

MUSÉE MARITIME



FLUVIAL et PORTUAIRE de ROUEN

Septembre-Octobre 2019
N° 004

La Lettre du Musée Maritime



*La Seine à Rouen
Narcisse GUILBERT - 1898-1942*

À VOTRE AGENDA

19 septembre : 18h00

Les Lion's organisent dans la péniche «Pompon Rouge» leur **Foire aux Vins**. (Entrée gratuite)

21 et 22 septembre

Journées du Patrimoine

Le Musée sera ouvert et proposera des visites guidées et des animations pour les enfants.

22 septembre

Peintures en Seine

Exposition-Concours et remise de prix dans la péniche «Pompon Rouge». Inscription : Marie-Hélène JOYEN-CONSEIL

18 octobre - 17 novembre

Foire Saint-Romain

CONFÉRENCE

18 septembre (Mercredi) - 17h30

*Les marins pendant la guerre
de 1870 en Normandie*
par J-Ph BLOCH



Notre péniche

«Pompon Rouge»

est équipée pour accueillir vos conférences, cérémonies, repas de famille, etc.

Contactez-nous au
02 32 10 15 51

ou sur

musee@musee-maritime-rouen.asso.fr

LE MOT DE LA PRÉSIDENTE

Par M.O. DEGON



Deux mois se sont déjà écoulés, depuis que nous avons vu s'éloigner sur la Seine, vers d'autres horizons, la poupe de l'Hermione, dernier bateau à quitter le Port de Rouen, au quai duquel elle a été amarrée pendant l'Armada, pour le grand plaisir d'une dizaine de millions de visiteurs..

Cette superbe réplique du bateau sur lequel le Marquis de Lafayette s'est rendu en Amérique, n'a pas été la seule à nous faire rêver, car il y avait les magnifiques voiliers russes, mexicains, Brésiliens, Italiens, Omaniens et j'en passe... Le Musée Maritime a accueilli environ 3000 visiteurs, dont les remarques et commentaires nous ont sincèrement encouragés et je tiens tout particulièrement à remercier toutes celles et tous ceux qui ont consacré une grande partie de leur temps au Musée pendant les 10 jours de l'Armada.

30 années se sont écoulées depuis les Voiles de la Liberté en 1989, et le Musée Maritime a participé aux 7 événements dans ce même hangar 13, avec cette ferveur animant toutes celles et ceux qui se sentent responsables, soit en tant que salarié, soit en tant que bénévole.

Le quai a retrouvé sa sérénité, la maquette de la Dauphine, exposée à l'extérieur durant l'Armada, a regagné son abri et nous souhaitons que l'intérêt qu'elle a suscité encourage la continuation de sa construction.

Je vais maintenant conclure mon propos, en redisant mon désir de pouvoir ré-installer les éléments de notre Bibliothèque riche de livres,

SOMMAIRE

- Le mot de la Présidente
- Le canotage en Seine
- Après les expéditions vers l'Ouest des Navigateurs normands : leurs voyages vers l'Orient : le Rouennais Jules de Blosseville
- Les bateaux de servitude en Seine par les maquettistes
- L'espace loisirs :
 - Nœud plat
 - Témoignage

cartes, photos, et archives maritimes de la Région, déménagés à la suite de la démolition partielle du hangar 13 en 2015, pour donner satisfaction au projet d'installer la Foire St Romain sur l'esplanade St Gervais, autour du Musée Maritime.

Ce projet de réhabilitation de nos documents tient au cœur de tous les actifs du Musée Maritime et je suis sûre que parmi les nombreux lecteurs de cette lettre bi-mestrielle, des suggestions nous parviendront afin de nous aider à mener à bien ce projet de restauration.

Souhaitant une rentrée dynamique à notre Musée et à ceux qui se mobilisent pour son développement, je vous remercie de toute l'attention que vous porterez à la lecture de cette Lettre N° 4.

