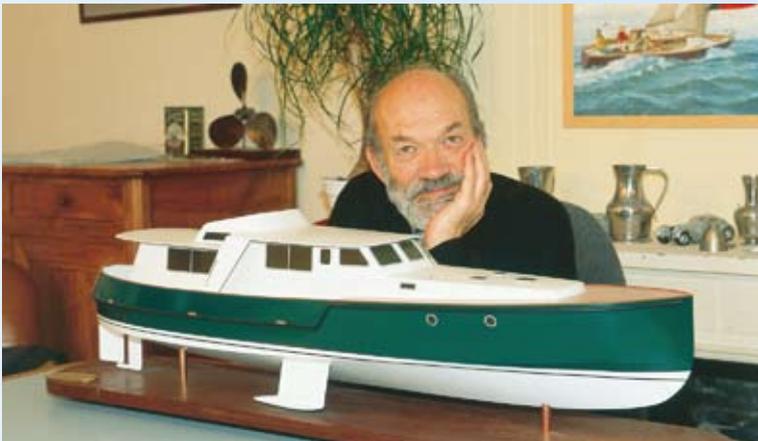


HOMMAGE À MICHEL JOUBERT

Ce mercredi 9 mars, **Michel** nous a quittés, nous laissant un immense héritage de plus de quarante années d'architecture navale et de passions.



Michel Joubert maquette de Marguerite
(photo Rubi Voiles Magazine)

Ton Cup, Admiral's Cup, IMOCA, Coupe de l'America, Sun Fizz, Ginn Fizz, Surprise, Archambault, Sélection, Attalia, Poker, Gib'Sea, Tofinou, Damien, Rhéa, Maldives, Charente-Maritime II, Neel 45, Fleur Australe, Louisiane, Diva, Subversion, Ar Bigouden, Om, ..., nous avons tous avec toi croisé nos passions et nos rêves.

C'est avec ton **Marguerite** que tu nous as fait partager ta passion pour les mers boréales : construit en alu épais... par **Joseph Fricaud** du chantier **META** avec qui tu avais imaginé cette technique. Lequel **Joseph** lança la construction en série des **JOSHUA**... après que **Jean**, son père, eût construit le premier avec **Bernard Moitessier**. Le monde est petit.

Plus récemment autour de ta table à dessin, nous avons réfléchi ensemble avec **Gérard Janichon**, aux meilleurs choix à faire quant à la restauration du **DAMIEN**, de la quille au gréement, dans le respect de son histoire. Tu voulais qu'il soit un bateau «sympa et vivant» : c'est promis !

Bruno Quinton

INTERVIEW

CHRISTIAN MARBACH

Un port où les plaisanciers naviguent

Christian Marbach est président du conseil d'administration de la régie du port de plaisance de La Rochelle. Venu à ce poste à la demande du maire, il est à la tête des dix-sept administrateurs de cet établissement public industriel et commercial. En plus de cette activité totalement bénévole, il est expert maritime après avoir fondé et dirigé longtemps le chantier naval des Minimes.

«Le conseil d'administration est composé d'élus municipaux, de professionnels de la plaisance et d'experts qualifiés qui orientent la gestion du port dans le sens voulu par le seul actionnaire de la structure, la Ville. Le personnel comprend un directeur, un directeur technique, des maîtres de port, des marins, du personnel d'accueil et différents services. Cela représente 52 personnes auxquelles il faut ajouter 10 à 12 saisonniers. Nous avons mis l'accent sur la qualité de l'accueil et des services aux clients et sur l'amélioration de la qualité de vie du personnel. Nous embauchons volontiers des gens qui viennent de l'hôtellerie pour leur formation à l'accueil. L'effort réalisé nous a permis d'obtenir 4 ancres des Gold Anchors de la Yacht Harbour Association pour les Minimes et 3 pour le vieux port. Comme nous avons subi une baisse des nuitées due à la crise économique et aux travaux d'extension des Minimes, nous avons entrepris une démarche commerciale vers les autres ports français et étrangers. Nous avons été présents au salon de Düsseldorf en janvier et nous irons au salon de Southampton. Nous avons 450 places d'escale qu'il s'agit de remplir au mieux. Et le port reste attractif puisqu'après une baisse de la liste d'attente après les travaux, celle-ci est remontée à mille. Le but de la municipalité est que le port de plaisance soit la vitrine maritime de la ville et joue un rôle d'animateur avec les courses et les événements qui s'y déroulent. Avec 70 % de voiliers, La Rochelle est un port où les plaisanciers naviguent. Pour le tour de l'île de Ré, le 7 mai, nous allons faire en sorte de vider le port avec un maximum de plaisanciers à participer au rallye».

