

TOURVILLE MON HISTOIRE

Par Christian Cardin

Président fondateur de l'Association Tourville

1982, en prospection minière dans le Val de Saire

Le projet Tourville trouve ses racines dans les années 1980 lorsque, jeune géologue originaire de Coutances (sud Cotentin) travaillant pour le compte du Bureau de Recherche Géologique et Minière (BRGM) de l'agence de Caen, je fus envoyé en mission dans la région du Val de Saire (Cote Est du Cotentin) dans le cadre de l'inventaire minier du Massif Armoricaïn. Mon travail consistait alors à identifier, sur un territoire donné, des anomalies géochimiques et géophysiques qui auraient pu correspondre à la présence de métaux et minéraux en relation avec un gisement métallifère.

C'est dans ce contexte qu'avec deux collègues (l'un Breton : Roger Auvret et l'autre méditerranéen: Lucien Calier), je contribuais à la mise en évidence de fortes anomalies géochimiques en plomb, zinc cuivre or et autres substances sur la commune de Teurthéville Bocage située à quelques kilomètres du port de pêche de St Vaast la Hougue. Cette découverte allait me conduire à travailler dans ce secteur pendant plus de cinq ans (dans le cadre notamment de campagnes de forages et de géophysique) sur ce qui correspondait à un gisement Volcano-sédimentaire (de plusieurs kilomètres carrés de surface) associé à la présence de minerais d'intérêt économique potentiel.

Teurthéville Bocage se trouvant à environ 70 kilomètres de mon lieu d'habitation de l'époque (Coutances) je restais fréquemment à dormir un à deux jours par semaine à l'hôtel (en particulier en hiver). C'est ainsi qu'au cours de longues soirées d'hiver je me retrouvais régulièrement « à boire un verre » au Café du Port à St Vaast la Hougue là où se retrouvaient de nombreux marins pêcheurs du coin.

Ma passion pour les métiers de la pêche (mon arrière grand-père était un « Terre Neuva » basé à Granville dans la Manche), mon enfance qui fut bercée par les aventures de mer racontées dans ma famille, m'amènèrent naturellement à rechercher des contacts avec les marins fréquentant le Café du Port de St Vaast la Hougue.

Ayant dans un premier temps sympathisé avec le patron du Café du Port (Pierre Lefillastre, dit Pierro) je m'ouvrais à lui de l'intérêt que je portais pour une certaine bataille navale qui s'était déroulée dans la baie de St Vaast la Hougue à la fin du 17^{ème} siècle à l'époque où Louis XIV avait pour dessin de rétablir son cousin catholique Jacques II sur le trône d'Angleterre.

Ce fameux combat naval, plus connu sous le nom de « Bataille de la Hougue », hantait mon imaginaire depuis mes années collèges passées à l'Institut d'Agneaux (Saint lô dans la Manche) grâce à la passion d'un professeur d'histoire et de français (le père Quinette) qui se plaisait à nous narrer les grands évènements maritimes qui s'étaient déroulés depuis des siècles au large des côtes normandes et dont les issues auraient pu changer le cours de l'histoire de France. Je gardais notamment le souvenir de cet amiral Tourville (d'origine normande) qui combattit, avec 44 vaisseaux de ligne, une coalition anglo-hollandaise deux fois supérieure en nombre (90 vaisseaux) au large de Barfleur. Tourville, après s'être glorieusement battu et sauvé ainsi l'honneur du roi de France, avait entrepris de se replier et

