



LE MOT DU PRÉSIDENT

PENDANT LES VACANCES, LES AMIS NE CHÔMENT PAS ! ILS RESTENT ACTIFS...

Les vacances approchent à grands pas, l'été pointe son nez. Les calendriers des uns et des autres surchauffent ! J'entends plein de projets de voyages et de navigations parfois lointains ; ou simplement l'envie de prendre un peu de repos, ne rien faire, ou se retrouver entre amis ou en famille.

La Fête du Nautisme avec ses baptêmes de mer et ses stands a montré une formidable mobilisation des Ami(e)s et un engouement sans précédent du public, des écoles, des groupes de personnes à mobilité réduite. Plus de trente bateaux où il a fallu gérer l'accueil, les gilets, les embarquements, les départs et les accostages,...., pas facile tout ça, parfois une joyeuse pagaille, parfois des énervements bien compréhensibles.



Le programme de **Joshua** se remplit au fur et à mesure des places restant disponibles, toute l'équipe est déjà fortement mobilisée. Un souci néanmoins et j'en appelle à tous nos seconds afin qu'ils se positionnent en tant que Chef de Bord, cela devient très critique !

Le Carré des Amis en juillet-août reste ouvert... en fonction des souhaits et disponibilités de chacun d'entre nous. Il se déplacera et se tiendra sur Joshua au ponton du Musée pendant toute une semaine du 16 au 22 juillet et les 3 grands week-ends du 15 août au 30 août.

Bruno Quinton

ENTRETIEN

RENCONTRE AVEC MICHEL PUYRAZAT PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE DU GRAND PORT MARITIME DE LA ROCHELLE

Ingénieur des Ponts, **Michel Puyrazat**, riche des expériences acquises dans la haute administration et au Grand Port maritime de Nantes, a pris la direction du port de La Pallice en 2013. Rappelons que le port autonome de La Pallice est devenu Grand Port maritime en 2008, c'est-à-dire un établissement public qui peut confier les tâches d'exploitation, en particulier la manutention, à des opérateurs privés comme **Bolloré (BLP)** ou la **SICA Atlantique**.

Michel Puyrazat nous reçoit en compagnie de **Marie Guégan**, chargée de la communication, que les Amis connaissent bien puisqu'elle nous a déjà accompagnés pour des visites du port.

Le port de La Rochelle se porte bien, la croissance des trafics se confirme et devrait dépasser le chiffre record de 10 millions de tonnes en 2015. Restons modestes ! C'est à peu près une semaine de travail à Rotterdam ! Mais, pour nous, c'est 16 000 emplois directs ou induits, donc une vraie richesse, fondatrice de l'ouverture sur le monde pour La Rochelle dont l'armement **Delmas** fut un des principaux acteurs.

Aujourd'hui, le port est encore à la recherche de nouvelles aventures en devenant, par exemple, la base arrière pour l'installation d'éoliennes «offshore», en accueillant de plus en plus de bateaux de croisière et plus original en créant un modèle de développement et de gestion durable : traitement des déchets, desserte ferroviaire du port qui permet d'éviter le trafic de 60 000 camions autour de La Rochelle ; la nouvelle maison du port expérimente le concept de bâtiment à énergie positive qui produit plus d'énergie qu'il n'en consomme.

Michel Puyrazat insiste sur la volonté du port de retrouver sa place dans la vie rochelaise en dépit des nouvelles consignes de sécurité qui éloignent les visiteurs. Nous, les Amis, apporterons notre contribution, en organisant prochainement une visite du port.

Alain Barrès

Chargement
de grain au quai
Modéré Lombard

LES NOUVELLES SALLES DU MUSÉE

PRENDRE LE TEMPS DE LES DÉCOUVRIR

Ouvertes début avril, les nouvelles salles du musée maritime s'appuient sur le socle solide de 27 ans d'expérience. Depuis sa création en 1988, le musée a réuni un contenu très riche sur la pêche et l'histoire maritime de La Rochelle sous tous ses aspects. Photos, objets, maquettes, témoignages oraux, vidéos recueillis et rassemblés au fil des années ont permis à l'équipe du musée de composer une exposition riche et intéressante sur les relations de La Rochelle avec la mer de l'an 1000 à nos jours et de faire découvrir ses ports aux visiteurs.

La première évocation historique est le diorama des Ecrennes avec la présence des Vikings sur l'estran du bourg de Cougnes (actuellement l'Arsenal) au IXe siècle. **Serge Robigo**, le maquettiste du musée, montre un bateau de charge, des pirogues monoxyles et des maisons longues, typiques des Vikings.

