



LES AMIS DU MUSEE MARITIME de La Rochelle

La Lettre

" la mémoire maritime en action "

<http://www.aammlr.com>

NUMÉRO 68 - Été 2013

ÉDITORIAL

2013 : ENTRE PROJET ET QUOTIDIEN, PROGRAMME DE NAVIGATION DU MUSÉE MARITIME !

Les travaux de construction de la galerie des pavillons ont débuté mi-mai en même temps que la réhabilitation de l'ancien bâtiment administratif de l'Encan. Première phase du projet confié à l'équipe de *Patrick Bouchain*, ces nouveaux espaces qui abriteront brasserie, librairie, réserves, atelier des petits modèles, atelier de la Petite plaisance et Carré des amis seront achevés d'ici un an. Le redéploiement du Musée à terre permettra de développer dans ces nouveaux espaces des expositions permanentes : l'une consacrée à l'évolution du site portuaire, au patrimoine maritime rochelais et à la réparation navale, une autre à l'histoire de la pêche rochelaise.

Puis, suivront le Sémaphore, liaison entre le Slipway et sa machinerie d'un autre âge, le hangar dédié à la restauration des yachts et la halle bord à quai, où prendra place une exposition thématique autour de la Climatologie. Ouverture prévue à l'horizon 2015 ! Toutes les énergies seront mobilisées pour ce grand chantier qui donnera enfin à notre cité un espace de communication digne de son histoire maritime !

En attendant, 2013 est aussi pour les navires du Musée une année de travaux. **Joshua** est maintenant doté d'un nouveau moteur, le canot **Duperré** entrera en restauration en septembre et l'**Angoumois** connaît une première opération de remise en état : avec l'aide des entreprises qui avaient participé à sa restauration, le navire retrouve figure « maritime » ! En juillet, les visiteurs pourront de nouveau accéder sur le pont et découvrir un peu de l'histoire de la pêche rochelaise. La saison lancée



depuis avril se poursuit ; le prochain temps fort sera les 14 et 15 septembre lors des journées européennes du patrimoine : « Alors, Raconte ! » fêtera ses 10 ans, 10 ans de confidences et de connivences entre les anciens marins, les amis du musée et l'équipage, 10 ans de collecte des mémoires maritimes, ces histoires et anecdotes qui sont l'esprit de nos navires.

Très bel été à tous et rendez-vous les 14 et 15 septembre !

Nathalie Fiquet

LE RÊVE DU PRÉSIDENT



Quand on est sous grand frais, l'équipage se mobilise, le marin tient ferme la barre, capelle le harnais, refait sa route et traverse la vague !

Nous avons vécu ces derniers temps une période difficile : questionnements légitimes sur le projet **Damien**, prise de conscience que notre association devait évoluer dans son organisation. Notre belle association, forte de plus de 700 amis, a été construite pas à pas, avec des principes, des valeurs fortes d'amitié et de convivialité. Dynamique, reconnue, elle est, avec nos amis de l'YCC, le socle du Musée Maritime de La Rochelle.

Lorsqu'en mai 2007, en pleine semaine du nautisme, j'ai posé mes cartons à La Rochelle, un p'tit tour sur le port, tout d'suite, la mer, les bateaux... vite !, le stand des Amis, adhésion immédiate, bienvenue à bord, amis, chansons, rigolades, navigations superbes sur **Joshua**, le rêve quoi !

J'ai décidé de continuer à partager ce rêve, sous le regard bienveillant de mes huit prédécesseurs, de *Patrick* à *Michel*, le soutien de cette formidable équipe **Joshua** et de vous toutes et tous qui nous apportez réflexions et conseils, et exprimez la volonté d'innovation et d'autonomie pour nos activités.

Nous sommes des bénévoles, expérimentés, libres à tout moment de leurs choix, nous avons nos familles, nos jardins secrets, pour beaucoup nos contraintes professionnelles. On vient aux Amis par passion pour donner et prendre du bonheur et être fier de participer !

Notre environnement et nos perspectives ont évolué : motivation face aux nouveaux enjeux, vision stratégique et évolution de nos organisations, ambition et pragmatisme. « Prévoir en stratège, agir en primitif » dit le poète *René Char*, j'aime bien les deux.

