouir l'équipage, car ce bateau représente aussi l'amour et la générosité.

Son concepteur, *Bernard Moitessier*, fut défenseur de la nature et de la mer, un solitaire également amoureux des femmes. Un être particulier perçu comme un penseur, insoumis, presque apatride, expérimentateur, ayant une conception originale de la vie, du protocole et des honneurs. Un écrivain également dont les périples retracés dans ses quatre principaux ouvrages mettent aussi en lumière les questionnements d'une âme tourmentée qui fascinent par la simplicité et l'authenticité de son auteur.

Un être de chair dans un bateau en métal, carapace qu'il a voulu solide, un compagnon qui l'a hébergé de nombreuses années.

Passer la nuit dans le cœur de *Joshua* est



Les deux parisiennes prêtes pour la grande aventure avec en prime une nuit au mouillage !

quelque chose d'également particulier, un confort brut voire minimaliste, nous avons affaire à un bateau de voyage juste résistant, vélocité avec ses quatre voiles et ce malgré son poids. Pas de fioritures ni marquerettes luxueuses, simplicité « on va à l'essentiel » à l'image de son propriétaire, pour qui manger ou se doucher était simplement accessoire (il s'est nourri, dans les périodes les plus chiches de sa vie, d'aliments destinés aux animaux !).

Au terme de ces deux jours à bord, je rentre avec le sentiment d'avoir approché quelque chose d'étonnant, je ne sais encore que peu de choses mais je rentre à Paris avec une meilleure compréhension de mon amoureux et de sa liaison particulière avec *Joshua*.

À bientôt les Amis du Musée Maritime et bravo à vous tous.

Chef de bord : Simon Manlay

Second : Patrick Marteau

Equipiers : Aïcha Abouhihal

Sylvie Ménard ; Mathieu Guibert



Après une belle journée de navigation que dire d'un bon couscous préparé par Aïcha ?

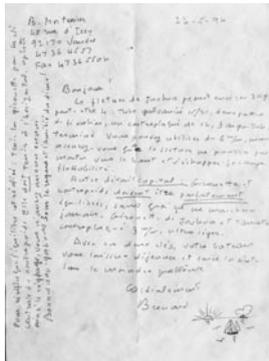


BRÈVE RENCONTRE

Par Jean-Alain Berlaud

Une escapade à St-Trojan.

Le hasard me fait rencontrer **Adolphe G.**, fringant gaillard Saint-Trojannais de 93 ans, ancien ostréiculteur et pêcheur de crevettes sur des canots du chantier **Robert Léglise** au Château-d'Oléron. Par la porte entrouverte de sa maison, j'aperçois une grande photo de **Joshua** et lui, **Adolphe**, plus jeune, à la barre. La conversation s'engage et dans son salon, il me montre, bien encadrée, une lettre de **Bernard Moitessier**. Émotion, car cette lettre est datée du 25 mai 1994, 3 semaines avant la disparition du grand marin. **Adolphe** avait 65 ans à cette date et, plaisancier aguerrri, il rêvait de grande croisière. Par l'intermédiaire de l'éditeur **Arthaud**, il avait demandé à **Bernard Moitessier** des détails sur son fameux régulateur d'allure.



Grand beau temps pour le départ de la GGR 2018

1er juillet 12h05: **Joshua** et **Suhaili** doivent matérialiser la ligne de départ. Sortis du chenal, nous écoutons les directives de **Don Mc Intyre** à la VHF, hélas en anglais et **Joshua** n'est pas tout à fait au bon endroit. Nous entendons alors une voix forte, en bon français qui crie: « Ben alors **Joshua**, qu'est-ce que vous foutez? Vous n'êtes pas à votre place! ». C'était **VDH!**

L'ŒIL DE JOSHUA



Escale de **Joshua** au Bono en 2018 pour le départ de « La Longue Route ».

Iléana Draghici est à l'accueil sur le quai et complimente

l'équipage pour l'état remarquable dans lequel est **Joshua**. Mais elle fait une réserve : l'œil à la proue n'est pas celui qu'elle avait peint à Sausalito en 1980, sur un dessin de **Bernard**. Elle promet de nous envoyer une photo, que nous recevons et, au cours de l'hivernage suivant, nous peignons un nouvel œil, selon son modèle.

Fête du Bono en juin 2019, 50 ans après l'arrivée de **Joshua** à Papeete en juin 1969 et 25 ans après le décès de **Bernard Moitessier**, le 16 juin 1994.

Iléana est là quand **Joshua** accoste au quai du Bono. Sitôt à terre, je lui demande: « Alors Madame, validez-vous l'œil de **Joshua**? ». Réponse: « Oui, c'est bien ça ... mais ce point noir là? ». Il était bien sur la photo!

PORNIC : QUINZAINE SALÉE EN JUIN 2015

L'association des *Coques en Bois* organise la fête des circumnavigateurs. Les bateaux présents: **Joshua**, **Inox** (Bardiaux), **Babar** (Raffin-Caboisse), **Shouten** (Alain Maignan) et **Fleur de Sail**, une copie du trimaran de **Nigel Tetley** (Golden Globe Challenge 1968). **Anne Fougeron**, veuve de **Loïck**, est invitée à bord de **Joshua**, qu'elle n'avait pas revu depuis une escale à Papeete quand, avec son mari, ils faisaient du convoiage. Quand **Anne** est arrivée à bord, elle a d'abord fait le tour du bateau, pour saluer le grand mât: « Si je n'avais pas respecté cette tradition, quelqu'un, là-haut, me l'aurait reproché ». Respect.

