

«Comme un vol de gerfauts» ...

Les Maquettistes ont exposé à Bonsecours les 16 et 17 novembre 2019

Sans doute inspirés par la poésie de José-Maria de Heredia, enterré à proximité, les Maquettistes ont pris beaucoup de hauteur en novembre dernier.

«C'est grâce à Richard Pribyls, membre des MNR* que la mairie de Bonsecours nous a invités à exposer nos maquettes dans la grande salle du casino de la ville. Quarante sept modèles étaient réunis et l'on aurait pu en mettre plus. La surface de la salle nous a permis de présenter de grosses unités que nous sortons rarement, la salle dont le fond était barré par deux maquettes à l'échelle 1/72^e, exposait :

- le porte-avions FOCH long de 3.30m
- le porte-hélicoptères Jeanne d'ARC et ses 2,20 m.

Le Foch est impressionnant et son pont attire l'attention, car les avions y sont stationnés ainsi que les engins de manutention, mais aussi des dizaines de personnages qui permettent l'activité de cet aérodrôme flottant qui est navigant (motorisé) !

Le porte-hélicoptères Jeanne d'ARC n'est pas terminé, mais lui aussi sera navigant. Sur les deux maquettes l'ascenseur à avions est fonctionnel. Ce navire est très lié à Rouen : la ville



Porte-Avions
Foch
(long. 3,30m)

en était la marraine et la plaque qui le signalait à bord se trouve aujourd'hui dans la mairie et l'une de ses ancres se situe à la pointe de l'île Lacroix, en plein centre de la cité : *Rouen et la pucelle, une longue histoire !*

Une autre maquette retenait l'attention: un magnifique «RIVA», ces superbes bateaux italiens, en acajou, aux chromes rutilants, cuirs superbes et motorisés par Ferrari.



Porte-Hélicoptères
Jeanne d'Arc
(long. 2,20m)

La maquette mesure 1m70 par 51cm, plaquée acajou, qui a reçu 17 couches de vernis, les chromes sont là ainsi que les cuirs et le bar s'ouvre sur une bouteille de chianti.

Le moteur thermique est un 26 cm³, démarreur, boîte de transfert, éclairage, radio, rien ne manque et sauf le moteur tout a été fabriqué par son constructeur Roland SABINE, qui affirme que son plaisir a été de vaincre toutes les difficultés rencontrées lors de la réalisation du modèle.

Vivement le beau temps pour effectuer les essais de navigation !!! Pour le reste, une grande partie de la flotille du club était là : péniche, remorqueurs, bâtiments militaires,

voiliers, navires anciens, roues à aubes (en construction) afin de montrer toutes les possibilités de réalisation dans le modélisme. Les visiteurs ont semblé ravis de cette exposition et le club est toujours intéressé par ce genre de manifestation».

Merci encore à la ville de Bonsecours.
MNR* : Maquettistes Navals Rouennais



Texte J-L Bouclon - Photos D Duquesne

Erratum Bananum !!!

Dans la lettre N° 5, nous avons évoqué le départ des bananes vers le port de Dieppe. Or ces coquines, d'humeur itinérante, ont quitté Rouen et Dieppe en même temps pour goûter au charme exotique du Havre, sans alerter nos Amis les maquettistes de leur départ, puis quittant Le Havre, elles sont parties, vers Dunkerque qui devint le 1^{er} port bananier. A cette époque Rouen n'était pas équipé de portique pour recevoir les conteneurs réfrigérés, et Dieppe pas assez profond pour accueillir les nouveaux porte-containers (Merci à M^{me} AMPÈRE H. pour ce rectificatif)

«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
lettre.musee@gmail.com

www.musee-maritime-rouen.asso.fr

MUSÉE MARITIME



FLUVIAL et PORTUAIRE
de ROUEN
JANVIER - FÉVRIER 2020
N° 006

CONFÉRENCES dans notre péniche Pompon Rouge

Mercredi 29 janvier 2020, 17h30
Martin BUTRUILLE
Evolution du Transport
Maritime



Mercredi 26 février 2020, 17h30,
Didier GOZARD
Un voyage exceptionnel
sous Louis XV
de Rouen à la Louisiane

à LIRE ou à RELIRE
Le monde à la lettre,
par Olivier de Kersauson.
Le Cherche Midi, 2019, 216 p.
Voir page 2



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

La Lettre du Musée Maritime



Charles FRÉCHON - Île Lacroix

LE MOT DE LA PRÉSIDENTE Par M.O. DEGON



Une année, riche en événements, vient de s'achever, au cours de laquelle le Musée Maritime de Rouen a su se faire valoir à la faveur des manifestations et innovations qui l'ont ponctuée.