« Salut et fraternité » à toutes et à tous.

Bruno Quinton

NAISSANCE DU YACHTING LÉGER À LA ROCHELLE

UN DÉVELOPPEMENT FULGURANT DU YACHTING LÉGER COMMENCE

En 1947, l'Association des propriétaires de Caneton comprend que malgré le succès du Championnat de France de Double, elle ne pourra pas maintenir sa position avec un bateau démodé et dont la monotypie est contestable (suite du numéro 67).

Pendant la guerre, beaucoup de **Caneton** ont été construits par des chantiers peu expérimentés et par des amateurs. Ils ne disposaient souvent pas de la totalité des plans et les coques étaient différentes. L'ASPROCA eut alors l'idée de modifier les règles de classe et d'adopter une jauge à restriction. Cette formule avait déjà du succès en Angleterre avec les 12 et 14 pieds. Désormais, on appellera **Caneton** un dériveur à bouchains vifs dont la longueur est inférieure à 5,05 m, la largeur supérieure à 1,40 m, la surface de voilure inférieure à 10 m². Le succès est très grand car de nombreux architectes amateurs et professionnels (*Aubin, Bigouin, Briand, Cornu, Dervin, Herbulot, Hervé, Mouvet, Rocca, Sergent, Toureau, etc.*) dessinent avec plus ou moins de réussite leur **Caneton**.

Pendant plusieurs années l'apparition de nouvelles classes est freinée et on peut organiser des compétitions avec un grand nombre de partants. Ce système fait de chaque coureur un chercheur en quête de toutes les informations techniques traitant des matériaux de constructions, des tissus, des profils aérodynamiques et hydrodynamiques. *Manfred Curry* est notre bible, l'inconvénient étant que les bateaux se déclassent vite, mais l'inflation galopante à l'époque nous permet de revendre le bateau à la fin de l'année au prix d'achat.

Ce système sera maintenu pour les **Caneton** jusqu'en 1954. Une autre série à restriction, le **Moth**, connaît un grand succès. Dans les deux cas cependant, les propriétaires sont revenus après quelques années au monotype (le **505** pour les **Caneton**, l'**Europe** pour les **Moth**).

Dans ces années nous découvrons de mois en mois :

- Les voiles en coton, qui se rétrécissent à l'humidité et qu'il faut étarquer en force, entre deux bites, sur le bord du quai, avant de partir en course ; les voiles en coton d'Égypte, beaucoup plus souples, qui servent de couchage lorsque nous nous échappons pour une croisière... à l'Île d'Aix ; puis les premières voiles de couleurs

jaunes en Nylon qui font des poches entre chaque couture des laizes, conséquence d'un fil trop résistant ! ; enfin le Tergal, produit par *Cordon Noir* fait son apparition.

- Les mâts en pitchpin, les mâts en spruce, les mâts en lamellé collé, les mâts carrés en forme de caisson creux, etc.

- Les dérives en tôle basique qui rouillent, les mêmes que je fais chouer aux *ARCP* ; les dérives en contreplaqué marine, les dérives en bois-lamellé, les dérives très longues, les profils Naca, etc.

- L'accastillage, qu'il faut créer, en métal zingué, en cuivre, en laiton. Les rares pièces disponibles se trouvent chez le seul spécialiste rochelais, (*M. Brisset*, cours des Dames.)

- La première barre avec un stick (J'utilise un cadre de raquette de tennis)... Les premières trappes de vidanges (en faisant un découpage avec une scie pour maquette et en remplaçant la pièce avec une articulation faite d'un morceau de chambre à air)... Le premier hale-bas, et sa contribution de plus en plus importante aux réglages de la grand voile avec un tambour démultiplicateur sous le pont. Les premiers déflecteurs qui évitent d'enfourner et permettent à l'équipage de se porter plus au vent. (à Bages, préparant une course dans des vents violents, je transporte, depuis Béziers, une énorme planche de contreplaqué sur le toit de ma petite Dyna Panhard, je fixe celle-ci à l'extérieur du pont, d'une façon spectaculaire, mais bien peu soignée, parce qu'en urgence). Cet élément bricolé fera partie intégrale et caractéristique du **505**... Les premières sangles de rappel, la planche de rappel rétractable. Le premier trapèze !

