

Lettre d'information

N°4 - septembre 1999

Editorial : FAIRE NAVIGUER LES UNITES DU PATRIMOINE

La réglementation maritime française actuelle ne connaît pas d'unités du patrimoine, de "vieux gréements", ou de "bâtiments anciens". Elle est adaptée à la navigation de navires professionnels et des unités de plaisance.

Elle s'ouvre depuis peu aux nécessités de la "grande plaisance", mais elle ignore cette forme d'activité paradoxalement nouvelle qu'est la navigation de "vieux bâtiments", sauf si ceux-ci sont armés à la plaisance.

Or certaines des unités du patrimoine posent des problèmes, notamment lorsqu'un "vieux bâtiment" change de catégorie de navigation, passant par exemple de la pêche ou du remorquage à la plaisance ou à "l'utilisation collective".

Lors du colloque organisé par l'Association pour la Fondation du patrimoine maritime et fluvial au Sénat le 22 septembre 1997, notre ami François-Xavier Mansart a exposé les besoins en ce qui concerne d'une part la "réglementation navire", d'autre part la "réglementation personnes embarquées". Compte tenu des matériaux employés, des techniques mises en oeuvre, la réglementation concernant la sécurité des navires modernes n'est pas applicable aux "vieux bâtiments". Est-il possible d'assurer l'étanchéité absolue d'un pont en bois? Serait-il préférable d'établir une réglementation spécifique pour l'ensemble des unités du patrimoine, ou de discuter des cas particuliers et obtenir des dérogations au "coup par coup"?

Le nombre de personnes embarquées est par exemple limité selon la réglementation en vigueur, et ne permet pas d'atteindre la rentabilité pour un navire ancien de taille importante. Une "réglementation personnes embarquées" propre est une nécessité primordiale afin de parvenir à une saine gestion permettant l'entretien des "vieux bâtiments".

La direction des affaires maritimes et des gens de mer est consciente de l'importance de la question à résoudre pour la sauvegarde vivante des unités du patrimoine. Elle est prête à chercher et à exprimer, en liaison avec la Fondation du patrimoine maritime et fluvial, la définition des "vieux bâtiments", à étudier une réglementation adaptée à la mise en valeur de ces unités, et à combler ainsi le vide juridique existant.

Venue des côtes de Mer du Nord et de Manche de "Marite", le dernier terre-neuvier construit en France

La Fondation du patrimoine maritime et fluvial et l'AMERAMI portent un intérêt particulier à la mise en vente sur le marché mondial de "MARITE", dernier terre-neuvier originaire de Fécamp, abandonné aux îles Feroë, restauré à partir de 1979 par un groupe de jeunes Suédois enthousiastes et compétents. Sous pavillon suédois et sous le nom de "Bla Marité af Prippts", (Prippts étant une importante entreprise de brasserie), le navire navigue depuis plus d'une dizaine d'années en "charter" au départ de Stockholm pour de rémunératrices croisières essentiellement à caractère gastronomique.

Une équipe technique française s'est rendue en Suède en janvier puis en juin 1999 afin d'évaluer l'état du navire.

Un groupe de projet a été organisé par la Fondation du patrimoine maritime et fluvial.

De premières discussions ont eu lieu avec les actuels propriétaires, désireux de se séparer du navire en raison d'une politique de développement de leurs affaires au delà du nombre de personnes pouvant

être actuellement embarquées à bord de "Marité".

Au cours de l'été 1999, "Marité" a fait escale sur les côtes françaises, à Dunkerque (1er et 2 juillet), à Fécamp (3 et 4 juillet), à Saint-Malo (7 et 8 juillet), et au Havre (13 et 14 juillet). Le navire, trois-mâts goélette, a suscité une très vive curiosité.

Un accueil chaleureux lui a été réservé, notamment par les personnalités politiques régionales (M. Delebarre à Dunkerque, Madame Bredin à Fécamp, M. Couanau à Saint-Malo, M. Rufenacht au Havre).

Une émission de "Thalassa" sur FR3 lui a été consacrée le 2 juillet.

Les élus et les responsables administratifs -M. Serradji, directeur des affaires maritimes et des gens de mer; M. Gilardy, directeur régional des affaires maritimes de Bretagne - ont tous apprécié la qualité et le goût de la restauration du navire effectuée par les Suédois.

Une concertation générale s'établit afin d'étudier les modalités d'une offre française d'achat en fonction d'une utilisation rationnelle fondée sur les besoins dans le domaine de la "grande plaisance".

