

Lettre d'information

N°12 - novembre 2003

L'ami Jacques Chauveau

Ce Norman était un Viking, ce cavalier était un marin. Né à Caen, engagé chez Leclerc, c'était un boulinard, un vrai, un amoureux des bateaux. Sa "malouinière" était un petit musée de la marine, tout comme son appartement de Paris ou son bureau, tenu par la fidèle Marliese.



Fin régatier, son "Vert-Galant" était un bijou, on le voyait à Cowes, à la Nioulargue et partout où la voile règne en maître.

A la barre d'AMERAMI de 1982 à 2000, dans la lignée de son vieil ami Luc-Marie Bayle, il recherchait inlassablement les vestiges dignes d'être conservés de notre patrimoine maritime, et des lieux d'accueil. Choqué que la France n'ait gardé aucun bateau de sa Marine nationale, il a pesé de tout son poids, qui était lourd de son carnet d'adresses, pour faire aboutir le projet d'installation du sous-marin ARGONAUTE à la Cité des sciences de La Villette, avec le succès que l'on sait.

Jamais à la retraite, il avait aussi milité avec la Fondation pour le patrimoine maritime et fluvial au côté de son ami Gérard d'Aboville pour faire revenir en France la superbe "MARITÉ".

Membre de l'Académie de marine, la consécration internationale lui était venue avec son accès à la présidence du World Ship Trust.

Au revoir, Jacques, votre chaleur humaine nous manquera.

Claude VERDIER, vice-président de l'AMERAMI

Plus d'un quart de siècle d'action de l'AMERAMI

L'AMERAMI fut créée en 1975 à l'initiative de Luc-Marie Bayle, alors directeur du Musée de la marine. Reconnue d'utilité publique par décret du 26 juin 1981, elle fut présidée jusqu'en 1982 par ce

grand yachtman que fut Aymar Achille-Fould, skipper de "Chimère", puis de 1982 à 2000 par Jacques Chauveau, subtil régatier à la barre de son 6 m J.I. "VertGalant".

Jacques Chauveau insuffla à l'AMERAMI la passion de la collection, et la vocation de la démonstration. Si la collection est inséparable de l'idée de musée, la démonstration a une vertu active d'éducation et ne peut se faire qu'à la mer.

L'association fut une des toutes premières en France à se consacrer à la sauvegarde des bateaux anciens qui, conçus à une époque déterminée, présentent un intérêt particulier de conception, de construction, d'utilisation et d'adaptation à une mer ou à un métier. A ce titre, ils méritent d'être examinés, restaurés et mis en valeur. Il était évident dès 1975 que le nombre de bateaux anciens et authentiques allait diminuant avec le temps, et qu'il n'y aurait très rapidement plus rien d'ancien à sauvegarder au titre d'un patrimoine qui soit instructif tant au plan historique, qu'au plan social et qu'au plan technique. Aussi l'AMERAMI s'est-elle dès 1975 efforcée de découvrir, rassembler, protéger, restaurer et dans toute la mesure du possible faire naviguer, des unités représentatives de l'évolution qui entraîne des changements en fonction des progrès des technologies et des matériaux employés, des utilisations nouvelles, ou des adaptations aux réapparitions cycliques d'idées ou de besoins éprouvés antérieurement.

L'AMERAMI a limité sa recherche aux bateaux de mer dans les trois catégories des unités de travail, des unités de plaisance, et de certains équipements des bâtiments militaires (dromes en particulier). La collection réunie comporte quatre-vingt unités et est un échantillonnage modeste et incomplet mais très intéressant des trois catégories. Les unités rassemblées illustrent le savoir-faire et le talent des constructeurs. L'AMERAMI n'a pu jusqu'à présent trouver et aménager l'espace public de présentation qui est indispensable à une collection. Elle a du moins fait établir par l'architecte Christophe Huet et le muséologue Serge Reminel un projet de musée de la navigation, petit, intelligent et élégant répondant à une thématique centrée sur le bateau comme forme et comme outil, mettant en valeur les talents des constructeurs au service des talents des navigateurs. Elle a pu associer collection et démonstration par la présentation au public de la Cité des sciences et de l'industrie de La Villette du sous-marin "ARGONAUTE" (cf. Lettre AMERAMI n° 11 p4), alors que l'ampleur de cette présentation, les techniques de conservation et les dimensions du budget nécessaire n'avaient aucune mesure avec ses autres entreprises de sauvetage. L'AMERAMI attache une importance particulière - c'est là sa caractéristique originale - à la démonstration, c'est-à-dire l'utilisation du bateau sauvegardé dans les conditions les plus proches possibles de sa première vie active. Le souci de faire naviguer donne vie à la collection et en fait un instrument efficace d'éducation.



Jacques Chauveau
devant le sous-marin
Argonaute à La Villette

La Lettre d'information de l'AMERAMI s'efforce de donner dans chacune de ses livraisons un aperçu des navigations effectuées par les unités restaurées, confiées par conventions à des skippers expérimentés.