En 1952 je découvre ce moyen spectaculaire de faire contre poids qu'utilise un équipier anglais présentant à La Baule un bateau candidat pour devenir le bateau olympique. Rentré à La Rochelle il faut réinventer la manœuvre, décomposer les gestes, créer l'accastillage et la ceinture. C'est un bourrelier de la rue Albert-1er, spécialiste militaire, qui transforme une ceinture de pompier en harnais de trapèze, permettant ainsi à mon épouse de devenir le premier équipier français utilisant le trapèze. Je passe sur l'étonnement admiratif et les sarcasmes des spécialistes rochelais qui entre temps se tournent vers le large, vers Plymouth et La Corogne.

*Michel Briand
(à suivre)*



L'ÉTÉ 2013 DE JOSHUA



Ce n'est pas un printemps difficile et maussade qui va arrêter **Joshua** ! La saison bat son plein avec des rencontres formidables, de port en port, des «nav» sous les étoiles ; le calendrier est déjà bien rempli, un jojo qui est en pleine forme, et les équipages passionnés !

A tous les adhérents qui ont ou vont naviguer, prenez votre plume, choisissez votre meilleure photo ou vidéo, et prenez le temps de témoigner !

Amitiés marines

BQ

IVRES DE MER :

YVON LE CORRE ET GILDAS FLAHAULT

«**IVRES DE MER**», c'est le nom de l'opération lancée par l'association rochelaise *Les Anges Rebelles* jusqu'au 14 août. Elle s'articule autour de deux peintres marins, *Yvon Le Corre* et *Gildas Flahault*. Les livres des deux artistes sont consultables dans les médiathèques de La Rochelle, Angoulins, Châtelailon, Fouras, Rochefort et à l'écomusée de Port des Barques.

Une exposition *Yvon Le Corre* est visible à la Corderie Royale de Rochefort. Le 14 août à 20 heures, à la Corderie, spectacle avec la création multimédia sur *Yvon Le Corre*, musique originale de *Claude Mafart*, textes lus par *Laurent Grévil*. Six grandes œuvres créées par *Gildas Flahault* pendant l'été rejoindront les expositions à Rochefort. Une manifestation mise sur pied par *Sigrïd Gloanec*.



Gildas Flahault



Yvon Le Corre

DÎNERS-CONFÉRENCES : NOUVELLE FORMULE

Nous vous présentons une «nouvelle formule» des dîners-conférences qui répond aux attentes d'un grand nombre d'entre vous.

Pour ne pas pénaliser nos Amis qui travaillent et afin qu'ils puissent se joindre à nous, nous vous proposons un dîner-conférence par trimestre, le vendredi. Le lieu reste inchangé puisque le Mercure est le seul endroit à La Rochelle à proposer une diversité de salles, sono et vidéo et le parking gratuit, en centre-ville.

Notre premier dîner-conférence «nouvelle formule» aura lieu le vendredi 8 novembre 2013, à partir de 19 h. Nous aurons l'honneur de recevoir l'*Amiral Lajous*, président

national de la SNSM. Nous vous attendons nombreux à cette soirée. Tarif : 28 € (conférence, dîner, vin, café compris). **Inscriptions au Carré des Amis jusqu'au lundi 4 novembre.**

VOYAGE 2014

A la demande de nombreux Amis et fidèles à notre politique d'échanges internationaux avec les musées maritimes, nous préparons pour juin 2014, un voyage à Portsmouth (Royaume-Uni), ville de grande tradition maritime. Nous vous informerons dès septembre du programme mis en place. **Les inscriptions seront prises à partir d'octobre, au Carré des Amis.**

PATRIMOINE MARITIME CHARENTAIS

«QUE MILLE FLEURS S'ÉPANOUISSENT»

Comme l'écrivait Alain Barrès, dans son éditio du numéro précédent de la Lettre des Amis : «On n'est pas seuls...».



