

ÉDITORIAL

DU GRAND YACHT AU DÉRIVEUR... UNE MÊME PASSION POUR LE PATRIMOINE DE LA PLAISANCE

La passion pour le patrimoine maritime s'est exprimée vers la fin des années 1970, avec les grands yachts, lorsque quelques illuminés – argentés ou non – ont décidé de restaurer de vénérables grands yachts voués à une disparition certaine. Comme par miracle, ces chefs-d'œuvre de l'éphémère ont retrouvé une seconde vie, à l'image de la goélette *d'Herreshoff, Mariette* (1915) ou du J Class conçu par *Nicholson, Endeavour* (1934)...

Plus tard, d'autres passionnés se sont inquiétés du devenir et de la préservation des «petits» dériveurs des années 1950-60, ceux-là même qui avaient permis de populariser la pratique de la voile ; avant de tomber dans l'oubli, balayés par le succès de la planche à voile... A ce propos, au sein de la jeune génération de «voileux» et sans remonter au **monotype de Chatou** (1901), qui connaît le **Mousse** (1950) ou le **Vaurien** (1951) ? Dès lors, une course contre la montre s'est engagée car, surprise, cette multitude d'esquifs qui animait à l'époque nos plans d'eau avait presque disparu. Preuve de l'efficacité d'une société du «prêt à jeter...».

Pourtant, dans ce contexte, quelques amis du Musée Maritime de La Rochelle ont réussi la performance de constituer une collection dite de «Petite Plaisance» qui compte désormais une cinquantaine d'unités. Un ensemble rare qui appartient au patrimoine de la plaisance au même titre que les bateaux de la «Grande Plaisance». À propos... est-il opportun de qualifier par la taille le sujet d'une passion qui anime les aficionados de la voile ? A l'évidence, la réponse est NON. Définitivement !

Jacques Taglang

«Notre ami *Jacques Taglang* est un de nos meilleurs historiens du Yachting. Tous les beaux bateaux l'intéressent mais il s'est surtout fait connaître en publiant avec son ami François Chevalier l'ouvrage qui fait référence sur les concurrents de la Coupe de l'America». (*America's cup Yacht designs par François Chevalier et Jacques Taglang*)

LE MOT DU PRÉSIDENT

S'OUVRIRE VERS NOTRE JEUNESSE : «C'EST DÉJÀ GAGNÉ !»



Un Simplex de la collection des amis, monté par de jeunes équipiers, évolue devant la flotte des yachts classiques. Grands ou petits, les bateaux du patrimoine ont leur place au musée (photo Yves Gaubert)

«Il s'appelle *Joshua* ?»... oui, *Joshua*, c'est son prénom, devinez pourquoi ?..., un petit bonhomme qui pour ses 2 ans embarque en septembre prochain pour une sortie à la journée dans les Pertuis, avec papa et maman bien sûr, et ses grands parents tout récemment installés dans notre belle région. Trois générations réunies, tous adhérents. Bienvenue les amis. Bienvenue jeune *Joshua*.

Bienvenue à nos collégiens qui piaffent d'impatience : *Claudia* (12 ans) et *Guillaume* (14 ans).

Bienvenue à toi, *Fabio*, en master à l'Ecole Nationale Supérieure Louis-Lumière de Paris. Il réalise son projet «Comment filmer les Hommes sur la mer», avec toute son équipe, à bord de *Joshua*.

Bienvenue à toi, *Julien*, en dernière année à l'Ecole Supérieure d'Audiovisuel de Toulouse. Son projet : réaliser un court-métrage documentaire dont le thème, «filmer le travail», s'appuiera sur le travail des bénévoles de notre Association.

Bienvenue à vous toutes et tous, qui rejoignez l'équipage de notre Conseil d'Administration avec tout votre enthousiasme et votre énergie.

Merci mes ami(e)s, tout paraît si simple avec vous et nous avons tant de choses à partager...

Salut et fraternité.

Bruno Quinton





PETITE PLAISANCE :

UNE PARTIE DE LA COLLECTION NAVIGUE

Sur les 55 bateaux qui sont stockés par les Amis du musée, certains sont en état de naviguer, soit parce qu'ils sont arrivés en bon état, soit parce qu'ils ont été restaurés par les membres de l'atelier qui se réunissent tous les mercredis après-midi pour rendre à la vie ces dériveurs.

