



# LES AMIS DU MUSEE MARITIME de La Rochelle

## La Lettre

" la mémoire maritime en action "

<http://www.aammlr.com>

NUMÉRO 81 - AUTOMNE 2016

### ÉDITO

## 30 ANS DÉJÀ...

Notre association, les Amis du Musée Maritime de La Rochelle, a été créée le 12 septembre 1986, voilà 30 ans.

À cette date anniversaire, 4131 amies et amis y ont adhéré, l'ont soutenue et développée. Fondée par **Patrick Schnepf**, grand visionnaire à qui je rends hommage, j'en suis le neuvième à la présider. C'est un honneur et une grande fierté et aussi un devoir que de la consolider et de la développer avec l'aide de celles et ceux qui ont œuvré et œuvrent encore au sein du conseil d'administration ainsi que des nombreux bénévoles qui s'y impliquent pour beaucoup au quotidien. Nos activités sont florissantes, beaucoup d'initiatives collectives se développent dans la passion, la joie et la bonne humeur et surtout dans l'amitié, la confiance et le respect mutuel qui à mon sens sont les valeurs fondamentales qui nous guident.

### DES MOYENS FINANCIERS ET HUMAINS

Ces dernières années nous avons beaucoup investi grâce à nos anciens qui avaient constitué des réserves confortables.

Pour le futur et les projets que ceux qui nous succéderont voudront développer, le bénévolat en sera le moteur principal mais cela nécessitera aussi des moyens financiers.

Notre association reconnue d'intérêt général ouvre droit à une réduction d'impôts (66%) dès l'année suivant le versement des cotisations et dons. Que donc ceux qui peuvent faire cette avance cotisent en tant que donateur (50€) ou bienfaiteur (100€) avant la fin de cette année 2016 en renouvelant leur adhésion pour 2017.

**Merci à tous**

*Bruno Quinton*

### INTERVIEW

## LES SCAPHANDRIERS DE LA ROCHELLE

«Ne pas confondre : «scaphandrier et plongeur» me dit **Pascal Baron** dans les locaux de son entreprise au port de pêche. «Le plongeur autonome respire l'air ou le mélange comprimé dans des bouteilles et doit remonter à la surface quand la réserve est épuisée. Le scaphandrier plonge avec un narguilé, il reste relié à la surface par un faisceau comprenant un long tuyau qui transporte l'air frais fourni par un compresseur, un câble téléphonique pour communiquer, transmettre les paramètres de la plongée et un lien de sécurité».



Une équipe de plongée comprend trois hommes, un chef d'opération hyperbare compétent sur les problèmes de surpression, un assistant qui est aussi plongeur de secours et le travailleur sous-marin, seul sous l'eau mais en contact avec ses deux collègues.

Une plongée dure au maximum trois heures. Tout le matériel utilisé doit être régulièrement révisé et certifié par des entreprises spécialisées.

Malgré ces précautions le métier de scaphandrier reste très exigeant et demande de belles qualités physiques, des compétences et du courage, car c'est un métier dangereux.

Le quotidien du scaphandrier ce sont les eaux troubles et vaseuses du fond des ports et des chantiers subaquatiques où

la visibilité est nulle et où tout le travail se fait à tâtons du bout des doigts. Il faut connaître tous les métiers, travail des métaux, béton, pose et réparation des canalisations, photo et vidéo sous-marine, assistance aux plongeurs de l'extrême qui sautent des tours de La Rochelle.

L'entreprise s'occupe aussi de la logistique maritime des émissions et du transport des concurrents pour les jeux de Fort Boyard. Elle dispose pour ces missions de trois bateaux, **Sea Surfer**, une vedette à passagers, et deux chalands **Scaph 3** et **Atoll 2**.

L'entreprise a une longue histoire. Elle fut fondée par **Lucien Baron**, le père de **Pascal**. Marin pêcheur, il embarque à 14 ans sur les **Frères Coquelin** puis sur le **Manuel-Joël** que nous, les Amis, connaissons bien ! En juillet 1968, il commence à plonger en amateur au Subaquacub de La Rochelle, puis suit une formation professionnelle à la SOGETRAM fondée par **André Galerne** pour devenir travailleur sous-marin. En 1983 **Lucien** fonde la société **Le Scaphandre**. Pour La Rochelle, c'est un retour de l'histoire puisqu'une école de scaphandriers avait déjà existé au moment de la construction du port de La Pallice, c'était l'époque des pieds lourds, dans leur casque pour se protéger des chocs, ils portaient un bonnet rouge. **Le Scaphandre** interviendra sur de nombreux chantiers dans les Pertuis (construction des piles des ponts de l'Île de Ré et de Rochefort) mais aussi dans tous les trous d'eau du monde, de l'Angola au Vietnam en passant par Cuba, les Antilles et... la Suisse.

*Alain Barrès*

*Photos collection «Le Scaphandre»*

**NDLR** : Une entreprise sablaise : Atlantique-Scaphandre opère aussi parfois dans les eaux rochelaises

*Renflouage au port de Chef de Baie*



*Le Sea Surfer, la vedette à passagers qui sert pour le service de Fort Boyard*

## HISTOIRE DU PORT DE LA PALLICE

# LA PALLICE

## UN PORT EN CONSTANTE ÉVOLUTION

Le bassin extérieur de La Rochelle, l'actuel bassin des grands yachts, fut ouvert au commerce en 1862 : il ne peut pas recevoir les navires d'un tirant d'eau supérieur à 5 mètres en mortes eaux, 6 mètres en vives eaux.

À partir de 1873 les élus locaux et la Chambre de Commerce s'employèrent à obtenir le creusement d'un troisième bassin pour recevoir des navires tirant 9 à 10 m d'eau ; les plus grands paquebots à vapeur pourraient y faire escale et les cuirassés s'y abriter ; des trafics nouveaux s'y établiraient, comme l'importation du charbon anglais.

### LE CHOIX DE CONSTRUIRE UN BASSIN À FLOT À LALEU

Le Président du Conseil, **Jules Dufaure**, qui fut député puis sénateur de la Charente-Inférieure, président du Conseil Général, et vice-président de la Chambre de Commerce de La Rochelle, pesa de tout son poids pour faire accepter par l'Administration des Ponts-et-Chaussées l'étude de faisabilité de ce projet.