«Le challenge était d'illustrer 1000 ans d'histoire maritime de La Rochelle. Nous avons donc dû nous contenter de flashes sur les grandes périodes en sautant allègrement les années», explique **Nathalie Fiquet**, directrice adjointe du musée. «Après les Vikings, nous passons directement au XIe siècle avec la cogue, ce cargo du Moyen-Âge, vaisseau rond à grande capacité doté d'un gouvernail axial et qui symbolise la ligue hanséatique».

Si La Rochelle n'est pas une ville hanséatique, elle multiplie les échanges avec les ports du nord de l'Europe. D'ailleurs le sceau de la ville



La cogue, le navire emblématique de la Hanse, était le bateau de transport du Moyen-Âge (maquette de l'atelier des petits modèles du musée)

représente une cogue. Le havre devient pour un temps le plus grand port de l'Atlantique avec les importations de matières premières, et les exportations de produits manufacturés mais aussi de vin et de sel.

Cette histoire est aussi celle du déplacement de ses ports depuis le pied du château Vauclerc et le ruisseau du Lafond au havre d'échouage actuel en passant par la Verdrière. La progression de l'ensablement oblige les marins à s'installer là où les fonds sont encore suffisants pour accueillir les navires.

Une fois au havre d'échouage, c'est la vase qu'il faudra enlever avec toutes les difficultés que cela représente. Les effets de chasse des ruisseaux ne suffiront pas. La vase gagne tellement que les vaisseaux sont obligés de rester au large et qu'il faut des allèges pour les charger et les décharger.

Il n'est pas possible d'évoquer l'histoire de La Rochelle sans parler du grand siège de 1627-1628 quand **Richelieu** décide de mettre au pas cette ville protestante trop émancipée et de la soumettre au pouvoir royal. C'est la fameuse digue qui bouche entièrement la baie et les fortifications à terre qui enferment les Rochelais et permettent de les affamer. On connaît le dénouement tragique, 20 000 morts sur 25 000 habitants.

Des travaux furent entrepris pour faire repartir le port, dévasement, reconstruction des quais. De 110 navires avant le siège, la flotte était tombée à 32 et remonte à 89 avant 1670. La Rochelle devient le port des Amériques grâce au commerce avec le Canada et à la grande pêche à Terre-Neuve. Un grand saut dans le temps nous amène au XVIIIe siècle avec l'**Euryale**, ce trois mâts négrier, représentatif du commerce triangulaire qui a fait la fortune des armateurs et des marchands rochelais. Ce navire s'échoua dans le chenal de La Rochelle.

L'évolution du port continue avec l'ouverture du premier bassin à flot en 1808 puis du bassin à flot extérieur en 1860. L'utilisation de l'acier permet la construction de bateaux plus grands et les ports doivent suivre pour les accueillir. Et la suite logique



Bateau de charge viking sur l'estran du village de Cougnes, avec pirogue monoxyde et maisons longues (diorama de l'atelier des petits modèles du musée)

MARITIME



Chaloupe rochelaise tirant un chalut à perche (diorama de l'atelier des petits modèles du musée)

est la construction du port de La Pallice qui ouvre en 1890.

Ce survol rapide est suivi par une évocation de l'histoire de la pêche à La Rochelle depuis les chaloupes rochelaises qui draguent les fonds au chalut à perche à la fin du XIXe siècle jusqu'aux chalutiers industriels à pêche arrière des années 1970-1980. C'est le chalutage à vapeur entre les deux guerres qui fait d'abord la fortune des armateurs comme **Oscar Dahl** et **Fernand Castaing** avant que la surpêche ne provoque une crise dans les années 30. L'après-guerre 39-45 voit un redémarrage de la pêche industrielle avec une apogée en 1965 où le port réalise 25 000 tonnes avant de retomber en décadence pour de multiples facteurs : raréfaction de la ressource, éloignement des zones de pêche, renchérissement du gas-oil. De 95 chalutiers industriels dans les années 60, la flotte est passée à zéro en 1993.

Cette histoire de la pêche est racontée à travers des maquettes, des dioramas, des objets, des photos, des vidéos. Du mobi-

lier sauvé de l'encan permet d'évoquer la vente du poisson en criée et le travail des mareyeurs.