Ainsi peuvent évoluer sur le plan d'eau rochelais ou sous d'autres cieus, comme l'Érdre, par exemple : trois **Vaurien** («Olé Moé», «Frederik II», un autre de construction Besnard), deux **Caneton** (un plan *Aubin*, un **Caneton 57** «*Sigrid*»), un **Dinghy Rocca** «*Sémillante*», un canot (aviron) **Kirié** «*La Josette*», un **Fireball**, un **Firefly**, un **Moth nantais** «*Bikini*», un **Mousse** «*Thiflo*», un **Snipe** «*La Petite Plaisance*» et un **Laser**.

D'autres vont rejoindre prochainement ces bateaux : deux **Moth**, un **Lanaverre** et un **Florida** et une **Yole** «*Inti Huatana*» (aviron).

Tous ces bateaux ne sont pas disponibles dans l'heure... mais avec un peu de préparation, il est possible de faire de belles navigations ! A noter que certains sont secs, très secs, très très secs... et il sera utile de penser à les rendre aptes à la navigation par un «trempage» sérieux de quelques heures...

L'association dispose de trois places de parking sur la cale des dériveurs, entre la SRR et le Pôle Voile. Nous avons quelques remorques de mise à l'eau pour faciliter les choses !

Il faut, cependant, rappeler que la navigation est soumise à quelques contraintes. Les amis intéressés doivent acquitter une inscription complémentaire de 10€ par an, les bateaux doivent être déclarés à l'assurance. Enfin, il est nécessaire de tenir compte des conditions météo dans une limite «raisonnable» pour ne pas prendre de risques inutiles pour les équipages et les bateaux.

PETIT RAPPEL SUR LES DÉRIVEURS DES AMIS :

- Le **Vaurien** est un monotype dessiné par Jean-Jacques Herbulot en 1952 pour le Centre Nautique des Glénans. Construit en contreplaqué, il est le bateau populaire par excellence, mené par deux équipiers.

- Le **Caneton** est plus ancien. Les premiers ont été réalisés en 1931 sur plans de Victor Brix. Le **Caneton** a évolué au cours des années. Il est passé de la monotypie à la «restriction» avant de redevenir monotype avec le **Caneton 57**.

- Le **Fireball** a été dessiné par Peter Milne en 1962. C'est un dériveur à bouchains vifs avec une étrave à marotte. C'est un monotype de série internationale à deux équipiers.

- Le **Firefly** est un dériveur anglais en double dessiné en 1938 par Uffa Fox et construit pour les JO de Torquay (1948) par le chantier *Fairey Marine*.

- Le **Moth** est un dériveur pour la navigation en solitaire. C'est une série à restriction d'une longueur de 3,33 mètres. Le **Moth nantais** est apparu pendant l'Occupation. Ce dériveur a donné naissance à l'**Europe** qui est un monotype.

- Le **Mousse** est né en 1952 de la collaboration entre Jacques Peyron et Eugène Cornu. Ce dériveur de 3,90 mètres en contreplaqué au départ est conçu pour deux équipiers jeunes (moins de 16 ans). Il est plus tourné vers la compétition que le **Vaurien**.

- Le **Snipe** est un dériveur d'origine américaine. L'architecte du **Snipe** (la Bécassine) est William F. Crosby qui l'a conçu en 1931.

- Plus récent le **Laser** est un plan de Bruce Kirby, régatier et architecte canadien, qui l'a dessiné en 1970 et construit dès le départ en fibre de verre.

Christian Maréchal et Yves Gaubert



DAMIEN : UN GRAND MOMENT D'ÉMOTIONS PARTAGÉES



La Fête des Amis, lors de notre Assemblée Générale, a permis de visiter **Damien**, en l'état, au chantier *TechniYachtsPinta*, sur le plateau nautique du Vieux Port.

Beaucoup d'initiés, venus parfois de loin «exprès pour le voir, le toucher» ; ils ont suivi *Gérard Janichon* et *Jérôme Poncet* ; ils connaissent par cœur leur périple, les livres de *Gérard...* d'autres **Damien** encore en navigation.

Tous se passionnent pour cette technique si particulière de la construction en bois moulé, sur lisses et membrures, lesquelles ne servent finalement que de gabarit de montage. La coque reste souple, comme si elle était montée sur ressort, et donc très résistante aux chocs ; «elle se déforme mais ne rompt pas !».