Propos recueillis par Yves Gaubert et Richard Lick



CHANTIER NAUTIQUE TECHNIYACHTSPINTA



En 1979, la première histoire de **Damien Charente-Maritime II** mis à l'eau en 1984. Ce fut ensuite le tour des bateaux de la fameuse «Dream team» de **Pen Duick VI** : *T. Lamazou, J.-L. Etienne, J.-F. Costes, Ph. Poupon, O. de Kersauzon...* décida de poser sac à terre après trois années passées à boulinguer de l'Atlantique au Pacifique. Avec son épouse *Natalie*, ils ouvrirent un chantier naval à La Rochelle. Dans la Ville-en-Bois dont la mutation commençait, ils choisirent de s'installer dans un vieux hangar au toit percé qui avait autrefois abrité les ouvriers qui ensachaient les boulettes de charbon pour la société *Delmas*. Cette ruine dont il ne reste que la structure est aujourd'hui devenue un chantier chauffé, ventilé, équipé des meilleurs matériels où l'on met en œuvre les techniques les plus innovantes. Dès le début, après quelques essais dans la planche à voile, *Marc Pinta* choisit d'être à l'avant-garde en développant par exemple la construction en composite, en apprenant à doser strictement la répartition des matières en fonction des efforts prévisibles pour obtenir à la fois raideur et légèreté.

L'utilisation des tissus préimprégnés permettait d'obtenir les meilleurs dosages, mais pour éviter la polymérisation, les tissus étaient livrés par camion congélateur et conservés dans des frigos. Une fois réalisée, la pièce devait être chauffée dans un four pour durcir. Autant de techniques un peu expérimentales à l'époque et qui depuis ont encore évolué. Cependant la modernité cohabitait encore avec la tradition des plans sur papier : «*Heureusement Pierrot Louis* m'a appris à tracer un plan grandeur nature sur le plancher, c'était un samedi matin !*» se souvient *Marc* avec un souffle de gratitude dans la voix.

Acceptant les défis de l'innovation et de la compétition, une trentaine de bateaux sortirent du chantier dont plusieurs devenus mythiques, à commencer par

Charente-Maritime II mis à l'eau en 1984. Ce fut ensuite le tour des bateaux de la fameuse «Dream team» de **Pen Duick VI** : *T. Lamazou, J.-L. Etienne, J.-F. Costes, Ph. Poupon, O. de Kersauzon...* décida de poser sac à terre après trois années passées à boulinguer de l'Atlantique au Pacifique. Avec son épouse *Natalie*, ils ouvrirent un chantier naval à La Rochelle. Dans la Ville-en-Bois dont la mutation commençait, ils choisirent de s'installer dans un vieux hangar au toit percé qui avait autrefois abrité les ouvriers qui ensachaient les boulettes de charbon pour la société *Delmas*. Cette ruine dont il ne reste que la structure est aujourd'hui devenue un chantier chauffé, ventilé, équipé des meilleurs matériels où l'on met en œuvre les techniques les plus innovantes. Dès le début, après quelques essais dans la planche à voile, *Marc Pinta* choisit d'être à l'avant-garde en développant par exemple la construction en composite, en apprenant à doser strictement la répartition des matières en fonction des efforts prévisibles pour obtenir à la fois raideur et légèreté.

D'autres rêves aussi, comme ceux des équipages du **Jolokia** successeur de **Kifouine**, qui proposent des embarquements à la diversité des compétences, des courages et des ambitions y compris quand la malchance a essayé de les briser. Le premier bateau du Team fut mis au point dans le chantier et depuis, bien des milles ont été parcourus par ces équipages que *Natalie* et *Marc* suivent et aident toujours avec une bienveillante affection.

Puis peu à peu le chantier s'est éloigné du monde de la compétition : «*Nous avons tendance à nous attacher à nos «clients»* dit *Marc*, inquiet des risques que prenaient les coureurs. On se souvient du drame de la disparition de *Gerry Rouf* et de ceux et celles



qui eurent beaucoup de chance.

Par ailleurs le monde de l'industrie de la voile de compétition s'est déplacé vers d'autres ports peut-être plus accueillants aux coureurs comme Lorient et sa cité de la voile.

Pour autant le chantier *Pinta*, renforcé par son alliance avec *TechniYachts*, continue avec *Thierry Demier* et *Jérémy Brau* dans la voie tracée par *Marc*, celle de l'innovation, comme en témoigne le chantier actuellement en cours d'un catamaran de 25 m pour les Açores par un procédé encore nouveau, ceci en attendant la concrétisation du projet de catamaran océanographique IMOS dont nous aurons à réparer:

Et pendant ce temps l'habile *Pascal* ne néglige pas de s'occuper de notre **Damien**. C'est une autre histoire, belle aussi !

Merci à toute l'équipe de TYP.