Le ministre des Travaux publics, **Charles de Freycinet**, chargea l'ingénieur hydrographe **Anatole Bouquet de la Grye** (1827-1909) (Cf Lettre des Amis n°76) d'examiner les atterrages de La Rochelle ; celui-ci arriva à la conclusion que le nouvel établissement devait être implanté à Laleu, dans une ancienne baie appelée «la Mare à la Besse» à 4 m dans l'ouest de La Rochelle ; le bassin serait précédé d'un avant-port ouvrant dans la rade de La Pallice à la ligne des sondes de 5 mètres, tout près des profondeurs de 10 mètres ; il serait abrité des lames et des vents du large par l'Île de Ré.

En cas de guerre, le port serait facile à défendre. La rade de La Pallice était connue des marins d'Europe comme le mouillage le plus sûr entre la Loire et la Bidassoa, et comme le meilleur refuge en cas de mauvais temps.

Après s'être déplacé à La Rochelle, **Charles de Freycinet** fit savoir au maire, **Charles-Edouard Beltrémieux**, et au président de la Chambre de Commerce, **Théophile Babut**, que le projet pourrait se réaliser.

### CONSTRUCTION ET MISE EN SERVICE DU PORT DE LA PALLICE

La loi du 2 avril 1880 déclara d'utilité publique et autorisa le creusement d'un bassin à flot avec sas, à «la Mare à la Besse». La Chambre de Commerce décida que ce bassin s'appellerait Bassin de La Pallice. Les communes de La Rochelle et Laleu fusionnèrent le 27 décembre 1880 ; la Mare à la Besse appartenait désormais à La Rochelle.

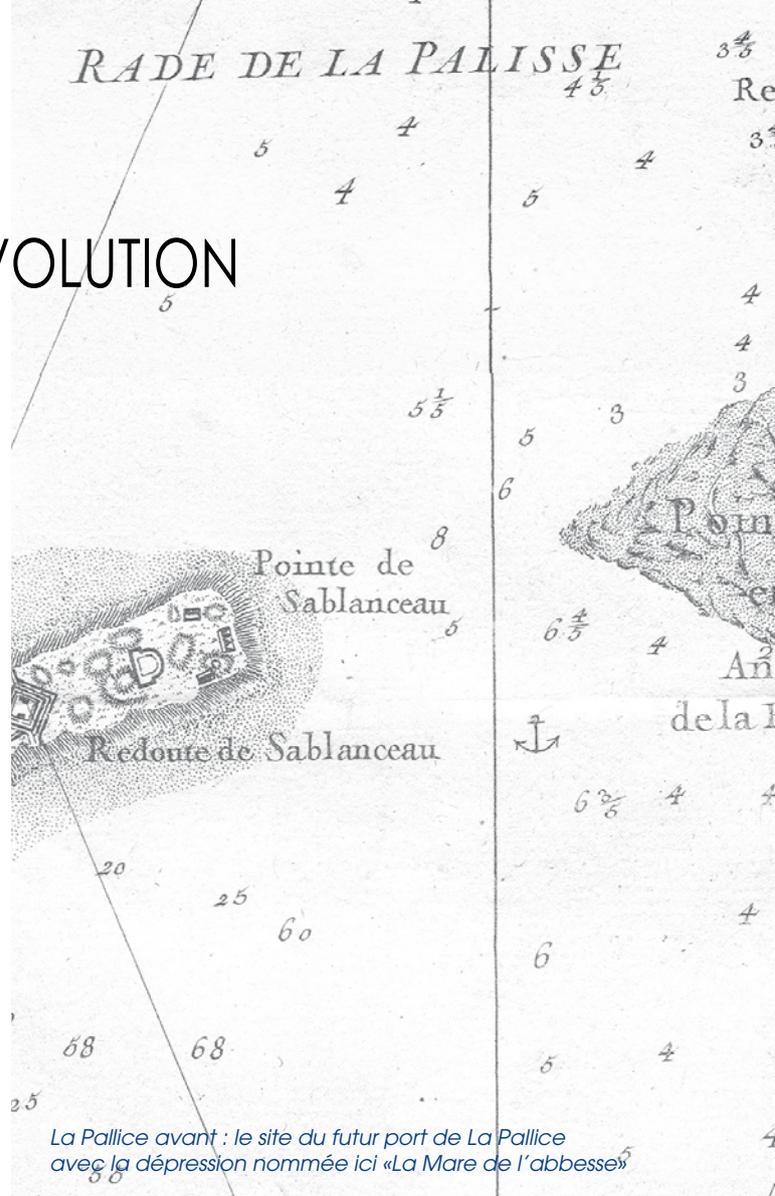
La dépense devait s'élever à 12 millions de Francs ; la municipalité et la Chambre de Commerce s'engagèrent à participer à hauteur de 15 % du prix initial, soit 1,8 million de Francs ; le montant de cette subvention ne devait pas augmenter, même en cas de dépassement du prix initial ; pour faire face à ses engagements, la Chambre de Commerce fut autorisée à percevoir un droit de 0,25 Franc par tonneau de jauge sur tous les navires entrant chargés ou venant prendre charge dans les établissements maritimes de la ville, à l'exception de ceux qui pratiquaient le bornage.

Le 11 septembre 1886, le ministre des Travaux publics, **Charles Baihaut**, du ministère Freycinet III, autorisa la création de deux formes de radoub ouvrant dans le quai sud du bassin à flot. Le décret du 2 mai 1889 déclara d'intérêt public l'établissement d'un chemin de fer entre La Rochelle-Ville et le bassin de La Pallice.

Le nouveau port fut inauguré par le Président de la République, **Marie-François Sadi Carnot** (1837-1894), le 19 août 1890 et ouvert au commerce le 5 juin 1891.



L'avant-port, avec le port de service, la jetée Sud et le quai de Chef de Baie



La Pallice avant : le site du futur port de La Pallice avec la dépression nommée ici «La Mare de l'abbesse»

### LE PORT EN 1891

L'avant-port était limité au nord par une jetée de 433 m, au sud par une jetée de 626 m ; il était dérocté à 5 m sous le zéro des sondes. La tête de la jetée Nord était reliée à l'entrée de l'écluse par une brise-lames dont une partie était surmontée d'un appontement de 200 m, réservé au déchargement des produits pétroliers ; la souille au pied de cet appontement était creusée à 7 mètres sous le zéro des sondes. L'entrée dans l'avant-port d'un navire de 160 mètres de long assisté par deux remorqueurs était une manœuvre particulièrement délicate lorsqu'il y avait du vent de travers et un fort courant devant les jetées ; l'hélice devait rester en avant pour gouverner jusqu'à ce que le remorqueur de l'arrière pare le feu vert ; il fallait alors battre en arrière et mouiller un pied d'ancre pour arrêter le navire sur les 200 m qui séparaient son étrave des bacs de l'Île de Ré chargés de passagers, en attente à leurs appontements.