de mettre ses vaisseaux à l'abri des ports de Brest et St Malo. Malheureusement, cette stratégie avait été en partie contrariée en raison d'un certain nombre de vaisseaux qui, ayant trop souffert lors du combat de Barfleur, n'avaient pu franchir à temps le cap de la Hague à cause des forts courants qui règnent dans le secteur (le raz Blanchard dans le passage de la déroute entre les îles anglo-normandes et la côte ouest du Cotentin). Tourville avait alors décidé d'envoyer ses vaisseaux retardataires se mettre à l'abri des troupes françaises, anglaises, irlandaises et écossaises (restées fidèles à Jacques II) qui étaient stationnées au port de St Vaast la Hougue en attente d'un embarquement pour envahir l'Angleterre. Dans cette retraite, Tourville avait dû malheureusement abandonner son vaisseau Amiral « Le Soleil Royal » ainsi que deux autres vaisseaux dans la rade de Cherbourg où ils avaient été rapidement détruits par les anglais qui, tels des prédateurs, n'avaient pas lâché leurs proies à l'agonie. Monté à bord du vaisseau Vice Amiral « l'Ambitieux », l'Amiral Tourville était parvenu, le 1er juin 1692, à rejoindre la rade de St Vaast la Hougue avec douze vaisseaux. Les navires les plus légers s'étaient engouffrés le plus loin possible dans « l'Anse du Cul de Loup », là où l'accès s'avérait difficile pour des vaisseaux à fort tirant d'eau. Les plus gros des vaisseaux, n'avaient pu quant à eux s'approcher suffisamment près de la côte pour se mettre à l'abri des troupes françaises stationnées sur le rivage. En peu de temps, les navires de la coalition Anglo hollandaise avaient encerclé nos vaisseaux piégés en baie de St Vaast la Hougue, l'armée française assistant impuissante à leur destruction malgré les tentatives héroïques de nos marins français de repousser l'ennemi à l'aide de chaloupes.

Malgré plusieurs tentatives de récupération de matériel sur les épaves de ces navires dans les années qui suivirent cette défaite maritime, les vestiges des vaisseaux de la Hougue sombrèrent petit à petit à petit dans l'oubli pour ne rester qu'un vague souvenir à caractère historique dans la mémoire populaire normande. Toutefois quelques vieux pêcheurs locaux connaissaient bien l'existence de ces lieux poissonneux qu'ils dénommaient « Les Carcasses de la Hougue ».

C'est ainsi qu'un soir d'hiver, alors que je discutais de mes recherches d'épaves avec des amis faisant partie de l'équipage du chalutier « Le Val de Saire » (Christian Massieu, Michel Lebastard et Jean Luc Turgis) je fus abordé par un vieux pêcheur dénommé Nan Nan. Cet homme, qui me disait bien connaître l'emplacement de plusieurs « Carcasses de la Hougue » était disposé à nous emmener sur site. Ce soir là, nous décidâmes d'organiser une sortie en mer pour effectuer une plongée sous-marine dans le secteur qui nous serait indiqué par Nan Nan.

Quelques jours plus tard, Nan Nan, Christian Massieu, Michel Lebastard et moi même embarquions à bord de mon Zodiac (Le Bigorneau) pour nous rendre sur la zone où, d'après le vieux pêcheur devaient se trouver « Les Carcasses de la Hougue ». C'est dans ces conditions que j'allais découvrir, gisant en moyenne entre 6 mètres et 12 mètres de fond (selon les marées), à quelques encablures de la côte, les premiers vestiges des vaisseaux de Tourville.

Au premier abord l'endroit indiqué par Nan Nan ressemblait à un immense tumulus sablonneux recouvert d'une forêt d'algues géantes. Compte tenu de la faible clarté de l'eau (quelques mètres de visibilité en conditions favorables), il fallait pour ainsi dire avoir le nez sur le fond pour s'apercevoir que ces algues étaient enracinées sur un substrat composé de gros morceaux de bois plus ou moins enfouis sous le sable. Par des mouvements de va et vient de la main, je dégageais par endroits le sédiment qui recouvrait ces grosses pièces de bois. Au fur et à mesure de leur mise à jour, je découvrais des poutres, des parties de plancher, des

restes de membrures et autres éléments en chêne dont les dimensions impressionnantes n'avaient rien à voir avec ce que j'avais pu connaître lors de plongées antérieures sur des épaves en bois classiques. Compte tenu de la taille du tumulus et de la faible visibilité dans l'eau, il était impossible d'avoir une vue d'ensemble du gisement. Cependant après avoir parcouru le site plusieurs fois en long et en travers, j'étais convaincu que ses dimensions exceptionnelles (que j'estimais à 50 mètres de long sur 20 mètres de large) correspondait à l'une des épaves de la Hougue. La découverte de canons disposés « tête bêche » au centre de l'épave vint rapidement étayer mes convictions. ***Je savais désormais que j'avais redécouvert les épaves de la Hougue.***

Sachant que les historiens indiquaient que 6 vaisseaux de ligne avaient été coulés dans un espace restreint en baie de St Vaast, j'organisais d'autres plongées dans les semaines qui suivirent afin de mettre à jour de nouvelles épaves.