*NDLR : successeur de Fernand Hervé

Alain Barrès

Bien des bateaux futuristes naquirent au chantier Pinta, que ce soit au temps de Marc (photos de droite) ou aujourd'hui avec ce trimaran dont la nouvelle équipe semble très fière (photos TYP)

Mais l'affection des Amis va surtout à Damien en pleine renaissance (photos AB)



LA VIEILLE DRAGUE DE 1906

SAUVÉE DU FERRAILLAGE, PAS ENCORE AU MUSÉE

Correspondant du journal *Le Marin*, j'avais publié un reportage en avril 1986 sur la vieille drague à vapeur de 1906 qui rétablissait alors les profondeurs dans le bassin d'échouage du vieux port de La Rochelle. J'avais alerté mes lecteurs sur le fait que la drague et ses deux porteurs de déblais, le **Saint-Marc** et le **Bout Blanc**, étaient des témoins exceptionnels de leur époque.

La drague à godets, construite en 1906 à Nantes par les **Ateliers et Chantiers de la Loire**, a commencé à travailler à La Rochelle en 1957. N'étant pas automotrice, elle est remorquée et une fois sur place, elle papillonne grâce à des treuils qui actionnent ses câbles et chaînes. Les deux chaudières à charbon sont remplacées en 1966 par des chaudières au fuel. Les Rochelais se souviennent des cris déchirants de la drague provoqués par le frottement du métal sur le métal.

Les deux porteurs construits en 1931 par les **Forges et Chantiers de la Méditerranée** au Havre étaient propulsés par des machines **Sulzer** à mi-chemin entre les machines à vapeur et le diesel moderne : pas de point mort, le moteur en prise directe sur l'hélice. Au moins un de ces deux bateaux exceptionnels aurait dû être conservé. En septembre 1986, j'ai rencontré *Patrick Schnepf* qui rêvait de créer un musée maritime à La Rochelle. Nous avons travaillé ensemble à cette création avec une poignée d'amis bénévoles. Notre première action a été de militer pour la sauvegarde de la drague et de ses porteurs, avec la création de l'association TD6.

En 1987, nous avons monté dans la tour Saint-Nicolas une exposition de préfiguration du futur musée maritime. Elle était consacrée au

thème de la lutte contre l'envasement et à la vieille drague et ses porteurs.

Soutenu par *Michel Crépeau*, maire de La Rochelle, le musée a ouvert en juin de l'année suivante sur la frégate **France I**. La drague venait juste de s'arrêter définitivement et était remplacée par la **Cap d'Aunis**, une drague aspiratrice toute neuve.

Par son action infatigable, *Patrick* a réussi à faire classer la drague au titre des monuments historiques en 1991. Malheureusement, le **Saint-Marc** et le **Bout Blanc** n'ont pas pu être sauvés. Le **Bout Blanc** a été déchiré à La Repentie et le **Saint-Marc** vendu. Après ce sauvetage, alors que le musée avait de plus en plus de bateaux à gérer et que mettre à terre la drague était compliqué, elle a été provisoirement mise à l'abri dans une des alvéoles de la base sous-marine. Trente ans après, elle y est toujours. L'engin est en



La drague en attente dans son alvéole (photo musée maritime)

partie démonté après avoir malencontreusement coulé dans le port. La coque a subi un carénage en cale sèche, il y a quelques années, des tôles ont été changées pour assurer son étanchéité.



À gauche : conduite de la machine à vapeur
À droite : changement d'un des rouleaux sur lesquels tourne la chaîne des godets (photo YG)

La machine à vapeur se trouve aujourd'hui sur le terre-plein du musée, les godets sont stockés et de nombreuses pièces sont à l'abri dans les ateliers municipaux. Mais la vieille dame reste en quarantaine et attend toujours de venir rejoindre les collections du musée dont elle ne sera pas l'élément le moins intéressant. La drague n'est pas abandonnée pour autant puisque le personnel technique du musée va la visiter une fois par semaine pour éviter qu'elle ne fasse à nouveau son trou dans l'eau.

La DRAC (*Direction Régionale des Affaires Culturelles*) n'est pas indifférente à son sort. Une expertise de son état sanitaire payée par l'Etat est en cours. Une entreprise spécialisée dans la chaudronnerie est chargée de sonder les tôles de la coque. On en saura plus d'ici à quelques semaines.

Je pense qu'il serait temps d'envisager pour la drague la sortie de son long purgatoire et même s'il faut 10 ans pour la restaurer au rythme des financements, le rêve des fondateurs du musée deviendrait enfin réalité.