«On ne pensait pas que **Damien** était construit comme ça ; des varangues flottantes ?!!!».

«On voulait se rendre compte où ça en était, comment ça allait continuer, et quand on le verra sur l'eau. On est surpris de l'avancement des travaux».

Les plans sont photographiés pour un projet collectif de maquette... ; et ils seront

numérisés pour la banque de données du Musée. *Joël* et *Dominique* confient : «lors de cette visite et de ces échanges au pied de **Damien**, nous avons ressenti un attachement fusionnel très fort». Et des souvenirs pour nos amis, qui au bout de plus d'une heure ont eu du mal à quitter les lieux. Un grand merci à *Florence* de *TY Pinta*.

Témoignages recueillis auprès de Joël Selo et Dominique Cherbonnier



1 : accueil chaleureux par *Florence*
2 : 30 visiteurs passionnés
3 : enfin, toucher **DAMIEN**...
4 : des initiés qui témoignent
5 : *Joël* explique !
(photos de D C)

COURRIER DES LECTEURS

Richard,

Thank you very much for Les Amis du Musée with your wonderful article on Mystic Seaport. It was most kind of you to send it along! The photos are outstanding, especially the one of the Watercraft Hall taken by Sarah. I'll look forward to sharing your article with staff at Mystic Seaport. I'm sure all will enjoy seeing it as much as me.

Unfortunately, my lessons in French have mostly vanished, but I was able to comprehend a few phrases here and there. Tomorrow I'll rely on friends to help interpret the rest.

Thanks once again! Hope all is well with you, your family, and, of course, your boat restoration projects!

Merci beaucoup aux «Amis du Musée» pour le magnifique article sur Mystic Seaport. C'est très gentil de me l'avoir adressé. Les photos sont remarquables, spécialement celle que Sarah a faite du hall des bateaux. Je me réjouis de le partager avec le personnel. Je suis sûr que tous seront aussi contents que moi.

Malheureusement mes cours de français se sont beaucoup estompés je reste cependant capable de comprendre quelques phrases ici ou là. Demain je demanderai à des amis de m'aider pour le reste.

Merci encore ! J'espère que vous allez bien ainsi que vos proches et bien évidemment vos projets de restauration de bateaux.

Philip W. Tankard Architect Stonington, Connecticut

Cette rubrique est la vôtre.

Faites-nous parvenir vos idées, vos découvertes, vos remarques, ou tout autre sujet.

Écrivez-nous à :

lettredesamiscourrier@aammlr.com

LA COMPAGNIE DELMAS-VIELJEUX

VUE DANS LES TÉMOIGNAGES DES «HISTOIRE»

Aujourd'hui filiale du groupe CMA-CGM, la compagnie de navigation Delmas est née à La Rochelle en 1867. Une grande partie de ses activités maritimes et charbonnières voisinait avec l'actuel Musée maritime de l'autre côté du bassin. Par ailleurs la famille Delmas a donné deux maires à la ville : Émile (188

4-1893) créateur du port de La Pallice et bien sûr Léonce Vieljeux (gendre de Frank Delmas) (1930-1940), héros et martyr de la résistance rochelaise. Beaucoup d'anciens de chez Delmas accompagnent le Musée maritime depuis ses origines. Beaucoup ont navigué sur les Frégates Météo mais pas seulement. Grâce au travail de Véronique Villedey, ils nous ont confié leurs témoignages sur le site : «Histoires maritimes rochelaises» qui regroupe de très nombreux et passionnants témoignages de marins rochelais, recueillis en particulier lors des enregistrements de «Alors raconte». Certains d'entre vous ont d'ailleurs participé à leur collecte.

Nous avons choisi de nous intéresser à la période de la reconstruction de la flotte après la guerre grâce à l'attribution à la France par les USA de plusieurs dizaines de Liberty ships.

Avant même l'entrée en guerre des USA, la machine industrielle états-unienne avait lancé la logistique qui allait permettre la victoire. On caricature souvent en disant que les américains ont gagné la guerre grâce aux Jeep, aux DC3 et aux Liberty ships. La production en série des Liberty ships commença en 1941 avec les premiers lancements dès le mois de septembre. Dans son témoignage Marcel Richard, dont la belle carrière a commencé dans la salle des machines du Rochefort, détaille (avec de nombreuses photos) toutes les caractéristiques du navire et en particulier celles de la machine à vapeur chauffée au mazout.