Tout heureux de cette découverte, je décidais de la déclarer officiellement et de demander une autorisation de fouilles auprès de la Direction des Recherches Archéologiques Sous-Marines (DRASM) de Marseille.

Quelle ne fut pas ma déception quelques semaines plus tard de recevoir un courrier m'informant que l'on avait pris bonne note de ma déclaration mais que l'on ne croyait pas qu'il puisse rester grand chose d'intéressant sur ces épaves après trois siècles passés au fond de l'eau, en raison notamment des mauvaises conditions de conservation dans lesquelles elles devaient se trouver en Manche.

Cette réponse me fit l'effet d'une douche froide. C'était compter sans mon tempérament obstiné à porter mes projets tant que je ne suis pas sûr d'être allé au bout de mes démarches.

Tout d'abord, il me fallait apporter des preuves concrètes et matérielles que ces épaves étaient encore parfaitement conservées, tant d'un point de vue architectural que d'un point de vue mobilier.

Dans les mois qui suivirent, je me mis en quête d'éléments probants qui me permettraient de présenter cette fois un dossier étayé aux responsables de la DRASM afin de les convaincre de s'intéresser malgré tout à « mes épaves de la Hougue ».

Ainsi, au fur et à mesure de nouvelles plongées, je pus remonter plusieurs objets en bronze (réa de poulie, morceaux de canons, et autres objets) qui allaient constituer pour moi des preuves avant de relancer la DRASM. Ayant l'habitude dans mon travail d'utiliser des photos aériennes, j'effectuais également des recherches à l'IGN afin de trouver ces preuves complémentaires de la présence de mes épaves. Hélas, mes recherches furent au début infructueuses car je ne trouvais aucun cliché correspondant à la zone qui m'intéressait. Par chance, en 1984, ayant eu connaissance des études qui avaient été entreprises pour l'extension du port de plaisance de St Vaast la Hougue, je retournais à l'IGN pour trouver des photos aériennes récentes qui auraient été prises dans le cadre des études d'impact liées aux travaux du port.

Quelle ne fut pas ma surprise de découvrir un jeu de clichés photographiques récent, sur lequel se dessinaient parfaitement cinq tâches allongées correspondant aux épaves de la Hougue. Par chance, ces photos avaient été réalisées dans des conditions idéales (mer belle, marée basse, eau claire, soleil au zénith) et suffisamment éloignées de la côte pour couvrir une

bonne partie de la baie de St Vaast. Dès lors, avec ces photos aériennes et celles des objets que j'avais ressortis de l'eau, je détenais la preuve irréfutable de l'existence d'un gisement archéologique notoire correspondant aux épaves de Tourville.

Fort de ces éléments, je sollicitais à nouveau la DRASM de Marseille qui avait changé de direction depuis mon précédent contact.

J'eus la chance que Michel l'Hour, ingénieur de recherche de la DRASM, s'intéresse cette fois à ma demande et me propose de prendre contact avec Patrice Hénault, plongeur amateur de la région de Valognes (Manche), afin d'organiser une mission de reconnaissance et d'évaluation de l'intérêt de ce gisement archéologique sous-marin. Entre temps, je déclarais officiellement aux affaires maritimes de Cherbourg, la découverte de cinq épaves correspondant à des vaisseaux de ligne de l'Escadre de l'Amiral Tourville coulés en juin 1692.

1985, création de l'ARIESH et autorisations de sondages archéologiques

C'est dans ce contexte, qu'au printemps 1985 je créais l'Association ARIESH (Association pour la Recherche et l'Investigation des Epaves de St Vaast la Hougue) et qu'une équipe de la DRASM, dirigée par Michel L'Hour, vint effectuer une série de plongées de reconnaissance sur le site archéologique sous-marin de St Vaast la Hougue ».