Le quai Modéré Lombard, au nord de l'avant-port, permettait de décharger les navires qui apportaient des grains de Pologne ou de Russie ; le silo Bertrand, construit



Le quai céréalier Modéré Lombard et le silo Bertrand



près du quai, permettait de les stocker en attendant leur répartition dans la région ; maintenant, le même quai Lombard sert à exporter des grains dans le monde entier ; les nombreux silos portuaires de La Pallice sont remplis, aujourd'hui, de grains produits en France ; leur capacité cumulée atteindra 180 000 t en 2017.

L'accès au bassin à flot se fait toujours par l'écluse à sas de 1891 ; elle a une largeur de 22 m, une longueur de 235 m, dont 167,5 m utiles ; son plafond est à 5 m au-dessous du zéro des sondes. C'était la plus grande écluse à sas d'Europe, à sa mise en service. Pendant des années, des coffres mouillés dans l'avant-port et le bassin à flot permettaient aux navires de franchir le sas sans remorqueur et sans faire tourner leurs hélices afin de ménager les murs du sas ; ils se servaient de leurs amarres ; l'utilisation de la machine était interdite dans le sas.

Le bassin à flot a été creusé à 4 m au-dessous du zéro des sondes ; il est composé d'un premier rectangle, à la sortie du sas, de 400 m de long et 201 m de large, où les navires de 165 m de long peuvent éviter même si un autre navire est à quai ; le quai Nord était prolongé dans l'est par une darse de 300 m de long et 120 m de large. Le bassin à flot et l'avant-port sont régulièrement dragués pour maintenir leurs profondeurs théoriques.

À partir de 1941, les Allemands construisirent dans l'est du bassin à flot une base sous-marine. En 1942, pour ajouter dans le sud deux alvéoles de 11 m de large et une de 17 m, les Allemands creusèrent une nouvelle darse de 65,6 m de large dans le prolongement du quai Sud ; un épi de 15,5 m de large et 194 m de long sépare les deux darses Nord et Sud.

La cale sèche n°1 a une largeur d'entrée de 22 m et une longueur de 180 m : elle peut recevoir tous les navires qui ont pu franchir l'écluse ; la cale sèche n°2 a une largeur d'entrée de 14 m et une longueur de 111 m.

## LE MÔLE D'ESCALE

Après la guerre de 1914, les paquebots devinrent trop gros pour entrer dans le bassin ; ils restaient au mouillage sur petite rade, devant les jetées, et on utilisait des navettes pour transférer la poste et les passagers. On décida de construire un môle d'escale de 280 m de long en eau profonde, dans l'ouest des jetées ; la première pierre du môle a été posée le 29 août 1931 ; le viaduc de 1120 m de long qui relie

le môle à la pointe Saint-Marc sur le continent, fait avec l'acier allemand des réparations de la guerre de 1914, fut achevé en 1934. Un premier navire accosta au môle d'escale le 19 février 1940, et quelques autres par la suite, alors même que les travaux n'étaient pas terminés.

En revanche, les finitions du môle étaient presque achevées lorsque la Wehrmacht entra à La Rochelle le 23 juin 1940 ; la Kriegsmarine utilisa aussitôt le môle d'escale et le bassin à flot restés opérationnels.

Le môle d'escale a été agrandi entre 1966 et 1970 pour mettre à la disposition du commerce six postes principaux : trois à l'est, un au sud et deux à l'ouest, plus un poste occasionnel au nord-ouest équipé d'un portique de chargement des céréales ; les souilles ont des profondeurs de 9 m à 12 m sous le zéro des sondes et sont régulièrement entretenues. Les postes 5 et 6 du quai Ouest et le poste 3 du quai Est pouvaient recevoir les navires citernes apportant des produits pétroliers raffinés pour les dépôts de La Pallice. Depuis son agrandissement, le môle a une largeur de 180 m ; les fronts d'accostage mesurent 542 m à l'est et 381 m à l'ouest ; la face nord-ouest mesure 228 m.

## L'APPONTEMENT DES NAVIRES-CITERNES

Le quai Ouest du môle d'escale est prolongé depuis 1979 par un appontement sur pieux, avec un massif technique au centre : il est dédié aux trafics des vrac liquides. Le poste Ouest peut recevoir des navires-citernes de plus de 100 000 tonnes, ayant un tirant d'eau qui dépasse 15 mètres ; le poste est a une souille moins profonde et reçoit des navires de 30 000 tonnes.



## AGRANDISSEMENT DE L'AVANT-PORT

L'avant-port a été agrandi dans les années 1980, après la construction d'un terre-plein à environ 500 m au sud de la jetée Sud de l'ancien avant-port ; partant de l'extrémité ouest de ce terre-plein, une digue abri de 1800 m, orientée sud-nord, forme une nouvelle darse dite «de Chef de Baie» ; cette nouvelle darse constitue la partie sud du nouvel avant-port ; le front d'accostage est orienté comme la jetée Nord de l'avant-port, dans la direction des vents des plus fortes vimaïres (SO quart O) ; le premier poste de 180 m a été inauguré par le Président **François Mitterrand** en 1983 ; un deuxième poste a été ajouté en 1999, puis un troisième poste plus tard ; ces postes sont appelés «Chef-de-Baie n°1», «n°2» et «n°3». Simultanément, la jetée Nord a été allongée ; le musoir de cette nouvelle jetée Nord se trouve à 230 m de celui de la nouvelle digue Sud ; les plus gros navires peuvent maintenant franchir les jetées en travers, ce qui fait que la principale difficulté du pilotage des navires à La Pallice n'en est plus une.

Le quai Modéré Lombard, adossé à la jetée Nord et dont la longueur a été portée à 640 m, peut accueillir des navires de 100 000 tonnes ou davantage pour charger des grains en vrac à l'export.

Après la rescision de la jetée Sud de l'ancien avant-port, la distance entre le quai Modéré Lombard et la jetée rescindée a été portée à 120 m, ce qui facilite la présentation des navires entrant dans le sas.