Sincèrement votre,
Marie-Odile DEGON



Le canotage en Seine

Au milieu du XIX^e siècle le plan d'eau de la Seine a été le lieu d'un véritable «Art de vivre à la Française» avec des activités de plein air tournant autour des plaisirs nautiques associés aux plaisirs champêtres offerts par les îles comme l'île aux Cerises sur lesquelles existaient des Auberges.

Au départ on s'adonnait au canotage de promenade sur des barques à rames ou des petits bateaux à voile, mais dès 1850

les canotiers deviennent sportifs et organisent des courses à virages autour de bouées appelées «course au piquet».

Apparaît alors rapidement une rivalité entre «canotiers à canotières» et «canotiers sérieux» passionnés de sport. Les peintres impressionnistes illustrent parfaitement ces deux pratiques sportives ;

Sisley en 1874 peint une «Régate à Moseley» et Auguste Renoir réalise en 1879 «La yole à Asnières».

Les sportifs vont s'inspirer du modèle anglo-saxon. Ainsi le canotage devient le «rowing» pour l'aviron, le «sailing» pour la voile, et le «steam-yachting» pour le motonautisme.

En 1847, après le Havre, Rouen fonde la première Société de régates. Elle organise entre 1850 et 1855 des régates à Rouen, Oissel, la Bouille qui sont aussi l'occasion de divertissements musicaux et d'animations nautiques dans des établissements de bains associatifs ou privés tels que les bains «Villers» à l'île Lacroix ou «des Galés», au cours la Reine, pour les plus réputés. Les régates attirent beaucoup de spectateurs et des paris (sur le modèle des courses de chevaux), sont organisés et certains sportifs deviennent professionnels.

C'est dans cette ambiance que se crée en 1885 le CN Canteleu-Croiset toujours en activité aujourd'hui. Le développement de la pratique du canotage va entraîner une évolution dans la conception et la construction des bateaux de promenades mais aussi et surtout de régates. On va ainsi voir apparaître le banc à coulisses (siège à roulettes monté sur des rails) et des bateaux spécialement destinés à la course.

Roland Testut termine troisième au championnat d'Europe et participe aux Jeux olympiques d'Anvers avec ses camarades de club, Morel, Dussy, Fulmagi, en quatre barré.

Le CNAR a offert quelques grands noms à l'Aviron français à l'occasion en particulier de ses participations aux jeux olympiques de 1960, 1964, 1968 à Mexico, 1976 à Montréal et plus récemment à Barcelone. Parmi ces

grands noms on peut retenir R. Duhamel et B. Monneron en double scull (1^{er} titre mondial de l'Aviron Français), C. Lemoal en skiff, à ce jour seule rameuse française finaliste en skiff aux JO - (elle terminera sa carrière avec 19 titres de championne de

France en skiff et avec ses coéquipières en double scull ou en quatre).

Actuellement le Président du club de l'île Lacroix est Thierry RENAULT Champion du monde en deux de couple, poids léger 1985

Comme indiqué ci-dessus aujourd'hui les bénévoles du CNAR organisent chaque année pour le plus grand plaisir des passionnés d'Aviron mais aussi du public rouennais le «Défi Seine» une Régate internationale rassemblant une cinquantaine de «Huit avec barreur» venant de toute la France mais aussi de plusieurs pays européens tels que l'Angleterre, l'Allemagne, l'Espagne, les Pays-Bas.....

Souhaitons que tous ces clubs continuent à animer le Plan d'eau Seine pour le plus grand plaisir du public rouennais en particulier.

Jean-Pierre FELIX



Le Musée possède une collection intéressante de bateaux représentatifs de cette époque telle que la Yole «Fleurette» datant des années 1900 (labellisée BIP bateau d'intérêt patrimonial en 2009) la Yole «RCS 3» ou encore, une prame, une périssoire, un canoë canadien à voiles etc... Grâce au CNAR on peut aussi admirer le skiff en acajou de «Louis Renault», restauré par Patrice MABILLE Maître charpentier responsable de l'atelier de Restauration du Musée.