L'exposition s'achève sur un panorama des différents ports de La Rochelle, port de



Chauveau, chalutier classique à pêche latérale à moteur diesel, typique des années 60-70



Angoumois, chalutier pêche arrière, le dernier représentant de la pêche industrielle rochelaise (diorama de l'atelier des petits modèles du musée)

commerce, port de pêche de Chef de Baie, port de plaisance. C'est une évocation rapide qui permet de comprendre l'importance de l'activité de La Pallice avec le développement constant de ces infrastructures. Un plan-relief montre l'extension du port des Minimes tandis que quelques maquettes de bateaux de plaisance rappellent l'activité des chantiers rochelais de constructions nautiques. Une esquisse qu'il faudra développer comme les quelques indications sur la Société des Régates Rochelaises ou sur le nouveau port de pêche.

«Nous travaillons à l'ouverture des autres espaces du musée en 2016», indique **Nathalie Fiquet**. «La salle noire devrait servir à des expositions temporaires. Pour le hall, nous réfléchissons à une exposition ludique sur la petite plaisance avec les Amis du musée maritime. Dans l'auditorium, nous pourrions organiser des expositions sur les murs et proposer des films. Bref, ce n'est pas le travail qui manque pour notre équipe».

Il faudrait encore parler de la vieille drague à vapeur à laquelle il est fait allusion par quelques photos. La **TD6**, classée monument historique, est toujours dans une alvéole de

la base sous-marine. Sa machine à vapeur a rejoint le musée et le reste devrait suivre, c'est en tout cas le souhait de **Nathalie** et le nôtre : «Pour sauver la drague, il faut que nous la mettions sur le slipway, protégée par une bulle et nous aurons alors tout le temps de la restaurer, en dix ans s'il le faut, ce qui permettrait un financement étalé plus facile à obtenir».

Ne pas oublier que c'est une exposition sur l'envasement et le dragage dans la tour Saint-Nicolas en 1987 qui a marqué la naissance du musée maritime.

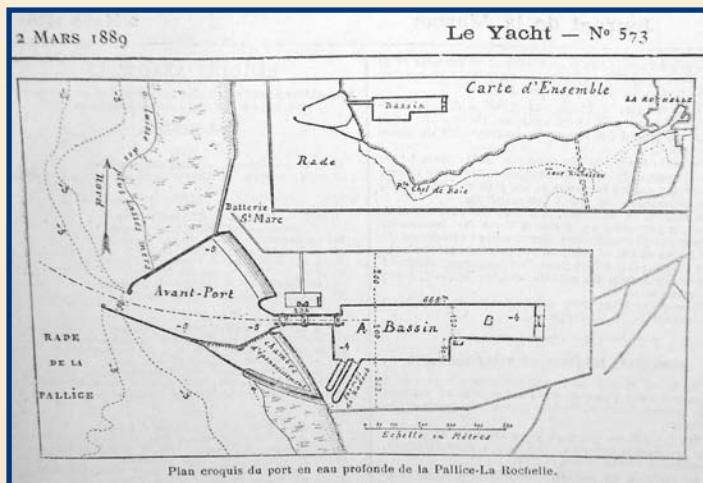
Yves Gaubert

HISTOIRE DU PORT DE LA PALLICE

BOUQUET DE LA GRYE

ET LA NAISSANCE DU PORT DE LA PALLICE

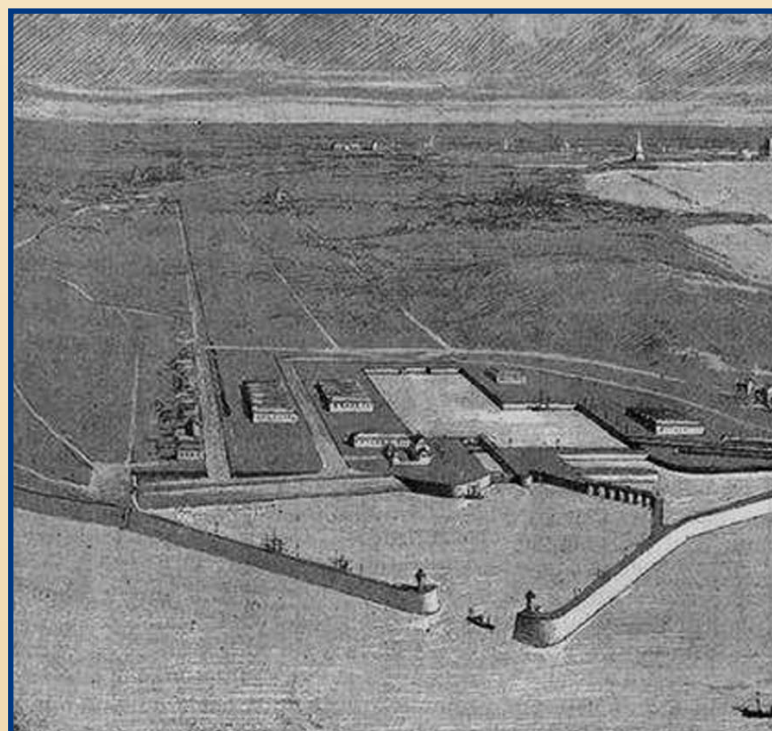
Adolescent, j'aimais l'idée de Paris port de mer sans savoir qu'il s'agissait d'un vrai projet technique dont le directeur était un hydrographe alors très célèbre.