«Lors de cette première descente dans ce qui allait devenir mon royaume, j'ai d'abord été saisi, sans en être véritablement surpris, par la température ambiante, qui, à cette saison, avoisinait les 30°. Puis, je fus très étonné par la découverte de l'inattendu. Au lieu de l'espace sombre, confiné et très bruyant que j'imaginai, je me retrouvai dans un monde dont la luminosité n'égalait certes pas la lumière du jour mais où l'on y voyait suffisamment clair, un monde extrêmement coloré, plein de vibrations, de bruits rythmés et impromptus, un monde à l'odeur très particulière, mélange d'émanations de vapeur, d'huile de graissage, de mazout chaud, d'eau de mer, de fumée et de suie.

Les multiples collecteurs et tuyaux peints de couleurs vives qui couraient dans tous les sens formaient un décor pour le moins inhabituel. J'apprendrai plus tard que ce n'était pas pour faire «joli» mais bel et bien pour faciliter la tâche des mécaniciens. Chaque couleur indiquait le fluide canalisé par ces conduits (dont certains étaient de fort diamètre)».

Bien que destinés à une carrière parfois tristement éphémère ces cargos rassemblaient le meilleur cocktail des technologies de l'époque pour construire vite, efficace, robuste et facile à entretenir.

2 710 unités furent mises à l'eau, la plupart sur le même modèle mais il y eut des variantes et des adaptations, dont les bien-nommés **Victory** à la fin de la guerre. Certains exemplaires furent construits en moins d'une semaine pour témoigner de la puissance industrielle et militaire des États-Unis. Dans le même esprit les britanniques construisirent des **Empire** mais avec moins de moyens.

A la fin de la guerre, dans le cadre de leur programme d'aide, les américains proposèrent aux pays ruinés de reconstituer



Vue d'artiste du La Rochelle par Zeide Cadinouch, jolie collection de portraits de bateaux (avec l'autorisation de la compagnie Delmas-Vieljeux).

leurs flottes de commerce avec des Liberty ships. Soixante-quinze Liberty furent attribués à la France dont dix pour la Société Navale Delmas-Vieljeux. Ils portaient tous les noms de villes martyrisées par la guerre, comme La Rochelle, Rochefort, La Pallice, Royan ou Verdon. Ils furent essentiellement affectés à la desserte de la côte d'Afrique Occidentale (la COA) une des lignes qui avait largement contribué à la fortune de la société «au temps des colonies». Marcel Richard raconte que le voyage commençait cap au nord.

«La «Tournée du Nord» revêtait une ambiance un peu particulière car, exceptionnellement, des femmes étaient admises à bord. Avec l'autorisation du Commandant, quelques membres de l'équipage pouvaient faire venir leur épouse (et parfois même un enfant). Elles embarquaient au premier port touché en Europe et débarquaient au dernier».

Le La Rochelle. Liberty ship construit à Richmond (Californie) en 1942. Sous pavillon Delmas-Vieljeux en 1946 jusqu'en 1967. Ces cargos avaient été adaptés à leur nouvelles missions : désarmés, repeints, construction d'une nouvelle passerelle, grément renforcé pour la manutention des grumes...



« AU TEMPS DES LIBERTY SHIPS, HISTOIRES MARITIMES ROCHELAISES »



Marcel, ancien officier de la SNDV qui nous a laissé une autorisation de la famille)

Puis la route sud conduisait de port en port jusqu'à Port Gentil au Gabon. *Marcel* raconte, toujours avec humour et rigueur, les détails et les surprises de la vie à bord, les difficultés du travail des mécaniciens :

« J'entendais parler de « Fermer les traverses de saturée et de surchauffée », de « Dépasser les mèches », de « Mettre bas les feux sur tribord » de « Remettre à niveau les décantations », de « Stopper le cheval de lavage », de « Purger les niveaux » de « Découpler et stopper la dynamo 2 » d'« Ouvrir la prise haute et de fermer la basse », etc. ».

QUI CONNAÎT ENCORE LES SECRETS DES MACHINES À VAPEUR ?

« Pour déceler l'échauffement anormal d'un organe le personnel de quart ne disposait que de ses cinq sens et de son expérience ! Pas l'ombre d'un thermomètre !