CONVOYAGE ROSCOFF-LA ROCHELLE

Début décembre 2014.



Raz de Sein, le phare de la Vieille et la tourelle de la Plate

Parti à la rencontre des voiliers au départ de la Route du Rhum, **Joshua** a dû stopper au retour et se mettre à l'abri à Roscoff à cause d'une suite ininterrompue de coups de vent.

Profitant d'une fenêtre météo, un équipage a été réuni pour ramener le bateau. Navigation hivernale un peu musclée, nous faisons une pause au Guilvinec. Peu de promeneurs en ce début d'hiver pluvieux. Surprise : deux plaisanciers reconnaissent **Joshua** et viennent à bord avec le Paris Match du 13 avril 1969. En couverture, **Bernard Moitessier** qui vient de décider de continuer sa « Longue Route ».



Sur la table du carré le Paris Match du 13 avril 1969



Arrivée de **Joshua** à Pornic en juin 2015



À PROPOS DE LA GOLDEN GLOBE RACE

La course du **Golden Globe de 1968** organisée par le Sunday Times (à l'initiative de Sir Francis Chichester) a permis à 9 marins de se confronter à l'immensité des mers. Ce fut la première course à la voile autour du monde. C'était une aventure d'imaginer qui pourrait être le premier à faire le tour du monde en solitaire, sans escale, sans assistance. Neuf marins ont pris le départ, un seul a fini.

Ce fût une épopée remportée par **Sir Robin Knox Johnston**, à bord de son ketch en bois de 32 pieds, le **Suhaili**. Il établit un nouveau record du monde l'année où les premières empreintes furent laissées à la surface de la lune. **Bernard Moitessier** sur **Joshua** fait un demi-tour du monde de plus et en tirera un livre « La longue Route » qui fera rêver plusieurs générations.

En 2018, 50 ans après la course du Sunday Times Golden Globe Challenge qui a inspiré le Vendée Globe, une nouvelle édition : **la Golden Globe Race**. Elle devait partir d'Angleterre comme son aînée mais des événements ont contraint l'organisation à choisir la France et Les Sables-d'Olonne comme point de départ et d'arrivée.

Le Musée ainsi que les Amis du Musée Maritime ont été conviés à participer à cette manifestation qui a duré une quinzaine de jours avec une dizaine de bénévoles.

C'est avec grand plaisir que nous avons répondu avec **Marie Guélain**, notre présidente, à cette invitation. Notre bateau « **Aphrodite** » a servi de transport de matériel et d'hébergement pour les bénévoles présents à cette manifestation (comme **Joshua** d'ailleurs pour les chefs de bord et seconds).

Le stand a été ouvert le 16 juin et **Joshua** est arrivé le 20 juin. Dès son accostage **Joshua** a captivé les visiteurs de toutes nationalités. Ce fut une surprise pour moi qui ne connaissais pas vraiment l'histoire. Les visiteurs de tous pays connaissent **Moitessier** et surtout **Joshua** soit personnellement, soit à travers les livres. D'autres avaient baigné dès leur enfance dans les rêves de leurs pères, ceci jusqu'au Mexique. Les échanges ont été très chaleureux.

Les chefs de bord et les équipes de **Joshua** ont assuré deux sorties quotidiennes jusqu'au 30 juin au grand bonheur des passagers embarqués (100 environ) malgré un très fort vent d'est qui, au moment de l'arrivée de **Joshua** au ponton, a coûté la vie à la borne électrique plutôt mal placée. **Température moyenne 30°C, on a manqué de casquettes à la vente !**

RENCONTRE AVEC BERNARD MAUVIEL

Lors de notre entrevue avec **Dominique Nizery** et sa charmante épouse, le premier jour de l'ouverture du village, ceux-ci nous ont fait découvrir leur ami **Bernard Mauviel**, maquettiste et artiste-peintre.

MOITESSIER ET JOSHUA

HISTOIRE D'UN HOMME ET DE SON BATEAU

Par Jocelyne Launay



Joshua dans le chenal des Sables-d'Olonne pour le départ de la GGR 2018

Ce dernier nous a gentiment prêté deux de ses réalisations (**Joshua** et **Capitaine Browne**) pour agrémenter notre stand. Ces deux maquettes ont suscité un vif intérêt et une admiration pour le travail réalisé tant des néophytes que des concurrents eux-mêmes. Les enfants comparaient les deux **Joshua** et posaient des tas de questions.

Le stand, quant à lui, a été très animé puisque nous y gérons les adhésions pour les embarquements de **Joshua**. Nous avons fait de belles rencontres et surtout entendu de belles histoires par des personnes qui ont connu **Bernard Moitessier** ou qui ont rêvé en lisant ses livres.

Beau cadeau de **Brice Laporte** qui nous a donné une photo de **Joshua** prise à Papeete. Il a croisé **Joshua** lors d'une escale de quelques jours du paquebot Calédonien à bord duquel il était lieutenant chargé de la navigation.

Nous y avons découvert une jeune Amie **Marion** qui a fait une prestation remarquable au trophée du Musée Maritime de La Rochelle en 2019.