Plan du port de La Pallice paru dans la revue Le Yacht, 2 mars 1889

dans son programme de financement. Le projet fut adopté après enquête d'utilité publique en 1879, la loi votée en 1880 et le chantier s'acheva en 1890.

La rade de La Pallice jouxte un marais dit la Mare à la Besse envahi aux grandes marées et séparé de la mer par un simple cordon de galets. Une fois creusé, ce marais deviendra l'actuel bassin à flot. Un bassin à flot perdu au milieu d'une lande. Mais avec un énorme potentiel selon **Bouquet de la Grye** qui voit dans cette lande d'immenses possibilités d'agrandissement. Le port de La Pallice inauguré par le président de la République le 19 août 1890 semble alors promis à un grand avenir national.



Bouquet de la Grye, photographie de Mieusement, Bibliothèque Nationale de France, département Société de Géographie, SG PORTRAIT-1253, édité en 1884

À l'époque (et maintenant ?) les travaux maritimes n'étaient pas des plus prisés des ingénieurs français, du fait notamment de la complexité du milieu marin et des difficultés pressenties à la nécessaire concertation des populations locales. Or, si **Bouquet de la Grye** se lance dans ce projet de Paris Port de mer c'est parce qu'il a réussi un chantier remarquable sur ces deux plans... le port de La Pallice à La Rochelle.

En 1876, en effet, le ministère des Travaux Publics lui avait demandé l'étude d'un troisième bassin à flot pour le port de La Rochelle. L'initiative était venue vers 1870 des armateurs rochelais : **Gabriel Admyrauld**, **Alcide d'Orbigny** et bien entendu **Franck Delmas** qui eut l'idée de saisir l'État, notamment parce qu'à l'époque on pensait agrandir le port de commerce dans le Marais Perdu qui relevait du Domaine maritime. La réponse fut cinglante (mars 1874) : «Rien ne paraît (...) justifier, pour le moment, la création d'un nouveau bassin à flot !». Ce refus va entraîner la mobilisation des Rochelais et les Ponts et Chaussées admettront bien vite la nécessité d'un troisième bassin à flot tout en objectant le peu de profondeur de la baie de La Rochelle. Ce qui était un argument incontournable.

Bouquet de la Grye proposa alors la rade de La Pallice où les grands navires venaient mouiller en eau profonde depuis des temps immémoriaux. Il écrit dans ses conclusions : «Un port ne saurait être mieux placé qu'à proximité d'une rade de refuge, et celle de La Pallice doit être réclamée par les Rochelais comme le vrai mouillage de leur ville dont elle est distante de 4 milles. Ses fonds vont de 6 à 12 m».

Il sut convaincre et venir à bout de l'opposition locale surtout soutenue par la compagnie de chemin de fer des Charentes. En 1878, le ministre **Freycinet** intégra l'extension du port de La Rochelle