## L'OUVRAGE DE L'ANSE SAINT-MARC

Un nouveau quai de 160 m de long construit sur pilotis dans l'ancienne anse Saint-Marc, orienté à peu près comme le môle d'escale (N quart NE) a été livré au commerce en 2007 ; il se trouve sur le bord ouest d'un nouveau terre-plein de 10 hectares et il est réservé aux trafics de vrac. Ce premier quai sera allongé de 200 mètres avant la fin de 2016, et la souille creusée à 14 m sous le zéro des sondes. Le port de La Rochelle est le 7e «Grand Port Maritime» français ; son trafic annuel approche aujourd'hui les 10 millions de tonnes.

*François Boulet (ancien pilote portuaire à La Pallice)  
Photos Yves Gaubert*

# LES COULISSES DE L'IMPOSSIBLE

## POURQUOI LE REGULUS A FRANCHI LES PASSES DE MAUMUSSON

«Pour faire un bon film» prétendait Jean Gabin «il faut trois choses : une bonne histoire, une bonne histoire... et une bonne histoire». Le scénariste ajouterait qu'il faut respecter la dramaturgie en trois points : présentation, conflit et dénouement. Pour qui veut suivre ce film du passage du **Regulus** par le chenal de Maumusson on ne peut rien comprendre à cette extraordinaire prouesse si l'on omet de respecter cet ordre. Présentons donc les décors, les acteurs et la vedette :

### LE DÉCOR :

Il revient à **Colbert du Terron**, en 1666, d'avoir fait surgir des marais Rochefort pour établir l'arsenal atlantique du royaume de France. Cette situation géographique n'est pas sans rappeler les arsenaux anglais protégés des attaques ennemies par les îles et les estuaires. Ce site est la cause de la difficulté de l'entreprise à laquelle nous allons participer.

Sortant de l'arsenal par la Charente et après avoir mouillé sous Aix ou en rade des Basques, le vaisseau a trois possibilités pour gagner le large : au nord passer dans le pertuis Breton entre Île de Ré et le continent, passage étroit et relativement délicat ; passer par le pertuis d'Antioche entre Ré et Oléron, c'est la voie naturelle la plus sûre, celle du nord-ouest ; et enfin passer entre Oléron et le continent, par le sud, le passage le plus étroit, c'est Maumusson.

Il est semé d'embûches sur 13 milles de l'Île d'Aix à St-Trojan avec des chenaux par endroits plus étroits que la Charente, des fonds proches du zéro des sondes, un haut fond «le banc Lamouroux» qui, partageant du nord au sud le coureau d'Oléron, en accélère le courant, ces 13 milles sont longs, très longs. Il suffit pour s'en convaincre au mouillage sous Sainte-Catherine de porter le regard vers le sud à marée basse : de la vase, des étendues découvertes... Enfin, passé le dernier danger, le banc de «Trompe sot», on arrive en rade des Bris paré à affronter les 3 derniers milles du parcours, le pertuis de Maumusson de sinistre réputation. Pour sa barre qui se forme à l'entrée quand le vent lutte contre le puissant courant, ses remous, ses bancs de sables changeants, sa sonde proche du zéro en plein milieu du débouché, et il aura fallu auparavant entre la Rade des Bris et l'ultime obstacle éviter les hauts fonds, se contenter de la faible largeur du chenal, et composer avec le courant.

On comprend donc qu'il suffit d'emprunter le Pertuis d'Antioche pour sortir de Rochefort, sauf que veille la Croisière Anglaise. Ah la Croisière Anglaise !!!

C'est le deuxième élément du décor depuis la rupture de la paix d'Amiens en 1803. Composée d'un nombre variable de bateaux ennemis, cinq à dix en général, «elle outrage notre pavillon» comme l'écrit si joliment **Louis Garneray** dans ses mémoires<sup>(1)</sup>. Telle corvette anglaise navigue entre Oléron et Aix sans pouvoir être inquiétée par nos défenses côtières, telle frégate arraisonne un convoi marchand qui sort de La Rochelle, et un ou deux vaisseaux de haut rang se tiennent à l'écart prêt à fondre sur un bâtiment d'un rang inférieur ou à battre en retraite en cas d'infériorité numérique. Insaisissable, très mobile, cette flotte britannique obstrue Antioche et de fait bloque Rochefort.

Au sud, à Toulon, c'est la même chose, la croisière anglaise stationne à distance du cap Sicié en permanence et se ravitaille à Port Mahon sur l'Île de Minorque si bien que les marins de sa très gracieuse majesté ont appelé cette permanente veille «Too long»<sup>(2)</sup> ! On retrouve dans le roman de **Conrad** «Le Frère de la Côte»<sup>(3)</sup> la même insolente petite corvette qui s'engage entre Porquerolles et Giens se riant de nos défenses !

La France n'est pas maître de ses eaux territoriales, le bulldog anglais contraint ses capacités de mouvement par sa supériorité numérique : de 1806 à 1811 la flotte impériale est passée de 40 à 60 vaisseaux, la flotte anglaise de 130 à 160 vaisseaux<sup>(4)</sup>...

### LES ACTEURS :

Sa Majesté l'empereur **Napoléon Bonaparte** :

Les cuisants revers maritimes : Aboukir 1798, Trafalgar 1805, Aix 1809, n'ont pas eu raison de sa détermination à contester la supériorité anglaise, numérique et straté-



Le trajet du Regulus



Le coureau d'Oléron et ses bancs de vase et de sable

gique, sur les mers, et sa volonté de rompre le blocus continental. Il ordonne en août 1811 (impossible n'est pas français !) de faire passer les vaisseaux par le pertuis de Maumusson pour subjuguier l'Anglais<sup>(5)</sup>. Cet acteur majeur est aussi, scénariste, metteur en scène... et producteur.

L'Amiral **Denis Decrés** et les préfets maritimes **Jean-Baptiste Raymond de Lacrosse** remplacé par **François de Bonnefoux** (en avril 1812) : respectivement ministre de la marine et préfets maritimes de Rochefort sont tenus d'appliquer à leur niveau les ordres de **Napoléon** et d'en rendre compte.

**Pierre Depoix** : c'est l'acteur principal, le héros, né à Chaillevette en 1767 il s'engage à 14 ans. De 1782 à 1784 il embarque comme mousse sur **L'Hermione** de retour de sa triomphale campagne américaine. Novice, timonier, maître, il est reçu pilote lamaneur du Chapus le 1er septembre 1804 et se bâtit rapidement une réputation pour piloter dans Maumusson et le coureau<sup>(6)</sup>.

