



LA LETTRE DU MUSÉE

JANVIER - MARS 2024

LE MOT DE LA PRÉSIDENTE



Nous sommes très heureux de faire paraître à nouveau la Lettre du Musée Maritime de Rouen et de

venir à la rencontre de nos lecteurs et amis, en partageant nos passions, nos réalisations et nos projets.

L'année 2023 nous a une fois encore apporté la joie de nous émerveiller devant le spectacle indémodable des grands voiliers remontant la Seine afin de séjourner une dizaine de jours dans le port de Rouen.

Cette 8e édition de l'Armada a été pour notre musée une nouvelle occasion de faire connaître le passé maritime de notre région.

Les visiteurs se sont comptés par milliers, sachant que la farandole des groupes scolaires a réussi à trouver sa place au milieu de cette agitation.

Le clou de notre démonstration était l'exposition consacrée à la carrière de l'écrivain - navigateur Joseph CONRAD (1857-1924). Britannique d'origine polonaise, il ne s'est pas contenté de parcourir les mers du monde et de devenir l'écrivain à succès que

nous connaissons. Il a su lire les ténèbres de son époque et en faire un tableau aussi cruel qu'actuel. C'est en étroite collaboration avec un groupe de pilotes de Seine, que nous avons pu monter cette exposition visible jusqu'en mai.

Actuellement, nous détenons un projet architectural imaginé par des étudiants de l'école d'architecture de Rouen, avec lesquels nous avons collaboré au printemps dernier afin de projeter un nouvel aspect du bâtiment abritant le Musée Maritime. Ce projet a fait l'objet d'une présentation publique le 17 janvier, jour où malheureusement les conditions climatiques n'étaient pas favorables à un déplacement en fin de journée. Répondant à la demande de nos partenaires, nous referons un événement identique prochainement.

C'est en vous encourageant à nous rendre visite que je conclus mon propos, en vous souhaitant de réaliser vos beaux projets culturels en cette saison où nous aimons visiter les Musées.

Fidèlement vôtre

Marie-Odile DEGON

SOMMAIRE

- Le mot de la présidente
- Le premier bateau à vapeur sur la Seine !
- Un partenariat du musée avec l'école d'architecture de Rouen
- Le chantier d'insertion Qu'est-ce que c'est ?
- Innovation : La Marine s'adapte aux exigences environnementales

CONFÉRENCE

Mercredi 28 février à 18H00

« LA SEINE, UN FLEUVE PAS COMME LES AUTRES. »

Par Jérôme CHAIB

Dans la péniche «Pompon Rouge»

LA LETTRE DU MUSÉE

Publication trimestrielle du Musée maritime de Rouen Association loi de 1901

Responsable de la publication : Marie-Odile Degon, Présidente

Rédacteur en Chef : Jean-Pierre Félix

Maquette : Pôle numérisation P.A.O.

Musée maritime fluvial et portuaire de Rouen

Quai Emile Duchemin - Hangar 13
76000 Rouen
Tél. : 02 32 10 15 51

LE PREMIER BATEAU À VAPEUR SUR LA SEINE !

Il s'agit, très modestement, d'un petit bateau à roues construit en 1813-1814 sur la Clyde (Ecosse). Hé oui, à la fin du 1^{er} Empire, le Royaume-Uni était déjà très en avance dans cette technologie !

Il s'agit d'une coque en bois, construite au "A. Mac Lachlare and co" pour Mrs Wanderson et J. Mac Cublin, de Glasgow. Sous le nom de "MARGERY", il fut lancé en juin 1814.

Il s'agissait d'une petite coque d'environ 22 mètres, large de 3,66 mètres (hors tambours environ 6m). Tirant d'eau 1,22 mètre, à un seul pont, très tentures. Le gouvernail était manoeuvré à la lame franche. La cheminée, de 535mm de diamètre, haute de 9,15 mètres, servait aussi de mat pour une voile carrée, aux allures portantes.

