

Le désastre du *Virgo Maria*

Le *Virgo Maria* a été détruit début juillet. Construit en 1957, ce chalutier en bois de 16 mètres de long crouissait depuis dix-neuf ans sous un hangar, à Étaples. Il était voué à devenir la pièce maîtresse d'un musée de la pêche artisanale.

Jusqu'à son désarmement en 1986, le *Virgo Maria* pêche de Dunkerque à Dieppe, poussant parfois jusqu'à l'estuaire de la Tamise et les côtes anglaises. Abandonné de 1986 à 1989, il est racheté par la Maison des enfants de la marine du Portel, qui l'exploite à la plaisance jusqu'en 1996. Dix gamins et leur éducateur l'emmèneront ainsi aux fêtes maritimes de Brest et Douarnenez en 1992.

En 1997, la Fondation régionale pour la culture et le patrimoine maritime (FRCPM) Nord-Pas-de-Calais et l'Association des amis du musée de la marine d'Étaples (AMME) remuent ciel et mer pour rapatrier le bateau dans son port d'origine. La Ville opère même son transfert dans le chantier qui l'avait vu naître. Tous œuvrent main dans la main... Puis tout déraile. Le projet de musée tombe à l'eau, la municipalité optant pour Maréis, un centre de découverte de la pêche en mer. L'AMME n'a jamais digéré l'affront.

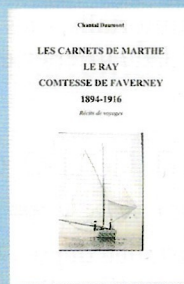
Le *Virgo Maria* attend les travaux auxquels il était promis. Écorché sur un côté, il aurait offert aux visiteurs du musée une vue sur ses entrailles : poste d'équipage, cale à poisson, moteur... « Pour expliquer comment on travaillait sur les chalutiers classiques, comment se passait le relevage du chalut, le travail sur le pont, la vie à bord... » énumère Victor Loth, dont le père fut l'armateur du bateau.

Rien n'est venu. À qui la faute ? L'AMME dit détenir un document prouvant que le chalutier était la propriété d'Étaples. Le maire réfute : selon lui l'association en était toujours gestionnaire. Relégué sous son hangar, le *Virgo Maria* gêne la réalisation d'un circuit piétonnier. De surcroît, il menace ruine. La mairie le fait abattre.

« Un pan de l'histoire de la marine d'Étaples a disparu avec ce bateau », soupire Victor Loth. Bien conscient de son état désespéré, il avait d'ailleurs lui-même suggéré au maire de le détruire, mais en lui proposant d'en « faire une reproduction grandeur nature que les gens pourraient visiter ». Marcel Charpentier, président de la FRCPM, est furieux : « Le *Virgo Maria* était un beau témoignage de ce qu'était la marine étaploise. Mais il n'a jamais été une priorité. C'est un grand gâchis pour le patrimoine. » ● Cécile Legrand-Steeleand

LIVRES

Les carnets de la comtesse



Quelle bonne idée a eue Chantal Daumont de publier les récits de voyages de Marthe Le Ray ! Certes, au plan maritime, l'intérêt des carnets de bord de la comtesse de Favorney pâtit des connaissances nautiques limitées de cette patronne passagère. En revanche, sous l'angle de la sociologie, rares sont les témoignages aussi pénétrants sur le yachting méditerranéen au tournant des XIX^e et XX^e siècles.

Née en 1844, mariée à dix-huit ans au comte Charles-René Moreau de Favorney, Marthe Le Ray a cinquante ans lorsqu'elle rédige son premier récit de croisière. En avril 1894, à bord de *Walkyrie*, un grand cotre à corne armé par un capitaine – « mon bossman », dit-elle – et trois ou quatre matelots, elle quitte Nice, son port d'attache, et visite, en compagnie de son fils Gontran, l'Italie, la Grèce et la Turquie. Devenue veuve l'année suivante, elle reprend la mer en 1898, cette fois à destination de l'Espagne. En 1899, *Walkyrie* se rend à Tunis. En 1901, la comtesse acquiert un plus grand voilier, *Samœna*, avec lequel elle rallie l'Algérie à trois reprises, puis la Grèce. En 1908, elle fait construire *Samœna II* à Saint-Nazaire, un yawl confortable équipé cette fois d'une chaloupe à vapeur, qu'elle convoie à Nice via Gibraltar. Enfin, à soixante-cinq ans, après un ultime voyage en Italie, Marthe Le Ray met sac à terre.

Avec le recul, le comportement de cette yachtswoman ne laisse pas d'étonner. La hiérarchie du bord semble calquée sur celle qui prévaut alors dans les châteaux de l'aristocratie. La comtesse parle de ses marins comme de ses domestiques, mais elle sait s'incliner devant leur savoir : « Il me répugne d'imposer absolument ma volonté à mes gens pour une idée contraire à leur sentiment ». Quant à la manœuvre, pas question de s'en mêler : que la grande écoute se rompe et « ces braves gens s'en tirent avec leur adresse habituelle ». D'ailleurs, quand les conditions de vie à bord sont par trop désagréables, la comtesse ne se prive pas de louer une chambre dans un palace. Au fil des pages de ces carnets reviennent aussi régulièrement les fléaux de l'époque, qui imposent parfois de modifier la route : éruptions volcaniques, tremblements de terre, épidémies de peste, brigands, pirates et autres malfaissants. ● X.M.

> *Les Carnets de Marthe Le Ray comtesse de Favorney 1894-1916*, Chantal Daumont, autoédition <www.chantaldaumont.com>, 305 p., 35 €.

> Nous avons aussi reçu

• *En suivant la mer*, Marie-Magdeleine Lessana. L'écrivain et psychanalyste a arpenté les côtes de France de Dunkerque à Menton – des réfugiés de la Jungle à ceux de la frontière italienne –, le temps d'un été, pour appréhender le peuple vacancier. Malheureusement, le regard distancié de cette observatrice distribuant bons et mauvais points tant aux paysages qu'aux estivants frise parfois le mépris. Et comme disait Marcel Duchamp, cité par l'auteur, « C'est le regardeur qui fait le tableau ». Paradoxalement, le meilleur passage de ce récit

est celui où Marie-Magdeleine Lessana s'échappe de son enquête pour frôler l'intime, quand elle séjourne à l'île de Ré dans l'ancienne maison de son mentor Jacques Lacan où elle rencontre une amie en guerre contre son cancer. Éd. Paulsen, 200 p., 18,50 €.

• *Les Pilotes du froid*, Maurice Larrouy. La saga du peuple viking contée par un écrivain de la mer – son *Odyssée d'un transport torpillé* a eu le prix Fémina en 1917 – qui avait publié cet essai au milieu des années trente. Éd. Banquises et comètes, 184 p., 12 €.