Si aujourd'hui le plan d'eau Seine n'offre plus un espace de loisirs comme aux siècles derniers, il garde encore une forte tradition sportive avec les «24h motonautiques - Championnats du monde motonautiques» mais aussi avec le «CNAR-Sté des régates Rouennaises» organisateur du «Défi Seine».

Dès 1912 un rameur du CNAR,

Les Navigateurs Normands JULES de BLOSSEVILLE

INFATIGABLE MARIN ROUENNAIS

Jules, Alphonse, René PORET de BLOSSEVILLE est né à ROUEN le 29 juillet 1802, dans une maison visible au 24 de la rue Charles Lepneuveu. Il fait de courtes et très brillantes études qu'il déteste au Collège de la ville, il a comme ami Armand Carel, son aîné de 4 ans. Il préfère le latin et l'anglais à la natation. Doué pour les langues il parle aisément anglais, espagnol, portugais et assez bien le grec moderne, l'arabe, le malais et quelques autres. Equitation, géologie, minéralogie l'intéressent et il sait dresser des cartes.

Son oncle, Alphonse Poret de Blosseville, capitaine de vaisseau, qui sera retraits avec le grade de Contre-Amiral, le fait rêver de devenir marin et lui permet de rentrer comme volontaire sur les bateaux de l'état avant ses 16 ans. Il embarque le 1^{er} janvier 1818 à Rochefort sur le RAILLEUR, destination Cayenne et la Martinique. En 7 mois il se familiarise avec les métiers de la mer et en devient un passionné. Après 3 mois sur la Gabare LA LOIRE, il devient élève de seconde classe. Suivent de nombreux embarquements et voyages, il est nommé élève de 1^{ère} classe. En 1819 et 1820 il navigue aux Antilles et à Terre Neuve. Le 13 avril 1822, il embarque à Toulon sur la COQUILLE avec un cercle de M. Bréauté. En 1825 il est nommé enseigne de vaisseau.

La COQUILLE a été choisie par le



Maison natale de Jules de Blosseville, rue Charles Lenepveu à Rouen

gouvernement pour faire un voyage de découverte, par ordre du roi. Duperrey (botaniste explorateur, cartographe) est chargé de cette Circumnavigation, un seul élève est admis et Blosseville est choisi malgré son jeune âge, grâce à ses connaissances et compte tenu de ses expériences. Il est apprécié par le Capitaine Duperrey.

La COQUILLE (380 tonneaux) embarque 7 mois de vivre, 5 mois d'eau, l'alambic en cuivre pour distiller l'eau de mer, l'chaloupe, l'grand canot, 2 baleinières, l'petit canot, des graines et des objets de troc, 12 personnes forment l'état major et il y a 50 hommes dont 35 matelots, les autres sont officiers marinières, domestiques, mousses, cambusiers...

Duperrey prend le commandement de la COQUILLE, corvette armée en août 1822, au départ de Toulon. À ses côtés, Dumont-d'Urville, nommé lieutenant de vaisseau et chargé de l'entomologie et de la botanique, le pharmacien et naturaliste René-Primevère Lesson et quelques enseignes attirés à l'astronomie, à l'hydrographie ou à la géographie. Presque trois ans après, en mars 1825, la COQUILLE est de retour au port avec à son bord l'équipage au complet et de précieuses informations scientifiques : au total, plus de 3 000 espèces de plantes ont été récoltées. Le compte-rendu du périple sera rédigé entre 1825 et 1830 en sept volumes et quatre atlas.