YG

LE COMMANDANT LUCAS À BORD ET LES BRÛLOTS DE L'ÎLE D'AIX (TROISIÈME ET D

Cette partie du rapport de mer de Lucas relatant les combats et le déséchouement du *Regulus* du 20 au 29 avril 1809 ne mérite d'autre commentaire qu'une profonde admiration pour ces marins d'exceptions...

«... **Le 20, deux bombardes, 4 bricks de 18 canons de gros calibres et la gouëlette qui lança des fusées incendiaires armés de grenades vinrent s'emboîser derrière moi, un brick chercha d'abord à connaître la portée de mes canons pour fixer la position des bombardes, mais comme je ne voulus pas riposter avant que toute l'escadrille ne fut embossée, l'une des bombardes se plaça à ma portée. M. l'amiral Gambier étoit en personne à bord de la gouëlette qui le tint pendant toute l'action hors de la portée de mes canons. A 2 heures et demie, la bombarde *Letua*, à bord de laquelle étoit le colonel d'artillerie *Congreve* avec l'élite des bombardiers anglais tira un coup de canon à poudre. Toute la flottille arbora le pavillon anglais, la gouëlette arbora aussy son pavillon de poupe et le pavillon d'amiral au grand mât. Le feu commença aussitôt et continua sans cesser jusqu'à six heures et demie du soir. Notre riposte fut vive et bien dirigée. **Nous tirâmes 400 coups de canon avec nos seuls canons de retraite.** Deux bricks furent maltraités. L'un d'eux fut forcé d'appareiller et souffrit beaucoup en mettant sous voile ; la bombarde *Letua* fut obligée de filer souvent son croupias pour présenter moins de surface à mes boulets ; elle eût sans doute appareillé si elle n'eût pas craint que la marée la jette sur nous. **L'ennemi nous a lancé dans cette action 173 bombes sur lesquelles six sont tombées à bord.** Heureusement qu'elles ont toutes éclaté en tombant ; un bateau mouillé près de nous a été coulé à fond par une bombe, toutes nos chaloupes ont beaucoup souffert, nos ponts ont été percés en plusieurs endroits par des éclats de bombes, nos mâts en ont beaucoup reçu, notre poupe a été criblée. Plusieurs montants de voute ont été coupés par les boulets de l'ennemi, mais par la précaution que j'avais prise de faire tenir tout le monde dans les batteries et le fond pont, **je n'ai eu que 2 hommes de tués et 4 blessés parmi ceux qui servaient les pièces de retraite. Le combat finit à 7 heures et demi du soir ;** je m'empressai à faire rétablir de suite les avaries de notre poupe, je fis renforcer les jambettes de voute, clouer des manis de fer pour fixer les bragues et mettre des arc boutants pour soutenir la voute, afin de nous mettre en disposition de soutenir une nouvelle attaque.**

Le 23, la division anglaise mouillée derrière moi reçut trois chaloupes canonnières et trois grosses péniches portant chacune une caronade, deux bricks élongèrent une frégate pour prendre sa batterie ; **quelques embarcations vinrent visiter l'isle d'Enette qui me restait à mi portée de canon par la hanche de basbord.** Tous ces mouvements me firent présumer que je serois attaqué le lendemain d'une manière vigoureuse, et



Attaque du *Regulus* par une division anglaise (Dessin de Louis Philippe Cré

je fis de mon côté toutes les dispositions que mes moyens me permettoient de faire pour opposer une résistance digne d'un vaisseau de S. M.

Effectivement le lendemain 24 à 7 heures du matin les deux bombardes ennemies vinrent s'emboîser derrière le *Regulus*. Un grand brick de guerre et la gouëlette vinrent s'emboîser près de l'isle d'Enette par ma hanche de basbord, de manière à ne pouvoir être atteint ni par mes canons de retraite ni par ceux de côté. Les trois canonnières et les trois péniches se placèrent de la même manière par la hanche de tribord. À 7 heures et demi le feu commença et continua sans cesser jusqu'à 4 heures du soir. **J'eus beaucoup à souffrir pendant la première heure : recevant de toutes parts le feu de l'ennemi sans pouvoir riposter.** Les bombardes se tenoient hors de la portée de mes canons et ni ceux de retraite ni ceux de côté ne pouvaient pointer assez obliquement pour atteindre les autres bâtimens de la division ennemie. Je fis alors bucher des sabords et couper plusieurs montants de fenêtres, jeter bas toute la galerie et une partie interne du basbord. Enfin je parvins à diriger trois pièces sur les bricks et une sur les canonnières ; deux pièces tiroient à toute volée sur les bombardes. Notre feu devint alors vif et bien nourri et surtout bien dirigé. L'ennemi souffrit beaucoup de nos boulets ; nous parvînmes à faire appareiller les canonnières et les péniches et ne remarquâmes beaucoup d'avaries à bord des bricks. Au commencement de l'action quelques péniches anglaises cherchèrent à débarquer sur l'isle d'Enette pour y établir un canon. Je fis de suite armer une embarcation pour les en chasser ; aussitôt que l'ennemi aperçut mes dispositions il renonça à son projet. Vers