Le dimanche 1er juillet le top départ a été donné par la **Belle Poule** et les concurrents sont passés entre **Joshua** et **Suhaili** qui servaient de ligne de départ.

Cela a été une jolie et enrichissante expérience pour tous les bénévoles qui ont participé à cette aventure.

Je souhaite bon vent à **Gilles** et à son équipe sur le village départ de la **GGR 2022** et aussi de savourer ces moments exceptionnels que sont les préparatifs d'un tel challenge avec ses lots de stress mais aussi d'immense enthousiasme.

Beaucoup de monde sur les pontons pour regarder les bateaux de la GGR et aussi Joshua qui a animé ces 15 jours avant le départ



BERNARD MAUVIEL, UN PASSIONNÉ



Les maquettes de Bernard photographiées sous voiles dans son terrain en Bretagne

Né à Brest (breizh izel) la mer, les bateaux, si on peut dire, ont toujours baigné en moi.

Aussi lors d'une déferlante, je me suis plongé (il y a 13 ans) dans le livre de **Bernard Moitessier** « Le long sillage d'un homme libre ». Cela a déclenché une idée que j'avais en tête depuis ce temps-là, construire un modèle réduit navigant, tout était dit, après avoir pris contact avec **M. Fricaud** (MÉTA) qui me fournit avec gentillesse les plans de **Joshua**.

Virée à La Rochelle pour une bonne séance photos du bateau.

Du coup l'histoire de **Joshua** et de son skipper **Bernard Moitessier** dans « La Longue Route » m'ont encore plus passionné, je tire un bord de plus et me dis, je vais refaire l'histoire de la Golden Globe Challenge 1968.

Après des recherches, **Annie Van de Wiele** me reçoit très gentiment et me fournit les plans de **Hierro** devenu plus tard **Captain Browne** avec **Loïck Fougeron**.

Nicole Van de Kerchove me reçoit aussi et je repars avec tout ce qu'il me faut pour la suite de l'histoire.

De nouveau **Annie** m'envoie l'adresse de **Simon Crowhurst** (fils de **Donald**) et je reçois les plans de **Teignmouth Electron** et de 3 !

Victress (celui de **Nigel Tetley**) suit dans la foulée car à part le roof ce sont les mêmes plans (plans PIVERT).

Toujours **Annie** m'envoie l'adresse de **John Rigway** qui me fournit à son tour des docs de son bateau **English Rose IV** qui est un **Westerly 30**, suit dans la foulée le bateau de **Chay Blyth** (**Dytiscuss III**) très semblable à celui de **Rigway** il s'agit d'un **Kingfisher 30** donc pas de problème, et de 6 !

La suite, et bien j'écris à **Robin Knox Johnston** (le premier et le seul qui arrivera à bon port) via son association, les plans originaux de **0** n'existent pas, je les reprends sur son livre « A world of my own » et de 7 !

Éric Vibart journaliste à **Voiles et Voiliers** m'envoie à son tour l'adresse d'**Alex Carozzo** que je rencontre plus tard au départ de la GGR aux Sables-d'Olonne en 2018. Et je reçois les plans de son bateau **Gancia Americano** et de 8 !

Le plus difficile à construire a été celui de **Bill King** (**Galway Blazer II**). Les plans ont été faits à partir de son bouquin « Capsize » dédié en 1974 par son skipper et de 9, la boucle est bouclée j'ai les 9 participants de 1968.

À l'heure actuelle il reste **Dytiscuss III** en cours de construction que je présenterais ainsi pour que les visiteurs voient le déroulé de la maquette.

Ils sont à l'échelle 1/6e et radio-commandés et seront tous présents au départ de la GGR 2022 aux Sables-d'Olonne pour que tout le monde puisse se reporter à l'année 1968 en maquettes.

J'en profite de nouveau pour remercier toutes les personnes qui m'ont aidé dans cette entreprise pleine de superbes rencontres et de passion.

Et comme on dit chez moi, kénavo ar wech all.

Maquette de Dytiscuss III en cours de construction



L'équipe de la rédaction remercie les chefs de bord, seconds et équipiers d'un jour pour leur participation à ce « Spécial Joshua » : JP Bouron, JA Berlaud, Serge Garnaud, Jacques Hilken, David Launay, Jocelyne Launay, Bernard Mauviel, Sylvie Ménard et Pascal Pelloin pour leurs textes ; JP Bouron, JA Berlaud, Brice Laporte, David Launay, Jacques Launay, Joël Le Laic, Bernard Mauviel, Sylvie Ménard, Pascal Pelloin et William Rodarmor pour leurs documents photos.

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: <https://www.aammlr.com>
Directeur de la publication : Lysiane Langourieux - Rédacteur en chef : Yves Gaubert - Comité de rédaction : Jocelyne et Jacques Launay
Conception graphique : Jacques Launay - Tirage : 1 000 exemplaires - Achevé d'imprimer sur les presses de l'Imprimerie Rochelaise - Dépôt légal : juin 2022

ESPÉRANCE III RENAISSANCE D'UNE BARQUE ÉMBLÉMATIQUE DU LAC D'ANNEY

Par Gilles Lendormy
Photos : © Espérancelll

1- GENÈSE ET CONSTRUCTION

ESPÉRANCE III est un projet né en 2016, dont l'objectif est la reconstitution à l'identique d'une barque à voiles latines sur le lac d'Annecy, telles que celles qui furent en service jusqu'en 1930. ESPÉRANCE II (1911-1930) en fut la dernière représentante.