Les principales étapes auront été Santa Cruz de Ténériffe, Santo Antao, les îlots de Martim Vaz, la baie de Sainte Catherine au Brésil, les Malouines, le Cap Horn, Talcahuano au Chili, Paita au Pérou, puis après 65 jours de traversée : Port Praslin aux Séchelles, l'île de Shouten, l'archipel de Tonga, les îles Bougainville et Bouka dans les archipels de Santa-Cruz et des Arsa-

cides puis Port Praslin aux Seychelles, Cap Saint Georges et en 1824 Sydney puis l'île de Rotouma, les Mulgraves, l'île de Oualan, les Molluques, Java, l'île Maurice, Ste Hélène, l'Ascension et Marseille. 872 jours de campagne pendant lesquels Jules

de Blosseville a pris part à tous les travaux scientifiques et a été l'interprète des savants de la COQUILLE auprès des populations rencontrées comme Durville pour la botanique et Duperrey représentant la France.

En 1826 nommé sur l'ESPERANCE il est chargé de sonder l'estuaire de la Seine et la côte de Cherbourg à Dieppe. En 1827, il part



avec la gabare la CHEVRETTE commandée par M. Fabre, lieutenant de vaisseau qui avait pour mission de parcourir les mers de l'Inde et de la Chine. Muni d'excellents instruments, et des instructions données par le bureau des longitudes, Jules de Blosseville se livre aux observations auxquelles il avait coopéré d'une manière remarquable dans sa précédente campagne, telles le magnétisme terrestre, la météorologie, la géographie et la navigation, disciplines scientifiques qu'il cultive avec zèle. Le 29 mai 1827, la Chevrette rejoint en 90 jours l'île Bourbon (La Réunion), et ensuite Pondichéry puis Madras, Calcutta, Rangoon, Ceylan, Anier et Batavia, elle rentre au Havre le 11 décembre après 368 jours de mer et 164 jours sur rade.

Jules de Blosseville est nommé Lieutenant de vaisseau le 31 décembre 1828 il commandait la 57^e compagnie des équipages de ligne. Le 5 avril 1830, il part en qualité de lieutenant de vaisseau, second sur le brick l'ALACRITY, et fait avec lui la campagne d'Alger et la station du Levant. L'Alacrity rentre le 15 juillet 1832 après deux ans, trois mois et neuf jours de navigation. En 1832, il commande encore la 105^e compagnie. Infatigable, Jules de Blosseville, cette expédition terminée, prend la mer avec LA LILLOISE en 1833, passe devant Veules les Roses et rejoint Dunkerque où sa coque est renforcée. Il navigue jusque dans la baie de Nord-Fjord et baptise entre autres la côte de « Blosseville ». La LILLOISE n'est pas adaptée pour naviguer dans les glaces, elle doit être réparée. Elle repart vers le Groënland le 5 août dans l'espoir de naviguer encore plus Nord, elle ne reviendra jamais et elle ne sera jamais retrouvée.

Ainsi disparaît à 31 ans, Jules de Blosseville, qui pendant 15 ans parcourt le monde, établit des contacts avec les populations locales et fait des milliers de relevés scientifiques.

J.P. Lécrivain

Réf : Jules de Blosseville de Ernest de Blosseville

Les bateaux de servitude en Seine

La Seine a toujours été une voie de circulation plus ou moins aisée mais les hommes l'ont toujours utilisée. Il y a eu les invasions, les départs d'expéditions mais à toutes les époques, des bateaux ont permis d'effectuer le travail des riverains : la pêche, toutes sortes de trafics, et le transport en particulier. Au fil du temps, le cours du fleuve a été amélioré en le canalisant et en le creusant pour devenir une grande voie de navigation.

Nous allons nous intéresser aux ba-

temps, les charpentiers de marine modifient l'avant du bateau et l'étrave en pointe devient plate et inclinée, favorisant l'échouage car à cette époque il n'y avait encore que peu de quais permettant l'accostage. Ainsi, le bateau devient la BESOGNE (XVII-XIX^e siècle) pouvant mesurer jusqu'à 70 mètres de long et charger jusqu'à 400 tonnes : elle est l'ancêtre de la péniche. Il fallait 56 hommes ou 12 chevaux pour la hal-

luer le long du fleuve ! Son tirant d'eau verticaux favorisant le chargement des marchandises et 6 d'entres elles sont construites pour transporter jusqu'à 750 tonnes.