D DU REGULUS

(DERNIER ÉPISODE)



pin musée de l'île d'Aix)

le milieu de l'action la commotion répétée des canons de 36 de la Sainte-Barbe fit sauter la barre du second pont, 5 bardages furent enlevés par l'éclat d'un des canons de la grande chambre failli tomber dans la Sainte-Barbe. Cette pièce fut mise hors de service ; peu de temps après une pièce de la Sainte-Barbe fut aussi démontée et la pièce opposée cassa plusieurs roues d'affût. **Malgré ces événements pendant cette action qui dura 8 heures et demi le Regulus tira avec ses 6 pièces de retraite 500 coups de canon. Lorsque le combat a cessé il ne nous restait plus que 15 à tirer.**

Dans cette dernière affaire les bombardes n'ont pas aussi bien tiré que les autres fois, peu d'éclats de bombes sont tombés à bord, notre gréement et notre mâture ont reçu beaucoup de boulets, plusieurs ont été mis dans le corps du vaisseau, mais peu ont traversé. Un second bateau qui étoit amarré sur nous a été coulé à fond ; **nos embarcations ont souffert, nous n'avons eu personne de tué mais seulement 6 hommes de blessés.** On nous a assuré que le capitaine de l'un des bricks ennemis avoit été tué.

La poupe du Regulus est entièrement détruite, tant par les boulets de l'ennemi que par la commotion de l'effet de 1380 coups de canon que nous avons tirés en retraite dans nos 4 engagements, mais moyennant les pièces que nous avons rapportées et toutes les réparations que j'y ai fait faire, nos 6 canons de poupe furent encore mis en état de soutenir un nouvel engagement. C'est dans cette situation critique qu'ayant le presque certitude d'être attaqué la nuit que les brûlots de l'ennemi qui en cas de réussite m'eussent obligé à

sauver l'équipage, que j'écrivis à M. l'amiral pour lui demander provisoirement l'ordre d'en agir ainsi qu'il m'avoit bien donné mais d'une manière un peu vague, je lui disois positivement que je prendrois jamais sur moi d'évacuer mon vaisseau bien fortement si je pressois vainement... d'être le donner, sentant bien la nécessité absolue d'être muni de cette pièce si les circonstances nécessitoient d'en faire usage. J'étois toujours maître de retarder l'exécution de ce consentement et je n'eus pas manqué de le faire, mais il ne m'étoit pas facile de l'obtenir dans l'instant même des évènements qui me l'eusse rendu indispensable. Le soir, M. l'amiral à qui j'ai fait demander des munitions de canon, m'en envoya. Il m'envoya aussi 12 bateaux canonnières qui auroient pu m'être d'un grand secours si l'ennemi n'avait pas renoncé au projet de m'attaquer davantage.

Enfin après acharnement de 15 jours, l'ennemi ayant été quatre fois vigoureusement repoussé a dû juger qu'il est moins facile de combattre nos vaisseaux que de les incendier et cette escadrille s'étant convaincue sans doute que le **Regulus** n'étoit point disposé à lui céder, nous a dans la nuit du 25 au 26 abandonné le champ de bataille, pour aller rejoindre ses brûlots. Les marées pour lors commencèrent à rapporter, et le port nous ayant envoyé ses secours de toutes espèces, **le Regulus à l'aide des soins de M. le capitaine de vaisseau Barbie, chef des mouvemens du port, a été remis à flot et le 29 de ce mois est entré en rivière après avoir échappé aux brûlots, s'être deux fois relevé de la côte et avoir 4 fois repoussé l'ennemi.**

Je ne saurais trop me louer de l'état-major, des aspirants et en général du brave équipage du vaisseau le Regulus.

Le courage que chacun a déployé dans les périls qui nous ont menacés, la persévérance et le dévouement avec lequel on a supporté 17 jours de veilles et de fatigue sans pouvoir prendre la nuit un seul instant de repos, enfin l'opiniâtreté avec laquelle tous se sont roidis contre les évènements qui se succédoient avec la rapidité, pour conserver à Sa Majesté le vaisseau qui leur est confié, sont dignes des plus grands éloges. Ainsy s'est terminée cette glorieuse expédition de l'ennemi, avec une grande dépense et des moyens horribles de destruction et n'est pas même parvenu à brûler un seul de nos vaisseaux ; et si la rade de l'isle d'Aix eût été moins épineuse, Sa Majesté ne perdoit pas un bâtiment. **Chercher à détruire une escadre sans exposer un seul homme, canonner vigoureusement des vaisseaux à la côte qui ne pouvoient pas riposter, tuer des hommes qui se noyoient et attaquer par derrière sans succès et à 4 reprises un vaisseau échoué qui n'avoit presque pas d'artillerie : voilà le triomphe que remporte l'escadre anglaise dont la majeure partie disparut le 30 de ce mois.**