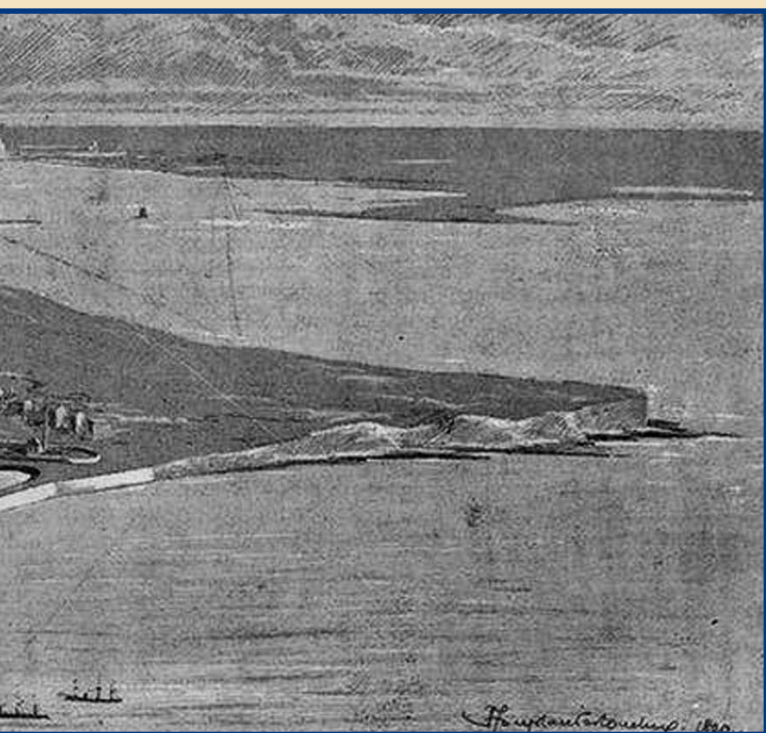
GRYE

DE LA PALLICE

dans Bourlinguer de Blaise Cendrars (1948)
rique soutenu par une société de promotion
s célèbre, Anatole Bouquet de la Grye.

On pouvait lire dans la revue Le Génie Civil du 16 août 1890 :
«Les conditions actuelles de la concurrence maritime se résument dans cette formule : avoir des ports d'accès immédiat et sûr, accessibles par tous les temps aux navires du plus fort tonnage. Est-ce que, à ce point de vue, la nature n'a pas tout fait pour La Rochelle, ou du moins pour La Pallice ? (...) Il est tout naturel de croire que beaucoup d'entre les navires faisant la navigation transatlantique seront tentés par les facilités que leur offre le nouveau port, ils voudront éviter les difficultés, les lenteurs, les dangers de la remontée de la rivière de Bordeaux. La Pallice, d'ailleurs, pourra facilement envoyer sur Paris, sur l'intérieur, sur tout le continent, marchandises et voyageurs qui débarqueront, grâce au réseau ferré qui la relie à Nantes d'un côté, à Paris, au centre de la France, à Bordeaux. En l'état actuel, le nouveau port peut suffire à un mouvement de 703 000 à 800 000 tonnes ; mais le développement et l'agrandissement de cet établissement sera facile, et il est à désirer qu'il soit bientôt nécessaire et que nous voyions se réaliser la prédiction de M. **Bouquet de la Grye**, disant qu'on était en droit de s'attendre à voir se créer un véritable Liverpool français dans une situation aussi avantageuse et aussi sûre. Les travaux font le plus grand honneur aux ingénieurs qui les ont dirigés et aux entrepreneurs qui les ont exécutés».

Le développement fut plutôt lent, il faut l'avouer. Même si La Pallice est aujourd'hui le 7^e port français, le tonnage n'a rattrapé celui de Bordeaux qu'au début du XXI^e siècle et reste loin derrière celui de Nantes-Saint-Nazaire



Pourtant La Pallice restera comme l'avait vu **Bouquet de la Grye** le seul port abrité en eaux profondes et aisément accessible de toute notre côte Atlantique. Les Américains en 1917 et en 1945 semblaient l'avoir mieux compris que les Français...

C'est fort de sa réussite à La Rochelle, qu'en 1907, encore âgé de plus de 80 ans, **Bouquet de la Grye** défend devant la Chambre des députés son projet de «Paris Port de mer». Il échoua comme chaque année. Il voyait grand : Paris et le reste du monde mais il se heurtait aux intérêts particuliers, faisant bien sentir que lui, l'ingénieur vertueux représentait l'intérêt général. Ce qui était sans doute intolérable pour beaucoup. Aussi après sa mort en 1909, **Bouquet de la Grye** tomba-t-il dans l'oubli. Seuls un bout de quai de La Pallice et une rue inhabitée de La Rochelle portent son nom. Ingrate postérité.

Richard Lick

ANATOLE BOUQUET DE LA GRYE, INGÉNIEUR HYDROGRAPHE, ASTRONOME, INVENTEUR.

Il naquit à Thiers le 29 mai 1827. Entré à l'École Polytechnique en 1847, il en sortit ingénieur hydrographe.