Pour mémoire, la 7^e Armada, la publication d'une Lettre bimestrielle et la décision d'un classement à l'Inventaire des Monuments Historiques, de 4 objets de nos collections, ont été les points forts de cette année muséale. J'ajoute la perspective de continuation de la maquette de la Dauphine déjà bien élaborée grâce à la contribution de mécènes et au savoir-faire des charpentiers.

2020 va être marqué par le quarantième anniversaire de la création de l'Association du Musée Maritime Fluvial et Portuaire de Rouen. Je vous donne rendez-vous en septembre prochain (la date sera fixée prochainement), pour fêter ensemble ce long parcours qui a vu se réaliser de beaux projets. Quelques acteurs de cette création sont toujours là et leurs témoignages seront divulgués, à cette occasion.

Pendant cette quarantaine, «qui n'était pas d'ordre sanitaire», l'association a subi quelques tempêtes, financières, conflictuelles, voire juridiques, elle a dû éviter certains récifs et rêver à «une mer calme» qui en terme météorologique, peut conduire à une certaine euphorie. Je vous rassure, cette impression de vitesse de croisière n'est qu'un écran derrière le-

SOMMAIRE

- P1>Le mot de la Présidente
- P1>A lire et à Relire
- P1>Conférences
- P2>Les Croisières fluviales
- P3>Le Commerce de la banane
- P4 Les Maquettistes à Bonsecours
- P4>Erratum bananum-
- P4 Matelotage Nœud de cabestan

quel fourmillent des projets auxquels nous nous consacrons activement pour leurs réalisations. Les tempêtes sont apaisées et les récifs éloignés, mais il reste beaucoup à entreprendre pour que le Musée acquiert une image attractive digne de ce qu'il représente.

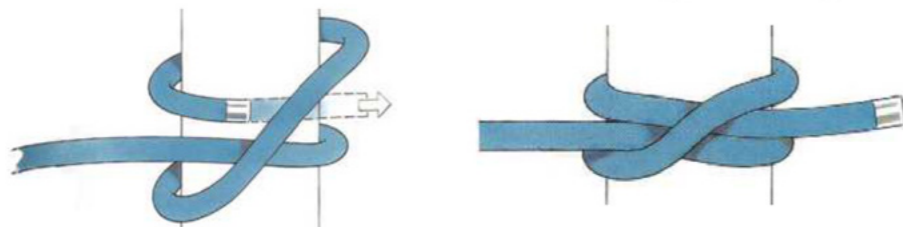
J'ajoute à ce propos qu'une Association d'audio-visuel est en train de tourner un film de 13 minutes sur le Musée Maritime avec certains de ses membres comme intervenants et que cette réalisation sera diffusée en permanence à l'accueil et volontiers exportée vers d'autres supports.

Parmi nos prévisions, une exposition sur le matelotage se prépare et débutera en Mars 2020. Elle est essentiellement construite avec le concours du Chantier d'insertion, abrité au Musée.

A tous nos lecteurs et amis, je souhaite de commencer l'année 2020 avec sérénité et enthousiasme en vue d'atteindre vos objectifs, en attendant de nouvelles rencontres au hangar 13.

Fidèlement vôtre,
Marie-Odile DEGON

Matelotage le nœud de cabestan



Le nœud de cabestan, autrement appelé : Deux demi-clef à capeler, Noeud de batelier, Noeud de bitte. Quand il n'est pas soumis à une tension constante - par exemple quand on amarre à un quai un canot qui tire par à-coups -, le noeud de cabestan a tendance à se desserrer tout seul. Mieux vaut, donc, toujours l'assurer par deux demi-clefs sur le dormant de l'amarre. On peut faire un noeud de cabestan autour d'un bollard, d'un mât ou de tout autre espar, mais également sur un taquet d'amarrage.

La Seine et les Croisières fluviales

Entretien avec Pierre Vandeville, tout récent retraité, Commandant de bateau

Dès le VIII^e siècle les paysages, les monastères et les abbayes attirent des flottes de voyageurs généralement venues du Nord, les Vikings, qui déferlent sur nos rivages à bord de leurs «drakkars» et «snekkars». Aujourd'hui encore nous ne sommes pas certains que leur but était uniquement touristique !!!

Revenons à l'époque contemporaine qui voit cette activité s'accroître pour devenir une part importante du marché du tourisme.

Tous les ans les catalogues d'agences s'enrichissent de nouvelles propositions, les plus anciennes croisières se déroulent probablement sur le Nil et

sur l'Amazone, les plus récentes au niveau mondial sur le Mékong, en Europe, sur le Douro, Venise et le Pô et en France sur la Garonne, le Rhône, la Saône et la Loire. La plus longue consiste à relier Amsterdam à la Mer Noire sur 3 bateaux différents et 3 fleuves à la suite: le Rhin, le Main et le Danube. La Seine est exploitée depuis une trentaine d'années c'est à dire de manière plus récente que le Rhin romantique et le Rhône entre Lyon et La Camargue.

