

Lettre d'information

N°3 - février 1999

Editorial

En remettant à l'AMERAMI le trophée 1998 du World Ship Trust (cfp.2), le Président du Sénat, Monsieur Christian Poncelet, déplora l'étouffement si- lencieux et discret de la réalisation de la liaison fluviale Rhône-Rhin - por- teuse d'avenir, élément essentiel de l'Europe des transports de demain - pour- tant organisée par une loi dont le Sénat avait pris l'initiative.

La présence dans le port de Strasbourg du remorqueur danubien "Pas- teur" (cf.p.3) est le symbole d'une interrogation permanente: la France peut- elle se passer d'un réseau fluvial à grand gabarit, permettant une bonne desserte des régions industrielles et des ports maritimes ainsi qu'un raccordement rationnel sur les grandes voies d'eau européennes? On sait depuis des décennies que le volume des transports internes de l'Union européenne double tous les dix ans. Le trafic 2005 sera le double de celui de 1995. Le rail et la route ne suffisent pas à absorber l'accroissement de ce trafic. La plupart des grands axes sont très chargés, voire surchargés. Un vaste arrière-pays est par ailleurs en train de se constituer autour de "l'Europe du milieu", que le "Pasteur" a traversé de Braïla à Strasbourg. Est-il dans les intentions des décideurs politiques de marginaliser la France, alors même que la Confédération helvétique entreprend de relier le Rhin et le Lac Léman par une liaison fluviale à grand gabarit utilisant l'Aar? Genève sera ainsi en relation par eau avec Rotterdam, mais elle ne le sera pas avec Marseille. Le patrimoine culturel et historique comprend un document intéressant: le rapport " sur la jonction du Rhône au Rhin" déposé le 2 septembre 1791 par Regnaud d'Epercy, député du Jura, au nom du comité d'agriculture et de commerce de l'Assemblée nationale - "De tous les bords de la Méditerranée à ceux de la mer d'Allemagne, il n'y aura aucune denrée, marchandise ni richesse, quelque étrangère qu'elle soit, qui ne vienne s'échanger avec les nôtres, et faire un objet de commerce et d'entrepôt au milieu de notre continent; et si le projet dont on s'occupe sérieusement en Souabe et en Bavière vient à se réaliser (n.b. : il le sera deux siècles plus tard en 1992), la France aura par sa navigation intérieure un débouché dans toutes les mers qui environnent l'Europe; les départements du Rhin, ceux du Doubs, du Jura, de la Côte-d'or, où se fera la croisée d'un parallèle et d'un méridien, seront aussi le centre qui liera ensemble les quatre mers et les quatre extrémités de l'Europe... Fut-il jamais d'idée plus grande, plus digne d'un peuple que sa régénération doit porter aux plus hautes destinées!

N'est-il pas dans la vocation d'une association comme l'AMERAMI d'apporter une perspective nouvelle sur l'avenir à partir d'une nouvelle interprétation du passé?

L'AMERAMI RECOIT LE TROPHEE 1998 DU WORLD SHIP TRUST POUR LA PRESENTATION DU SOUS-MARIN " ARGONAUTE "

Le World Ship Trust, organisation d'origine britannique à vocation mondiale, a décerné son trophée à l'AMERAMI pour la présentation du sous-marin "Argonaute" à la Cité des sciences et de l'industrie. Le trophée a été remis par Monsieur Christian Poncelet, président du Sénat, à Jacques Chauveau en tant que président de l'AMERAMI, le 16 décembre 1998 dans les salons de la Présidence du Sénat, en présence de Sir Michael Jay, ambassadeur de Grande-Bretagne, de l'amiral Jean-Charles Lefèbvre, chef d'état-major de la Marine nationale, des représentants du bureau du World Ship Trust ainsi que d'un grand nombre de personnalités civiles et militaires, britanniques, portugaises et françaises. Le Président Poncelet souligna que "le fait qu'une grande fondation britannique, le World Ship Trust, se déplace au Sénat, ait choisi de se doter d'un président français, Jacques Chauveau, et récompense une association française, est pour notre pays un honneur". Recevant le trophée des mains de Monsieur

Poncelet, Jacques Chauveau tint à rappeler que le World Ship Trust avait décerné son trophée à l'AMERAMI bien avant de lui confier à lui Jacques Chauveau - sa présidence.

Le Président Poncelet déplora que "notre pays n'a pas encore fait tout ce qu'il devait pour renouer avec une ambition maritime". Il souligna qu'il "ne peut y avoir de grande politique maritime sans politique du patrimoine maritime. La mer, les bateaux, fascinent trop les hommes pour que l'on puisse imaginer une quelconque politique qui ne puiserait pas ses racines dans l'histoire (...) En redécouvrant leur histoire maritime, les Français retrouveront le goût de l'aventure maritime. Une étude de l'IFREMER chiffre à près de 5 millions par an les visiteurs des établissements culturels touchant à la mer (...) Il est bon d'associer les initiatives publiques et privées pour sauvegarder tous les éléments du patrimoine maritime (...) C'est ainsi que tous les Français qui chérissent la mer pourront redécouvrir la vocation maritime de notre pays et lui redonner souffie. Il y va aussi de l'avenir de nos régions littorales dont l'économie serait vivifiée si nos ports, modernisés, accroissaient leur activité".