Le projet ESPÉRANCE III concentre de nombreux thèmes liés tout à la fois à l'histoire et la tradition, ainsi que des préoccupations liées à l'avenir, telles que l'utilisation du bois local et des métiers de la construction navale, la qualité de l'eau et la sauvegarde des milieux aquatiques, le lien avec les milieux naturels du bassin du lac, l'utilisation d'énergies renouvelables avec la motricité électrique complétant la voile. Un important volet pédagogique fait également partie des gènes de l'association.

Ces barques, appelées Brick, servaient au transport des pondéreux (bois, minerais de fer, lignite, pierres de construction, plâtre, tuiles, etc.) à une époque où la voie d'eau était plus rapide, plus économique et plus sûre que les mauvaises routes.

Ce projet est l'aboutissement d'un défi que se sont fixé deux passionnés de patrimoine et d'histoire, *Pierre Lachenal* et *Renaud Veyret*.

Avec le concours de *Philippe Grandchamp*, historien du lac, *Humbert de Rivaz*, architecte des Bâtiments de France, de nombreuses entreprises locales, de la Fondation du Patrimoine, le projet devient une réalité en mai 2017 : recherche de documents aux archives départementales, ébauche de plans. Une maquette est réalisée par *Maurice Lacombe*.

Dès lors sont impliqués dans la phase d'étude, cabinet d'architecture navale, maître-d'œuvre, expert bois, constructeur, sous contrôle d'un organisme certificateur et de la DDT du Rhône.

Le budget pour la réalisation de la barque est établi à 1,7 M € TTC.

Le chantier, qui est inauguré en mai 2019, démarre avec l'installation des ateliers sur le site des anciennes Forges de Cran. La construction de la barque est réalisée par une équipe de charpentiers de marine qui transforme le bois sur place avec un objectif de limitation des chutes.

En octobre 2019, la quille, réalisée selon la technique du lamellé-collé, prend forme et est assemblée à l'étrave par un trait de Jupiter*. Réalisation des couples en lamellé-collé.

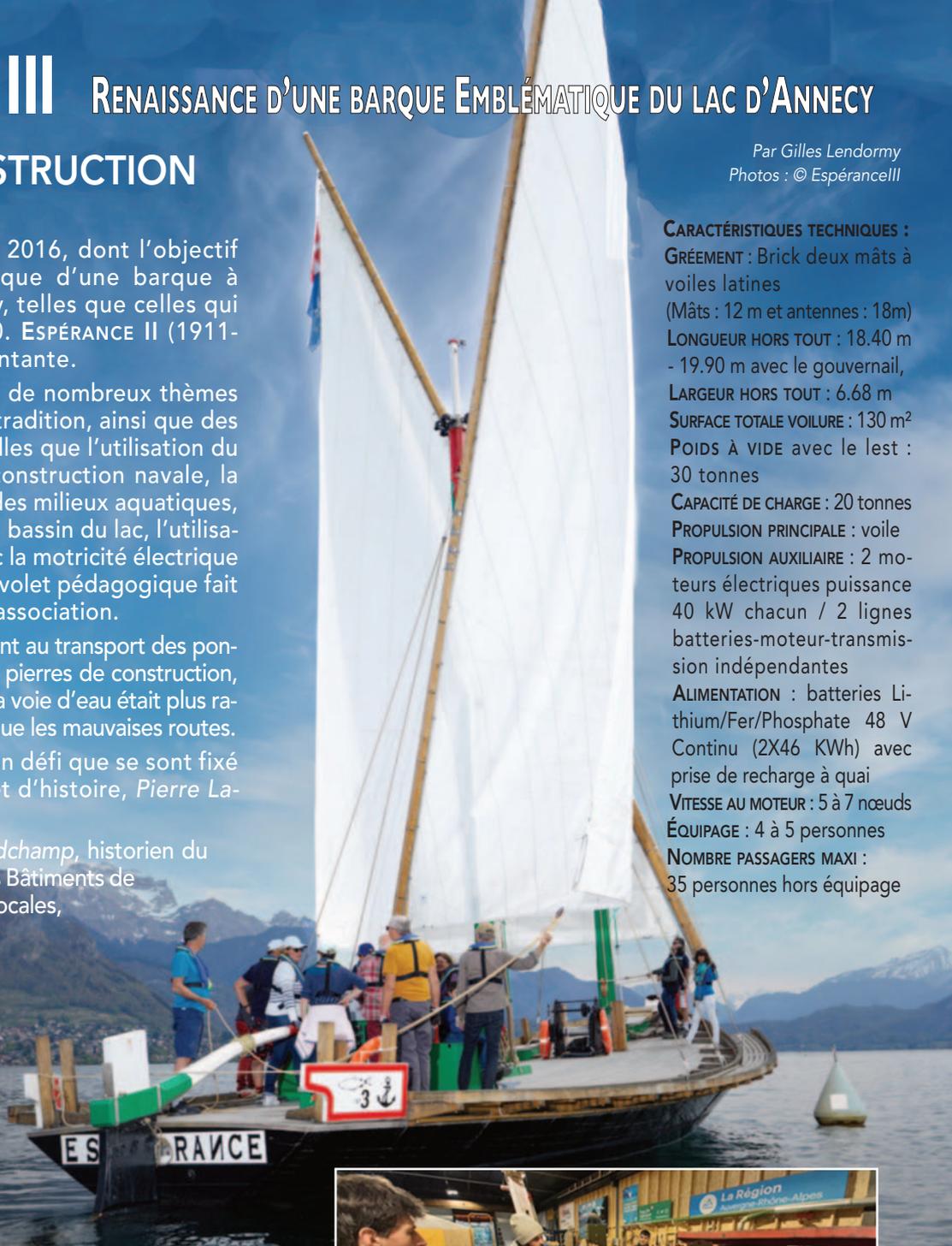
Tous les bois utilisés sont locaux Alpes/Jura avec : mélèze pour l'ensemble de la structure et les bordés, sapin pour les mâts, épicéa pour la quille et les antennes, chêne pour le tableau, les bordés inférieurs, les supports d'apoustis, le safran et la barre, robinier (accacia) pour le pont.