PARTICIPATION DU "DEHEL" AU RASSEMBLEMENT DE ROUEN 9-18 JUILLET 1999 - "L'ARMADA DU SIECLE"

Le "Déhel" de l'AMERAMI, a participé au troisième rassemblement des grands voiliers organisé à Rouen, avec le soutien de l'UNESCO, "l'Armada du siècle". Cette manifestation emblématique de la conservation, de la restauration, de l'utilisation du patrimoine maritime vivant, a réuni une fois encore un immense public passionné et enthousiaste. Présent au bassin Saint-Gervais du port de Rouen pendant le rassemblement, le "Déhel", navire de la Baie de Seine, a eu l'honneur d'ouvrir la descente du fleuve le 18 juillet en tête du convoi des grands voiliers, et de parvenir à l'estuaire en compagnie du porte-hélicoptères école "Jeanne-d'Arc" et du trois-mâts "Belem". L'amiral Prudhomme, directeur des musées de la marine, M. Marc Pabois - responsable du patrimoine maritime et fluvial au ministère de la culture - et Madame Pabois, ont été à bord du "Déhel" pendant cette descente de la Seine les invités du président Jacques Chauveau et du patron du "Déhel", Michel Bernède.

LE "CHASSE-MAREE" CONSACRE UN ARTICLE AU "DEHEL"

Le "Chasse-Marée", n° 123 - mars-avril 1999 - a publié un article de Florence Renault consacré au "Déhel". L'article, d'une dizaine de pages, très illustré, est une véritable monographie de cette unité, considérée comme une barque-chalutière de Dives inspirée du modèle des cotres-pilote de la Baie de Seine.

Florence Renault rappelle la restauration effectuée par les soins de l'AMERAMI, et souligne le grand intérêt de la navigation des unités du patrimoine. *"Tous ceux qui ont navigué sur le "Déhel" s'accordent sur son caractère" très physique"(.) C'est par force 6 à 7, au grand large, qu'il donne toute sa mesure, filant entre 7 et 8 noeuds, ce qui n'est pas son record. On a alors l'impression que rien ne saurait l'arrêter"*. On est ici, conclut le "Chasse-marée", en présence d'une restauration d'une grande qualité.

L'ABRI DE SAUVETAGE DE HONFLEUR RETROUVE UN CANOT

L'AMERAMI s'efforce d'une part de faire naviguer dans toute la mesure du possible, les unités du patrimoine dont elle assure la restauration, d'autre part de mettre ces unités dans les conditions qui furent celles de leur vie active.

Aussi a-t-il été décidé avec les autorités de Honfleur et la Société nationale de sauvetage en mer que le canot de sauvetage "Marquis Maurice d'VITE II" restauré par l'association serait désormais placé dans l'ancien abri de Honfleur, aujourd'hui désaffecté, qui servit longtemps de base aux opérations de sauvetage en Baie de Seine.

Après plusieurs tentatives menées au cours de l'été, en fonction des marées et des moyens techniques utilisables, le "Marquis Maurice d'Urre II" est désormais à ce poste.

RENCONTRE AMICALE A L'OCCASION DE L'ASSEMBLEE GENERALE DE L'AMERAMI

A l'issue de l'assemblée générale de l'association qui s'est tenue le 1^{er} avril 1999 dans la salle de conférence du musée de la marine à Paris, grâce à la courtoisie du directeur du musée, l'amiral Prudhomme, un "pot" amical a réuni les participants.

On reconnaît sur la photographie, de gauche à droite, MM. Michel Bernède, Jacques Dadure, Eric Houlbec.

PRESENTATION DES UNITES DE LA COLLECTION DE L'AMERAMI

FICHE N°4... LE CANOT DE SAUVETAGE "MARQUIS MAURICE D'URRE II"

Cédé à l'AMERAMI par la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), le canot de sauvetage tous temps "Marquis Maurice d'Urre II" a été restauré de 1997 à 1999 par les ateliers du centre national de la navigation Caen-Normandie afin d'être un signal éloquent des efforts de ceux qui interviennent en mer pour sauver des vies, et un rappel permanent des consignes et des techniques de sécurité de la navigation.

En service actif de 1955 à 1982, ce canot a notamment été affecté à la station SNSM de Carro - à la pointe est du golfe de Fos - et est intervenu de nombreuses fois dans des parages dangereux en raison de la force des vents d'est et de nord. Baptisé dans un premier temps "Lieutenant Bonaparte", il avait pris le nom du bienfaiteur de la station de Carro, le marquis d'Urre d'Aubais. Réformé en 1982, il fut maintenu en état de naviguer par une association de Rochefort-sur-mer, et connut une première restauration en 1991 par les soins de M. Gilbert Scheitele, qui écrit à l'AMERAMI *lie 'est avec passion que j'ai restauré ce navire qui aura marqué une page de ma vie maritime* ".

Frère jumeau du "Fernand Weigmann", qui fut affecté à la station SNSM de Honfleur, il a pris tout naturellement place dans l'ancien abri de ce canot remis en état sous la direction de Michel Bernède par une équipe de l'association municipale Honfleur-jeunesse. Il sera un des éléments marquants de la "Cité des marins" en projet.

- Caractéristiques:

- construction: chantiers Jouet - Sartrouville - 1953

- jauge brute: 13,51 tonneaux - poids : 10,1 tonne

-longueur: 11,50 m-largeur: 3,40 m.

- tirant d'eau: 0,95 m - vitesse: 8,6 noeuds (en activité)

Le canot était équipé de deux moteurs Diesel RC 70 D - 70ch<