À bord du vaisseau le Regulus,
en rivière de Rochefort, le 1er may 1809.
Signé Lucas, capitaine de vaisseau »

Denis Chabassière

DÎNERS-CONFÉRENCES

NAVIGUER SUR L'HERMIONE



(Photo Philippe Rouger)

Le 12 octobre, Anne Renault, maître-voilier, Yves Gaubert, journaliste et écrivain et Thomas Bouillette, gabier et photographe, nous ont fait rêver par le récit de leur voyage dans le sillage de La Fayette sous l'autorité du commandant Yann Cariou.

exigent une coordination parfaite, des moments intenses pour l'équipage avec aussi des moments de détente : baignade, musique, café et pique-nique sur le pont. Si la traversée vers la côte américaine s'est déroulée sans incident, le retour a été plus



Anne Renault, pendant la traversée retour, en compagnie de Stéphane, chef de tiers (photo Nathan Trompas)

Naviguer à bord de **L'Hermione**, c'est faire partie d'un équipage de 78 personnes, partageant un espace restreint au confort limité, dans couchette ou hamac. C'est se plier au rythme des quarts en tenant compte de ceux qui dorment. C'est être prêt à tout moment pour les manœuvres à la force des bras. Hisser, brasser ou border

difficile. Avec parfois des rafales de vent à 40 nœuds et des creux de 7 mètres, l'équipage et le matériel ont bien tenu et **L'Hermione** est arrivée à Brest avec le sentiment d'une mission bien accomplie. Une journée, la frégate a même parcouru 130 milles en 12 heures soit une moyenne de 11 nœuds.

DES SUGGESTIONS OU COMMENTAIRES ?

PENSEZ AU COURRIER DES LECTEURS

lettredesamiscourrier@aammlr.com

BRÈVE HISTOIRE DES PORTS DE LA ROCHELLE

Le 4 décembre, Hugues de Lussac nous racontait l'ambitieuse histoire du Port de La Rochelle «au temps des pionniers de La Pallice (La Rochelle 1889-1907)»



Hugues de Lussac conte l'histoire des ports de La Rochelle.

De tous les temps, les voies de circulation ont été des enjeux importants et les débats autour de ces projets ont toujours été très animés. Au milieu du XIXe siècle, il existe un consensus pour la création d'un nouveau bassin de commerce. Le choix du site fait débat mais au final, les atouts naturels de la rade de La Rochelle feront la différence. Un premier bassin à flot est inauguré en 1808 ; un second (Bassin des Chalutiers) pour le déchargement du charbon en 1862, entraînant le développement de la ville avec des hôtels et des cafés auxquels se grefferont des industries locales. Le premier réseau ferré sera créé en 1857.

En 1876, en raison de l'encombrement du port et afin de répondre aux exigences de la navigation maritime qui progresse, on abandonne La Rochelle et on étudie un nouveau port à La Pallice pour assurer une extension internationale. Les travaux commencent en

1880, le chantier est une tour de Babel, les ouvriers sont italiens, espagnols, écossais, anglais, autrichiens. Après 10 ans d'efforts, le Président Carnot inaugure le nouveau port de La Pallice le 19 août 1895. En 1903, La Rochelle s'associe avec Rochefort et La Pallice devient une base de petits sous-marins, une première dans la flotte française. On y crée aussi une école de scaphandriers. Dans la première moitié du XXe siècle, le trafic du port oscille autour du million de tonnes. Son développement se fait grâce à la navigation à vapeur, à l'essor du commerce avec l'Afrique et l'Amérique et aux grandes compagnies de navigation dont la célèbre Delmas.

AH, LA PETITE PLAISANCE !

Les petits bateaux, vous les avez vus à l'unité, par deux, par trois, à sec ou à flot lors des manifestations patrimoniales. Ne méritaient-ils pas mieux ? Une belle exposition qui leur rende hommage et qui montre aux Rochelais qu'ils ont chez eux une collection unique dont ils peuvent être fiers !

Cette exposition aura lieu dans le cadre du Musée Maritime. Elle ne sera pas consacrée aux seuls bateaux car la Petite Plaisance des Amis est d'abord une aventure humaine. Celle de ceux et celles qui ont aimé ces bateaux et les ont fait naviguer, puis qui les ont donnés. Celle des bénévoles qui les ont reçus, qui en ont pris soin, les ont restaurés quand il le fallait et les ont remis à l'eau. Celle de ceux et celles qui se sont passionnés pour leur histoire.