Il fallait apprécier les températures par le toucher... Tous les anciens se souviennent d'avoir « Tâté les bielles » ! Cette opération, demandait une certaine habitude, elle était effectuée sur des organes en mouvement dont il ne fallait pas s'approcher sans précautions !... Il fallait avancer la main, les doigts joints bien tendus en position verticale (comme pour serrer la main d'un ami) et la glisser progressivement le long de la joue de

vilebrequin, jusqu'à toucher la tête de bielle... Le moindre écart vers la droite ou vers la gauche entre deux passages de la tête de bielle résultait en coup... (Un méchant coup !) ... sur la main ou sur les doigts ! ».

Et pendant les escales ? Que fait un jeune pilotin le soir de sa première descente à terre ? Pour le savoir rendez-vous sur le site !

Au cours de cette navigation, *Marcel* eut la chance de vivre un des épisodes qui font oublier la relative monotonie des voyages en mer : le sauvetage de l'**Aquitaine**. La côte d'Afrique est inhospitalière. Pour charger les bois en grumes amenés par flottage il fallait souvent se contenter de mouillages forains inconfortables et peu sûrs. Pour accélérer le chargement les commandants cédaient souvent à la tentation de mouiller très près de la côte où la houle brisait en dangereuses déferlantes. C'est ainsi que l'**Aquitaine** pris dans une tornade fut drossé sur la plage de Cotonou. La Compagnie alerta aussitôt ses navires sur zone, dont le **Rochefort**, le **Chef mécanicien Mijotte** renforcés par deux remorqueurs et par le **Sète**, un Liberty de la compagnie *Frayssinet*. Il fallut dix jours et dix nuits d'efforts pour désensabler l'**Aquitaine**. Les remorques cassaient les unes après les autres et le succès ne fut obtenu que par l'utilisation des chaînes d'ancre. Dit comme ça, cela paraît simple !

Ce ne fut pas l'avis de *Marcel* : « Dix maillons de chaîne (environ 300 m)

sortie du puits à chaînes, de les faire glisser un à un sur le pont jusqu'à la dunette où ils seraient à nouveau assemblés. Pour démonter les mailles d'assemblage il fallait sortir la goupille de verrouillage, c'eût été chose relativement facile si elle n'avait été « soudée » par la rouille !

Le chasse goupille étant totalement inefficace il fallut percer les goupilles sur toute leur longueur (une bonne quinzaine de centimètres) et bien souvent finir d'en extraire les résidus à la lime « queue de rat » ! Cette opération fut effectuée très exactement 12 fois... Tantôt de jour sous un soleil de plomb, tantôt de nuit à la lueur d'un « cargo » (grosse lampe utilisée pour éclairer les cales à marchandises).

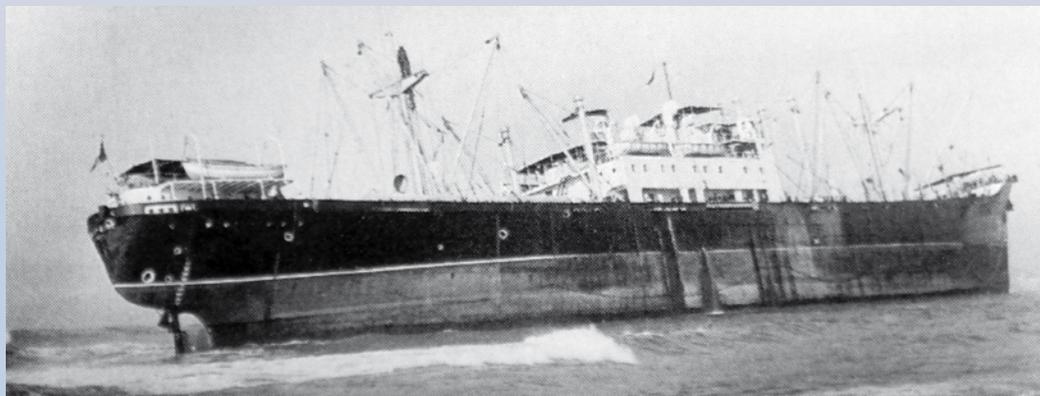
... La belle ordonnance du bord, pour ce qui concernait les heures de travail, le temps de repos et le moment des repas n'était plus qu'un lointain souvenir... ».