Le mouvement en faveur du patrimoine maritime est né à la fin des années 1970, et avant la naissance de notre association en 1986 des passionnés avaient commencé à rassembler des plans, des archives, à inventorier les bateaux abandonnés dans les vasières et au fond des ports, à en restaurer certains ou à reconstruire des répliques. L'association BTLG (*Bateaux Traditionnels d'entre Loire et Gironde*), créée en 1977 par le regretté *Nicolas Lambert*, a été la pionnière dans ce domaine et continue son travail de fourmi.

BTLG a reconstruit des embarcations comme la **Maremare**, une yole de grand voilier de commerce de la fin du 19^e siècle, **La Maline**, une yole de pêche de l'île de Ré, un grand **Cazavant**, dériveur typique de l'île de Ré, du constructeur *Gaston Cazavant*, une **Périssoire** de *Vernazza*. Cette association construit aussi des maquettes, peaufine le plan-relief de la rue des chantiers (quartier des chantiers dans les années 1950, actuelle esplanade St-Jean-d'Acres), accumule plans, archives et objets.



D'autres associations se sont concentrées sur la restauration de voiliers de travail traditionnels de Charente-Maritime. C'est le cas, sur l'île de Ré, de *Flottille en Pertuis*. Basée à La Flotte-en-Ré, elle a su réunir dans ce port une série de sloups de pêche ou d'ostréculture dont certains sont classés monuments historiques. Il est possible de croiser ces bateaux dans les rassemblements organisés chaque année : **Laisses-les Dire**, **Père Gabriel**, **Petit Normandie**, **Général Leclerc**, **Amphitrite**, **l'Aurore** et d'autres. Ces sloups sont des embarcations de taille modeste et de faible tirant d'eau pour travailler dans les eaux peu profondes des pertuis et échouer facilement sur l'estran pour charger des huîtres.

D'autres associations, situées plus au sud du département ont sauvé, elles aussi, des sloups. Il faut citer **La Flèche**, un bateau ostrécicole et de pêche de l'association *Seudre et Mer*, **Notre Dame de la Clarté**, un dériveur en forme mytilicole construit par le chantier *Durand* et magnifiquement restauré par *le Chantier Légglise, patrimoine maritime oléronais*. Cette association, installée au Château-d'Oléron, a repris l'ancien chantier de *Robert Légglise*, le maintient en état, restaure des lasses, des couralins et d'autres embarcations typiques des pertuis.

Il en est de même de *Seudre et Mer*, basée à Mornac-sur-Seudre, qui a, elle aussi, des lasses dans sa flottille. Son alter ego, l'association *l'Huître pédagogique*, pratique l'ostréculture à l'ancienne dans des claires avec des outils d'époque et reconstitue des cabanes de saunier.

Deux autres associations, le long de la Seudre, perpétuent la tradition, *Les lasses marennaises* et *Les courealeurs trembladais*. Grâce à leur travail assidu, une flottille de lasses à voiles navigue désormais sur le bassin de Marennes-Oléron. Les lasses sont des bateaux à fond plat, relativement étroits qui ont servi longtemps pour l'ostréculture et la petite pêche. Ils sont gréés d'une voile au tiers ou en sloup. Parfaits pour échouer près des parcs ostrécicoles, ils servent encore aujourd'hui, mais sont équipés de puissants moteurs hors-bord.

À Fouras, navigue **La Fourasine**, un bateau plat à dérive, à voile au tiers et à tape-cul. Cette embarcation a des liens de parenté avec **Le Boucholeur**, bateau du même type construit par *René Durand* pour *L'association intercommunale du vieux tape-cul*, la reconstitution d'un bateau mytilicole de Charron. Lancé en 1993,

RENTAIS

UISSSENT...»

Le **Boucholeur** promène tous les étés les estivants à la découverte des bouchots du pertuis breton et participe aux rassemblements de voiliers.

A Oléron, le **Clapotis** est un ancien sloup baliseur. Construit pour le compte des *Phares et Balises* en 1920 à Boyardville par *Ismaël Poitou*, ce voilier reste au service de l'administration jusqu'en 1979. Il est ensuite retiré du service et il faut attendre 1988 pour qu'il soit sauvé et restauré à l'initiative de l'association *Flottille en Pertuis* et de *Michel Villeneau*. Il est propriété aujourd'hui de la commune de Saint-Pierre-d'Oléron, une association le fait naviguer au départ de Boyardville. Ce sloup étroit ressemble plus à un voilier de plaisance qu'à un bateau de travail.