En principe si Eole et Neptune et les autorités nous sont favorables : ouverture le 1er avril. Sans blague !



DÎNERS-CONFÉRENCES

QUAND LA MER REPREND SES DROITS

Le 29 janvier 2016, Thierry Sauzeau, spécialiste en histoire maritime et président de l'UPLC, intitulait sa conférence «Quand la mer reprend ses droits, villages et quartiers des Pertuis confrontés à l'évolution du littoral (XVIe-XXe s)»

Les submersions ont toujours été fréquentes mais certains siècles en comptent beaucoup plus. La première moitié du 20e siècle a été très agitée ; plus on avance, plus les tempêtes sont intenses. On ne peut cependant pas dire s'il y en aura plus ou moins dans l'avenir. Sur des périodes de quelques heures, il existe des variations du niveau marin liées aux tempêtes ; les amplitudes très importantes entraînent des dégâts considérables. Ce fut le cas à deux reprises dans notre région récemment : tempête **Martin** le 26 décembre 1999 et **Xynthia** le 26 février 2010. La cartographie de l'île de Ré, par exemple, montre que l'île est touchée de façon systématique car sa partie NE est plate. «**Tandis que la mer monte, l'homme descend vers la mer.**»

On s'approprie la terre sans trop anticiper l'évolution par l'exploitation foncière du littoral à des fins de pêche, ostréiculture, station balnéaire, plage, vue sur mer. Il y a eu 20 submersions importantes à La Rochelle dont trois très fortes :

29/01/1645, 35 grands navires jetés à la côte, **11/12/1895**, plus forte marée de l'année, gros dégâts sur le Mail, aux Minimes et à Chatelaillon, **15/02/1957**, dommages mobiliers dans La Rochelle, Port-Neuf, aux Minimes, les ménages sinistrés avaient tout perdu.

Des changements sont certes attendus au cours des prochaines décennies. Une attention particulière est portée à la hausse du niveau de la mer. Une vingtaine de centimètres de hausse est observée depuis 150 ans, cette hausse devrait atteindre 26 à 82 cm d'ici la fin du siècle. L'adaptation du littoral à ce phénomène est indispensable. Cela justifie des collaborations scientifiques entre la géophysique, la géographie, et l'histoire.

CARNETS DE VOYAGE

LES ESTAMPES JAPONAISES

Jean Brulé, passionné de calligraphie japonaise et chinoise, nous a fait, le 19 janvier, un exposé sur la première génération de dessinateurs d'estampes japonaises (période EDO 1600-1868). Fruit de la rencontre de l'art xylographique et du mouvement artistique bouddhiste, dit ukiyo-e (images du monde flottant), l'estampe est une peinture populaire, narrative, originale dont **Kunisada** (1786-1865) est l'un des plus reconnus, notamment avec ses représentations d'acteurs de kabuki. **Utamaro** (1754-1806) apporte un nouveau style, plein de noblesse, plus raffiné, avec un peu de maniérisme se traduisant par l'allongement des corps et des visages (portraits de geisha, de courtisanes...).

Hokusai (1760-1849) et **Hiroshige** (1787-1858) font évoluer cet art vers les paysages chacun à leur façon. **Hokusai**, prodigieux artiste, tant par la vérité de l'observation que par la fécondité de l'invention, notamment l'utilisation du Bleu de Prusse, couleur chimique et synthétique, importée de Hollande, dont il fera un usage systématique dans les Trente-six vues du Mont Fuji. **Hiroshige**, au contraire, se fait l'humble interprète de la nature et exprime les délicates transparences de l'atmosphère au fil des saisons. L'estampe ukiyo-e évoluera avec l'ouverture du Japon au monde occidental. **Kobayashi** (1847-1915) incarne le mieux cette époque, il mélange les techniques de représentations occidentales avec celles de l'ukiyo-e introduisant des anecdotes et des faits historiques du Japon. Une vidéo sur la fabrication d'estampes complétait cet exposé jugé fort intéressant par les Amis participants.



Jean Brulé et Joël Selo à l'atelier Carnets de Voyage

Thierry Sauzeau montre les submersions marines sur une carte



PROCHAIN DÎNER-CONFÉRENCE : LE VENDREDI 8 AVRIL 2016

Bertrand Chéret, pratiquant de haut niveau en dériveur, quillard de sport et habitable nous parlera de la Voile Olympique, son histoire, son développement en France et à La Rochelle et ses ambitions pour l'année olympique de 2016

Textes et photos Marie Guelain

«**La Godaille Rochelaise**», association regroupant plusieurs formations de chants de marins de La Rochelle, organise le **samedi 23 avril**, dans les locaux du musée maritime, sa troisième journée festive et populaire de chants de marins.