La barque a été mise à l'eau en juin 2021.

* assemblage qui rappelle la forme de l'éclair tenu dans la main de Jupiter lui-même

Suite dans les prochaines LDA

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES :
GRÉEMENT : Brick deux mâts à voiles latines
(Mâts : 12 m et antennes : 18m)
LONGUEUR HORS TOUT : 18.40 m
- 19.90 m avec le gouvernail,
LARGEUR HORS TOUT : 6.68 m
SURFACE TOTALE VOILURE : 130 m²
POIDS À VIDE avec le lest :
30 tonnes
CAPACITÉ DE CHARGE : 20 tonnes
PROPULSION PRINCIPALE : voile
PROPULSION AUXILIAIRE : 2 moteurs électriques puissance 40 kW chacun / 2 lignes batteries-moteur-transmission indépendantes
ALIMENTATION : batteries Lithium/Fer/Phosphate 48 V Continu (2X46 KWh) avec prise de recharge à quai
VITESSE AU MOTEUR : 5 à 7 nœuds
ÉQUIPAGE : 4 à 5 personnes
NOMBRE PASSAGERS MAXI :
35 personnes hors équipage



CE QUE L'ON SAIT DU NAUFRAGE DU TRIGNAC

LE 25 FÉVRIER 1916. QUATRIÈME ET DERNIÈRE PARTIE *Par Richard Lick*



Une photo du Trignac prise le 27 juillet 1905 en baie de Perelle au SW de l'île de Guernesey

De très larges extraits de cet article ont été publiés en feuilleton dans l'hebdomadaire Le Marin des 5, 12, 19 et 26 décembre 2019. Il est publié ici dans sa version intégrale en accord avec Jean-Yves Brouard et la rédaction du Marin

LA SOCIÉTÉ ANONYME DES CHANTIERS NANTAIS

Le **Trignac** est lié à la société des Chantiers Nantais. Irène Gillardot, chargée d'études patrimoniales à la mairie de Nantes, raconte l'histoire de cette entreprise éphémère.

Le 27 avril 1899, plusieurs personnalités de l'armement nantais, dont *Henri Le Cour Grandmaison*, *Eugène Pergeline*, directeur de la Société des Voiliers nantais, et *Prosper Sevestre* s'associent pour fonder la Société anonyme des Chantiers nantais de constructions maritimes. Située à Chantenay, près des chantiers *Dubigeon*, l'entreprise se spécialise dans la construction de grands voiliers destinés au commerce maritime. La direction de la société est confiée à *Louis Tauden*, ancien ingénieur des Chantiers de la Loire. Un an à peine après sa création, le 25 avril 1900, l'**Amiral-Courbet**, premier trois-mâts barque construit par les Chantiers nantais, sort des cales de Chantenay.

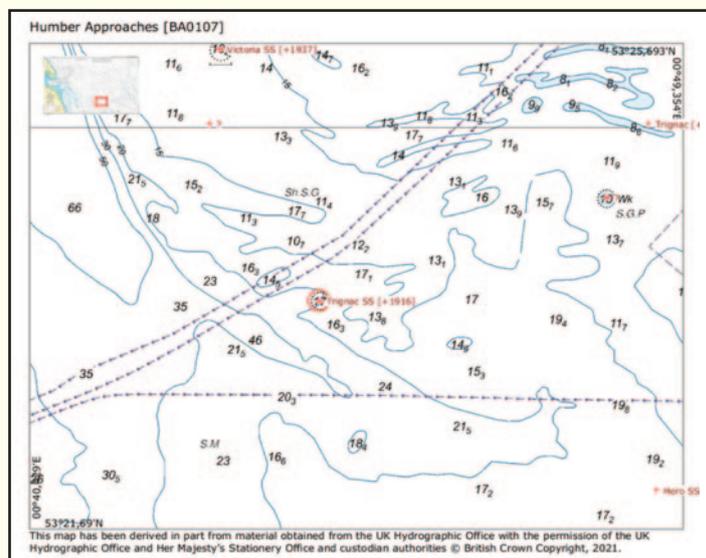
Le chantier a été créé par opportunisme en 1899 pour profiter des dernières commandes massives de voiliers, juste avant l'échéance de la loi de 1893. De 1900 à 1902, il réalise ainsi la construction d'une trentaine de voiliers.