D'autres unités ont été restaurées et sont entretenues par des propriétaires privés qui les font naviguer. L'**Argo**, un sloup de pêche de La Cotinière en fait partie. *Jean-Claude Pelletier*, son armateur, a obtenu son classement comme monument historique. C'est le plus ancien de la



3

flotte, 1909. **Notre Dame des Flots**, bien connu des Amis du musée, est un ancien harenguier de la mer du Nord. Ce n'est pas un bateau de pertuis, mais *Jean-Pierre* et *Pitchoune* ont fait de La Rochelle leur port d'attache depuis 1983. Ils sont maintenant plus souvent en France après avoir parcouru toutes les mers du globe pendant 30 ans.

Autre Charentais d'adoption, **Lola of Skagen** est un cotre de pêche construit au Danemark en 1919. *Jean-François Garenne* et *Margot Peeters* embarquent des passagers au départ de Saint-Denis-d'Oléron.

Le projet de loin le plus ambitieux, la frégate L'**Hermione** est sur le point d'aboutir. Cette réplique d'un navire du 18e siècle est en chantier à Rochefort depuis 1997. Elle dresse aujourd'hui fièrement toute sa mâture dans la forme Napoléon III et s'apprête pour son voyage transatlantique.

Ce travail de retour à la tradition a gagné aussi l'estuaire de la Gironde où deux types de bateaux ont



4

été restaurés, la **gabare** de Gironde et la **filadière**. La gabare **Les Deux Frères** a été reconstruite à l'identique par le chantier *Durand* de Marans en 1994. Ce navire de charge transportait du vin et des futailles entre Langoiran et Bordeaux. Il navigue aujourd'hui pour faire découvrir l'estuaire aux estivants. La **filadière** est un bateau de pêche de l'estuaire. La **Parfaite** a été reconstruite par le chantier *Tramasset* au bord de la Garonne. Ce voilier très particulier a plus de tirant d'eau à l'avant qu'à l'arrière, ce qui lui permettait de se maintenir dans le courant quand l'équipage larguait le filet. Son gréement comprend une voile au tiers et un foc sur un long bout-dehors.

Il faudrait encore citer le patrimoine des bateaux de plaisance, **Joshua** ou **Damien** évidemment, mais aussi *Voiles et Avirons dans les Pertuis* qui fait naviguer de petites embarcations. Le *Yacht Club Classique* fait régater en Manche et Atlantique des unités remarquables dont un bon nombre sont visibles sur les quais du musée Maritime. *Patrimoine Navigant en Charente-Maritime* s'efforce de coordonner les manifestations annuelles des associations. *Les régates de Saint-Trojan..* et tous ceux que nous avons oublié...

À travers toutes ces initiatives s'exprime, navigue, vit toute la richesse du patrimoine maritime charentais.

Yves Gaubert



5

Photos Yves Gaubert

1 - *Argo+Amphitrite* : *Argo* et *Amphitrite*, deux sloups de pêche en approche de La Rochelle

2 - *Lasses et sloups réunis à Mornac-sur-Seudre* le temps d'un rassemblement

3 - *La Parfaite*, filadière de Gironde, au portant sur la Seudre

4 - *Argo* en pêche dans le pertuis breton

5 - *Viola*, cotre dessiné par *William Fife*, lors d'une régates du YCC

ATELIER INSTRUMENTAL

Cet atelier a été créé l'année passée pour le plaisir des amis du musée maritime musiciens. Son but : inter-préter, au sein d'un groupe instrumental, des chansons de bord, des complaintes maritimes ou des musiques contemporaines ayant pour thème principal la mer. Il a pris de l'ampleur cette saison, par le nombre des amis musiciens, par la variété des instruments joués, tous représentatifs des instruments emportés sur les grands voiliers : accordéon diatonique, accordéon chromatique, violon, guitare, banjo, mandoline, flûte, harmonica, clarinette, vielle, contrebasse, bodhran, tambourin et cajon. Manquent dans l'atelier fifre, biniou, tambour et clairon présents sur les ponts de la Royale. Le fifre, perché sur le cabestan, rythmait les manœuvres à virer ; il sera remplacé par le violon. Plusieurs témoignages mentionnent même, entre 1900 et 1930, la présence de vielles sur les

longs courriers et surtout sur les terre-neuvas.