### LES SECONDS RÔLES :

**Rivaud** : commandant la région militaire de Rochefort.

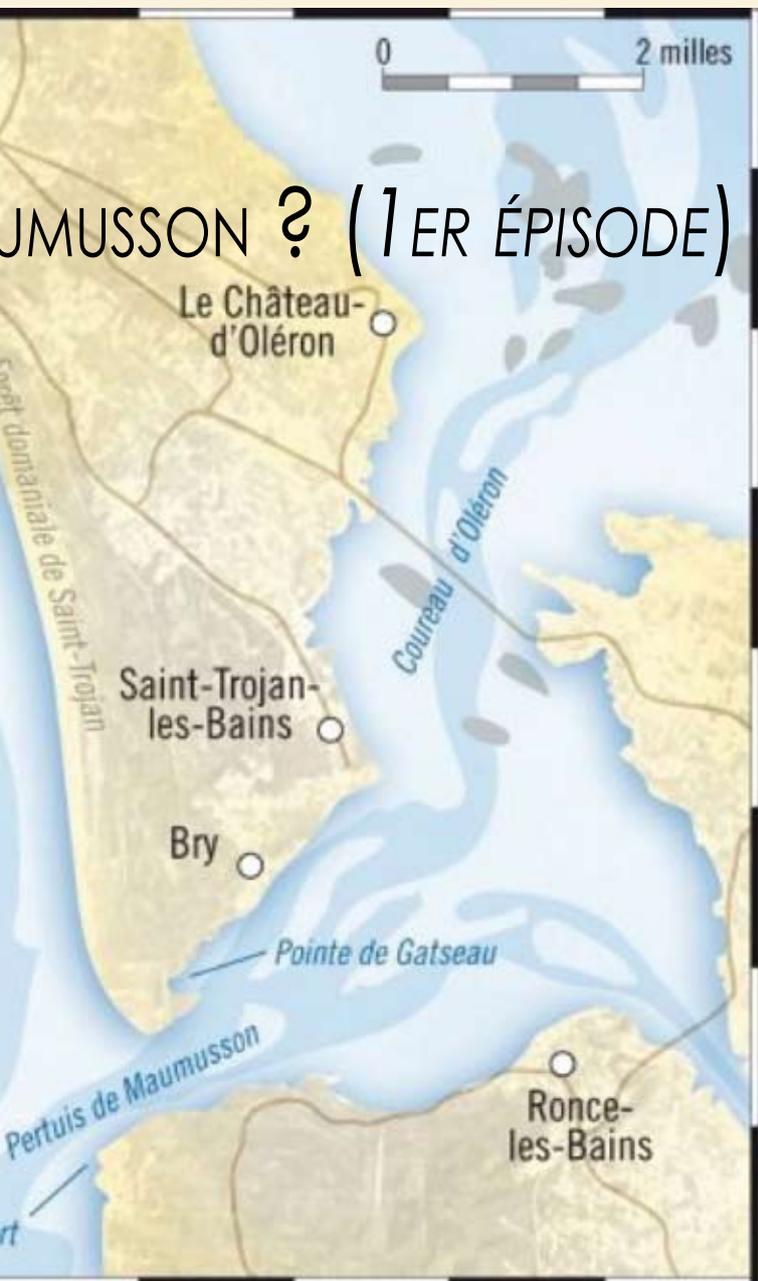
Le capitaine de Frégate **Lévêque**, puis le capitaine de vaisseau **Fauveau** commandants respectifs du **Regulus** pour l'expédition, rappelons que dès l'instant où le pilote monte à bord il acquiert la responsabilité du navire, le commandant du vaisseau se chargeant de faire exécuter ses ordres, on comprend donc qu'ils se contenteront de seconds rôles.

**René Primevère Lesson** : chirurgien de troisième classe (voix off).

**Antoine Bauchère** : pilote lamaneur à Royan<sup>(7)</sup>.

Le Commandant **Lucas** : il faudra nous y faire, il ne figure pas à l'affiche même si son ombre plane sur l'un de ses vaisseaux emblématiques qu'il avait sauvé de la destruction en 1809. **Lucas** est à cette époque commandant du **Nestor** à Brest.

# MAUMUSSON ? (1<sup>ER</sup> ÉPISODE)



## LA VEDETTE :

C'est bien sûr notre **Regulus**, vaisseau de 74.

Ce 74-là est le chef-d'œuvre d'un architecte naval particulièrement talentueux : le Brestois **Jacques-Noël Sané** (1740-1830). Le prototype du 74 est lancé à Toulon en 1739, baptisé **Le Terrible**, il est né de la volonté de **Maurepas** (1701-1781), ministre de la marine de **Louis XV**, de doter les forces navales d'un navire de second rang rapide et puissant. En 1743 son armement se réduit de 78 à 74 canons, et la construction, plus ou moins en série, est initiée. On peut donc considérer que le 74 est né cette année-là. Il sera copié par toutes les flottes européennes...

C'est un Gascon, le chevalier **Jean-Charles de Borda** (1733-1799) qui avec la complicité et l'imagination de **Sané** peut en 1783 lancer à Brest le premier né d'une longue série standardisée : **Le Téméraire**. La légende prétend que le premier 74 de cette série, capturé par les marins d'outre-manche, est, comme c'était la coutume, visité, mesuré, et retranscrit en plans par les ingénieurs anglais. Muni de ses rouleaux de papiers, le Lord Admiral se rendant à une réunion au siège de l'amirauté, les jette sur la table et déclare : «*Messieurs nous avons cent ans de retard !*».

En quoi ce 74 de classe **Téméraire** conçu par l'exceptionnel **Jacques-Noël Sané** est révolutionnaire ? C'est une frégate avec la puissance de feu d'un vaisseau de haut rang. C'est-à-dire qu'il allie vitesse, manœuvrabilité et puissance, imparable ! Il faut lui reconnaître d'autres qualités : rapidité de mise en chantier, facilité de réparation que procure la construction standardisée qui, de plus, permet d'abaisser les coûts, imparable ! Il n'y aura pas moins de cent sept navires construits de 1783 à 1813 à Brest, Lorient, Rochefort et Toulon sur ce modèle du **Téméraire**, un bâtiment armé tous les cent jours, un record. **Le Redoutable** est lui aussi un enfant de **Sané** et un frère du **Téméraire**.