Malheureusement cette mission d'évaluation fut contrariée par de mauvaises conditions météorologiques accompagnées d'une mer agitée avec une très mauvaise visibilité au fond de l'eau. Malgré cela, Michel l'Hour en avait suffisamment vu pour se faire une idée du potentiel archéologique du site et envisager de m'octroyer une autorisation officielle de sondage qui, selon l'intérêt réel du site, pourrait aboutir ultérieurement à une campagne de fouilles archéologiques programmées sous la direction de la DRASM.

Dans un premier temps, je m'attachais à élaborer un dossier justifiant de moyens techniques et financiers afin d'obtenir une autorisation de sondage sur les épaves de la Hougue. En 1987, une autorisation officielle de sondage m'était octroyée.

Affecté entre temps au Sénégal avec mon épouse Agnès et mes deux premiers jeunes enfants (Ellen et Laurent), je constituais une équipe de travail composée d'amis plongeurs (notamment Alain Boulet, accompagné de membres du club de plongée de St Ouen). Afin d'assurer l'hébergement et la logistique de cette équipe, j'obtenais de la part de la marine nationale, l'autorisation de s'installer, sur l'île de Tatihou, située à quelques encablures du gisement archéologique.

C'est ainsi que de 1987 à 1989, entre deux séjours en Afrique, j'allais consacrer 1 à 2 mois de mes vacances aux épaves de la Hougue, installé de façon spartiate avec ma famille et nos amis plongeurs sur une île déserte, dans des bâtiments à l'abandon d'un ancien centre de redressement pour jeunes délinquants.

C'est au cours de l'été 1987, que des élus et techniciens du Conseil Général de la Manche, en visite à Tatihou, s'intéressèrent à mes activités dans le cadre du projet de rachat et de réaménagement de l'île de Tatihou par le département de la Manche. Monsieur Duhomet, (chargé de mission pour le développement du littoral) fut enthousiasmé par mes découvertes, et m'invita à rencontrer le Président du Conseil général de la Manche Pierre Aguiton.

Quelques jours plus tard, quelque peu ému, je présentais le résultat des sondages archéologiques à Pierre Aguiton afin de le persuader de l'intérêt que pourrait représenter la mise en valeur des épaves de la Hougue, tant d'un point de vue culturel que d'un point de vue touristique en créant un musée maritime sur l'île de Tatihou. Pierre Aguiton réalisa rapidement l'opportunité que pourrait constituer la création d'un tel musée dans le cadre de son projet de réhabilitation et de développement de Tatihou. Après m'avoir invité à déjeuner dans les salons de la Maison du Département, le Président Aguiton m'informa de sa volonté de soutenir financièrement une ou plusieurs campagnes de fouilles sous-marines programmées à la hauteur de ce que l'on pourrait valoriser du gisement sous l'autorité de la DRASM.

C'est ainsi que la DRASM fut sollicitée par le Conseil Général de la Manche pour mettre en œuvre et conduire, sous la direction scientifique et technique de Michel l'Hour et Elizabeth Verrat ce qui allait devenir pendant plusieurs années le plus grand chantier archéologique sous-marin d'Europe consacré à des vestiges de vaisseaux du 17^{ème} siècle.

Mes épaves que j'avais déclarées en 1985 étant désormais entre de bonnes mains, j'effectuais en 1989, une campagne de recherches par magnétométrie dans le secteur du Cul de Loup afin d'y détecter d'autres épaves de navires plus petits également coulés en juin 1692. Grâce à cette méthode, et après vérification par sondage, je pus déclarer l'existence de 3 nouvelles épaves correspondant à d'autres vaisseaux de la flotte de Tourville. Ces épaves étant profondément ensablées, elles se trouvent suffisamment protégées des pilleurs éventuels pour les laisser à l'attention de futures générations d'archéologues.

1992, inauguration du Musée Maritime de Tatihou, et naissance de l'Association Tourville

En juin 1992, dans le cadre des manifestations du tricentenaire de la bataille de la Hougue (que j'avais initié avec la commune de St Vaast la Hougue quelques années plutôt) un musée maritime était officiellement inauguré sur l'île de Tatihou. Ce jour là, je réalisais que la mission que je m'étais fixée dix ans auparavant lors de mes premières plongées sur les « Carcasses de la Hougue » était achevée. Désormais, environ 70000 visiteurs découvrent chaque année, au travers du musée maritime de Tatihou, cet accident de l'histoire que fut La Bataille de La Hougue.

