



LA LETTRE DU MUSÉE

AVRIL - JUIN 2024

LE MOT DE LA PRÉSIDENTE



Il est des saisons plus ou moins chargées dans le monde associatif et culturel, dont le musée maritime de Rouen

fait partie. Le printemps fait partie de ces saisons chargées où l'hiver s'éloigne, et les nouvelles pousses donnent un renouveau à notre dynamisme.

En premier lieu, notre demande d'adhésion au réseau des Musées régionaux s'est concrétisée récemment, ce qui nous permettra dans l'avenir, d'entretenir des relations culturelles, d'échanger des expositions temporaires et d'être tenus au courant des évolutions des autres musées de notre Région.

Nos projets d'expositions avancent et dès la fin juin nous présenterons celle faisant référence à ce sport nautique très prisé dans notre région fluviale, « l'aviron ». Cet événement succèdera à l'exposition Joseph CONRAD, qui pourrait naviguer jusqu'à Honfleur, pour être présentée à la Lieutenance.

En avril, un clin d'œil à Jean de VERRAZANE nous permettra de commémorer à notre façon les 500 ans de la découverte du site de New York en 1524 par ce célèbre navigateur parti de Normandie, en mettant à l'honneur les maquettes de la Dauphine et l'historique qui en découle.

Enfin, les fêtes du fleuve organisées par la ville de Rouen, se dérouleront les 5, 6 et 7 juillet. Le musée maritime participera à cet événement annuel, en proposant des animations autour du matelotage, la participation à un escape game, la visite des expositions temporaires, la présentation des réalisations des Maquettistes navals rouennais.

Pour l'organisation et l'accompagnement de ces événements, nos équipes ont besoin de s'enrichir de nouvelles compétences ! N'hésitez pas à nous rejoindre, nous vous accueillerons volontiers.

Vous assurant de tout mon dévouement, je vous adresse, chères lectrices et chers lecteurs, mon amical souvenir.

Marie-Odile DEGON

SOMMAIRE

- Le mot de la présidente
- ROCCA le RIVA français ou Motonautisme classique !
- L'obélisque de Louqsor fut bloqué 3 mois à Rouen
- Évènements à venir
- La course au Trésor du Corsaire normand au Musée
- À lire ou relire

CONFÉRENCE

Mercredi 17 avril 2024 à 18H00

« Les 500 ans de la découverte de la baie de New-York »

Par Didier Gozard

Dans l'espace Verrazane du musée

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

ROCCA LE RIVA FRANÇAIS OU MOTONAUTISME CLASSIQUE !

Il s'appelait Doménico ROCCA et venait d'Italie en 1923. Après quelques années d'expérience dans l'usine « Chauvière » spécialisée dans les hélices de bateaux et les canoës, où il se familiarise avec les différentes essences de bois, il crée son propre chantier à Vitry sur seine en 1928.

Dés le départ il fait le choix de s'adapter aux souhaits de ses clients d'utiliser des matériaux de première qualité : acajou grand bassam, spruce, acajou Honduras d'Amérique...

Un ROCCA à l'atelier de restauration du musée

Grâce à sa notoriété et son expérience, l'atelier du musée est appelé pour restaurer et réparer entièrement le bateau "TAMAYA" une vedette de luxe « ROCCA » représentative de la production de l'atelier d'origine.

Cette vedette est restée stockée plusieurs années dans un hangar agricole ce qui explique son état de dégradation avancé général à son arrivée.

Les travaux vont donc nécessiter le remplacement de plusieurs membrures en acacia ployé et riveté cuivre, d'une dizaine de mètres linéaire de bordage de



Après la guerre en 1944 ses deux fils Louis et Oreste le rejoignent pour répondre à la demande qui explose.

Il se lance dans les années 1950 dans la construction de bateaux de « grands-luxe » et particulièrement dans des Vedettes équipées de moteurs hors-bord.

Parallèlement ses fils se lancent dans la compétition. Oreste se constitue un palmarès remarquable - Recordman du monde de vitesse en 1953, Grand prix international

coque dans les œuvres vives en acajou.

Ce travail de remplacement est particulièrement compliqué du fait de leur très faible épaisseur (quelques millimètres seulement) et qu'ils sont assemblés à mi-bois cloués cuivre. La restauration de la coque s'achèvera par le remplacement de la quille extérieure et un ponçage intégral.