18 bateaux appartenant à 6 compagnies se partagent les eaux de la Seine.

Les armateurs sont américains, allemands et quelques suisses, la compagnie la plus connue est certainement «Croisi-Europe».

Le Château Gaillard, vu du Pont du bateau



Les bateaux mesurent 110m ou 135m pour les plus longs sur 11,40 de large. Ils peuvent recevoir 140 passagers, 190 pour les plus grands. Les équipages

sont : français pour les commandants, également français ou Union Européenne pour les personnels techniques et navigants, Europe de l'Est pour l'hôtellerie. Les commandants et les personnels techniques travaillent 14 jours à bord suivis de 14 jours de repos. La langue officielle est l'anglais : avec les passagers majoritairement anglo-



phones mais aussi avec les capitaineries et le personnel administratif à terre.

La navigation s'effectue principalement de nuit, pour que les escales laissent la place aux excursions.

La restauration à bord s'inspire du mode anglosaxon : Breakfast le matin avec au choix le solide petit déjeuner américain ou le très exotique (pour un américain) continental breakfast composé de diverses viennoiseries. Le déjeuner est pris sous forme de buffet pour dégager le maximum de

Escale à Rouen



temps aux excursions

Le dîner, servi à table, offre aux passagers l'occasion de découvrir différents aspects de la «gastronomie française». En bref l'opportunité de prendre quelques kilos supplémentaires ..

Une croisière dure 1 semaine de Paris à Paris avec comme itinéraire type : Paris, Vernon pour la visite de Giverny, puis Rouen en une journée, 1/2 journée avec un guide pour la visite historique et l'autre demi-journée en temps libre.

La descente du fleuve fait escale à Caudebec en Caux ou à Honfleur, selon les marées, les passagers sont alors embarqués dans des cars qui les emmènent sur les plages du débarquement, ou à Etretat NB chaque nation majoritaire sur le bateau visite «sa plage», les américains se rendent à «Omaha Beach», les britanniques (y compris les ressortissants du Commonwealth) vont eux vers Courseules et la plage de «Sword». Sur tout le trajet normand le même guide reste affecté au même groupe.

Du fait de la centralisation des compagnies à Amsterdam ou sur le Rhin, les approvisionnements arrivent de ces deux endroits : toute la logistique, entretien du matériel ou nourriture. Seules les dépenses personnelles des passagers et les quelques soustractions alimentent l'économie normande. C'est peu, mais mieux que rien.

En conclusion : découvrir la vallée de la Seine sur de tels bateaux, (sans quitter son «hôtel» au minimum 4 étoiles) est une manière très agréable de compléter les souvenirs de nos ancêtres les Vikings.

«LE MONDE À LA LETTRE» par Olivier de Kersauson.

Tour à tour poète, critique, humoriste, moraliste, il passe au crible notre époque et ses mœurs, son enfance, ses désirs et ses rêves, en essayiste et en conteur. Ses propos inédits sur un monde disparu forment ensemble un portrait et dessinent la philosophie d'un aventurier, libre dans tous les sens du terme.



OLIVIER DE KERSAUSON

Le commerce de la banane

Dans notre précédent N° , les «Maquettistes» - JL Bouclon en particulier - nous ont parlé du transport «Banancier» et des bateaux qui ont été construits à l'époque pour assurer celui-ci.

Aujourd'hui nous allons compléter en évoquant le commerce de la banane dans le contexte mondial.

Dans la deuxième moitié du XX^es, c'est-à-dire au début de l'importation de la banane vers l'Europe, le Port de Rouen a été le 3^e port banancier pour l'importation, en particulier de la production des Antilles (ainsi en 1970 son trafic de bananes s'élevait à 118 000 T/an) après Dieppe et Marseille .

Il était alors possible de voir des navires bananiers et les norias de déchargement dans des hangars isothermes, appelés «Tentes à bananes», installés sur les quais du bassin St Gervais .

L'arrivée des porte-conteneurs réfrigérés en 1981 a sonné le glas de ce trafic et seul le nom du quai des Antilles actuellement nommé boulevard de l'Ouest, rappelle ce passé commercial de Rouen .

La banane est un fruit que nous consommons presque quotidiennement sans connaître son histoire très ancienne, son importance actuelle dans le commerce mondial et surtout son impact géopolitique : ne parle-t-on pas de «Républiques bananières» pour les Pays d'Amérique centrale et du sud, qui bien qu'indépendants, sont soumis à l'emprise des grandes sociétés bananières nord-américaines .

D'où vient ce fruit et depuis quand les hommes le consomment-t-il ? Savez-vous que vous ne consommez que l'une des multiples variétés de bananes existantes : la banane fruit «Cavendish» - du nom du 6^e duc de Devonshire - et aux Antilles la banane «Poyo» du nom de son créateur JRPouyat ? Rappelons tout d'abord que l'essentiel de la production est consommé localement !