Les épaves de la Hougue étant sorties de l'oubli je me sentais prêt à me lancer un nouveau défi d'une toute autre ampleur. « Et si l'on reconstruisait l'un de ces grands vaisseaux qui ont fait la gloire de la marine de France ». Dans mon esprit, il ne s'agissait pas de reconstruire un superbe vaisseau de plusieurs dizaines de millions de francs pour se faire plaisir mais de montrer comment, la construction « d'une cathédrale maritime », au cœur d'un village artisanal, lui-même intégré dans un parc historique et de loisirs pouvait être le support d'un développement économique et touristique, à l'échelle cette fois d'une région voire d'une nation.

Muté à Lille en octobre 1991 (après une dernière mission au Botswana), j'allais mûrir pendant un an encore ce qui allait devenir le concept Tourville.

Après m'être assuré d'un soutien de principe d'un minimum de personnalités scientifiques et techniques du monde de l'histoire maritime (Michel l'Hour de la DRASM, Eric Rieth : chercheur au CNRS, Martine Acerra : Professeur en histoire maritime, Michel Daefler

historien en architecture navale, Philippe Thomé architecte naval ...), je créais, à l'automne 1992 l'Association Tourville.

Les données disponibles pour la construction.

Pour construire un vaisseau de ligne de la marine française du 17^e siècle, nous ne disposons que de très peu d'éléments écrits.

En effet, ce qui caractérise la construction navale du 17^{ème} siècle et des siècles précédents c'est qu'il s'agit d'une construction de type compagnonique, c'est à dire une construction qui se faisait par la transmission orale et gestuelle du savoir-faire des maîtres charpentiers de marine. Ce n'est qu'à partir de la seconde moitié du 18^{ème} siècle que la construction des navires s'est développée à partir de plans d'architectes navals.

Il existe cependant un document inédit du 17^{ème} siècle sur lequel nous pouvons nous appuyer pour envisager la construction d'un vaisseau de Louis XIV. Ce document anonyme, connu sous le nom d'**Album de Colbert** est conservé aux archives de la Marine à Vincennes. Il est composé de 50 planches de dessins qui montrent toutes les étapes de la construction d'un vaisseau de 1^{er} rang du 17^{ème} siècle armé de 84 canons.

Cet Album, fut commandé et financé dans les années 1670 par Colbert (alors Ministre de la Marine) dans le cadre de son projet de restructuration de la marine de guerre de Louis XIV.

Il s'agissait pour ce grand ministre de la marine d'homogénéiser, sur l'ensemble des arsenaux du royaume, les principes de construction et d'armement des vaisseaux du roi afin que nos escadres soient conformes à ce qui se faisait de mieux dans les marines anglaises et hollandaises.

La problématique architecturale

Si l'album de Colbert représente le seul document didactique complet du 17^{ème} siècle sur lequel on puisse s'appuyer pour réaliser la construction d'un vaisseau de ligne du 17^{ème} siècle, il comporte un certain nombre d'erreurs et de lacunes architecturales et ne constitue donc pas un traité de construction navale directement exploitable par des charpentiers de marine contemporains.

En effet, le savoir faire des maîtres charpentiers des arsenaux de Louis XIV ne nous ayant pas été transmis par écrit, il s'avère nécessaire de reconstituer des plans représentant le plus fidèlement possible ce qu'auraient été ceux du vaisseau de l'Album de Colbert s'ils avaient été transcrits par des charpentiers de marine de l'époque.

Pour réaliser ces plans, nous avons la chance que deux (Le St Philippe et l'Ambitieux), voire trois des épaves qui ont été coulées à la Hougue seraient contemporaines de l'Album de Colbert et auraient été réalisées selon les même principes de construction.

Grâce à ces épaves, nous disposons là d'une base de données architecturales authentiques qui allait nous permettre, à partir d'une compilation de certains éléments de ces épaves (en particulier la structure axiale de l'épave C), des planches de l'Album de Colbert, et divers devis d'époque, d'élaborer des plans « architecturalement » exploitables par des charpentiers du XXI^{ème} siècle. Ce travail de reconstitution de plans est effectué par l'architecte naval

Philippe Thomé de Nantes assisté de Michel Daepler, historien spécialisé dans la construction navale du 17^{ème} siècle à l'université de Caen .