Elle sera placée cette année sous le signe de l'écologie marine et les bénéfices seront intégralement versés à W.W.F. dont la présidente est **Isabelle Autissier**, laquelle animera dans l'après-midi une conférence sur ces sujets. Différentes associations seront présentes lors de cette journée, sous forme de villages-tentes ou stands, restauration simple et plusieurs groupes de chants de marins de la région se succéderont à partir de 15 h jusqu'en soirée.

Venez nombreux !

Pour La Godaille, Alain Rault

APRÈS L'INCENDIE... LE RENOUVEAU

L'ANGOUMOIS

LE GRAND NETTOYAGE DU CHALUTIER

Chacun se souvient de l'incendie accidentel de ce chalutier en juillet 2012. Tout l'intérieur a brûlé. Le navire n'a pas coulé, mais il est très abîmé. Sa coque est fragilisée, tout l'intérieur détruit, ainsi que la passerelle.

Le chalutier, le dernier des grands chalutiers pêche arrière de La Rochelle, fait partie du patrimoine à flot du Musée maritime, aux côtés du **France I**, du **Manuel Joël** ou du **Joshua**, (classés au titre des monuments historiques). L'utilisation d'une partie de la prime d'assurance a permis de procéder à la peinture de la coque, quelques reprises de métallerie sur le pont, la coque a été repeinte et le navire a pu de nouveau être accessible au public.

Pouvait-on en rester là, au risque de le voir encore se dégrader ?

D'anciens marins pêcheurs et d'autres ont souhaité réagir. Nous avons créé une association pour la sauvegarde de l'Angoumois début 2015, aux côtés et avec le soutien de l'Association des Amis du musée maritime.



Il a fallu plusieurs bennes pour débarrasser le bateau des nombreux débris

d'entreprises. Nous espérons que la ville de La Rochelle, propriétaire de l'**Angoumois**, continuera d'aider à cette rénovation, ainsi que la **DRAC** (Direction Régionale des Affaires Culturelles). Préserver les témoins de notre histoire locale, c'est donner à voir aux Rochelais et aux nombreux visiteurs de notre beau musée maritime cette grande page de la pêche locale, qui aujourd'hui est en danger et dont il faut préserver ce qui reste de sa flottille basée à Chef-de-Baie. Tel est le but de l'association qui a tenu son assemblée générale le samedi 5 mars à 10 h, au Musée maritime.

*Henri Moulinier
Président de l'Association
pour la sauvegarde de l'Angoumois*



Les bénévoles déblaient la passerelle de l'Angoumois

La ville de La Rochelle a débloqué 20 000 euros pour engager des premiers travaux sous la responsabilité de l'équipe du musée, *Nathalie*, directrice, et *Johannes*, responsable technique. Notre ami *Daniel Grandener*, vice-président de l'association a pris les choses en main, rassemblé des anciens marins et adhérents de l'Association. Deux jeunes du Lycée maritime (stagiaires au musée) et des jeunes de Tasdon, amis du fils de *Johannes*, mais aussi des membres de l'équipe du musée, tous bénévoles.

Pendant plusieurs jours, dans un navire déjà désamianté, un gros travail de déblaiement des gravats a été réalisé, en toute sécurité. Des pièces récupérées ont été nettoyées. Le chantier de nettoyage a bien avancé. Il nous faut achever le nettoyage des parois de la passerelle.

Cap sur la reconstitution de la passerelle !

Maintenant, l'objectif est de réaménager la passerelle, la rééquiper d'un matériel de navigation, pour la rendre visitable. D'ores et déjà, des entreprises nous ont versé des contributions financières (**AIS Elec, Rouvreau, Sadecc, Seta et ARN, Hôtel Le Yachtman**). Nous savons pouvoir aussi compter sur des apports techniques



L'équipe des nettoyeurs

BRÈVE HISTOIRE DE L'ANGOUMOIS

L'**Angoumois** a été construit par les **Chantiers de la Manche** à Dieppe pour l'ARPV, l'armement de *Jean-Claude Menu*.

De 1969 à 1978, le chalutier travaille au nord, à l'ouest de l'Espagne et du Portugal. À l'automne, l'**Angoumois** fréquente les eaux du sud Irlande. En 1982, *J.-C. Menu* décide de s'en séparer. Il veut le vendre à un armateur grec, mais le gouvernement refuse le visa et subventionne la **SARMA** pour le racheter, ce qui est fait le 15 février 1983.

Le chalutier tombe en panne de moteur en avril 1991. Trop cher à réparer, le navire est désarmé et la **SARMA** décide de le vendre. Bénéficiant d'une subvention pour sa sortie de flotte, le chalutier est finalement offert au Musée maritime.

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° 2192 - 1er trimestre 2016