Prochain retour de "Marité" en France

Jacques Chauveau aurait été heureux de l'aboutissement des efforts que Gérard d'Aboville et lui ont menés avec patience et diplomatie pour que se constitue un Groupement d'intérêt public (G.I.P.) qui puisse acheter le trois-mâts goélette "MARITÉ", dernier des morutiers de Fécamp (cf. Lettre AMERAMI n° 4, p.2). Jacques Chauveau, à l'affût de tout ce qui pouvait intéresser le patrimoine maritime, apprend au début de 1999 que "MARITÉ" - restauré avec le plus grand soin par un groupe de jeunes suédois et effectuant des croisières en Baltique - est proposé à la vente. Il en informe la Fondation du patrimoine maritime et fluvial, présidée par Gérard d'Aboville. Au terme de presque quatre années de négociations entre



partenaires possibles, le G.I.P. souhaité est constitué autour de la Ville de Rouen, de celle de Fécamp, de plusieurs Conseils généraux normands et est soutenu par le Conseil régional de Haute-Normandie ainsi que par un important mécène industriel. Les propriétaires suédois, soucieux du retour de "MARITÉ" en France, ont facilité ce retour en ne cherchant pas avec frénésie des acheteurs sur le marché mondial de la grande plaisance, attendant que les Français soient prêts. Les atouts de "MARITÉ" sur ce marché sont importants : silhouette extérieure du morutier parfaitement respectée par la restauration presque à l'identique de la coque, du pont, des roofs et du gréement; aménagements intérieurs traités avec goût permettant d'accueillir 22 passagers et 7 hommes d'équipage; installations mécaniques et de sécurité modernes et conformes aux règlements suédois en vigueur. La Fondation du patrimoine maritime et fluvial ne pouvait pas laisser passer la possibilité du retour sous pavillon français du dernier terre-neuva, sauvé à la fin des années 1980 par l'énergie et la passion de cinq jeunes gens.

Navigations de l'été

- Le cote-pilote "DÉHEL" basé à Honfleur a effectué dans des conditions très satisfaisantes le programme établi (cf. Lettre AMERAMI n° 11, p.3) : rassemblement de Yarmouth, Armada de la Liberté à Rouen, croisière aux Iles anglo-normandes.
- Le chat "CHAT-PARD" (cf. Lettre AMERAMI n° 10, p.3) a été particulièrement remarqué au cours des régates de Noirmoutier (Bois de la Chaise).
- "VÉTILLE" dispose dorénavant d'une remorque porteuse d'un ber adapté. Il a participé à la semaine du golfe du Morbihan, ainsi qu'aux rendez-vous de l'Erdre.
- "CALYPSO" basé à Nernier-sur-Léman a participé au Bol d'or, régates majeure annuelle organisée par la Société nautique de Genève, courue les 14 et 15 juin avec 559 participants. Il a pris part en juillet au rassemblement des Vieux gréements de la Tour de Peilz, puis au rassemblement "classique" de Sciez en août, ainsi qu'aux Journées du patrimoine suisse au début de septembre.

La Bette et la Belle

Coquille typographique ou lapsus révélateur ? La Lettre AMERAMI n° 11 a publié en page 3 un court texte de présentation de la bette "IDA" sous le titre "la belle IDA". Certes les épreuves de la Lettre, transmises par fax, n'étaient pas d'une grande netteté. Mais, impressionné par ce qu'il avait entendu des fraîches couleurs "méditerranéennes" apportées à l'embarcation, de sa fine étrave, de sa voilure gonflée, le relecteur a tout naturellement lu "la belle IDA", splendide marseillaise particulièrement remarquée au cours des régates organisées cet été à La Ciotat par l'association "La petite mer".

Présentation des unités de la collection de l'AMERAMI

Fiche N°12 - La vedette de police fluviale "VIGIE"

La "VIGIE" est un exemplaire unique de vedette à coque métallique rivetée et à moteur à combustion interne du début du XXe siècle. Elle a été classée par la Commission supérieure des monuments historiques. Longue de 8,70 m pour une largeur de 1,80 m, de 0,60 m de tirant d'eau à vide, avec une charge autorisée de 2 tonnes, l'embarcation n'est pas pontée. Elle était équipée en 1904 d'un moteur "à pétrole" de 2 cylindres combinés, d'une puissance de 16 Cv, resté en service jusqu'en 1955. La "VIGIE" et la "MOUETTE" - équipée d'une machine à vapeur, et qui est aujourd'hui disparue - furent les premiers canots automobiles dont a disposé la Brigade fluviale de Paris. En un peu plus de 79 ans de service, la vedette a accompli les missions les plus diverses dans des conditions souvent difficiles, parfois cocasses, inséparables de l'histoire de Paris.



Construite par les ateliers des Services techniques de la Préfecture de police de la Seine, mise à l'eau en mars 1904, la "VIGIE" avait été voulue par le célèbre préfet de police Lépine afin notamment d'intervenir contre les activités des "ravageurs", bandits d'eau douce, à la fois braconniers, pilleurs de bateaux et contrebandiers qui sévissaient la nuit sur la Seine. De 1904 à 1985 elle a permis un très grand nombre de sauvetages: personnes tombées dans la Seine, accidents, tentatives de suicide, ainsi que des recherches et des récupérations de noyés et d'objets les plus divers. La "VIGIE" et la "MOUETTE" ont eu une très grande activité lors des inondations de 1910.

Lorsque fut décidé le retrait du service de la "VIGIE", le directeur des services techniques de la Préfecture de police, alors Monsieur Massoni, estimant que la vedette devait être préservée en raison de son originalité et de sa place dans la petite histoire de Paris, l'a remise à l' AMERAMI le 13 novembre 1985.