Le choix d'un site d'accueil

Dans un premier temps, il est vrai que pour des raisons sentimentales et à cause des épaves de la Hougue, j'aurais aimé que ce nouveau projet s'implanta dans le port de Cherbourg. Cependant, très vite je du prendre conscience qu'en l'absence d'une forte volonté politique de la part de la ville de Cherbourg et du Conseil Général de la Manche de le soutenir financièrement, mon projet n'était économiquement pas viable dans le Cotentin. Il me fallait donc rechercher un site d'accueil offrant toutes les chances de réussite au projet Tourville. Pour moi, le site idéal pour son implantation devait répondre d'une part à une légitimité historique, d'autre part à une légitimité économique.

La légitimité historique

La région qui serait retenue pour accueillir le projet Tourville devait correspondre à une zone géographique où l'on aurait pu construire un vaisseau au 17^{ème} siècle.

Sous Louis XIV, la France comptait 5 grands arsenaux destinés à la construction des navires de guerre du royaume. Il s'agissait des arsenaux de Toulon, Rochefort, Brest, Le Havre et de Dunkerque. Le littoral de Dunkerque, qui occupait une place d'importance stratégique face à l'Angleterre et à la Hollande, fit l'objet de toutes les attentions de Louis XIV qui confia aux ingénieurs Vauban et De Combes la charge de développer l'arsenal de Dunkerque ainsi que les places fortifiées de Gravelines et de Bergues.

La légitimité économique

Le concept Tourville, résolument tourné vers un projet économique et touristique, nécessitait également d'être implanté dans une zone de chalandise suffisamment importante pour attirer au moins 250000 à 300000 visiteurs par an sur le chantier de construction du vaisseau.

La côte d'opale, située à proximité de l'Angleterre, de la Hollande, de la Belgique et de la grande métropole lilloise répondait parfaitement à cette légitimité économique.

Gravelines et Dunkerque deux sites intéressants

La commune de Gravelines (avec son environnement historique du 17^{ème} siècle encore bien conservé) et celle de Dunkerque (ancien arsenal de Louis XIV) me paraissait répondre aux critères d'implantation du projet Tourville. J'entamai alors, dès 1993, la tournée des maires de la communauté urbaine de Dunkerque (CUD) pour les convaincre de l'intérêt que pouvait représenter mon projet pour le développement touristique et économique du littoral dunkerquois.

Seul André Demarthe, maire de Grande Synthe à l'époque, fut enthousiasmé par le projet et décida de s'investir pour soutenir son implantation à Dunkerque. Dès notre première rencontre, André Demarthe témoigna d'ailleurs de son intérêt en adhérant personnellement à l'Association Tourville.

De 1993 à 1997, tel un pèlerin, j'entrepris un long travail de communication et de promotion du projet Tourville auprès de la population, de la presse et d'hommes politiques locaux ou régionaux.

Je ne peux aujourd'hui oublier cette époque où, un rétroprojecteur et un écran sous le bras, j'allais, le soir après mon travail, présenter le projet Tourville dans des cafés et clubs services (Rotary, Lions et autres) de la région de Lille, Calais ou Dunkerque.

J'eus la chance, au cours de cette période, de rencontrer un certain nombre de personnes qui chacune, à sa façon, m'apporta des soutiens qui, par enchaînement et relationnel, me permirent de progresser dans le Projet Tourville.

Il y eut d'abord Gautier Van den Schrieck jeune avocat du barreau de Lille qui découvrit, en 1994, l'existence du projet Tourville par l'un de ses clients à Cherbourg.