En 1852, jeune ingénieur, il releva les côtes de l'île d'Elbe et de la Toscane puis, peu après, fit une reconnaissance de la Loire maritime. Ensuite vinrent les relevés des côtes alors inexploitées de la Nouvelle-Calédonie (1853 et suivantes), du Banc de Rochebonne (1859), d'Alexandrie (1861). En 1863, il fit une révision des cartes hydrographiques du littoral Atlantique de la France établies par Beautemps-Beaupré. On lui doit des travaux sur l'amélioration de la rade de Saint-Jean-de-Luz, sur la création d'un port au cap Breton et sur les moyens de combattre l'envasement du port de Lorient. Il réussit à faire créer de toutes pièces le port de La Pallice (voir ci-contre).

Autant astronome qu'ingénieur, il a fait partie de missions scientifiques importantes. En 1868, il fut un de ceux qui observèrent le passage de Mercure sur le Soleil. En 1874, l'Académie des Sciences le chargea d'aller étudier le passage de Vénus à l'île Campbell. L'état de l'atmosphère empêcha les observations ; mais il fut plus heureux dans une seconde expédition du même genre, et dans le même but, effectuée au Mexique en 1882 dont la Bibliothèque Nationale conserve un très beau fond photographique.

Il était aussi inventeur. Un autre aspect de sa personnalité est en effet sa propension à réaliser les outils dont il a besoin pour l'observation. C'est ainsi qu'on lui doit : un cercle azimutal à microscopes, substitué au théodolite répéteur pour les triangulations, un séismographe enregistreur, un pelomètre pour la mesure de vase contenue dans l'eau, etc.

Membre président du Comité des travaux historiques et scientifiques, président de la Société Astronomique de France, membre président en 1896 de la Société de Géographie, il fut aussi membre de l'Académie des Sciences de 1884 à 1909 et son président à partir de 1902.

Il mourut à Paris le 22 décembre 1909.

Dessin du port de La Pallice paru en couverture de la revue Le Génie Civil du 16 août 1890 - Source : Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 2012-302223

TÉMOIGNAGE

JEAN-MICHEL BARRAULT

MA RENCONTRE ET MA LONGUE AMITIÉ AVEC BERNARD MOITESSIER



Bernard Moitessier vers 1950

Passionné depuis l'enfance par la mer et la voile, je dévorais tous les récits des grands navigateurs et je rêvais de tour du monde.

J'avais associé ma jeune épouse à cette passion. En 1958, nous venions d'acquérir, d'occasion, un sloop de 9,30 mètres et, journaliste, je collaborais au magazine *Le Yacht*. C'est dans ses locaux qu'avait débarqué un grand gaillard au visage émacié, vêtu d'un costume fatigué : il s'appelait **Bernard Moitessier** et venait essayer de placer un article pour gagner quelques sous. J'avais été immédiatement fasciné par le personnage et le récit de ses aventures. Ce navigateur victime d'un naufrage, débarqué en Europe comme matelot sur un pétrolier, cet homme qui avait toujours vécu sous les tropiques, se trouvait en France sans argent, sans famille, sans métier, «chien perdu sans collier», comme il se définissait. Je lui avais

dit : «Viens à la maison». Il avait trouvé chez nous un foyer, des rires d'enfants, une place à notre table aussi souvent qu'il le désirait. À l'écoute de ses récits, nous lui avions conseillé : «*Écris un livre*».

Très vite, malgré la concurrence, **Bernard** avait décroché un travail de visiteur médical et, entre deux visites, il noircissait du papier dans le bistrot le plus proche. Le soir venu, nous lisions ses chapitres et découvriions un formidable écrivain

naturel. «Un vagabond des mers du sud», publié par Flammarion, fut un grand succès et provoqua des sympathies spontanées. Bernard avait assez vite quitté Paris et ses brumes pour un Marseille ensoleillé. Il nous révélait alors une autre de ses qualités : sa capacité à rebondir, à terrasser la chance contraire, à provoquer des aides. Cela avait été le cas à l'île Maurice après la perte de sa jonque **Marie-Thérèse**, à Paris avec mon coup de main, et ensuite avec les plans



Bernard Moitessier à Plymouth préparant Le Golden Globe (Photo JM Barrault)

gratuits offerts par **Jean Knocker**, très bon architecte naval amateur, et **Fricaud**, qui lui proposait de venir construire en acier, dans son atelier, son nouveau bateau.

