

LE MARITÉ



LE DERNIER VOILIER TERRE-NEUVIER FRANÇAIS

Après six années de restauration dans la Manche, le Marité, plus grand voilier de pêche en bois français, est amarré

à Granville dans la Manche, son port d'attache et point de départ de nouvelles aventures iodées.

CONTACTS PRESSE

Corinne Dagorn
02 33 05 99 43 – 06 59 03 72 55
corinne.dagorn@manche.fr

Nicolas Bourdet
02 33 05 95 03 – 06 86 38 20 84
nicolas.bourdet@manche.fr

Site : lemarite.com

SOMMAIRE



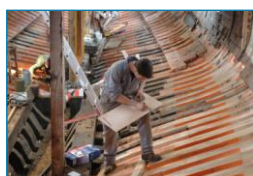
LE MARITÉ

Fiche technique du Marité



L'HISTOIRE D'UNE RENAISSANCE

Il était une fois le Marité...



UN CHANTIER D'ENVERGURE

La restauration du Marité
Une école de vie



LES VILLES ACCUEILLANT LE MARITÉ

Saint-Vaast-la-Hougue, ville d'histoire
Granville, un port morutier



L'AVENIR DU MARITÉ

Souscription et mécénat
Les membres du GIP Marité

MARITÉ

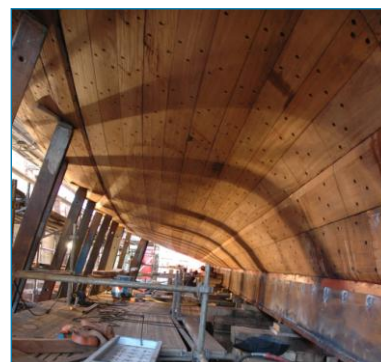
Le plus grand trois-mâts en bois du patrimoine français

Caractéristiques

- Trois-mâts goélette
- Longueur hors tout : 47 mètres
- Largeur : 8 mètres
- Poids : 350 tonnes
- Flottaison : 33 mètres au pont
- Tirant d'eau : 3,60 mètres
- Voilure : 650 m² (15 voiles)
- Moteur : 460 CV
- Equipage : 7 personnes

Essences de bois utilisées pour la restauration

- Iroko du Gabon, issu de forêts gérées selon les normes de développement durable
- Chêne provenant des forêts de l'Orne et du parc du Château de Versailles
- Pin d'Orégon



MARITÉ : L'HISTOIRE D'UNE RENAISSANCE

IL ETAIT UNE FOIS MARITÉ...

NAISSANCE DU NAVIRE



En 1922, un armateur fécampois, Charles Le Borgne, achète sur chantier la coque du harenguier H.2, bateau construit dans le cadre de la loi de 1920 visant à relancer la flotte de pêche. Ce navire deviendra après transformations le trois-mâts goélette Marité. Pour faire de

ce dundee harenguier un navire terre-neuvier, une transformation complète du navire est nécessaire. Les travaux vont durer un an. Conçu pour embarquer 24 hommes et une douzaine de doris, ce bateau traditionnel en bois est le dernier voilier de grande pêche sorti des chantiers fécampois.

La cérémonie de bénédiction du navire a lieu à l'été 1923. Il devait s'appeler Marie-Thérèse, prénom de la plus jeune fille de l'armateur.



Un autre bateau portant déjà ce nom, le diminutif Marité sera retenu. Fait rarissime, ce nom suivra le navire toute sa vie, malgré les changements successifs de propriétaires.

Construit pour les bancs de Terre-neuve, mais livré trop tard pour la campagne de pêche de 1923, Marité est armé au cabotage international.

LA GRANDE PÊCHE

Le 11 mars 1924, le bateau lève l'ancre pour sa première campagne. A son bord, un équipage de 21 membres : un capitaine, un second, un saleur, sept patrons et leurs avants, un matelot bulotier, un cuisinier et deux novices.



Une foule nombreuse de parents et amis, massée sur le quai, assiste au départ. Il est difficile aujourd'hui d'imaginer l'animation qui régnait sur le port au moment de ces grands départs.

L'océan est un maître exigeant qui a soustrait plus d'un marin de fortune à ses proches, mais les gens de petite condition n'ont d'autre choix que d'embarquer pour de longs mois, et cela depuis le XVI^e siècle. Marité s'inscrit dans la lignée des navires qui ont fait les beaux jours de l'économie normande et bretonne. Il fut pourtant l'un des derniers à prendre la mer, la première guerre mondiale ayant donné un coup d'arrêt à ce type de pêche à la voile.

