

VOILES

et
voiliers

NOUVEAU
MIEUX NAVIGUER
AVEC LES GLÉNANS
VRAI/FAUX
L'APPLI DU MOIS
ET + ENCORE

SPÉCIAL

64 PAGES

ROUTE DU RHUM

LES TRIMARANS VOLANTS
À L'ASSAUT DE L'ATLANTIQUE
L'ÉDITION DE TOUS LES RECORDS



PETITE PLAISANCE,
L'HEURE DE LA RECONNAISSANCE

Lieux historiques. C'est dans la tour Saint-Nicolas qu'eurent lieu les premières expositions sur la plaisance rochelaise. C'est aujourd'hui un décor parfait pour le premier Challenge Petite Plaisance qui eut lieu fin août.

PETITE PLAISANCE

L'heure DE LA RECONNAISSANCE

En parvenant à obtenir le classement de l'ensemble de sa collection, l'association Petite Plaisance a marqué d'un coup de maître les trente ans du Musée maritime de La Rochelle. Cela constitue enfin la reconnaissance patrimoniale d'une pratique populaire jusqu'alors délaissée par les instances officielles.



PETITE PLAISANCE,
L'HEURE DE LA RECONNAISSANCE

C'est beau comme du Rostand : «*Nous, les petits, les obscurs, les sans-grade [...] Trop simples et trop gueux pour que l'espoir nous berne [...] Nous qui par tous les temps n'avons cessé d'aller...*» Ainsi pourrait-on faire s'exprimer les dériveurs légers qui, de la fin du XIX^e siècle jusqu'à l'aube des années 70 ont mis des générations sur l'eau et fait naître des vocations de marins amateurs et professionnels. Jusqu'à présent, outre quelques rares historiens ou amateurs, peu s'étaient préoccupés de préserver ce qui a constitué la naissance sportive, ludique et populaire de la plaisance française. Le nombre des bateaux a longtemps fait leur banalité, mais les données et les regards ont évolué. A La Rochelle, c'est lors de la fondation du Musée maritime, en 1988, que les pre-



Tous pour le Challenge ! Dans une ambiance potache, les membres de l'association dépoussièrent, accastillent et retapent.



miers dériveurs de sport et de loisir ont commencé d'être rassemblés par l'association Petite Plaisance.

COLLECTE, RESTAURATION ET DÉMONSTRATION

«Nous nous sommes fixés pour règle de rassembler des voiliers construits sur une période de cinquante ans, soit entre 1912 et 1962, année qui a marqué la mise sur le marché des premières unités en polyester de grande diffusion» explique Alain Barrès, président de l'association. Homme précis et rigoureux, Alain est historien de formation, ancien professeur et auteur d'une recherche érudite sur le navigateur La Pérouse et son expédition en baie d'Hudson de 1782 dont il publia les journaux inédits. Dans les faits, les limites de ce demi-siècle de collecte et de documentation peuvent être

plus ou moins respectées en vertu de l'intérêt patrimonial des bateaux découverts.

C'est sur l'incitation d'un homme de l'art, Philippe Tijou, ingénieur culturel chargé du patrimoine maritime et fluvial de la DRAC Nouvelle-Aquitaine que l'association Petite Plaisance a soumis un dossier regroupant ses 41 bateaux, restaurés ou en attente de l'être. Coup de maître : pour la toute première fois, au printemps dernier, ce n'est plus un bateau, mais un ensemble qui a été classé à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques. «L'Etat a considéré que les 41 bateaux sont la propriété du Musée municipal et ce d'une manière globale, explique Nathalie Friquet, directrice du Musée maritime. C'est une pièce essentielle du puzzle pour témoigner d'une histoire des pratiques maritimes à travers des bateaux dont une bonne partie est en état de

naviguer, même s'il faut écoper pas mal. Cela permet d'avoir un musée hors murs, dont les collections sortent, comme lors Challenge du Musée maritime que nous souhaitons renouveler chaque année.»