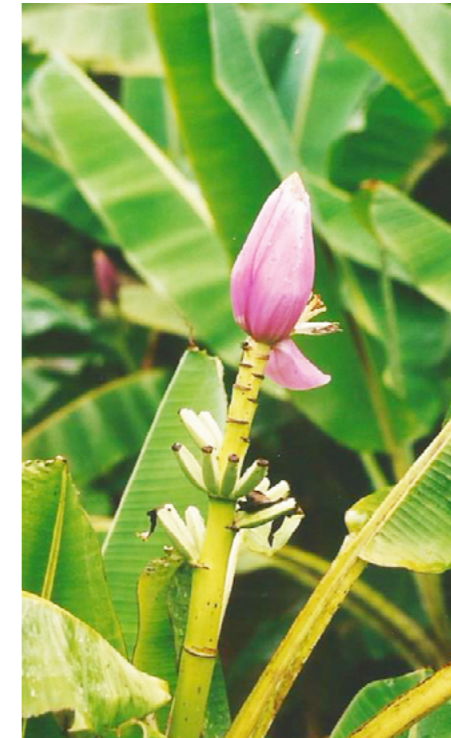
Faisons un petit retour en arrière. La banane était déjà connue il y a 6000 ans en Nouvelle-Guinée , en

Asie du SE et aux Philippines. Au VI^e siècle on la trouve en Afrique

À l'époque des grands voyages de découverte du X^e et XVI^e siècles des moines portugais la ramènent aux Canaries où l'on voit les premières plantations vers 1480 .

En 1516 le père de Balanga introduit des plants de banane à St Domingue et en 1620 Magellan en observe dans le bassin de l'Amazone.

L'exploitation commerciale de la banane en Amérique date de 1865-1870, et son exportation vers l'Eu-



rope, de 1900 env.

Quelques chiffres qui montrent l'importance de ce commerce dans le monde .

Aujourd'hui, les grands producteurs mondiaux de bananes sont l'Inde (avec 27 MT), l'Amérique du Sud et Centrale (env 22 MT), l'Asie (20 MT) , l'Afrique (8 MT) ; les Canaries-Madère continuant à exporter avec 0,5 MT.

A côté de ceux-ci, seule une trentaine de pays importe des bananes parmi lesquels on trouvent les 3 plus grands que sont les E-U (3 MT), les pays d'Europe (2,5 MT) et le Japon (0,8 MT).

Du point de vue culture, comme nous l'avons déjà dit précédemment (Lettre N°5), le banancier est une herbe qui peut atteindre 8 à 9 mètres de hauteur, dont la pousse dure 9 à 12 mois. Il possède deux fleurs : une

femelle et une mâle.

Il existe de nombreuses variétés de bananes provenant de nombreux et divers «croisements» .

On trouve la banane «PLANTAIN», ou banane légume à cuire , qui comporte différentes espèces , telles que : La banane «franche» jaune, la banane «corne», la banane «serpent» et la banane «blanche» .

Enfin il existe un 3^e type de bananes, moins courant : la banane «BIERE» qui produit le «vin de banane» très apprécié en Afrique

Il faut noter que de nombreuses espèces de bananes ne sont pas exportées.

C'est le cas de la figue «Raimbeau» en Guadeloupe et «Baudin» en Martinique. Ainsi que de la figue «Rose ou Tizane» , la «Petite naine et la Grande naine» , la figue «Café» la plus savoureuse aux Antilles (de petite taille avec une peau très fine), la banane «St Pierre» et «7 semaines» et bien d'autres ...

Pour terminer, quelques mots sur la production et le transport banancier.

La production mondiale représente 1,5 millions d'hectares de plantations produisant env 50 MT/an de bananes (22 MT de bananes fruit et 28 MT de bananes Plantain, soit env 500 milliards de bananes) . dont 10 MT seulement sont exportés .

La banane se situe ainsi au 3^e rang mondial, en tant que fruit et au 4^e rang comme plante alimentaire d'importance .

Parmi les grands transporteurs maritimes on trouve la CMA-CGM (regroupement en 1976 de la CGT et de la CG Maritime), transporteur français créé en 1856 par les frères PEREIRE sous le nom de Compagnie Maritime, qui devient en 1859 la «TRANSAT» .

Pour conclure, les principaux exportateurs représentent 83% des exportations (Equateur, Colombie, Costa-Rica, Guatemala, Philippines) .

Actuellement , le commerce mondial de la banane est dominé par 5 grands Groupes : Chiquita BI, Dole FC, De Monte Foods, Fyffes et Bonita (Groupe Noboa) .

JP FELIX