Au total, Marité effectuera cinq campagnes entre 1924 et 1929, ramenant pour chacune d'elles entre 100 et 160 tonnes de morues. Au

retour de sa cinquième campagne, le bateau, trop petit pour être rentable, est désarmé.

En 1930, la crise frappe le commerce de la morue. La décennie 1920-1930 a vu la modernisation rapide des flottes de pêche. **La vapeur et le chalutage ont pris très vite le pas sur la voile et les doris.** Ainsi, à la fin des années 1920, nombre d'armateurs vendent leurs petits voiliers, surtout ceux construits après guerre. **Ces navires, presque neufs, intéressent les armateurs nordiques. C'est l'opportunité que saisit Charles Le Borgne pour vendre Marité.**

LES NOUVEAUX HORIZONS

Le 1^{er} janvier 1930, Marité battant pavillon danois, quitte Fécamp pour rejoindre le port danois d'Esbjerg. Afin d'affronter les mers difficiles de l'Atlantique Nord, le navire est de nouveau transformé. **Equipé d'un moteur, il perd une partie de ses voilures hautes.** Sur le pont, une baleinière remplace les doris et un poste de radio est installé à bord.



Le voici paré pour de nouvelles campagnes de pêche à la morue qui l'emmèneront des îles Féroé aux côtes du Groenland, en passant par celles de l'Islande.

A la veille de la Seconde Guerre mondiale, Marité, ayant enregistré plusieurs campagnes de pêche médiocres, est réduit à faire du cabotage entre les îles Féroé et le Danemark, transportant du charbon, comme à son premier voyage, et des toisons de moutons.

Avril 1940, en réponse à l'offensive allemande, les Anglais et les Américains débarquent sur les îles Féroé et en Islande. **Marité est réquisitionné pour le transport de marchandises en direction de l'Angleterre.** Lors de ces traversées périlleuses, il évite

miraculeusement les mines flottantes, les U-boats et l'aviation ennemie.

En 1946, Marité, qui comme beaucoup de ses compagnons de guerre est à vendre, est racheté par une coopérative ouvrière. Remis en état, il est **à nouveau exploité pour la pêche à la morue.**

Huit ans plus tard, Marité est revendu. Dans sa forme originelle, le voilier n'est plus adapté aux conditions modernes de pêche. Son nouvel armateur décide alors de le transformer profondément pour en faire **un bateau à moteur.** Ses trois mâts et son beaupré sont déposés. Le pont est transformé, une timonerie métallique et une cheminée apparaissent.

D'abord utilisé pour la pêche au hareng, il pratique ensuite la pêche à la crevette, avant de finir au cabotage en 1969, date à laquelle il est désarmé et reste à quai à Tvöröyri où il sera définitivement abandonné par son propriétaire, après un dernier voyage en Ecosse en 1973.

LA RENAISSANCE

A la fin des années 1970, deux jeunes Suédois, Staffan Lyrestam et Rickard Engberg, projettent de découvrir le monde en bateau. Une photo du Marité sous voile les séduit. Ils contactent rapidement le propriétaire.

Au début de l'année 1977, ils font le voyage vers les îles Féroé. Mais en lieu et place d'un élégant voilier blanc, ils se trouvent face à une épave noirâtre.

Associant trois camarades à leur projet, ils achètent le navire le **1^{er} juin 1978.** Ils le ramènent à Stockholm et entreprennent de le restaurer, par leurs propres moyens. Ils deviennent alors tour à tour bûcherons, charpentiers, électriciens, mécaniciens mais aussi clowns, magiciens, comédiens afin de récolter des fonds pour assurer la restauration du navire.

En 1987, après huit ans de travaux, le chantier se termine. Toutefois, pour embarquer des passagers et obtenir le droit de naviguer, ses propriétaires ont dû se plier aux normes modernes de sécurité et à des exigences de

confort. **Le bateau est donc très différent du navire terre-neuvier d'origine.**

Sûr et confortable, il connaît un succès immédiat, loué par les plus grandes firmes suédoises. Entre croisières et séminaires, il conduit, pendant plusieurs années, ses passagers autour des îles de l'archipel de Stockholm, en mer Baltique ou en mer du Nord.