A chaque Grand Pavois, depuis des années, les visiteurs peuvent apercevoir de-ci, de-là, des unités présentées avec des pancartes explicatives portant le sigle de l'association Petite Plaisance, utile rappel offrant une perspective culturelle aux propositions contemporaines. Car on ne le dira jamais assez : la voile est porteuse d'histoire, de culture, de connaissances, de références et de connivences. Or ce sont moins les bateaux que les modes de vie qui ont fait le succès des dériveurs des Trente Glorieuses. Les monotypes de production industrielle ont accompagné naturellement le développement de la société des loisirs. A la pratique des



PETITE PLAISANCE,
L'HEURE DE LA RECONNAISSANCE

«grandes vacances» s'est jointe celle de la mer universellement plaisante à travers la voile, le dériveur, la croisière, pures expressions d'une émancipation collective.

Qu'il suffise de relire ces quelques lignes des années 70 du prolifique écrivain Jacques Sternberg, frappadingue d'écriture, de femmes et de dériveurs : «*Peu*



Chasse au trésor. Sortie de l'Argonaute après des années de cave. Une magnifique trouvaille.

de coïts avec les mots ou les filles m'auront valu autant de véritables ivresses, de fulgurances dans l'exaltation nerveuse que certaines virées en dériveur par force 4-5. Entre une journée au lit avec une femme ou dans les vagues avec mon voilier, je serais encore capable d'hésiter. J'éprouve une véritable fascination à défier les vagues avec un dériveur léger, si léger qu'on fait vraiment corps avec sa coque, sa barre et sa voile : au moins dès que l'on a quitté le rivage non seulement on oublie tout ce qui concerne le terrestre, mais on vit exclusivement dans le présent, dans la seconde même du présent. Bien plus encore qu'en pénétrant une femme désirée, on vit à pleines pulsions l'instant même du présent qu'il soit solaire et lénifiant ou venteux et menaçant. Rien d'autre ne compte, le passé est loin, l'avenir incertain, on est ailleurs, dans l'espace et en plein centre de son temps personnel.» Et Sternberg de poursuivre : «*c'est*

une façon de dire merde au monde polluant d'aujourd'hui qui annonce de façon si nauséabonde celui de demain. Une façon courtoise, détachée, peu tapageuse, mais assez efficace, de fuir la réalité citadino-promotionnelle, de refuser sans manifester, mais sans concession, une civilisation faite de névrose et de carburant, de poussière et d'ambition, de démence et de trépignement. Prendre le large, même si on ne pense jamais qu'à s'éloigner à quelques milles du rivage, c'est s'enfoncer dans l'isolement et le silence, le risque préhistorique et le retour aux sources vives.» De dire de plus ? Ce texte – éventuellement expurgé – pourrait figurer à l'entrée de l'exposition de la Petite Plaisance... ou inciter à y entrer ! Car aujourd'hui, la visite du Musée rochelais ne s'envisage plus sans une entrée dans le vaste hall donnant sur le quai Louis-Prunier où une partie de la collection est rassemblée.



GRANDS CLASSIQUES ET BELLES DÉCOUVERTES

Suspendu en hauteur, un petit Firefly britannique, dériveur en double de 3,66 mètres (12 pieds) survole l'exposition. «*Le Firefly a été produit par Fairey Marine, qui pendant la guerre construisait dans des autoclaves des fuselages d'avions et de planeurs en bois moulé à chaud*», explique Alain Barrès d'une voix qui résonne sous la voûte élevée. *Après-guerre, avec le même procédé, ils ont lancé les Firefly en série sur plans Uffa Fox. Ce fut le bateau des jeux Olympiques de Londres de 1946 qui vit la première victoire de Pol Elvström.*» Cette position surplombante permet d'admirer les très belles lignes de cette petite coque en bois moulé verni.

Côté dériveur olympique, la collection est assez bien dotée avec le Finn numéro 585



Hop, à l'eau ! Un Sharpie invité du Challenge Petite Plaisance va régater contre celui de la collection.

d'origine autrichienne, construit par le chantier d'Hubert Raudaschl en 1950, constructeur neuf fois concurrent aux Jeux, médaille d'argent en 1968 après avoir été champion du monde de la série en 1964. Présenté à la verticale, c'est cette fois le mât qui domine la salle. Non loin, on ne peut qu'être admiratif en s'approchant d'une rareté, une yole olympique qui s'illustra lors des Jeux de 1936 et dont les plans furent établis en

1932. Long de 5 mètres, très ouvert, ce bateau était encore série olympique lors des Jeux de 1952. Le modèle du musée, baptisé *Mitrandidir*, fut donné par le représentant argentin qui disputa ces épreuves, Carlos Benn-Pott. Ce nom ne vous dit rien ? Carlos Benn-Pott fut musicien, virtuose de la flûte andine, cofondateur du groupe Los Incas au succès de World Music planétaire : *El Condor Pasa*. Non exposé, un Flying Dutchman complète la collection olympique.