Un petit mat de misaine était implanté près de l'étrave. Un canot était suspendu à l'arrière.

L'appareil propulsif : une machine à vapeur de J. Cook (Glasgow) de 10CV, à un seul cylindre de 560mm d'alésage et 620mm de course. Le mouvement du piston attaquait l'arbre des roues par des bielles « retournantes » et une paire de leviers latéraux (à toute vapeur 15CV!!). Il s'agit bien sûr d'une chaudière basse pression (environ 0,15 atm).

Les roues avaient 2,670 mm de diamètre, avec 6 aubes radiales, de 760 mm sur 380 mm, et tournaient à 32 tours / min, ce qui donnait une vitesse de 6 noeuds.

En 1814, la "MARGERY" fut mise en service sur la Clyde Mais très vite, elle fut vendue à MM. A. Cortes and Co de Londres. Pour passer en mer du nord par le canal Forth and Clyde, il fallut démonter les roues !

Elle entre en Tamise en janvier 1815 (6 mois avant Waterloo). C'était une première !

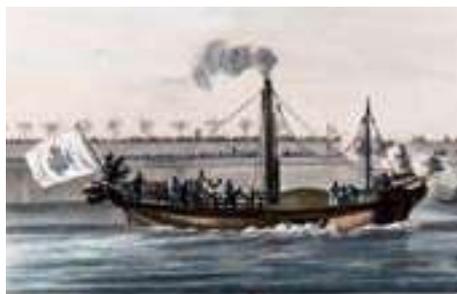
La "MARGERY", sous le commandement de A. Cortes, assura le service Londres - Gravesend.

La "MARGERY" dût être plusieurs fois « radoubée » (coque médiocre ?). En mars 1816, elle fut vendue à MM Andriél, Pajot et Cie de Paris, et rebaptisée "ELISE" et sa coque consolidée.

Sous le commandement de P. Andriél (avec cependant la présence de A. Cortes et du mécanicien W Jackson, ex collaborateur de R. Fultron !), "ELISE" quitta la Tamise par mauvais temps, pour Newhaven.

Départ de ce port le 17 mars 1816, par gros temps, ce fut la **1^{ère} traversée de la Manche à la vapeur**. Arrivée au Havre le 18 mars, après un trajet de 17h.

Après cette escale au Havre, "ELISE" repartit le 20 mars pour Rouen et Paris où elle arriva le 28 mars 1816, devant les Tuileries, devant une grande foule étonnée.



Dans les semaines suivantes (mai 1816), **elle assura le service Paris - Elbeuf - Rouen.**

La concurrence commença immédiatement, avec le "CHARLES PHILIPPE" construit par le vieux Jouffroy d'Albans, au Petit Bercy, avec le financement du Comte d'Artois le 20 août 1816 :

- » jauge d'environ 150 tonneaux
- » longueur 45 mètres 50
- » coque large de 4 mètres 55
- » tirant d'eau < 1m.

Il s'agit donc d'une coque plus fine que celle de l'"ELISE", mieux adaptée aux profondeurs variables d'une Seine non encore canalisée.



La machinerie était composée d'un cylindre horizontal à « double effet » de 20 CV (32 CV à toute vapeur). La transmission se faisait par une crémaillère dentée (comme sur le 1^{er} vapeur de J. d'Albans sur la Saone en 1783). La chaudière était isolée par une couche d'argile. Les roues avaient un diamètre de 3,250 mm, les aubes faisaient 1,95 mm sur 650 mm, et l'ensemble tournait à 25 tours minutes (33 à toute vapeur).

L'essai du 20 novembre 1816 : remontée de la Seine de La Rapée à Charenton (presque 5km) en 1 heure, contre un courant de 6km/h. La vitesse sur l'eau fut donc de presque 11km/h (6 noeuds).

Hélas le "CHARLES PHILIPPE" n'eut pas de succès commercial, pas plus de l'"ELISE". Les coques furent abandonnées. Celle de l'"ELISE" était encore visible en 1888 !