Enfin l'**Aquitaine**, glissa vers les eaux profondes et fut remorqué par le **La Pallice** jusqu'à La Rochelle pour remise en état. Quand tout finit bien, ce sont des aventures qui marquent la jeunesse.

En espérant chers Amis vous donner envie d'en savoir plus en passant :

- soit par le site des Amis, www.aammlr.com
- soit par celui du Musée maritime, www.museemaritimelaroche.fr
- soit directement, www.histoiresmaritimesrochelaises.fr

Alain Barrès



représentent un poids considérable (plusieurs tonnes) il n'était donc absolument pas envisageable de les transporter de l'avant à l'arrière du navire d'un seul jet. La seule possibilité était de séparer les maillons à leur

L'Aquitaine échoué sur la plage de Cotonou en juin 1955 lors des manœuvres de déséchouement. L'**Aquitaine** n'était pas un Liberty ship. Construit en Grande-Bretagne, il avait été lancé en 1947, il était donc encore presque neuf d'où les efforts pour le sauver

LES ATELIERS CHORAL ET INSTRUMENTAL DE CHANTS MARINS



Les ateliers vocaux et instrumentaux en représentation lors des dernières journées du patrimoine (photo Y G)

Dans le *Sud-Ouest* du 30 janvier dernier, on pouvait lire : «C'est le moment de chanter... Des chercheurs allemands ont démontré que le chant agirait comme antistress et rendrait de bonne humeur...». La bonne cinquantaine de chanteurs qui viennent régulièrement aux répétitions de l'atelier peuvent le confirmer : le chant pratiqué en groupe élimine le stress, chasse les idées noires, met de bonne hu-

meur, c'est une activité bénéfique pour le corps et l'esprit, l'écoute, la mémoire, et la voix.

Ainsi, depuis la rentrée de septembre dernier, chaque répétition, par exemple, commence par des exercices de respiration, de vocalise, et de trilles, pour faire travailler les lèvres, les mâchoires, le gosier, la langue, la bouche, en un mot, pour faire chauffer la voix.

Ce n'est pas tout : les choristes du lundi vous diront également que chanter en groupe est une activité sociale enrichissante, parce que tous fournissent un gros effort collectif pour mobiliser toute leur attention aux autres, au «maître chanteur», et aux musiciens ; et surtout pour arriver à la satisfaction de faire, ensemble, du beau travail, et en s'amusant.

Le groupe, qui s'appelle désormais les «Z'Amis», a pris confiance, a fait des progrès, et après les six concerts publics donnés sur le Marché de Noël, s'est engagé à honorer l'invitation faite par des groupes reconnus à participer à un concert le 11 avril, à Villeneuve-Salines. Et pour être à la hauteur de ce projet qu'ils partagent donc avec *Les Brouilleurs d'Ecoute*, *Les Goels*, *La Bamboche*, et *Les Chœurs Marine*, les répétitions ont été doublées, la bonne humeur également !

Jean-Charles Dreux

DÎNER-CONFÉRENCE : L'EXPÉDITION EN FLORIDE (1562 – 1565)

Mickaël Augeron, enseignant-chercheur, maître de conférence à l'université de La Rochelle donne une conférence le 16 mai à 19 heures à l'hôtel Mercure de La Rochelle.

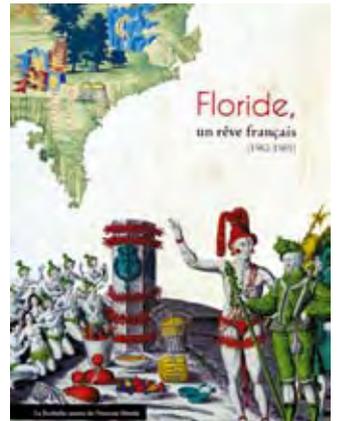
Son sujet est l'expédition en Floride de 1562 à 1565 : les tentatives françaises d'implantation en Floride, quels enjeux maritimes ? Quels objectifs ?

Mickaël Augeron est l'auteur de nombreux ouvrages dont les principaux thèmes de recherche

en sont : «Expansion maritime et coloniale des protestantismes», «Les relations maritimes Europe-Amériques» et «Le patrimoine colonial».

L'inscription à la conférence est obligatoire jusqu'au 13 mai, au Carré des Amis, Encan Ouest, Tél. 05 46 27 20 47.
28 euros par personne.