Ces régates olympiques de 1936, où les barreaux français firent pâle figure, révélèrent que la France manquait d'un bateau d'entraînement pour les régates en solitaire. De là naquit le projet du Sharpie de 9 m², dessiné par le Suisse Staempfli et dont le prototype fut construit par Jean-Jacques Herbulot. Un Sharpie, joliment nommé *Will you still be mine* est bien entendu présent dans le cadre de l'expo-



UN TRAVAIL PATIENT QUI DONNE À LA VOILE LÉGÈRE SES LETTRES DE NOBLESSE.



Sauvegarde patrimoniale. Ce moth Haag va nécessiter de très nombreuses heures de travail que seuls des amateurs peuvent assurer.

sition de La Rochelle. «Ce Sharpie, je le connais bien, reprend Alain Barrès, parce que c'était le mien. J'avais ce bateau lorsque je vivais dans le Tarn. Un jour, je lis une petite annonce "Sharpie à vendre". Je me suis dit que peu de monde devait savoir ce que

c'était. J'y vais et rencontre un ancien industriel qui devait vider le local où se trouvait le bateau à côté d'un assez beau Caneton, qu'il a essayé de me vendre. Je lui ai dit, "vous savez, je ne suis pas très riche, vous devriez plutôt me le donner !

"Bon, bah, d'accord, mais je vous donne le Sharpie !"

J'ai insisté pour qu'il me donne plutôt le Caneton mais il n'a jamais voulu, alors j'ai pris le Sharpie. Après l'avoir restauré, j'ai navigué dans le Tarn mais une fois à La Rochelle, il devenait difficile de s'en servir en mer, alors je l'ai donné au musée. Ce bateau aurait participé aux championnats de France en solitaire de 45, 46 et 47. Sur ces bateaux, le bordé de côté est fait d'une seule planche d'acajou sur toute la longueur de 5 mètres. On ne pourrait plus réaliser une telle pièce aujourd'hui.»

Dans le hall de la Petite Plaisance, l'amateur de voiliers qu'il soit ou non passé par l'école du dériveur peut courir librement de l'un à l'autre : ici un Caneton Brix, Patouche, construit de 1938, qui nécessita cinq années de travail pour le remettre en état de naviguer, là un Snipe en contreplaqué des chantiers Teurlay, magnifiquement



PETITE PLAISANCE,
L'HEURE DE LA RECONNAISSANCE

conservé. Et puis surtout, toute une ribambelle de moths, entrés dans les collections grâce à la passion et à la générosité de l'historien passionné de la série, Louis Pilon. Alignés comme sur une ligne de départ, c'est une vraie régates comprenant quelques raretés : un moth Steampfli, exemplaire unique, un Dervin à bouchain, un moth nantais, premier du genre en France, un Lanaverre, un Florida construit en amateur, un Gouget à bouchain, étonnant dériveur en aluminium dont la production s'étendit non sans quelques succès sur près d'un quart de siècle. Lisons leurs noms au passage : *Bambino*, *Lili Marlène*, *N'oublie jamais*, *Bikini*... «*Quand on récupère des bateaux qui n'ont pas de nom, on leur donne le non d'un événement ou d'une chanson qui rappelle leur année de construction*» s'amuse Alain Barrès. D'ailleurs, le récent classement de la collection marque la reconnaissance du travail



D'écope, de bois et de toile. Même si de l'eau clapote sous leurs planchers, les dériveurs classiques font vivre le Musée maritime hors des salles d'exposition.



**PETITE PLAISANCE,
L'HEURE DE LA RECONNAISSANCE**

sérieux mais sans morosité, des dizaines de bénévoles qui se sont démenés dans l'association pour maintenir la flamme et enrichir la collection.