Le **Regulus** est lancé à Lorient en 1805. Son nom même peut prêter à interpré-

tation. **Regulus** est un trio d'étoile de la constellation du Lion. **Regulus**, c'est aussi un sénateur romain **Marcus Atilius Regulus**<sup>(6)</sup>, consul en 267, son destin est exemplaire pour les antiques. C'est le modèle de la vertu romaine. Vainqueur des Carthaginois à l'occasion d'une des plus grandes batailles navales au sud de la Sicile, puis vaincu et captif, il incarne le courage, le respect de la parole donnée, la tragédie de la destinée. Notre 74 illustre ses deux homonymes, se battant comme le roi des animaux et instrument du fatum.

Ses dimensions impressionnent : 56 mètres de longueur de coque, 14,90 mètres de bau, et 7,26 mètres de tirant d'eau en charge pour un déplacement de 5 620 tonnes. Ces mesures doivent être comparées au tirant d'eau d'une corvette de l'époque, environ 3,70 mètres, ou d'une frégate type **Hermione** qui cale 5,78 mètres.

Réparé à Rochefort après l'affaire des brûlots les dégâts ont été tels que le **Regulus** n'est plus jugé apte à reprendre la haute mer. C'est donc lui, le **Regulus**, qui est choisi pour l'impossible passage de Maumusson.

L'exposé du problème est limpide : comment faire passer un navire de 15 mètres de large et de plus de 7 mètres de tirant d'eau quand la hauteur d'eau est à peine supérieure dans une passe étroite et dangereuse et, qu'au débouché, vous attendent les bouches à feu ennemies ? Impossible n'est pas français ?

À suivre...

Denis Chabassière



## BIBLIOGRAPHIE :

Le récit exhaustif du passage de Maumusson est paru pour la première fois sous la plume de **Dominique Droin** en 2004 dans le volume III de son «Histoire de Rochefort» - Éditions de la Prée 38, rue du Vinaigre, Saint Laurent de la Prée, ce texte reste la référence.

Pour Le «Bulletin N°2 de la Société des Amis du Commandant Lucas» l'écrivain, Ami de la Société en offrira une version adaptée en 2006.

- 1) **Louis Garneray** «Corsaire de la République» - Phébus Paris 1984
- 2) **Rémi Monaque** «Trafalgar» - Taillandier Paris 2005
- 3) **Joseph Conrad** «Le frère de la côte» p. 195 - Folio Gallimard 1928, pour la traduction française.
- 4) **Maurice Dupont** «L'amiral Decrès et Napoléon» - p. 275 Economica, Paris 1991
- 5) **Dominique Droin** «Bulletin N°2 de la Société des Amis du Commandant Lucas» 7-11, Fouras 2006
- 6) **Pierre Depoix** in Les pilotes du Chapus : [http://bibibourcefranc.fr/wa\\_199.html](http://bibibourcefranc.fr/wa_199.html).
- 7) **Guy Binot** : <http://www.c-royan.com/> (Antoine Bauchères)
- 8) **Regulus** in [http://bibdramatique.paris-sorbonne.fr/pradon\\_regulus/front-4](http://bibdramatique.paris-sorbonne.fr/pradon_regulus/front-4)

# LES ATELIERS

## ATELIER NAVIGATION ASTRONOMIQUE 2016-2017

Jean Randy reconduit son atelier qui a eu beaucoup de succès : apprendre concrètement à faire le point à la mer, comme les «anciens», avec montre et sextant pour seuls outils, sans l'aide d'informatique embarquée.

Aucun pré-requis n'est nécessaire, ni en mathématiques, ni en astronomie, ni même en navigation, la curiosité est le principal moteur.  
Infos : Jean Randy kalonek2@free.fr



Photo Philippe Rouger

Les musiciens (guitares, banjo, ukulélés, contrebasse, violons, accordéons diatoniques, vielle à roue, harmonica, et cajon) se retrouvent les vendredis matin de 10h à 12h à l'Accueil du Carré.

Les chanteurs et les musiciens répètent ensemble les lundis après-midi, de 17h à 18h30, dans l'auditorium du Musée Maritime.

Les accordéonistes se réunissent les mardis après-midi à 17h30, à l'Accueil du Carré. Ces ateliers sont ouverts à tous ; il suffit de

signaler son envie de participer à Françoise Servagent, présente à l'atelier de chant les lundis à partir de 16h45.

Et n'oublions pas «Hisse et Ho», l'émission mensuelle de RCF sur le sujet, préparée et animée par le «chef» Jean-Charles.

Enfin le lundi 26 septembre, chanteurs et musiciens ont fêté en musique le 10<sup>e</sup> anniversaire de l'atelier de chants marins.

F. Servagent et J.-C. Dreux



Joshua arbore fièrement sa voile d'étai jaune et son spi rouge

dans le vieux port et le chenal quand on sait la maniabilité délicate de Joshua au moteur, mais effectué dans la bonne humeur et la générosité.

Pendant les journées de présence au musée, quelques Amis sont à bord pour faire visiter le bateau, raconter son histoire et celle de son fameux marin, faire de nouvelles adhésions. En retour, certains visiteurs, parfois étrangers, nous livrent des témoignages et anecdotes très enrichissantes. Ces temps de présence au ponton du musée sont aussi mis à profit pour assurer une maintenance périodique et réparer petits ou gros bobos signalés par les navigateurs sur le livre de bord.

Jean-Alain Berlaud

## LE CARRÉ DES AMIS

Le Carré se fait une beauté, les travaux sont en cours. Les horaires d'ouverture de l'accueil sont maintenus du lundi au vendredi de 14h à 17h. Une boîte à lettres, placée à gauche de la porte d'entrée, peut recevoir les adhésions et les inscriptions aux ateliers en cas d'absence à l'accueil.

## À NE PAS MANQUER

sur **RCF RADIO 95.5**

### l'émission HISSE ET HO

### MUSIQUE ET CHANTS DE LA MER

avec **Chantal Monteil** présentée par **Jean-Charles Dreux**

les jeudis 29 sept, 27 oct, 24 nov, 22 déc,

19 janv, 16 fév, 16 mars, 13 avril, 11 mai et 8 juin, à 11 heures

### et l'émission LARGUEZ LES AMARRES LES ACTIVITÉS DES AMIS DU MUSÉE MARITIME

animée par **Yves Gaubert**

un jeudi par mois à 11h, rediffusion le samedi suivant à 9h30, les 20 oct,

17 nov, 15 déc, 12 janv, 9 fév, 9 mars, 6 avril, 4 mai, 1<sup>er</sup> et 29 juin

## ESCAPADE DANS LES ASTURIES



Les Amis posent à Gozon

Début Juin, 24 Amis sont partis en bus vers «El principado de Asturias», province au nord de l'Espagne, entre Galice et Cantabrie, face à la Mer Cantabrique et adossée aux Pics d'Europe.