Catalogue de l'exposition présentée par le Musée du Nouveau Monde en 2012



JOSHUA

JOSHUA SAISON 2014 : DEMANDEZ L'PROGRAMME !

Enfin le programme tant attendu est sur notre site www.aammlr.com.

Déjà de nombreuses demandes d'embarquement ont été faites à notre Assemblée Générale, et ça continue, alors faites vite !

Cette année pour pourrez suivre Joshua et ses équipages sur internet, grâce à l'AIS. Ce Système d'identification Automatique (SIA) ou Automatic Identification System (AIS) en anglais est un système qui permet de connaître l'identité, le statut, la position et la route des navires se situant dans la zone de navigation, et donc de suivre sur internet n'importe quel navire équipé.

Le 18 juin, accompagnez Joshua et son

équipage en direct pour le ROCHEBONNE TROPHY TEAM.

En hommage à Bernard Moitessier qui nous a quittés voilà 20 ans, Joshua va pointer sa delphinère par l'ouest du Plateau de Rochebonne, au large de l'Île de Ré.

À son bord, un arbre fruitier (le trophée !) qui sera offert au Musée pour être planté près de notre futur Carré des Amis.

Dans la nuit du 18 au 19 juin à minuit pile, envoyez sa position, son cap et sa vitesse à aammlr@orange.fr.

L'équipe Joshua des Amis du Musée

Affiche : création et réalisation
Sylvie Dessert (seconde sur Joshua)



Assemblée générale 2014 :

UNE GRANDE RICHESSE D'ACTIVITÉS



De gauche à droite : Bruno Quinton, Christian Maréchal et Patrick Schnepf, directeur du musée, rappelant l'histoire et les réalisations du musée (photo R L)

Les douze derniers mois écoulés depuis la dernière Assemblée Générale ont été riches d'événements en tous genres ; les participants à l'assemblée annuelle furent donc nombreux. Trois heures studieuses en matinée suivies d'agapes collectives dans le genre «auberge espagnole» et d'une foire aux activités. Le tout ponctué de Chants de marins.

Attentif aux propos de l'AG, le chaland apprit que, tandis que **Damien** attendait des financements pour la reprise des travaux, les succès de **Joshua** déjà perceptibles à travers le «journal de bord» étaient grands. Les ports en redemandant, les adhérents aussi pour aller y naviguer voir même «skipper» (une équipe de 50 personnes). Fantastique ! Le capitaine de Frégate *Leverger* s'efforce de le suivre. Côté bateaux, la Petite Plaisance de son côté comprend près de 60 bateaux entretenus par 40 bénévoles. Quelques belles unités, parfois très rares, sont arrivées cette année. Durant les différentes manifestations nautiques retentissent les chants joyeux ou nostalgiques de la cinquantaine de choristes et des musiciens. 25 personnes encore pour l'activité «Carnets de voyage» qui, entre autres, parcourt le port de La Rochelle sur les traces de *Signac*. Quant à la cuisine de la mer, c'est simple c'est toujours complet et délicieux. On se réunit par ailleurs quatre fois l'an pour un dîner-conférence. Ne parlons pas des voyages petits ou grands (Portsmouth), des café-causettes, etc. Des activités qui tournent bien et qui honorent notre association dont le but, rappelons-le, est la mémoire maritime en action.

Visible depuis la salle, le nouveau musée maritime «à terre» devrait changer la donne avec ses 120 000 visiteurs attendus tout

au long de l'année. Cela devrait aider à recruter les forces nécessaires pour honorer les orientations énoncées par le président *Bruno Quinton* : s'ouvrir vers la jeunesse, moderniser la gestion de nos activités, repenser le Carré dans la perspective du nouveau Musée, enfin : créer des événements !

Richard Lick (Le chaland qui passe)

Le Conseil d'Administration peut désormais comporter jusqu'à 21 membres.