Mais le chantier a aussi anticipé les évolutions de la construction, en misant sur une nouvelle loi prévue pour succéder à celle de 1893. L'heure est au développement des bateaux à vapeur, pour lequel la France accuse un important retard. Aussi, le chantier anticipe sa reconversion dans ce domaine (avec la préparation de plans de cargo-boats, l'installation de machines et l'aménagement des terrains ad hoc). « *Nous ne pouvons pas prévoir les dispositions législatives que votera le Parlement ; mais quelle que soit la loi nouvelle, il nous paraît certain qu'elle donnera à la construction des vapeurs un essor au moins égal à celui que la loi de 1893 a donné à la construction des navires à voiles* » (A.D.44, 43 J 2, AG du 29 mars 1900, p7).

Mais la loi de 1902 n'a pas été à la hauteur des espérances et le pari s'est avéré hasardeux. En effet, si la loi prévoyait bien de favoriser la construction de vapeurs, elle fixait dans le même temps une enveloppe maximale d'aides et un quota selon le principe « les premiers arrivés seront les premiers servis ».

Dans ce contexte, les commandes ont surtout profité aux gros chantiers déjà connus des armateurs (ce qui n'était pas le cas de ce tout nouveau chantier). Par ailleurs, la concurrence des chantiers étrangers restait forte, malgré les aides incitatives de l'État.

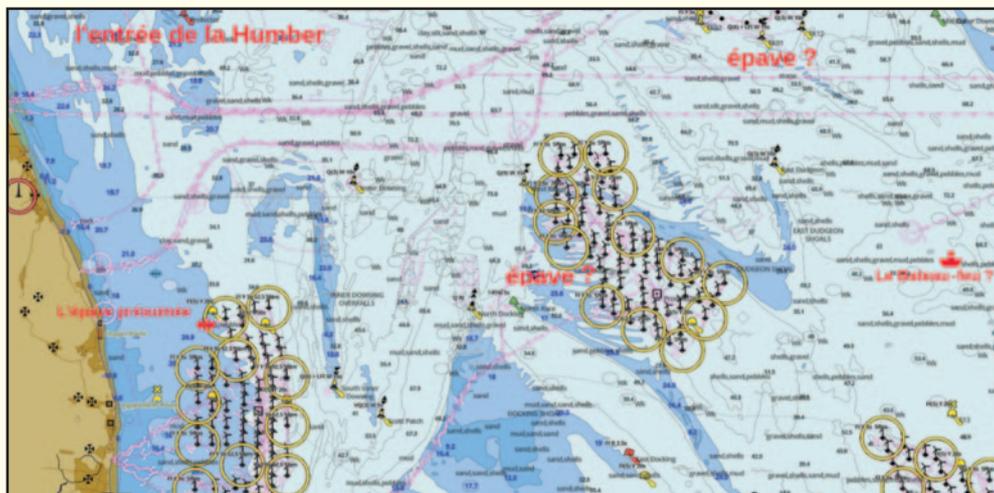
Du coup, les Chantiers Nantais ont choisi de créer une société d'armement « *Les Chargeurs de l'Ouest* » pour assurer les premières commandes ; ce qui permet de construire les 4 cargo-boats : « Mais en présence de l'incertitude du vote de cette loi, les armateurs ne se décidaient pas à faire des commandes, surtout en France, préférant acheter à l'étranger, plutôt que de commander à des chantiers français et surtout à ceux n'ayant pas encore fait leurs preuves ; aussi avons-nous dû, dans l'intérêt de notre Société, favoriser la création d'une Société de Navigation à Vapeur « *Les Chargeurs de l'Ouest* » et aider d'une manière temporaire à sa constitution afin de nous assurer la commande immédiate de deux cargos de 3000 tonneaux de portée et



La position de l'épave trouvée par J. Lettens selon son rapport

la construction dans l'avenir de cargo-boats dont cette société pourra avoir besoin (A.D. 44, 43 J 2, AG du 26 mars 1902)

Mais les commandes n'ont pas suivi et dès 1904, le personnel est licencié et le chantier fermé. La liquidation aura lieu entre 1907 (date la plus tardive des courriers contenus dans les dossiers des archives) et le début des années 1910 (date de la cession des terrains pour la construction de la centrale électrique de Chantenay en lieu et place des Chantiers Nantais). Le **Trignac** faisait partie des quatre vapeurs construits avant la fermeture de l'entreprise. Les trois autres étaient le **Charles Le Cour**, le **Belle-Ile** et le **Longwy**. Ils étaient apparemment sisterships (même tonnage, longueur et largeur). Les quatre bateaux ont eu pour unique armateur la SA des Chargeurs de l'Ouest et ont connu un destin tragique : les mines des **UC-47** et **UC-75** coulèrent respectivement le **Charles Le Cour** et le **Longwy** en 1917. Tandis que le **Belle Ile** avait lui disparu en 1912 au large de Lundy avec son chargement de charbon.



L'épave du Trignac gît certainement au milieu d'un champ d'éoliennes !

On aimerait en savoir plus sur *Eugène Chevalier*, auteur de la lettre et second patron du **Trignac**. Il est né à Ploubazanec le 7 janvier 1884. À Nantes le 26 mars 1913 il avait épousé *Céline Marie Louise Hémerly*, destinataire de sa lettre (cf. première partie). Inscrit maritime à Paimpol sous le matricule 590, il était lieutenant au moment du naufrage. Il reçut un « témoignage de satisfaction » publié au Journal Officiel le 26 novembre 1916.