L'année 1992 est forte en événements pour Marité. A cette date, ses propriétaires signent un contrat avec la firme Pripps, plus grand brasseur suédois, selon lequel, l'industriel affrète le navire cent jour par an pour la commercialisation de ses produits.

Cette même année, Marité fait son grand retour à Fécamp, le temps d'une courte halte dans son port natal avant de prouver ses **grandes qualités nautiques** en remportant la 3^e place au classement général de la Columbus Race, une course de grands voiliers.

En 1998, les jeunes marins suédois sont devenus père de famille et se sont assagis. Ils



souhaitent « passer la main », mais pas à n'importe qui. Ils veulent que l'aventure continue pour leur navire et redoutent qu'il ne soit transformé en musée flottant, définitivement amarré à quai.

RETOUR A LA MÈRE PATRIE

En France, la mobilisation pour le retour du Marité dans les eaux qui l'ont vu naître est forte. **Jacques Chauveau, Président français du World Ship Trust et le navigateur Gérard d'Aboville prennent la tête du mouvement.** Bientôt, une association se crée et regroupe plus de quatre cent signatures en faveur du retour de l'illustre trois-mâts. Réunies au sein d'un GIP, plusieurs collectivités et associations, soutenues par un grand pétrolier français se portent acquéreuses du Marité. **Ce GIP deviendra propriétaire du trois-mâts le 12 mai 2004.**

Commence alors une nouvelle vie pour Marité. Une vie d'ambassadeur de la Normandie qui se déplace au gré des courses et des grands événements nautiques. **Durant 28 semaines, le navire accueille même le tournage de l'émission Thalassa.** A la fin de l'année 2005, le Marité est un navire usé par ces longues années de navigation. Il est temps de retourner en cale-sèche pour restaurer une coque qui ne peut plus masquer son âge, ni son état. Sous la peinture immaculée les membrures sont fatiguées et l'étrave à bout de souffle. Il est temps pour les charpentiers de marine de restaurer le bateau dans les règles de l'art...



MARITÉ : UN CHANTIER D'ENVERGURE

LA RESTAURATION DU MARITÉ

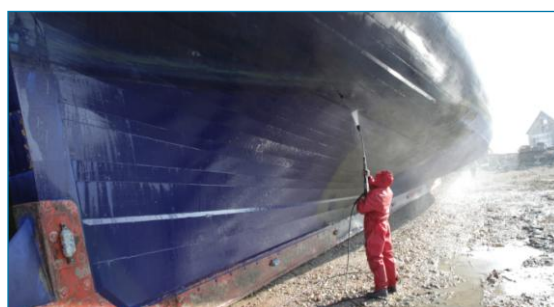
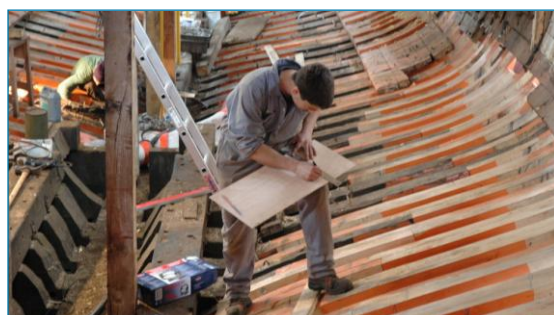
En janvier 2006, le Marité est placé en cale sèche à Cherbourg dans la forme Napoléon pour d'importants travaux de rénovation afin de lui permettre de répondre aux normes réglementaires nationales mais aussi internationales et ainsi, de pouvoir naviguer sur toutes les mers du globe.

Les principaux travaux sont : le changement complet du bordage, des préceintes et du pavois ; le changement de 90 % des éléments de membrures, des ceintures intérieures de bouchains et le remplacement de l'étambot et de l'étrave. En mai 2009, le navire a été transféré à Saint-Vaast-la-Hougue, où le chantier Bernard a réalisé des travaux de charpente et la pose des trois bas-mâts. Lors de la grande marée de mars 2011, le navire a été mis à sec et son système de propulsion a été installé. A la mi-mai 2011, le Marité quittait Saint-Vaast pour Granville, son nouveau port d'attache.

Amarré au quai d'Orléans, le navire entame alors ses derniers mois de travaux : électriques, hydrauliques, aménagements intérieurs, superstructures, gréements.