Entre le XVII^e et le XIX^e siècle, la GRIBANE A VOILE fait son entrée, 20 à 36 mètres de long, 6 à 8 de large, rs friandrs friandchargeant 40 à 90 tonnes de frêt. On en comptait près de 200 enregistrées à Rouen jusqu'au XX^e siècle. Elle fut progressivement remplacée par la GRIBANE A MOTEUR. Ces navires ont navigué jusqu'après la dernière guerre, certains furent équipés de moteurs de GMC provenant de véhicules du débarquement en Normandie.

Au musée maritime, une vitrine est consacrée à ces bateaux précédemment décrits qui navigaient en Seine entre Rouen et les alentours de la Bouille. Elles ont été réalisées par Dominique DUQUESNE. Ce sont de beaux témoignages de cette époque dont nous sommes toujours amis.

Jean-Luc Bouclon



GRIBANE à moteur
sur la Loire et plus au sud on utilise le terme Gabarre

teaux de transport des environs de Rouen à partir du XVI^e siècle et à leurs évolutions. L'un des plus ancien est le FONCET entre le XVI et le XVII^e siècle. C'est un bateau issu des navires viking avançant par hallage, c'est à dire tiré depuis la berge à l'aide de cordages par des hommes ou des chevaux : il était utilisé pour des transports lourds (30 à 40 tonnes) et pouvait mesurer jusqu'à 50 mètres de long. La coque était réalisée selon la technique dites à clin c'est à dire que les planches qui constituent la coque se chevauchent et donnent au bateau une allure ventrue. Au fil du

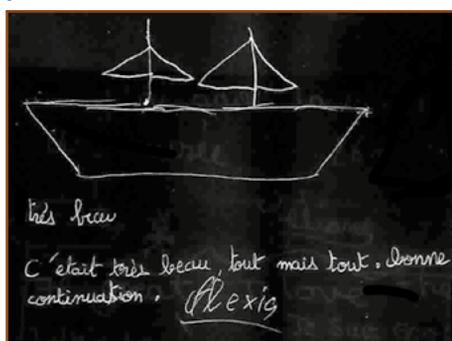
temps, les charpentiers de marine modifient l'avant du bateau et l'étrave en pointe devient plate et inclinée, favorisant l'échouage car à cette époque il n'y avait encore que peu de quais permettant l'accostage. Ainsi, le bateau devient la BESOGNE (XVII-XIX^e siècle) pouvant mesurer jusqu'à 70 mètres de long et charger jusqu'à 400 tonnes : elle est l'ancêtre de la péniche. Il fallait 56 hommes ou 12 chevaux pour la hal-



GRIBANE à voile

Témoignages

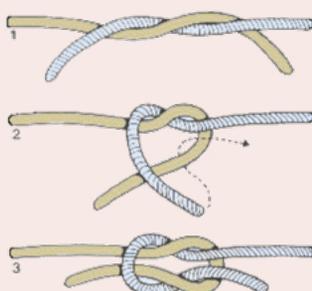
Notre livre d'or garde la mémoire du passage de nombreux visiteurs, venus de tous les pays de la planète. Parmi ces témoignages, celui des enfants qui repartent toujours très intéressés, parfois émerveillés.



Matelotage

Le Nœud Plat

C'est le nœud de base de l'apprenti gabier, quand il est raté il s'appelle nœud de vache. Je n'arrête pas de l'expliquer à mon jardinier



«La Lettre du Musée Maritime de Rouen»

Publication bimestrielle du Musée Maritime de Rouen, Association loi de 1901.

Responsable de la publication Marie-Odile DEGON, Présidente Rédacteur en Chef J-P Félix Maquette : Atelier d'insertion du Musée et Jean Wagemans.

Le Musée Maritime, Fluvial et Portuaire de ROUEN
Quai Emile Duchemin
Hangar portuaire N°13
76000 Rouen

Tél. 00 33 (0) 2 32 10 15 51

www.musee-maritime-rouen.asso.fr