LES MOTHS DU PRÉSIDENT HOLLANDE

Aujourd'hui, il n'est presque plus nécessaire de chercher des bateaux. Des propriétaires ou héritiers dans l'obligation de débarrasser maisons, granges et garages les offrent, ainsi souvent que de précieux livres et revues. «*Nous sommes aussi un centre d'interprétation*, explique pour sa part la directrice du musée, Nathalie Fiquet. *Les objets, les écrits, les témoignages oraux que nous enregistrons parfois constituent notre mémoire vivante.*» Les voiliers exposés quai Louis-Prunier ont connu des heures de gloire : «*Lorsqu'en novembre 2016, le président Fran-*

çois Hollande est venu pour les Assises de l'économie de la mer qui avaient lieu dans l'Encan, il devait prononcer un discours officiel, poursuit Nathalie Fiquet. *Des jours plus tôt, j'étais en relation avec le service de communication de l'Élysée et leur ai proposé le hall de la Petite Plaisance. On m'opposa un refus très net. Ils voulaient une grande photo en fond, des plantes vertes, une estrade... ce que l'on voit partout. Lorsqu'ils sont venus sur place,*



Curiosité. *Le moth en aluminium, à la coque sonore et solide, naviguait dès sa création hors des sentiers battus.*

je les ai quand même emmenés voir le hall, et là, changement radical : "non, non, c'est parfait, ne changez rien, on enlève les plus gros bateaux mais on garde les petits voiliers derrière, ça va faire une image formidable !" Et c'est comme cela que la flottille des moths aperçue sur les chaînes de télévision et dans les journaux a servi de fond pour l'intervention du président de la République !»

Parmi les membres de l'association, l'ennui n'est pas de mise. Lors de notre visite, l'atelier logé dans l'Encan débordait d'activité. Vaste, haut de plafond, l'endroit semblait presque exigu avec des bateaux imbriqués en un faux désordre. Ici sont conservées et restaurées les unités qui ne figurent pas, ou pas encore, dans l'exposition. Les membres, tous bénévoles, préparaient activement le premier Challenge du Musée maritime qui devait avoir lieu une semaine plus tard. Mâtage : «*atten-*



tion, le mât fout le camp, rattrape, rattrape!»; travaux de gréement: «mais où est passé ce foutu ridoir?»; dernières touches de peintures et de vernis: «c'est beau, mais fais gaffe tu vas t'en coller partout!»; tests d'étanchéité en balançant de l'eau dans les fonds d'un pauvre Mousse, un seau, puis une moitié de poubelle pleine: «m..... il fuit!»

Affairé autour d'un squelette de moth Haag, l'un des membres détaille le travail en cours: «On ne s'attendait pas à avoir autant de boulot. Ce bateau unique en son genre est construit en petites membrures. Soit on laissait le bateau en l'état, on le mettait dans une vitrine et il continuait à pourrir, soit on le restaurait. On essaie de garder un maximum de pièces d'origine dans la mesure où il est complet. Sinon, on refait les pièces à l'identique au fur et à mesure qu'on les démonte. Il y a un an de boulot en vue et c'est plus difficile à restaurer qu'un gros bateau. Celui-là, c'est presque

Des bateaux choisis pour une histoire dynamique

La place à l'atelier étant limitée, la diversification et la pertinence des unités restera un avantage pour l'enrichissement de la collection. Pour ancrer le musée dans son patrimoine local, sans doute pourrait-on voir entrer dans les collections un Haddock sur plan Harlé, architecte rochelais s'il en fut, une Yole OK Hervé ou un Nordet contreplaqué Archambault dessiné par François Sergent dont tous les plans sont conservés au Musée maritime. Un 470 Fontaine Pajot serait souhaitable et peut-être même un Fou, quillard en bois moulé de 6,70 mètres du chantier Arié pour la cohérence de la collection.