ÉPILOGUE

On aimerait en savoir plus sur *Eugène Chevalier*, auteur de la lettre et second patron du **Trignac**. Il est né à Ploubazanec le 7 janvier 1884. À Nantes le 26 mars 1913 il avait épousé *Céline Marie Louise Hémerly*, destinataire de sa lettre (cf. première partie). Inscrit maritime à Paimpol sous le matricule 590, il était lieutenant au moment du naufrage. Il reçut un « témoignage de satisfaction » publié au Journal Officiel le 26 novembre 1916.

Comme il l'avait prédit, les Allemands n'ont pas eu sa peau. Officier du port de La Pallice, il est mort à La Rochelle le 28 février 1947.

On aimerait aussi savoir où est l'épave du Trignac !

J'ai écrit dans le premier article, comme dans l'hebdomadaire *Le Marin* que le **Trignac** avait coulé à 7 milles nautiques dans le NW du bateau-feu de **Outer Dowsing**. Je me fiais alors aux sources françaises. Pourtant l'amirauté allemande indiquait à 7 milles à l'Ouest et non au NW. On peut penser que *Matthias von Schmettow* avait bien enregistré la position de ses mines pour sa propre sécurité... La première difficulté a été de situer le bateau-feu. L'ouvrage n°217 du SHOM (édition de 1893) donne une position : 53°27'0 N et 1°15'9 W (sic), il s'agit bien entendu d'une latitude Est. Maintenant 7 milles au NW est sur la route habituelle des cargos français se rendant à Newcastle, 7 milles à l'Ouest est plus près de Inner Dowsing mais cela relevait d'un choix de route plus prudent. Par chance le 19 août 2019, un plongeur belge, *Jan Lettens*, a plongé sur une épave à la position suivante : 53°23'561 N, 00°44'398 E. Son rapport, que nous nous sommes procuré, est formel. Le **Trignac** aurait donc sombré à 4 milles dans l'Est de Chapel Point. Ce qui nous met assez loin du bateau-feu d'Outer Dowsing, mais à l'Ouest... Le rapport hydrographique annexé est prudent. On y lit Name : **Trignac** (possibly). Disons pour finir que les bancs de sable de l'estuaire se déplacent et que les paysages marins changent beaucoup ! Aujourd'hui le **Trignac** aurait sombré au milieu d'une ferme d'éoliennes off-shore... Voyez la carte.

Enquête de Richard Lick avec l'aide de Nicole Chevalier, Jean-Yves Brouard, Alain Barrès et Irène Gillardot.

BIBLIOGRAPHIE

SOURCES PRINCIPALES DE L'ENQUÊTE

Archives de la Loire Atlantique, marine, matricule, rôles de bord du R4/1322

Journal officiel du 26 novembre 1916, p. 10.273.

Journal officiel du 13 septembre 1917, p. 7.235.

L'Ouest Eclair édition de Caen n°6104 mardi 29 février 1916, page 2

Le Monde du 30 juillet 2014, 14-18 : « La grande innovation, c'est la guerre sous-marine » Spécialiste d'histoire militaire, Martin Motte décrit les stratégies navales des belligérants et les nouvelles possibilités que leur offre la technologie. Propos recueillis par Antoine Reverchon

Le Temps, n° 19.960, Mardi 29 février 1916, p. 2, en rubrique « Sur mer ».

SOURCES EN LIGNE

Forum pages 14-18, Forum sur le Trignac

<https://forum.pages14-18.com/viewtopic.php?t=45287&start=10>

Histomar Der Krieg mit U-Booten, Graf Matthias von Schmettow

<http://www.histomar.net/GSM/htm/vonschmettow.htm>

et Biographie d'un Commandant d'U-Boot durant la guerre 14-18

<https://fr.calameo.com/read/000802552fc09c0d30cc>

Historic Marine Le combat de l'île d'Odensholm

http://historic-marine-france.com/documents/guerre_1914_1918/guerre_1914_1918.html

IANTD expeditions, U-Boot UC 14 2010, Marina di Pisa

https://iantdexpeditions.it/fotogallery/?path=spedizioni/uc-14_2010/images/storiche&t=2&p=U-BOOT%20UC%2014%202010&g=1

NavWeaps http://www.navweaps.com/Weapons/WAMGER_Mines.php

Pałac w Pomorsku - Lubuski Konserwator Zabytków

<http://www.lwkz.pl/monument/show/id/537/letter/P>

LIVRES ET ARTICLES

Balazuc Maurice Felix, lieutenant de vaisseau, conférence, Les sous-marins mouilleurs de mines, école de guerre navale, centre des hautes études navales, 1922 (tapuscrit) au SHD de Rochefort sous la côte Ci 21

Brezet François Emmanuel, La guerre sous-marine allemande (1914-1945) librairie académique Perrin, 2017

Fürbringer, Werner traduit par Brooks, Geoffrey Fips : *Legendary U-boat Commander 1915-1918*, Pen and Sword, 1999

Gibson, R.H. et Prendergast, Maurice. *Histoire de la guerre sous-marine 1914-1918*, Paris Payot 1932

Knott, Peta. *UC-6 Thames Estuary Historic England commissioned Cotswold Archaeology to assess First World War submarine losses in England's territorial waters*. Report number: 124/2015

Laurens Adolphe, capitaine de frégate, *Histoire de la guerre sous-marine allemande 1914-1918*, Paris société d'éditions géographiques maritimes et coloniales, 1930

O'Hara, Vincent, Worth Richard, Dickson, W David. *To Crown the Waves: The Great Navies of the First World War* Naval Institute Press 2013

Richard, René et Roignant, Jacques. *Les navires des ports de la Bretagne provinciale coulés par faits de guerre 1914-1918*, volume 2, Association Bretagne 14-18, 2012.