Si les formations instrumentales étaient rares sur les navires français, on en trouvait fréquemment sur les bâtiments anglais, américains, italiens ou allemands sur lesquels on embarquait parfois des violoncelles !

Soit à ce jour 15 amis musiciens, dont certains pratiquent plusieurs instruments, qui se réunissent chaque vendredi matin au Carré pour mettre au point leurs interprétations. Non pas pour accompagner la punition d'un matelot recevant des coups de verge, mais bien plus dans l'esprit des rondes, polkas, valse, javas, tangos, ou complaintes maritimes, comme on pouvait les entendre sur les ponts



Atelier instrumental : une partie des musiciens de l'atelier à bord de Joshua.

des bateaux, sur les quais, ou dans les tavernes des ports. Un certain nombre des «musiciens du vendredi» viennent régulièrement accompagner les chanteurs de l'atelier de chants marins du lundi... dans la tradition.

Jean-Charles Dreux

CARNETS DE VOYAGE À SAINTE-SOULLE



Sainte-Soulle : aquarelle de l'église par Lucy Thobellem

Après avoir exercé leurs talents en Limousin, les aquarellistes des «Carnets de voyage» se sont retrouvés le 23 mai à Sainte-Soulle. Il s'agissait de représenter cette église dont on fêtait le millénaire.

Reçus cordialement par la municipalité, ils n'ont pas tardé à se distinguer. Parmi la multitude d'œuvres présentées par des peintres venus de tous les horizons, celles des aquarellistes des Carnets de

voyage ont été très remarquées, elles étaient toutes magnifiques !

Dès le soir, après un vote très sérieux et serré réunissant 150 admirateurs, la lauréate a été désignée ! Lucy Thobellem, digne élève des Carnets de voyage a remporté le premier prix ! Bravo Lucy !!

Cette récompense est bien méritée et fait honneur à l'atelier.

Les Amis ont fêté l'événement et n'ont pas tardé à sabler le champagne le mardi suivant

dans le décor grandiose de l'entrée du vieux Port.

Elisabeth Aubert

Le sceau de Sainte-Soulle



Lucy Thobellem, la lauréate

DU NOUVEAU AU CARRÉ DES AMIS : LE CAFÉ-CAUSETTE

Le premier café-causette s'est déroulé au Carré des amis le 13 mai. Elisabeth Aubert et Chantal Monteil sont venues nous parler de leur livre écrit à quatre mains : «L'esprit des ancêtres» qui relate, autour d'une histoire romanesque, le commerce triangulaire à La Rochelle au XVIIIe siècle entre des armateurs rochelais, la traite des noirs et les exploitations sucrières de Saint Domingue. D'autres rendez-vous sont prévus dans le courant du 4e trimestre 2013.

J.-C. Wuilfert

UNE RENCONTRE : DOMINIQUE DUARD



Dominique Duard est retirée à Rochefort

Il s'agit d'une rencontre d'abord fortuite puis exceptionnelle, celle de *Dominique*, une grande dame toute simple à la silhouette un peu fragile aujourd'hui retirée à Rochefort.

Certains se souviennent peut-être de l'histoire de **Lotus**, le «Bateau Igloo», un robuste douze mètres en acier, rentré il y a 15 ans après deux voyages «impossibles» dans le grand silence blanc. Partis en 1988, *Dominique et Bernard Klin* passèrent un premier hiver à Saint-Pierre-et-Miquelon, pour «s'entraîner». Puis les choses sérieuses commencèrent par un hivernage près de l'île Smith sur la côte Est de la baie d'Hudson. Par chance, les visites des «voisins» du petit village inuit d'Akulivik apportèrent parfois un peu d'animation.

Uummanaq au Groenland fut le refuge du troisième hivernage avant un retour vers l'île d'Oléron.