En juin 2012, au terme de six années au cours desquelles les entreprises de la Manche ont exprimé tout leur savoir-faire, le Marité est fin prêt à reprendre la mer.

Le 30 juin 2012, Jacques Gamblin, parrain du Marité, frappait la traditionnelle bouteille de champagne sur la proue du navire, marquant ainsi le lancement de la sixième vie du Marité.



UNE ÉCOLE DE VIE

Le chantier du Marité intègre, depuis son ouverture, une dimension éducative et sociale.

Ainsi sont associés aux travaux en cours des élèves de lycées professionnels, des publics en difficulté ou encore des jeunes en réinsertion.



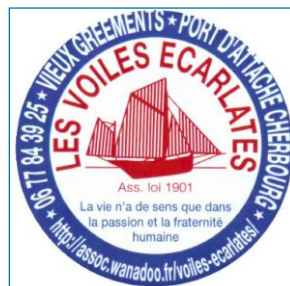
UN CHANTIER A VOCATION ÉDUCATIVE

Le lycée technique Edmond Doucet d'Équeurdreville, dans la Manche, qui a fait de la charpente navale son savoir-faire d'excellence est associé à cette restauration : des élèves, futurs charpentiers de marine, interviennent régulièrement sur le chantier.



LA CONVENTION AVEC VOILES ÉCARLATES

Le GIP a fait appel à l'Association de Gérard Bourdet « Voiles Ecarlates » qui organise des



stages d'initiation à la mer et de réinsertion pour les jeunes en difficulté dans le cadre de la réparation pénale.

Voiles écarlates est à l'initiative de l'opération « Ports

propres, mains propres » - au cours de laquelle des jeunes nettoient des ports et des plages contribuant ainsi à la préservation du patrimoine - ou réalisent des tâches écocitoyennes comme la protection des espèces dunaires. Ces initiatives ont été justement récompensées par la médaille de la Protection judiciaire de la jeunesse.

La convention signée avec le Ministère de la justice, a permis de mettre en œuvre sur le chantier du Marité des interventions de déblaiement, nettoyage et menus travaux par des jeunes engagés dans des mesures de réparation pénale suite à des délits mineurs.



LES VILLES ACCUEILLANT LE MARITÉ

SAINT-VAAST-LA-HOUGUE : VILLE D'HISTOIRE



Berceau de l'ostréculture, Saint-Vaast-la-Hougue est aussi une citée chargée d'histoire.

Protégeant sa rade, les fortifications de l'île Tatihou et de la presqu'île de la Hougue témoignent de trois cents ans d'histoire mouvementée, au cours desquels elles se sont

tour à tour acquittées de vocations militaires, commerciales, scientifiques et éducatives. Réhabilitée en 1990 par le Conseil général de la Manche, l'île Tatihou est aujourd'hui un site d'exception ouvert au public. **Le 7 juillet 2008, les deux tours de Tatihou et de la Hougue ont été inscrites au patrimoine mondial de l'Unesco**, parmi 12 sites français représentatifs de l'œuvre de Vauban.

Mais Saint-Vaast-la-Hougue, c'est aussi un savoir-faire exceptionnel en matière de construction navale, symbolisé par les chantiers Bernard, un des derniers spécialistes français de la restauration de navires en bois. L'entreprise a déjà restauré le Winibelle (le voilier de Marin-Marie) et le Fleur de Lampaul de la Fondation Nicolas Hulot et reconstruit l'Hermione à Rochefort.