Il fallut attendre l'amélioration de la fiabilité pour voir un trafic vapeur passager régulier sur la Seine de 1822 à 1848.

Didier GOZARD

UN PARTENARIAT DU MUSÉE AVEC L'ÉCOLE D'ARCHITECTURE DE ROUEN

L'École Nationale Supérieure d'Architecture de Normandie est située à Darnetal près de Rouen. Sous tutelle des Ministères de la Culture et de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation, elle occupe, au sein d'un parc de 2,5 hectares, les locaux d'une ancienne fabrique de bretelles élastiques (Lucien Fromage et Cie), témoin de l'architecture de la fin du XIXe siècle et du passé industriel de la région.

L'école accueille environ sept cents étudiants chaque année, formés à l'intervention sur

- » l'existant
- » le logement
- » le projet urbain
- » l'écoconstruction

En troisième année, les étudiants sont invités à participer à un atelier de projet architectural par un professeur recruté à l'international. Cette année, l'école a invité le professeur Ariel GENADT pour encadrer ce projet. Il est architecte titulaire d'un doctorat en architecture de l'université de Pennsylvanie.

Basé à New York, il est spécialisé dans l'histoire et la théorie de l'architecture du XXe siècle au Japon. Ses recherches concernent la conception et la construction de bâtiments capables d'exprimer les aspects culturels et environnementaux des lieux. L'architecte a collaboré à de nombreux projets de construction, d'aménagement urbain et de paysage, en France et à l'international.

M. GENADT est un passionné de beaux voiliers et des manifestations comme l'Armada. A l'occasion de cet atelier en 2023, année de l'Armada de Rouen, il a cherché un musée maritime pour proposer son sujet. Il a ainsi trouvé notre musée et considéré que le bâtiment se prêtait parfaitement à l'exercice.



Il propose aux étudiants de s'inspirer de l'architecture navale pour imaginer un projet de conversion du bâtiment qui accueille le Musée Maritime, Fluvial et Portuaire de Rouen.

Le projet doit proposer une mise en valeur des collections dans un écrin plus adapté et expressif de son contexte fluvial. Les étudiants sont attendus sur leur prise en compte de la transition écologique : ils doivent utiliser les ressources naturelles de manière raisonnée pour créer un espace évoquant le milieu maritime et son patrimoine culturel. Les étudiants sont invités à concevoir un lieu d'exposition, d'éducation et d'échange pour les citoyens en s'appuyant sur des éléments du vocabulaire architectural naval.

Ce projet convoque la théorie de la « transformation matérielle » : il s'agit de modifier certains aspects d'un lieu ou d'objets pour attirer l'attention sur les qualités de l'original. En architecture, ces méthodes permettent s'inscrire dans une culture locale en s'inspirant de techniques de construction ou de fabrication préindustrielles sans les imiter, et en utilisant des procédés et matériaux du 21e siècle.

Les étudiants sont donc appelés à intervenir dans le bâtiment du musée en imaginant la transformation de bois massif ou d'éléments de gréement et de voilure tendus, et en se référant au savoir-faire artisanal et industriel régional. On propose aux étudiants d'explorer

des transformations d'éléments tels que la coque, la quille, les mâts, les voiles, les amarres, le cordage, les nœuds, etc. en fabricant des maquettes en bois à diverses échelles.

Au début du mois de mai, une rencontre d'une journée a été organisée au sein du musée. L'équipe de l'ENSA s'est vue proposer une visite du musée assurée par M. GOZARD et les étudiants ont eu la chance d'échanger avec M. MABIRE au sujet des rudiments de la construction navale.

Suite à cette journée, les étudiants ont travaillé sur leurs projets qu'ils ont restitués le 28 juin à l'ENSA.



Le Musée Maritime, Fluvial et Portuaire de Rouen est fier de présenter ces projets et de montrer qu'il se préoccupe de la modernisation de son image auprès du grand public.