La première étape fut Candàs, petit port tranquille avec ses «cidreries», où Marie-Anne, guide locale francophone, nous a menés vers les sites et curiosités régionales. La côte sauvage, avec ses rochers et ses plages abritées, rappelle les panoramas bretons. Le Cabo de Peñas, cardinale Nord de la côte espagnole avec son phare et son impressionnante corne de brume. Dans la campagne, les greniers asturiens surélevés et démontables, les «khorreos». Luanco et son magnifique «Museo Marítimo de Asturias» où le Directeur a apprécié la documentation et le petit cadeau souvenir de notre Association. Puis Gijón avec «Laboral», la monumentale cité de la culture et la colline de Santa Catalina.

Au retour, la seconde étape fut Bilbao, capitale de «Bizkaia». Après la visite du musée maritime, les Amis se sont partagés entre le musée d'art moderne Guggenheim et le pont de Biscaye, pont transbordeur toujours en service en aval de Bilbao.

Puis une courte pause à San Sebastian nous a permis de visiter le minuscule musée naval dont le thème principal est la relation des Basques avec la mer, les femmes en particulier.

Un grand merci à Thi-Trinh et à Danièle qui ont organisé cette sortie originale.

Jean-Alain Berlaud  
Photos Françoise Chaigneau



Vue du musée maritime de Luanco



Vitrine de coquillages au musée maritime de Luanco

## DÎNER-CONFÉRENCE

La Société Delmas et la construction navale à La Rochelle

**Christophe BERTAUD**

**VENDREDI 7 OCTOBRE 2016**

à 19 heures

Hôtel Mercure La Rochelle  
29 € par personne  
Inscriptions jusqu'au 5 octobre 2016



LES AMIS DU MUSÉE MARITIME

Eden Ouest B.P. 43008 17030 La Rochelle cedex 01 - 05 46 27 20 47  
http://www.ami.musee-maritime.com

## LE PICTON CASTLE

Le **Picton Castle** était un chalutier motorisé à coque d'acier riveté construit en 1928 à Swansea au Pays de Galles. Affecté durant la Seconde guerre mondiale à la Royal Navy, il fut transformé en dragueur de mines. Le navire a participé à de nombreuses opérations et en particulier à la libération de la Norvège. Après-guerre, il fut baptisé **Dolmar** et transporta du fret le long des côtes du Nord de l'Europe. En 1992, il est racheté par le capitaine **Daniel Moreland** qui lui redonne son nom d'origine, l'emmène au Canada, à Lunenburg (Nouvelle Ecosse). Il investit deux millions de dollars pour le transformer en voilier-école et le gréer en trois-mâts barque. Le **Picton Castle** commence une nouvelle vie avec comme mission l'apprentissage de la navigation à la voile au long cours. Un premier voyage de 1997 à 1999 le fait naviguer autour du monde. En 1998, il intègre un programme de l'UNESCO et participe à la distribution de fournitures scolaires aux enfants des îles du Pacifique Sud. Depuis il sillonne toujours les océans, en servant d'école aux jeunes marins. L'équipage est en général constitué de 12 marins professionnels brevetés de la marine marchande de différents pays et d'autant de stagiaires qui ont envie de naviguer et d'apprendre le métier, sous le commandement du Capitaine **Sam Sikkema**.

### RENCONTRE AVEC RÉMI LAVERGNE, OFFICIER DE MARINE MARCHANDE



*Rémi Lavergne, second du Picton Castle*

Officier sur un vieux-gréement basé en Hollande, sollicité par **Daniel Moreland** et **Sam Sikkema** et séduit par la mission d'apprentissage, **Rémi Lavergne** embarque comme second et comme interprète (anglais-français) à Lunenburg et effectue sa première traversée sur le **Picton Castle** jusqu'à La Rochelle.

«Avec ses 55 m de long, 29 m de tirant d'air, 1 160 m<sup>2</sup> de voilure, 175 cordages différents, le **Picton Castle** rappelle la belle époque des grands voiliers. Il navigue surtout à la voile puisque le but est d'enseigner la mer et la voile. Il ne remonte pas au vent comme un yacht mais marche bien jusqu'à 70° du vent. Il est équipé d'un puissant moteur, Burmeister & Wain de 700 chevaux. Cette machinerie d'origine fonctionne encore parfaitement même si elle demande beaucoup d'effort et de travail pour la faire tourner. La capacité de ses réservoirs atteint 8 000 litres. Le bateau déplace 600 tonnes, il faut souvent deux hommes à la barre. Le **Picton Castle** a conservé deux autres équipements d'origine, le gros cabestan refait à l'identique et une pompe de cale manuelle. Toute la maintenance est assumée par l'équipage, les cadets encadrent les stagiaires et font en

sorte que tout se passe en toute sécurité... telle est la devise du **Picton Castle**. Ses voiles sont en coton, cousues main sur le bateau depuis 20 ans. Les cordages sont en «manilla» (fibre naturelle) le chanvre pur étant de plus en plus difficile à se procurer.

Le **Picton Castle** est robuste et sûr, conçu pour des navigations océaniques, très à l'aise dans le gros temps. Par force 12 par exemple en venant du Canada, on s'est mis vent arrière, on a enlevé 90% de la toile, on filait à 12 nœuds, sans problème. Confortable aussi, il y a de la place, nous étions 30 à bord, pas à l'étroit du tout. Deux générateurs assurent l'électricité, l'eau chaude dans les douches, des toilettes, une série de cabines partagées avec des bannettes. L'équipage comprend un cuisinier professionnel qui s'occupe de l'avitaillement, un charpentier, un voilier et très souvent un médecin.

Ses défauts : la rouille car c'est une coque en acier. La peinture fait partie de nos tâches quotidiennes. Son tirant d'eau de 5,45 m fait souvent des entrées de ports difficiles, on est passé avec 50 cm d'eau sous la quille au Bassin des Chalutiers.