Dans sa réponse au Président Poncelet, Jacques Chauveau rappela que la culture maritime "a la dimension d'une ouverture sur le monde. Elle donne le sens des relations économiques mondiales et celui des développements techniques. Elle apporte celui des orientations stratégiques". A ce titre, les membres de l'AMERAMI sont en permanence, "pour reprendre un titre de notre ami Daniel Charles, des chasseurs de futurs II".

LE REMORQUEUR LOUIS PASTEUR A STRASBOURG

Le Rhin et le Danube, reliés désonnais depuis le 25 septembre 1992, constituent aujourd'hui dans la réalité des faits l'artère économique d'une Europe de plus en plus ouverte vers l'est. Témoin de ce qui fut une participation française à la pulsation d'une partie de cette artère, symbole de ce qui aurait pu être le développement d'un trafic générateur d'activités et d'emplois de Marseille au Rhin, puis vers Rotterdam ou vers Vienne, de la Rhénanie et de Bâle vers la Méditerranée, le remorqueur "Louis Pasteur" est depuis le 13 décembre 1994 dans le port de Strasbourg. Il est l'objet d'une remise en état par les soins de la Société des amis du musée régional du Rhin et de la navigation présidée avec passion, dynamisme et compétence par Madame Marie-Hélène David.

Remorqueur danubien, le "Louis Pasteur" est porteur de souvenirs de l'histoire troublée de l'Europe. Construit à Linz, Autriche, en 1914 pour le compte d'un annement austro-hongrois, baptisé "Tumu Severin", il fut saisi en 1919 et attribué à la France. Il fut géré par la Société française de navigation danubienne (SFND, composée par la Compagnie française de navigation rhénane, majoritaire, la Société Louis Dreyfus et la Société Lafarge-Coppée) qui, à la veille de la seconde guerre mondiale, faisait naviguer 14 remorqueurs de 280 à 1000 CV et 70 chalands, soit 7 % de l'ensemble des flottes opérant sur le Danube. Saisi par l'Allemagne en 1940, brièvement bulgare en 1944 puis réquisitionné par l'Union soviétique, il revint à la France de 1946 à la SFND qu'il servit jusqu'à son désarmement en 1988, à partir duquel il ne quitta plus le port de Braïla, Roumanie.

L'Association des amis du musée régional du Rhin et de la navigation put l'acquérir en 1994, avec le concours de l'AMERAMI et de la Fondation du patrimoine culturel maritime et fluvial, et le soutien de la Compagnie nationale du Rhône, du Port autonome de Paris, des Ciments Lafarge et de l'annement Louis Dreyfus.

Le "Louis Pasteur" put être compris dans un convoi de la Compagnie française de navigation rhénane (CFNR) de Braïla à Ratisbonne, puis de Ratisbonne à Strasbourg, parcourant près de 3000 kilomètres avec un équipage composé de professeurs et d'élèves du Lycée professionnel Pierre Brousse de Strasbourg, pour lesquels le voyage fut un stage pédagogique, grâce au soutien du conseil général du Bas-Rhin, de la Ville et du Port de Strasbourg, de la CFNR.

Parvenu le 13 décembre 1994 dans le port de Strasbourg, en cours de classement au titre des monuments historiques, il est désonnais un signal pennant d'appel pour le développement des activités françaises vers l'Europe du milieu et vers l'est de l'Europe.

PRESENTATION DES UNITES DE LA COLLECTION DE L'AMERAMI

FICHE N° 3 - LES PINASSES D'ARCACHON

La collection de l' AMERAMI comprend deux pinasses, témoins du travail de la construction navale traditionnelle adaptée aux conditions particulières de navigation du Bassin d'Arcachon. L'origine de l'appellation de ces élégantes embarcations - apparue semble-t-il au XVème siècle en France mais déjà présente alors dans les langues italienne, portugaise, espagnole -longues, étroites, à la fois fortes et légères, vient du *latinpinus* , pin, ce qui ne surprend pas de nos jours si l'on connaît les grandes forêts proches d'Arcachon, mais qui aurait été plus étonnant à l'époque puisque ces forêts n'ont été plantées qu'au XIX ème siècle après les essais tentés par Nicolas Brémontier à la [ID du XVIII ème siècle.

- La pinasse "Marie-Thérèse" , dite "le bateau de Monsieur", a été donnée en 1992 à l' AMERAMI par la famille Quancard de Bordeaux. N'étant plus apte à la navigation, elle a été restaurée en 1992 aux fins de conservation et de présentation par le chantier Raba de La Teste de Buch. Elle se trouve actuellement au Pavillon Savare près du bassin Saint-Pierre à Caen où l' AMERAMI a rassemblé une partie de sa collection. - La pinasse de pêche "Ma biche" a été donnée en 1991 à l'association par M. Pierre Dagom, et se trouve elle aussi à Caen. Elle présente des caractéristiques semblables à celles de "Marie-Thérèse", en étant légèrement moins longue (10 m.). Elle dispose d'un arbre d'hélice relevable facilitant l'échouement.

- Caractéristiques ("Marie-Thérèse") :

- construction: Cristal, en 1947- jauge brute: 7,37 tonneaux

- matériau: bois de pin-longueur de coque: 10,90 m.

- embarcation pontée -largeur: 2,70 m.

- propulsion mécanique: - moteur Couach à essence 14 CV - Evinrude h.b. 5 CV