Emilie DENARIÉ

LE CHANTIER D'INSERTION QU'EST-CE QUE C'EST ?

Nombre d'entre vous m'ont questionné sur ce qu'est le chantier d'insertion Verrazane... Quel est son rôle et à quoi sert-il ?

Avant toute chose, il me faut expliquer qu'un chantier d'insertion quel qu'il soit a une **vocation humaine**. Il est important de le souligner, car notre première volonté dans les métiers d'inclusion est d'apporter une aide.

Plus précisément notre rôle est d'accompagner par l'activité professionnelle, des hommes et des femmes, qui ont traversé des moments difficiles dans leur vie, et qui peinent à les surmonter.

C'est là que nous intervenons en collaboration avec l'Etat et le Département.

Chaque personne qui est orientée vers nous doit impérativement être bénéficiaire des minima sociaux (RSA, MDPH, reconnaissance RQTH) pour pouvoir prétendre à un emploi. Lors des entretiens d'embauche nous mettons l'accent sur le fait que chaque contrat se fait en CDDI (Contrat à Durée Déterminée d'Insertion) par le biais de contrats de quatre mois reconductibles, pour une durée maximale de deux années.

Pour finir, notre accompagnement et recrutement se fait sur trois secteurs d'activités :

- » l'entretien des locaux,
- » l'infographie
- » les guides / animateurs.

Notre engagement au quotidien est d'aider à retrouver une certaine stabilité en donnant un cadre de travail structuré, afin de faciliter un retour vers l'emploi.

Pour cela nous allons mener diverses actions avec ma collègue Véronique Goze (accompagnatrice socio professionnelle) et moi-même, Emmanuelle Leseur (encadrante technique).

Le travail de Véronique est d'orienter et d'accompagner les salariés sur divers aspects pouvant être un frein à l'accès à l'emploi : accès aux soins de santé, recherche de logement, apprentissage du français, suivi psychologique...

Son travail consiste aussi à travailler un projet avec chaque salarié durant les deux années d'accompagnement.

Le but final est de voir partir les salariés avec un emploi ou une formation menant à un emploi durable.

Quant à moi, mon travail consiste à donner ou redonner l'envie et les moyens de travailler. Les salariés vont apprendre à faire de l'accueil (prise des réservations auprès des scolaires), organiser des planings, participer à l'élaboration de nouvelles animations, découvrir et participer à des événements comme l'Armada ou les Journées Européennes du Patrimoine par exemples... C'est par tous ces aspects que les difficultés rencontrées par certains et certaines vont pouvoir être levées.

Notre chantier c'est aussi beaucoup de bons moments partagés ensemble pour reprendre pied ! Finalement le chantier c'est avant tout un milieu où l'on se sent protégé, un peu comme dans un cocon, et où petit à petit l'on reprend confiance en soi jusqu'au moment de prendre son envol...

Emmanuelle LESEUR

INNOVATION

Pour répondre au besoin de réduction de son bilan carbone, la Marine marchande a entamée des recherches pour ses nouveaux navires.

Deux innovations ont attirées notre attention.

La construction d'un voilier - cargo



Commandé par la Société TOWT (Transocéanic wind transport) au Groupe PIRIOU de Concarneau, la navigation s'effectuera normalement 90 à 95 % du temps à la voile.

*Publié dans « Ouest France »
du 19/07/2023*

Dans le domaine fluvial, "Les Canalous" (Digoin, Saône-et-Loire) ont lancé à l'été 2023 leur premier **bateau à hydrogène** et veulent augmenter la cadence de construction de **bateaux électriques**.



Ce bateau pourra accueillir jusqu'à 12 personnes pour une journée de navigation. Un projet pour développer un système de propulsion hydrogène - électricité avec le Groupe Europe Technologies.

*Publié dans « Les Echos »
du 28 avril 2023*