En trois ans, le naufragé était parvenu à écrire un très bon livre, à mettre en chantier un ketch en acier de douze mètres. Depuis qu'il s'était installé dans le midi, nous nous écrivions beaucoup. Il me tenait informé de la construction du futur **Joshua**. Nous avons nous-mêmes fait mettre en chantier, en Hollande, un ketch de 12 m, en teck. **Bernard** désapprouvait ce choix traditionnaliste et m'écrivait : «*Balance par la fenêtre de ton cinquième étage ton secrétaire en marqueterie et ton classeur métallique et précipite-toi pour voir le résultat sur le trottoir avant que les flics arrivent. Tu seras convaincu de la supériorité de la construction métallique*». Dans une de ses lettres, il ajoutait en post-scriptum : «*Je me marie vendredi. Elle s'appelle Françoise, elle a trois enfants, comme vous*». C'est un peu comme si, en épousant **Françoise**, il avait reconstitué le foyer qu'il avait connu chez nous.

Ma connaissance intime de **Moitessier** s'illustre lorsque, le 17 mars 1969, un message étonne le monde : «*Je continue, toujours sans escale*». Sans autre information, je dicte un court article au journal L'Aurore que j'intitule : «*Un gigantesque pied de nez*».

Nous avons continué à beaucoup nous écrire, à nous rencontrer à Paris lorsqu'il y passait. Une anecdote : **Bernard** est à Paris pour un bref séjour. Je lui demande de venir dîner et préviens ma femme qui est à son bureau. Elle rentre, achète un gâteau à la pâtisserie voisine, repart faire d'autres courses, puis croise le serveur de la pâtisserie qui lui dit avec un air bizarre : «*Je vous ai apporté votre gâteau que vous aviez oublié. Votre invité est déjà arrivé*». Mon épouse trouve **Bernard** couché de tout son long sur le palier, pieds nus, la tête sur sa besace, qui lui explique : «*Il ne faut jamais manquer une occasion de se reposer*», ce qui a de quoi étonner dans un immeuble bourgeois du XVI^e arrondissement.

Nous nous sommes revus à Tahiti lorsque nous y avons fait escale pendant notre premier tour du monde, en banlieue parisienne pendant les dernières années de la vie de **Bernard**. Il vivait dans le bel appartement de sa compagne **Véronique**, et malgré la maladie qui le rongait peu à peu, s'efforçait de mener à bien l'écriture de son dernier livre, «*Tamata ou l'alliance*»

dont il m'adressait les chapitres les uns après les autres.

Pour le héros de La Longue Route, il y eut encore de grands moments. Les plus marquants furent sans doute le retour de **Joshua** à La Rochelle, et un voyage au Vietnam dans le village de son enfance.

J'étais encore à son chevet, le 15 juin 1994, veille de sa mort.

A la lumière de près de quarante ans d'une amitié fraternelle, de nombreuses conversations et d'une abondante correspondance, j'ai écrit en 2004, «*Moitessier, le long sillage d'un homme libre*» publié aux éditions du Seuil. Ce livre, paru également aux Etats-Unis et en Italie, se voulait à la fois un hommage, un témoignage, avec le désir de fournir quelques clés pour mieux comprendre une personnalité riche et complexe. Ce livre a été réédité par Arthaud en 2014.

Jean-Michel Barraut

Bernard Moitessier avec Sir Francis Chichester aux Éditions Arthaud



BIBLIOGRAPHIE DE J.-M. BARRAUT

Initiation au Yachting,

Arthaud, 1973

Au cap Horn à vingt ans,

Gallimard, 1974

Grande croisière, Éditions Maritimes et d'Outre-mer, 1984

Amours océanes, Gallimard, 1986

Le Sacre et la Pensée : 1529, de Dieppe à Sumatra, Seghers, 1989

Magellan : la Terre est ronde, Gallimard, 1997

Des bateaux et des hommes, l'aventure de la Voile française de 1950 à 2000, Robert Laffont, 2002

Moitessier : le long Sillage d'un homme libre, Seuil, 2004

Pirates des mers d'aujourd'hui, Gallimard, 2007

Au bar du Yacht-Club (en collaboration avec **Marc P. G. Berthier**), Éditions du Gerfaut, 2007

Mer misère,

Éditions Ancre de marine, 2008

Port-Eden, Arthaud, 2013

**DES SUGGESTIONS OU COMMENTAIRES ?
PENSEZ AU COURRIER DES LECTEURS**

lettredesamiscourrier@aammlr.com

ESCALE

LA NAO VICTORIA

RÉPLIQUE DU PREMIER NAVIRE AYANT FAIT LE TOUR DU MONDE



La Nao Victoria visitable à Rochefort jusqu'au 4 juillet 2015

Longueur hors tout : 26 m - Largeur : 6,70 m - Profondeur : 3,32 m
Tirant d'eau : 3,30 m - Poids : 169,76 t - Nombre de mâts : 3 -
Surface des voiles : 6 voiles pour une surface totale de 290 m²

lest, apparaux, mâture, disposition de voilure (voiles carrées et artimon), barre pinzote. Le but initial était d'en faire un musée à terre sans objectif de navigation. Les éléments de structure sont en chêne, la coque et les ponts en pin. Deux moteurs de 150 CV à hélice fixe permettent une navigation sur toutes les allures...