En 1995, **Lotus** reprit la mer pour un quatrième hiver près des amis retrouvés d'Akulivik. L'été revenu libéra le bateau, petite escale technique à Churchill et cap vers Igloodik le village le plus septentrional de la baie d'Hudson. Ce cinquième hivernage dura 10 mois. En juillet la chaleur relative et plusieurs forts coups de vent du nord ouvrirent

miraculeusement le détroit du Fury et de l'Hecla.

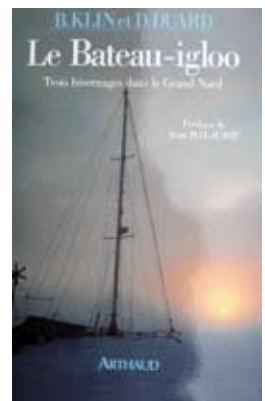
Pour l'équipage de **Lotus** la tentation de l'exploit fut irrésistible... et c'est passé ! Pendant plus de 300 ans la glace avait stoppé toutes les tentatives dans cette région. Naviguant à bord du **Fury** et de l'**Hecla**, *William Parry* en 1822 avait confirmé l'existence d'un passage maritime d'une centaine de milles mais il fallut attendre 1941 pour qu'un puissant brise-glace américain réussisse la traversée. On ne connaît pas d'autres voiliers ayant suivi la même route.

Par le golfe de Boothia, **Lotus** rejoignit *Resolute*, port de départ habituel du Passage du Nord-ouest, la saison était trop avancée pour continuer vers l'ouest.

Bernard et Dominique rentrèrent vers Halifax et l'Europe. Aujourd'hui encore, *Dominique* raconte avec la simplicité du vrai courage, son émerveillement d'avoir connu le pays où comme elle dit : «...seule l'amitié est chaleur. »

Alain Barrès

Le livre paru sur les trois hivernages



Lotus en hivernage

COURRIER DES LECTEURS

L'ORIGINE DE LA FAMILLE DELMAS

Un de nos lecteurs vigilant nous écrit (à propos de la page 5 du n° 67) :

«NON... les Delmas ne sont pas Alsaciens... ni originaires de Mulhouse... Ils étaient, comme la plupart des gens portant le même patronyme, originaires de notre grand Sud-ouest...»

Par contre l'épouse d'Emile Delmas, qui avait servi dans un régiment stationné à Mulhouse, était d'une de ces grandes familles d'industriels mulhousiens qui ont été des acteurs de la révolution industrielle française du XIXe siècle.

Ayant opté pour garder la nationalité française elle est venue à La Rochelle retrouver sa belle-famille. C'est à ce moment-là, en signe de deuil pour avoir perdu l'Alsace-Lorraine, que les cheminées des navires Delmas ont été peintes en noir et ne sont d'ailleurs redevenues bleues, sauf erreur de ma part, qu'après la dernière guerre...

Bertrand Daeschner

Réponse de Mickaël Augeron, co-auteur du livre «Histoire de La Rochelle»

Vous avez tout à fait raison en ce qui concerne l'origine de la famille : la formule utilisée «originaires de Mulhouse» peut sembler

impropre et aurait pu être bannie lors de la relecture du manuscrit. Les Delmas plongent leurs racines dans le grand Sud-ouest. Emile a épousé à Mulhouse la fille d'un industriel local, ce qui explique pourquoi la confusion demeure dans bien des esprits. Il s'agit avant tout d'un ouvrage de synthèse, avec les contraintes inhérentes à ce type de projets : recours à des «raccourcis» toujours critiquables.

Se trouve là toute l'ambiguïté du terme «Originaires»... lieu de naissance ? Ou provenance géographique (dernier séjour) avant une installation (définitive ou temporaire) dans un autre territoire...

Quant à la «roue de Mulhouse», emblème de l'armement, elle a été choisie en souvenir de l'Alsace perdue.

Cette rubrique est la vôtre.

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

Ecrivez-nous à :

lettredesamiscourrier@aammlr.com

VUE DE LA MER

Le Nord en haut de la carte est une convention arbitraire. J'ai vu en Allemagne, en Espagne, au Québec des cartes où le nord n'est pas «en haut», sans évoquer le «South up» des Australiens ! Mais il semble que dans une carte, l'important soit «en haut» ; ainsi beaucoup des cartes médiévales sont orientées à l'est à cause de Jérusalem. Au XVI^e siècle on tend à les orienter au nord. Est-ce à cause de l'étoile Polaire ou de l'invention de la boussole ? J'en doute.