Ce gros-œuvre terminé, il faudra restaurer les barrots de pont et le tableau de bord, poser un pont neuf (plat-bord et fougères en acajou massif) en contreplaqué, un pli épaisseur 6 m/m marine et un pli lattage acajou filets frêne.

Le travail de restauration de la structure étant achevé il reste à refaire entièrement l'installation du poste de pilotage comprenant :

- » Remise en état des sièges pilote et passagers
- » Pose de la commande de direction avec poulies et câblerie
- » Réfection du puits moteur en plaque de laiton formée cintrée
- » Installation d'un par-brise en plexiglass

de Monaco en 1956 - grâce à son frère Louis qui se consacre à la mise au point des bateaux.

Racheté par un groupe britannique, le chantier déménage à La Rochelle.

En 1995, c'est la fermeture définitive.

Pour parachever tous ces travaux un vernis est appliqué sur les œuvres vives et le pont en 11 couches afin d'obtenir un bon rendu final.



La restauration se termine par la pose d'un liston en cordage et de l'ensemble de l'accastillage chromé.

L'OBÉLISQUE DE LOUQSOR FUT BLOQUÉ 3 MOIS À ROUEN

Après un long voyage émaillé de nombreuses péripéties, l'obélisque de Louqsor, ce rayon de soleil, lien entre les hommes et les dieux pour les égyptiens, sera érigé place de la Concorde à Paris.

Napoléon I^{er} en rêvait, Charles X négocia, Louis Philippe l'installa à Paris.

L'aventure commence en 1830, période de rapprochement de l'Égypte avec la France et l'Angleterre. Méhémet Ali, vice-Roi d'Égypte après négociations et intervention de Champollion (déchiffreur des hiéroglyphes), avec Charles X Roi de France, représenté par cabestan (et à des cordages ancrés au pied de son homologue, l'obélisque protégé par son coffrage pivote sur son socle et est allongé. Ensuite le ripage est d'environ 30 m par jour. Fin août, le monument est enfin embarqué.

L'aventure commence en 1830, période de rapprochement de l'Égypte avec la France et l'Angleterre. Méhémet Ali, vice-Roi d'Égypte après négociations et intervention de Champollion (déchiffreur des hiéroglyphes), avec Charles X Roi de France, représenté par le Consul de France présente ainsi le choix fait vice roi : « *Vous avez promis aux Anglais un des obélisques de Thèbes. Faites-leur don de celui de Karnak [...] et offrez au roi de France les deux obélisques de Louxor* ». Cette proposition sera acceptée.

Les deux obélisques avaient été mis en place au XIII^{ème} siècle avant J.C. sous le règne de Ramsès II.

Le transport est étudié par Pierre ROLLAND, Inspecteur général du génie maritime. Une allège baptisée "LOUXOR" de 42 m de long sur 9 m de large est construite à Toulon. Son tirant d'eau en charge ne doit pas dépasser 2 m pour naviguer sur le Nil et la Seine, d'où un fond plat équipé de 5 quilles. Les 3 mâts ont leurs bases espacées du fond de la coque pour pouvoir glisser l'obélisque. Sa proue sera découpée pour l'embarquement et remise en place pour la navigation. L'allège est construite avec des membrures en sapin et des poutres de renfort en chêne.

Partie de Toulon en avril 1831, elle arrive à Alexandrie le 3 mai. Première difficulté : l'allège est bloquée 3 mois par la crue du Nil.

Le 14 août 1831, le "LOUXOR" arrive enfin en face du temple et s'échoue volontairement à l'extrémité de la tranchée qu'empruntera l'obélisque.

Le cadeau est imposant. Le monolithe de droite est choisi (23 m et 230 tonnes). Protégé par une cage en madriers, il faut le coucher sans le briser. Ensuite le ripage avec précaution jusqu'au Nil et le glissement sur l'allège.

A cette opération délicate s'ajoutent les conditions climatiques et sanitaires : 38°C à l'ombre, choléra, manque de matériel. Grâce à d'énormes cabestans (64 hommes par cabestan) et à des cordages ancrés au pied de son homologue, l'obélisque protégé par son coffrage pivote sur son socle et est allongé. Ensuite le ripage est d'environ 30 m par jour. Fin août, le monument est enfin embarqué.



Rejoindre Alexandrie est une expédition périlleuse. Il faudra sept mois compte-tenu des conditions hydrauliques du Nil pour atteindre Rosette après avoir passé avec de grandes difficultés la barre du Nil.