GRANVILLE, UN PORT MORUTIER

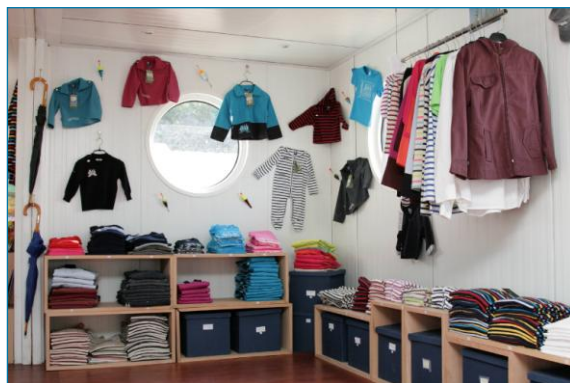
Le 14 mai 2011, l'arrivée du Marité à Granville n'est pas passée inaperçue. En provenance des îles Chausey, une centaine de navires a escorté le terre-neuvier jusqu'au quai d'Orléans. Le Marité ne pouvait rêver mieux pour rejoindre son port d'attache, qui fut un des plus grands ports morutiers de France. Dès le XVI^e siècle, les pêcheurs granvillais pratiquent la pêche à la morue sur les bancs de Terre-Neuve. A la veille de la Révolution, plus de cent unités granvillaises sont engagées dans cette pêche à haut risque pour les hommes et les navires. A cette époque, Granville arme à part égale avec Saint-Malo près des deux-tiers de la flottille française. Après une interruption due aux guerres révolutionnaires, Granville renoue avec la grande pêche. Mais la deuxième moitié du XIX^e siècle est marquée par un important déclin. En 1895, il ne reste que 27 morutiers.

La première guerre mondiale porte un coup fatal à ce type de pêche. En 1914, seuls 24 morutiers subsistent. Ils seront désarmés, puis employés au transport de charbon. C'est la fin d'une époque, la fin d'un rêve... celui de l'aventure et de la pêche extrême aux confins de l'océan.



Le cœur de Granville a toujours battu pour les Terre-neuvas. En venant s'amarrer à ce port, Marité retrouvera une patrie et renforcera la capacité de la ville à obtenir le label « ville d'art et d'histoire ».

LE MARITÉ, C'EST AUSSI UN VILLAGE



Le village du Marité a été conçu à partir de conteneurs maritimes recyclés et aménagés. Il est installé quai d'Orléans à **Granville face au Marité**.

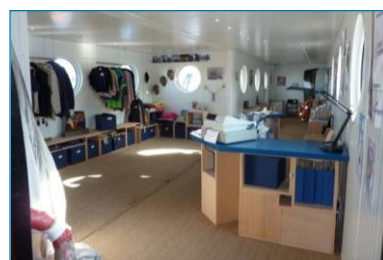
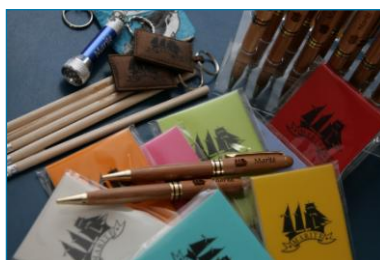
Outre la boutique au profit du Marité et l'espace vidéo (film sur la restauration du navire), de nombreuses animations y sont proposées pour tous les âges: visite commentée du navire, atelier de matelotage, exposition, concerts ; etc

Sur les extérieurs du village, des panneaux retracent les différentes vies du Marité, de sa construction à sa restauration, soit près d'un siècle d'aventure.

Une évocation du passé maritime de Granville et ses quatre siècles de campagne sur les Grands Bancs attend les visiteurs, attestant s'il est encore nécessaire, du bien-fondé de la présence du dernier terre-neuvier français dans le port bas-normand.

En 2012, le village accueille les œuvres d'une océanographe et artistes de renom : Anita Conti. Première femme française à partager la vie des Terre-neuvas, Anita Conti a ramené de ses campagnes des documents exceptionnels qui vous sont présentés dans l'espace exposition.

Toutes les infos sur www.lemarite.com



L'AVENIR DU MARITÉ

LE MARITÉ ENTRE DANS SA SIXIÈME VIE

Le Marité, dans sa sixième vie, allie prestige, tradition et modernité.

Le Groupement d'intérêt Public a fait appel au savoir-faire local pour mener à bien le chantier de reconstruction le plus ambitieux de ces dernières décennies.



A l'extérieur, le Marité a retrouvé sa **silhouette historique**, avec son gréement d'origine et son pont dégagé. Tout a été mis en œuvre pour que le navire réponde aux **normes les plus exigeantes en matière de développement durable**, comme l'utilisation d'un éclairage basse tension à longue durée de vie ou le traitement des eaux usées, épurées par une mini-station, installée dans la salle des machines.