En France, depuis la Révolution, l'habitude est ancrée de mettre le nord en haut jusqu'à ne plus se poser de questions ! Il faut dire qu'à l'époque coloniale, les «Sauvages» étaient ainsi tous «en-dessous». Comme quoi, le «nord en haut» n'est pas un choix anodin. L'habitude cartographique influence même les décisions stratégiques.

Prenons nos cartes des Pertuis, elles sont toutes aujourd'hui «nord en haut». Ce sont alors des fragments d'une carte plus vaste, celle de la France, celle de Vidal de La Blache qui ornait les murs de nos classes. Cela permet d'affirmer sans rire que la France est une figure

géométrique (entendez, raisonnable), un hexagone limité en grande partie par des «frontières naturelles». La mer devient ainsi un obstacle comparable aux Pyrénées ou aux Alpes. Pour ce pays, pourtant doté de la deuxième zone exclusive de la planète, seul compte le plancher des vaches !

Mais notre carte des Pertuis n'a pas toujours été dessinée ainsi. De nombreuses cartes de *Claude Masse* ou d'autres, aux XVII^e et XVIII^e siècles, se présentent l'est «en haut». C'est qu'à cette époque la France pensait

encore être une nation maritime. Les Pertuis sont donc des voies d'entrée comme leur nom même l'indique. Voyez par exemple cette carte de 1787, regardez au hasard la position de La Rochelle. Cela donne à penser non ? L'orientation de la carte c'est un point de vue sur le monde. Songez qu'aujourd'hui avec la numérisation des cartes, on peut toujours prendre le point de vue du marin. Voilà qui pourrait nous oxygéner l'esprit.

Richard Lick



Côte de Poitou : Carte de 1787 avec l'Est en haut.

DES NOUVELLES DE DAMIEN

Depuis notre dernière Lettre (n° 67), «Les Amis pour Damien» ne sont pas restés inactifs. Il a fallu résoudre des problèmes techniques et administratifs parfois complexes ; ainsi il a été difficile de communiquer tant que nous étions un peu dans le brouillard... Après avoir consulté les meilleurs spécialistes, nous avons choisi les chantiers : le *Chantier naval du Vieux Port* et *Techni Yacht Pinta*, deux chantiers rochelais parmi les plus réputés,

la renaissance de **Damien** restera donc une aventure rochelaise. Les demandes de subventions sont en cours et on espère obtenir les réponses avant que cette lettre ne paraisse. Les recherches de mécènes privés ont démarré, 80 dossiers ont été diffusés, mais chacun d'entre nous doit se sentir concerné, les plus probables bienfaiteurs sont nos amis et nos relations, à nous de leur faire partager notre enthousiasme.

Quand *Gérard et Jérôme* préparaient le départ à La Rochelle, ils furent portés par la sympathie que suscitait leur projet un peu fou. Bien des Rochelais se souviennent encore de les avoir aidés de conseils, de coups de main ou d'un peu de matériel. Dans cette belle tradition de solidarité, les Amis et les Rochelais d'aujourd'hui sauront faire revivre **Damien**.

AB

PROCHAINS RENDEZ-VOUS DU MUSÉE :

- Jusqu'au 30 septembre, salle Viola sur le France 1 : une exposition à découvrir «10 ans de confidences» replace dans le champ du «Patrimoine Culturel Immatériel» défini par l'UNESCO le travail de collecte de mémoires maritimes mené par le Musée depuis 2003.
- Du 13 au 15 septembre, sur le pont de l'Angoumois, spectacle de la compagnie *La valise de poche*, «23 impasse du paradis», pièce écrite par *Raphaël Lemaue*, lauréat du Grand Prix du Théâtre 2013. Elle relate notamment les déboires d'un capitaine qui n'a jamais pris la mer dans un port que l'océan a quitté...

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 : 1500 exemplaires - Achevé d'imprimer sur les presses de l'Imprimerie Rochelaise - Dépôt légal n° 2102 - 3e trimestre 2013