Le "SPHINX", navire à vapeur chargé de tracter "LOUXOR", consomme près d'une tonne de charbon par jour, d'où de nombreuses escales pour ravitaillement avant d'arriver à Toulon et subir une nouvelle péripétie : quarantaine de 25 jours.

Arrivé au Havre après une escale à Cherbourg, le "SPHINX" est remplacé par le remorqueur "La Héva". La navigation est difficile entre les bancs de l'estuaire de la Seine et le passage délicat à Quillebeuf. L'allège arrive néanmoins après 2 ans de voyage le 14 juin 1833 à Rouen, quai d'Harcourt (actuellement quai du Havre), en attente de la fin des crues de fin d'année.

Outre l'obélisque, l'allège "LOUXOR" transporte un sarcophage, des vases, deux femelles vautours et différents objets que les marins négocient à Rouen. Les habitants sont déçus l'obélisque étant peu visible. "LOUXOR" est démantée et ensuite halée jusqu'à Paris.

Les travaux préparatoires sur la place de la Concorde sont confiés à l'architecte Apollinaire Lebas. Le socle de l'obélisque étant en mauvais état avec des singes babouins sculptés montrant leur sexe peu apprécié, un nouveau socle est commandé. Ce dernier est en granit rose des carrières de l'Aber Ildut en Bretagne.

L'obélisque arrive à Paris fin 1833. Il est redressé et mis sur son socle le 25 octobre 1836.

Au total six ans auront été nécessaires et 120 personnes mobilisées.

En 1981, François Mitterand restituera à l'Égypte le second obélisque resté sur place.

Pour conclure le pyramidion (sommets) rénové est posé en 2023.

ÉVÈNEMENTS À VENIR

Avril



A l'occasion du 500e anniversaire de la découverte de la baie de New York par Jean de Verrazane, le musée enrichit son exposition sur les Exploits des Marins Normands.

En place du 18 avril au 30 septembre 2024, une petite exposition temporaire évoque plus précisément l'expédition du célèbre navigateur florentin.

Elle donnera lieu à deux événements à destination des familles au cours des vacances de Pâques : les week-ends des 20 et 27 avril. Un rallye (jeu de l'oie) permettra aux enfants à partir de 9 ans de découvrir l'aventure de Verrazane.

Juin

A l'occasion des Jeux Olympiques de Paris, le musée inaugurera, entre le 15 et le 30 juin 2024, une exposition temporaire « **Aviron et Loisirs en Seine** ». Cinq bateaux d'aviron seront exposés, dont le skiff de Louis Renault et une yole utilisée lors du tournage du film inachevé de Marcel Carné : «Mouche». Le visiteur pourra découvrir l'évolution, du XIXe au XXIe siècle, de ce loisir vers une pratique sportive intensive.

LA COURSE AU TRÉSOR DU CORSAIRE NORMAND AU MUSÉE



Vous voulez connaître l'Histoire de la Seine et sa navigation, celle des Chantiers navals de Normandie, voir des maquettes illustrant l'Histoire de la marine à voiles et des bateaux de commerce modernes...

Le Musée maritime avec son Escape Game vous offre en plus de sa visite un espace de découverte ludique à ne pas manquer.

Ouvrez vos yeux et faites travailler vos méninges seul ou en famille en venant découvrir l'Escape Game que vous offre le Musée.



Informations et réservation :

www1.musee-maritime-rouen.asso.fr/escape-game-le-tresor-du-corsaire-normand/

À LIRE OU RELIRE

Cette année 2024 commémore les 500 ans de la découverte en avril 1524 du site de l'actuel New-York par le Florentin Jean de VERRAZANE. Celui-ci naviguant alors pour le compte de FRANCOIS I^{er} Roi de France et Duc d'Angoulême à la recherche d'un passage vers l'Asie appelle le site « Terre d'Angoulême ».

Il est le premier navigateur à explorer la Côte-Est des Etats-Unis actuels qu'il nommera « Nova Gallia » - la Nouvelle France. Ses expéditions ultérieures le mèneront en particulier sur les traces de Magellan ainsi que dans l'Océan Indien jusqu'à Sumatra.

Tous ces voyages d'exploration sont décrits et racontés dans le livre passionnant de Jacques Habert



(ancien professeur d'histoire au lycée français de N.Y) « **VERRAZANE - Quand New-York s'appelait Angoulême** » que nous vous recommandons.



Ce peut être l'occasion de découvrir la meilleure biographie sans aucun doute de MAGELLAN dans la nouvelle traduction de Françoise Wüllmart - éditée chez Robert Laffont.