SHOM Phares des côtes des Îles Britanniques collationnés et corrigés au 1er mars 1893

Jan Lettens Wreck report for Trignac SS (1916)

<https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?68849> (members only)

RENCONTRE AVEC ÉLISE PATOLE-EDOUMBA

DIRECTRICE DES MUSÉES MUNICIPAUX



Élise Patole-Edoumba
« Le musée maritime a un gros potentiel »

La municipalité de La Rochelle a lancé un appel à candidature pour le recrutement d'une nouvelle directrice ou d'un nouveau directeur au musée maritime. Cette personne remplacera **Nathalie Fiquet** qui a été nommée à l'organisation des réserves des musées de la ville au sein de la direction des musées. En attendant **Élise Patole-Edoumba**, directrice des musées municipaux assure l'intérim. Docteure en anthropologie culturelle et archéologie, elle est passée par le musée de l'Homme, le muséum d'histoire naturelle de Paris, le centre de recherche et de restauration des musées de France au Louvre avant de prendre la direction du muséum de La Rochelle en 2019. Elle est arrivée à un moment où la ville avait déjà consenti de gros efforts pour l'amélioration de ses musées.

Des travaux sont de nouveau en cours au muséum tandis que le musée des Beaux-Arts est en pleine transformation pour devenir musée d'art et d'histoire

complétant ses collections avec le musée d'Orbigny-Bernon, désormais fermé. Le recrutement en cours au musée maritime s'inscrit dans cette dynamique.

Dans ce contexte, **Élise Patole-Edoumba** maintient le contact avec l'association des Amis : « Je rencontre tous les mois un petit groupe auquel je relaie les informations du musée. Nous avons entamé une réflexion sur les bateaux de la Petite Plaisance. Il nous faut en faire un inventaire global pour tout remettre à plat et voir comment valoriser cette collection. Nous avons besoin de place pour la stocker aussi bien près du musée qu'à Chef de Baie ».

Une configuration de l'Encan est en préparation avec la réinstallation d'une rue intérieure pour le traverser depuis l'esplanade de l'entrée de La Rochelle Évènement jusqu'à la place Moitessier. Le centre national des arts de la rue (CNAREP) va être implanté là où avait été ouvert un studio de cinéma en lieu et place d'une salle d'exposition du musée maritime (dans le projet à terre du début des années 2000 qui n'a jamais abouti).

Dans ce remaniement, le musée perd encore de l'espace mais pourrait en gagner ailleurs. « Nous réfléchissons à l'atelier de la Petite Plaisance que nous verrions bien installé dans le musée avec possibilité de visite par le public à l'image du chantier de L'Hermione, annonce **Élise Patole-Edoumba**. Sans doute un chantier auquel devra s'atteler la nouvelle direction.

Joshua, le bateau mythique de **Bernard Moitessier**, va faire l'objet de gros travaux de remise en état :

« Nous préparons une exposition sur l'histoire de ce voilier, de sa construction, de son aventure et pourquoi le restaurer. Une caméra pourrait être installée en hauteur pour montrer en accéléré les différentes étapes des réparations. Cette exposition doit ouvrir au 1er juillet. Et déjà, nous avons l'exposition de photos de Yann Arthus-Bertrand sur le thème de la mer ».

La directrice des musées compte sur les Amis pour contribuer au rayonnement du musée maritime, musée technique avec ses bateaux et son évocation de l'histoire maritime de La Rochelle auquel s'ajoute la thématique du rapport entre le climat et l'océan. Déjà apporteurs de contenus à travers les témoignages de marins, les amis peuvent aussi participer à une politique d'acquisition d'objets pour enrichir les collections. Le meilleur exemple est le don de **Damien** à la ville, le voilier qui mena **Gérard Janichon** et **Jérôme Poncet** autour du monde de 1969 à 1973. Sa restauration complète lui permet aujourd'hui de naviguer et de perpétuer le rêve.

Avec les transformations prévues dans l'Encan, la question des abords se pose : comment rendre plus attractive la place Moitessier et améliorer la signalétique ? Cette préoccupation des Amis est aussi celle de la direction du musée. Pourquoi ne pas y planter des arbres fruitiers comme le suggérait **Bernard Moitessier** aux maires des villes de France ?

Yves Gaubert et Alain Barrès
Photo Yves Gaubert



Photo : Collection du Musée Maritime de La Rochelle

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: <https://www.aammlr.com>
Directeur de la publication : Lysiane Langourieux - Rédacteur en chef : Yves Gaubert - Comité de rédaction : Alain Barrès, Jean-Alain Berlaud, Jocelyne Launay, Richard Lick.
Conception graphique : Jacques Launay - Tirage : 1 000 exemplaires - Achievé d'imprimer sur les presses de l'Imprimerie Rochelaise - Dépôt légal : juin 2022