**Pour en savoir plus :**

**[picton-castle.com](http://picton-castle.com) et [simonships.com](http://simonships.com)**

### RETOUR EN HISTOIRE VERS QUÉBEC

Rebaptisé **L'Espérance**, il sert au tournage d'une télé-réalité canadienne qui fait revivre l'épopée des colons qui ont peuplé la Nouvelle-France, en traversant comme eux l'Atlantique, de La Rochelle à Québec sur un grand voilier. Bien soutenu et bien encadré par le capitaine **Sam Sikkema** et son équipage de marins chevronnés, **L'Espérance** est arrivé à Québec le 14 juillet 2016. Cette télé-réalité sera diffusée au Canada en 2017.

*Marie Guélain*



*Barre à roue sur vis centrale*



*Pompe de cale d'origine*



*Guindeau*



# IAN BRUCE, CRÉATEUR DU CÉLÈBRE LASER



Ian Bruce

Il se consacra alors à la conception d'un nouveau dériveur, destiné à un marché plus étendu, et qui serait aussi un «vrai petit yacht» avec des caractéristiques de performances pouvant satisfaire les régatiers les plus exigeants. C'est dans cet esprit qu'avec Bruce Kirby (régatier International 14 et architecte) et Hans Fogh (régatier Flying Dutchman et fabricant de voilures), ils conçoivent une embarcation, un gréement et un procédé de fabrication demeurés inchangés jusqu'à ce jour: Ian Bruce exigea que le Laser ait des règles de monotypie extrême-

Ian Bruce, mort le 21 mars 2016, est le père du dériveur à voile Laser \*, l'un des bateaux de régate les plus populaires de l'histoire du nautisme. Né en Jamaïque en 1933, venu poursuivre ses études à l'Université McGill à Montréal, Ian Bruce, ingénieur de formation, navigateur passionné et accompli, a notamment remporté le prestigieux «Prince of Wales Trophy» correspondant au championnat mondial de la classe des 14 pieds International (www.international14.org) et a représenté le Canada aux Jeux Olympiques de Naples sur Finn et de Kiel sur Star.

Bien qu'il ait eu une carrière de régatier, Ian Bruce est surtout associé au Laser, aventure commencée en 1970 lorsqu'il réalisa que sa petite entreprise de fabrication de voiliers était trop concentrée sur les dériveurs de course haute performance pour de-

Ian Bruce et Bruce Kirby se préparant pour les JO



venir viable. Il se consacra alors à la conception d'un nouveau dériveur, destiné à un marché plus étendu, et qui serait aussi un «vrai petit yacht» avec des caractéristiques de performances pouvant satisfaire les régatiers les plus exigeants. C'est dans cet esprit qu'avec Bruce Kirby (régatier International 14 et architecte) et Hans Fogh (régatier Flying Dutchman et fabricant de voilures), ils conçoivent une embarcation, un gréement et un procédé de fabrication demeurés inchangés jusqu'à ce jour: Ian Bruce exigea que le Laser ait des règles de monotypie extrême-

ment strictes, qu'il n'y ait qu'un seul constructeur et qu'un seul fabricant de voilure ; il voulait ainsi que la course de Laser soit un test de compétences, peu importe la taille du porte-monnaie. Il existe aujourd'hui plus de 200 000 Laser partout dans le monde qui démontrent qu'il avait raison. Ian Bruce est membre honoraire à vie du très chic Royal St. Lawrence Yacht-Club de Dorval (banlieue de Montréal). Il contribua pendant plus de 60 ans au développement du sport de la voile au sein de son Club, au Québec, au Canada et dans le monde.

Marie Guélain

## LASER

\*Longueur 4,23 m, maître-bau : 1,42 m, déplacement : 59 kg, voilure : 7,06 m<sup>2</sup> (standard), 5,7 m<sup>2</sup> (radial), 4,7 m<sup>2</sup> (4.7)

Ian Bruce, Bruce Kirby et le Laser n° 100 000



## MISE À L'EAU ET BAPTÊME DU MONOTYPE DE NOGENT LE 7 MAI 2016 À CHATOU (YVELINES)



L'association Sequana (cf lettre n° 78), avec toute l'énergie que nécessite ce genre de travail, a reconstruit à l'identique le monotype de Nogent.

C'est avec une belle participation des membres et la présence des maires des deux villes concernées (Nogent-sur-Marne et Joinville-le-Pont) agrémenté d'un temps splendide que nous avons assisté à la préparation, au baptême et à la mise à l'eau du voilier : le **Nogent-Joinville**.

Pour nous, Franciliens, cela représente une des grandes périodes du Yachting en région parisienne entre Île des Impressionnistes à Chatou (sur la Seine) et Nogent-sur-Marne sans compter les guinguettes au bord de l'eau, etc. Ce jour-là le monotype de Nogent a tiré ses premiers bords avec les deux monotypes de Chatou.

**Après une petite collation, rendez-vous fut pris pour fin mai afin d'assister aux Boucles de la Marne.**

Louis Pillon, avec la municipalité de Nogent-sur-Marne, a organisé Les Voiles des Boucles de la Marne du 25 au 29 mai, où devaient être présentes de nombreuses unités de l'Époque de la Belle Plaisance afin de parader sur la Marne.

Malheureusement les événements de mai 2016 et la météo catastrophique en ont décidé autrement : grève des raffineries qui a entraîné une pénurie d'essence aux pompes et pluies torrentielles qui se sont abattues sur l'Île-de-France. Ce qui a terni cette jolie manifestation.

Malgré tout trois jolies unités ont paradié au grand plaisir des visiteurs présents : **Porc Épic** un monotype de Chatou,

**Nogent-Joinville** le monotype de Nogent et **Guépin** le sharpie 9 m<sup>2</sup>.

Sous les tentes qui nous abritaient de la pluie battante, des amitiés se sont formées autour de la Plaisance et des souvenirs que chacun racontait en compulsant la Lettre des Amis n° 80 que nous n'avons pas manqué de distribuer. Étaient présents en exposition : **Roastbeef** le 30 m<sup>2</sup> du CVP, **Zabeth**, le Plongeon, **Margot**, un clipper d'Argenteuil et un **Dinghy 12**.

Ces journées, malheureusement trop rares, sont le fait de bénévoles que l'on ne remerciera jamais assez pour le bonheur qu'ils nous apportent.

Texte + photos Jocelyne et Jacques Launay

## 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 : Bruno Quinton - Rédacteur en chef : Yves Gaubert - Comité de rédaction : Alain Barrès, Marie Guélain, Jocelyne Launay, Richard Lick - Conception graphique : Jacques Launay

Tirage : 1 500 exemplaires - Achevé d'imprimer sur les presses de l'Imprimerie Rochelaise - Dépôt légal n° 2201 - 3e trimestre 2016