A l'intérieur, la sobriété des aménagements se traduit par la mise en valeur de cette extraordinaire structure en bois. Le grand salon est modulable afin d'accueillir tous types de manifestations (expositions, séminaires, cocktails, anniversaires, mariages...) lorsque le bateau est à quai. **Très clairement, pour les particuliers et les entreprises, fouler le pont du Marité, reste une expérience inoubliable, hors des sentiers battus.**

Bien entendu, en fonction des disponibilités, le navire est accessible à tous les passionnés désireux de vivre une expérience de navigation hors du commun. **Le Marité peut être affrété dans son intégralité pour quelques heures ou à la journée.**



La capacité du navire est de 60 passagers en mer, 120 pour des opérations à quai. **La vocation sociale** est une exigence des membres du GIP : comme pour le chantier, le Marité accueillera des publics en difficultés ou défavorisés. L'objectif est d'offrir tant aux passagers qu'aux promeneurs **une expérience unique**. Le Marité doit se distinguer des autres vieux gréements qu'il croise dans les grands rassemblements.

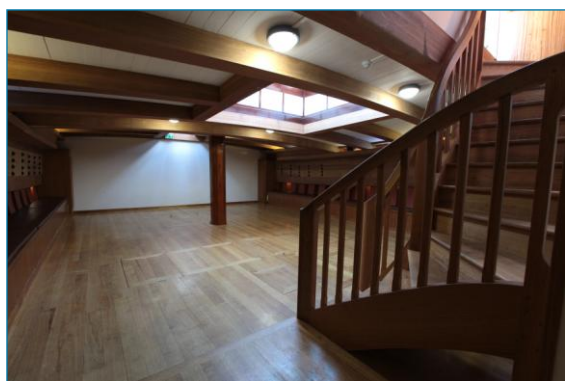
Car évidemment, le dernier terre-neuvier français, est de tous les grands événements maritimes : Tonnerres de Brest et Douarnenez, Vendée Globe Challenge, Armada, etc...

Il joue là son rôle de navire étendard de la région qui l'a vu naître et renaître : la Normandie.



UNE SOUSCRIPTION D'ENVERGURE NATIONALE

Le GIP Marité, propriétaire du bateau, reçoit le soutien de la Fondation du Patrimoine. Les personnes souhaitant participer à la vie du bateau et devenir ainsi des partenaires privilégiés du projet Marité peuvent apporter leur contribution financière. Chaque don donne lieu à l'envoi d'un reçu fiscal au souscripteur qui pourra le joindre à sa déclaration de revenu afin de pouvoir bénéficier des avantages accordés par la loi sur les donations aux associations reconnues d'utilité publique.



LA RECHERCHE DE PARTENAIRES PUBLICS

Comme son nom l'indique, le Groupement d'Intérêt Public Marité est composé exclusivement de collectivités publiques et d'associations à vocation maritime. Tous les membres sont très attachés à préserver le patrimoine maritime que constitue le Marité et valoriser, par ce support de communication extraordinaire, le caractère maritime de leur territoire.

DES PARTENARIATS PRIVÉS A RENFORCER

Le Marité constitue une opportunité exceptionnelle de mécénat : le programme s'adresse à de grandes entreprises qui souhaitent s'associer à ses projets futurs. Ce projet de partenariat s'adresse à des structures intéressées par le fait de :

- Saisir une opportunité de mécénat tout à fait exceptionnelle

- Participer à la sauvegarde du patrimoine de leur pays
- Affirmer leur engagement sociétal
- Inscrire leur action auprès d'une population de millions d'amateurs de bateaux, de mer et d'histoire
- Communiquer différemment et de manière plus humaine
- Bénéficier d'avantages fiscaux

Il se situe aux confins du mécénat, du sponsoring, du partenariat et du marketing.

LES MEMBRES DU GIP MARITÉ

Le Groupement d'Intérêt public Marité est composé de :

- Conseil général de la Manche
- Communauté d'agglomération Seine-Eure
- Ville de Fécamp
- Ville de Granville
- Ville de Saint-Vaast-la-Hougue
- Fondation du Patrimoine Maritime et Fluvial
- Association pour le retour du Marité en Normandie
- Association des amis de la Fondation du Patrimoine Maritime et fluvial

Avec le soutien financier du Conseil Régional de Basse-Normandie et des entreprises Total et Véolia Environnement, du Crédit Agricole Normandie, de la Fondation du patrimoine, de la chocolaterie Yver (Granville)

Avec le soutien technique des Chambres de commerce de Cherbourg-Cotentin et Centre et Sud-Manche, des sociétés Profurl et Owatrol.





Service Presse du conseil général de la Manche