Le projet de la faire naviguer se concrétise en 2004 pour rendre hommage aux explorateurs espagnols et faire revivre le voyage autour du monde de **Magellan** et de **Juan Sebastian Elcano**. Le bateau navigue pendant deux ans, traverse les océans Atlantique et Pacifique, la Mer de Chine, l'océan Indien, la mer Méditerranée et fait escale dans 47 pays.

L'armateur est l'État espagnol, le navire est géré par la **Fundacion Nao Victoria** dans le cadre d'une concession administrative consentie par l'état, son port d'attache est Séville. Son financement vient uniquement des visites aux escales.

Nao, mot intraduisible, commun à l'espagnol et au portugais, désigne une sorte de caravelle. Bateau archaïque, mais surprenant par son comportement à la mer, même forte et son étanchéité (très sec). La seule contrainte qui semble frustrer l'équipage, c'est qu'il ne navigue sous voiles qu'au portant. Le confort intérieur est un peu spartiate, petite



cuisine sans eau chaude, sinon il y a tout ce qu'il faut : électricité, générateur indépendant qui fonctionne en permanence, salle des machines spacieuse et bien équipée, poste de navigation électronique. Sa vitesse est de 5/6 nœuds

en moyenne. Son équipage, 18 à 20 personnes, est constitué de deux marins professionnels, la Capitana et le Bosco, et d'élèves de la marine marchande espagnole préparant un brevet. Le bateau est avant tout un musée ; ainsi à chaque escale l'équipage doit préparer l'organisation des visites et la mise en scène des objets historiques. La **Nao Victoria** reste à Rochefort jusqu'au 4 juillet.

En août 1519, «l'Armada de la Especieria» constituée de cinq voiliers (**Santiago, San Antonio, Trinidad, Concepcion et Victoria**) quitte le port de Séville avec 245 hommes d'équipage, sous le commandement de **Fernand de Magellan**. Commandité par le Roi d'Espagne **Charles 1^{er}** (futur Charles Quint), il a pour mission de trouver un itinéraire vers l'Ouest pour atteindre les îles des Epices où se tient le commerce le plus lucratif de l'époque. L'expédition dure trois ans. **Magellan** découvre un passage au sud de l'Amérique du Sud qui portera plus tard son nom. Ce détroit permet à la flotte de passer dans le Pacifique et d'arriver aux îles Moluques, prouvant ainsi que la terre est ronde. Sur les cinq navires, seul **Victoria** revient en Espagne. Les autres périssent par naufrage, avarie ou incendie. Les équipages souffrent beaucoup, des marins meurent de maladies, d'autres disparaissent... **Magellan** ne termine pas sa mission ; lors d'une attaque surprise aux Philippines, il est blessé et décède de ses blessures. Le capitaine de la **Victoria**, **Juan Sebastian Elcano**, ramène le navire à Séville en septembre 1522 avec les 18 rescapés et un plein chargement d'épices.



La réplique de la **Nao Victoria** a été construite en 1992, en huit mois, pour l'exposition universelle de Séville, dans un chantier d'Isla Christina en Andalousie. **Ignacio Fernandez Vial**, ingénieur naval, passionné de navigation historique, retrouve

les plans originaux dans les archives coloniales espagnoles de Séville et obtient un financement de l'Etat espagnol. La **Nao Victoria** est construite à l'identique quant aux dimensions, données de stabilité,



Propos recueillis par Marie Guélain auprès de Soledad Gea Shaw, responsable de l'escale de Rochefort et de Xavier Civrana Llorens, élève stagiaire, le 7 mai à bord de la Nao Victoria

1 - Deux enfants fascinés par une table à cartes façon XVI^e siècle

2 - La cabine de la capitaine est spacieuse, plus que la cabine du commandant de L'Hermione

3 - La barre pinzote avec son curieux bras vertical qui agit en faisant levier

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 : 2 000 exemplaires - Achevé d'imprimer sur les presses de l'Imprimerie Rochelaise - Dépôt légal n° 2167 - 2ème trimestre 2015