Plus largement, on pourrait songer à d'autres moths, qui constituent une flotte à part entière, ou à un Monotype d'Arcachon dont le modèle date de 1912. Et pourquoi pas un catamaran Shearwater de première génération, créé en Angleterre en 1952 et diffusé en France? Ou bien pour témoigner de l'incroyable inventivité de la voile légère, d'étonnantes curiosités à

rebours des idées reçues et parfois des performances comme un Taureau à cabine du chantier Rio, un éphémère Cyclone aux formes torturées, ou un introuvable Triplane Wassmer, tout premier dériveur à foils «en contreplaqué plastifié» de l'ingénieur Tiercelin, construit en 1967 à très peu d'exemplaires. Une version sans foil vendue sous l'appellation Wassmer 535, connut une heure de gloire sans lendemain dans le film *Le petit baigneur* de Robert Dhéry.

› **Association Amis de la Petite Plaisance,**
Musée maritime Encan Ouest, BP
43008, 17030 La Rochelle Cedex 1,
tél. : 05.46.27.20.47. ammlr@orange.fr

› **Musée maritime de La Rochelle,** place
Bernard-Moitessier, BP 3053, 17031
La Rochelle Cedex 1, tél. : 05.46.28.03.00.
www.museemaritimelaroche.fr



**PETITE PLAISANCE,
L'HEURE DE LA RECONNAISSANCE**

Moth de randonnée. 3,35 mètres de long et un abri, tel est le moth béarnais, construit à très peu d'exemplaires.

une planche à voile, on peut le porter facilement et tout a été fait pour qu'il soit le plus léger possible. Mais c'est un vrai puzzle...»

LE TEMPS DES PASSIONNÉS

Ici réside l'une des raisons qui a retardé l'intérêt pour la Petite Plaisance: la restauration d'un petit dériveur léger demande des heures impossibles à comptabiliser. A ce titre, il est peu réaliste de les confier à des chantiers professionnels dont le coût dépasserait immédiatement la valeur du bateau. Contrairement à une idée reçue, un dériveur, même ancien et rare, a une valeur quasi nulle. Seules les démarches privées ou associatives peuvent maintenir ce patrimoine, technique, sportif et sociologique.

La restauration ne peut véritablement être que saisonnière. A la saison froide, peintures et collages ne peuvent y être

réalisés. Star, Flying Dutchman, Fireball, Mousse et même une Cavale sont en attente. A l'écart, sous une bâche, dort une pépite entrée depuis un an dans la collection: un Argonaute, l'un des tout premiers plans Herbulot. Construit à une bonne centaine d'unités, ce micro-quillard de seulement 3,80 mètres et 10 mètres carrés de voilure fut à l'origine de l'enseignement de la voile en France. C'était pendant la Seconde Guerre mondiale, dans les Centres de formation nautiques situés à Socoa, Annecy, Nantes et Sartrouville. Après-guerre, les Argonaute survivants furent récupérés par les créateurs des Glénans et constituèrent la première flotte d'entraînement de l'archipel. Délaissés à cause de leurs quilles peu pratiques et pour la plupart construits avec des matériaux de deuxième ordre, les bateaux disparurent de l'horizon et des



mémoires. «Un jour, on a trouvé un message sur le répondeur: "j'ai un Argonaute à donner", rapporte Alain Barrès. On n'y croyait pas jusqu'à ce qu'on découvre ce bateau dans le sous-sol d'une maison de Vendée, du côté de Mervent. Celui-ci ne vient pas des Glénans, mais a sans doute été construit pour un particulier en 1950 ou 51. Il est pas mal abîmé mais sauvable. La coque a été vissée en bronze. Pointée en galva, elle serait morte.»

Une semaine plus tard, les dériveurs de la Petite Plaisance dont l'avenir est assuré et protégé, et les amateurs de petite voile classique conviés à se joindre à eux ont tiré des bords autour du vieux port. Histoire d'inaugurer une manifestation, esthétiquement attrayante, instructive et émotionnellement forte, où la nostalgie à moins sa part que la nécessité d'enraciner le patrimoine vivant de la voile légère. ■

LE RÉCENT CLASSEMENT DE LA COLLECTION MARQUE LA RECONNAISSANCE DU TRAVAIL DES BÉNÉVOLES DE L'ASSOCIATION.



Muséographie vivante. Après avoir servi de décor pour un discours présidentiel, ce moth nantais reste d'une vigueur désarçonnante.