Les membres actuels sont : *Bruno Quinton (président)*, *Danièle Filleul et Stéphanie Roudier (vice-présidentes)*, *Dominique Baudry, Alain Rault et Joël Sélo (vice-présidents)*, *Christian Maréchal (trésorier)*, *Françoise Servagent (secrétaire)*, *Alain Barrès, Jean-Alain Berlaud, Annie Bigot, Jean-Marc Cens, Jean-Marie Chauvet D'Arcizas, Dominique Cherbonnier, Marie Guélain, Antoine Martin, Philippe Schleifer et Patrick Schnepf.*



Ci-dessus : le public des amis s'installe avant les discours (photo R L)

Ci-contre : animation musicale de l'atelier au son de l'accordéon (photo R L)

LE MUSÉE MARITIME : UN ENJEU INTERNATIONAL

Depuis un quart de siècle notre travail fut principalement consacré à conserver, réhabiliter, restaurer, animer le Patrimoine maritime sous toutes ses formes. En témoignent notre collection de navires classés au titre des Monuments historiques, le travail concernant le « Patrimoine immatériel » (la mémoire des gens de mer), les multiples activités de l'Association des Amis forte de près de mille membres, la naissance du Yacht-Club Classique et l'accueil sur nos quais d'une cinquantaine de yachts uniques appartenant à des particuliers, la création d'un centre de conservation des Archives du Yachting. Ce formidable potentiel fait déjà aujourd'hui de La Rochelle un pôle de référence au niveau international.

Une nouvelle, passionnante et décisive étape est en cours, la réalisation d'un écrin pour regrouper nos trésors et activités dans un site unique incluant, le quai ouest jusqu'à la passerelle, la partie sud-ouest des bâtiments de l'Encan, le slipway (lui aussi classé au titre de Monument historique à la faveur de la loi Lang sur le patrimoine industriel) que nous souhaitons remettre en activité dans le cadre d'un chantier de restauration du patrimoine.

Ce monumental outillage et les bâtiments de l'Encan, n'étaient pas conçus pour recevoir des dizaines de milliers de visiteurs ; le monde a changé et si nous considérons important de conserver et transmettre un balisage de notre histoire il faut pragmatiquement et respectueusement imaginer un métissage entre passé et avenir. Ceci n'est pas simple et il est naturel que de tels projets fassent polémiques. Je citerai ici une phrase de Patrick Bouchain, l'archi-

tecte que nous avons choisi et dont je partage la philosophie :

«...Quand vous réhabilitez, réparez ou restaurez un bâtiment, vous avez comme interlocuteurs le futur usager ou le commanditaire, l'architecte qui est donc le transformateur, et aussi un troisième qui est le bâtiment existant qui se met sans cesse devant vous et vous dit : j'ai été construit avec tel matériau qui n'existe peut-être plus aujourd'hui, alors faut-il le garder, le remplacer ou le recycler ? Je suis contre la table rase et pour la transformation des choses qui existent. Pas pour tout garder sous prétexte que le passé est indispensable, mais au contraire pour le transformer et faire qu'il devienne contemporain».

Le travail avec l'équipe Construire est passionnant. Un échange permanent permet au projet définitif de naître harmonieusement et nous serons, bientôt j'espère, en mesure de présenter l'aboutissement de cette magnifique entreprise qui dotera la Ville de La Rochelle d'un puissant outil touristique, culturel et économique la plaçant sur le podium de la conservation dynamique du patrimoine maritime européen.

Patrick Schnepf

Les «spis» étaient tous installés au-dessus des pavillons au mois d'avril. Le chantier avance. (photo Y G)

CE QUE PRÉSENTE LE MUSÉE :

À flot, les navires du musée et les yachts classiques accueillis.

À terre, côté ouest : la galerie des pavillons, exposition sur l'évolution du site portuaire et le patrimoine maritime, atelier de restauration des dériveurs et bureau/club des Amis du musée, atelier des maquettes, blockhaus du slipway et son mécanisme d'un autre temps, hangar dédié à l'entretien des bateaux du patrimoine, sanitaires, et une vaste aire de pique-nique.

Dans l'ancien encan : dans la halle bord à quai, une exposition/animation permanente consacrée à la climatologie, une exposition permanente sur l'histoire de la pêche rochelaise, des espaces pour des expositions temporaires, un centre de ressources des structures liées à la culture maritime et à leurs activités, Amis du musée, fondation Esprit de Velox, Ecole de la Mer, Archives du yachting.

Des commerces : un bar brasserie, une boutique librairie et objets de marine.

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 - Conception graphique : Jacques Launay

Tirage : 2 000 exemplaires - Achevé d'imprimer sur les presses de l'Imprimerie Rochelaise - Dépôt légal n° 2132 - 2e trimestre 2014