Gautier Van den Schrieck adhéra rapidement à l'Association Tourville et mis ses compétences juridiques à mon service. Il me fit ensuite rencontrer Didier Dubois, rédacteur en chef de la Gazette Nord pas de Calais, qui publia, en 1995 un premier grand article sur le projet Tourville et me présenta à Arnoult Méplon, Directeur Général de la Gazette ainsi qu'à Antoine Deswarte (son responsable de la publicité). La rencontre d'Antoine Deswarte, jeune cadre passionnant et passionné allait donner un nouvel élan au projet Tourville. En effet, séduit par mon projet un peu fou mais tellement grandiose, Antoine décida de s'impliquer fortement à mes côtés (il allait me seconder pendant plusieurs années en qualité de vice-président) grâce notamment à ses relations professionnelles. C'est dans cet esprit qu'il réussit à convaincre Arnoult Méplon, par ailleurs PDG de l'imprimerie Douriez Bataille d'apporter un soutien matériel à l'Association en réalisant de grandes affiches et des prospectus qui devenaient nécessaires à la communication et à la promotion du projet auprès du grand public.

Une fois imprimés, ces prospectus furent distribués plusieurs fois dans les principales villes du littoral de Dunkerque et la métropole lilloise grâce à l'entreprise Bertrand Wattine, qui apporta le soutien matériel et humain de sa société « Distripole » de Villeneuve D'Ascq.

En 1996, par le hasard des rencontres, René Lebouc, patron de la Brasserie des Boucaniers à Dunkerque me permettait de trouver un premier mouillage dans la cité de Jean Bart en y installant notre siège social. Fort de ce point d'ancrage, nous disposions d'une base solide pour mener de nouvelles actions de promotion du projet Tourville sur le littoral de Dunkerque (conférences, stands sur les quais de la citadelle lors des fêtes de la mer etc..).

C'est à la Brasserie des Boucaniers que je fis la connaissance de Jean Pierre Veraeghe, chef d'entreprise qui, « emballé » par le projet Tourville nous fit construire et nous offrit une superbe maquette du vaisseau à l'échelle 1/75^{ème} (1 mètre de long). Grâce à Jean Pierre (et à sa compagne Zorha), cette maquette allait constituer un élément indispensable pour la promotion du projet Tourville dans les manifestations à venir.

Cette année là, Daniel Devos de Dunkerque, fut l'un des gagnants d'un voyage offert par l'Association Tourville à des personnes ayant adhéré sur le stand que nous tenions en citadelle de Dunkerque dans le cadre des fêtes de la mer. Par la suite Daniel et sa compagne Chantal allaient fortement s'investir dans l'Association et m'apporter une aide des plus précieuses. Daniel Devos me présenta ultérieurement un collègue de travail, Jacky Decoster, qui mit ses

compétences de comptable au service de l'Association en devenant le trésorier jusqu'à ce jour.

Une étude de pré-faisabilité du projet

Afin de s'assurer de la viabilité du projet Tourville nous avons confié, en 1997 à la société Price Water House Coopers de Lille (dirigée par Yvan Lipovac) , une étude de sa pré-faisabilité économique sur le littoral de Dunkerque.

Cette étude, cofinancée par le Conseil Général du Nord, la Caisse d'épargne de Flandre et la Communauté Urbaine de Dunkerque montre que le projet Tourville serait tout à fait viable à terme.

En effet, l'envergure régionale et nationale du projet pourrait constituer une destination touristique sur le littoral de Dunkerque susceptible d'attirer de 350000 à 400000 visiteurs par an.

Les retombées économiques attendues sur le littoral de Dunkerque seraient de l'ordre de 3800000 euros en recettes financières et de 700000 à 900000 euros en recettes fiscales.

Au niveau de l'emploi, le projet Tourville serait à même de créer une quarantaine d'emplois directs et une centaine d'emplois induits. Le coût estimé pour la construction du vaisseau pendant 12 à 15 ans sur son village artisanal serait de l'ordre de 12000000 d'euros. Selon la dimension que l'on ambitionnerait de donner au parc historique et de loisirs qui serait associé à la construction du vaisseau (qui comprendrait notamment un monde d'images de synthèse, un village corsaire du 17^{ème} siècle reconstitué, une auberge artisanale...) le montant d'équipement pourrait atteindre 15000000 euros.

Le financement envisagé à l'époque pour le projet Tourville était de l'ordre de 40 % europe, 30% état région, 20 collectivités locales et 10 % partenaires privés.

Les résultats de l'étude furent présentés à Monsieur Michel Delebarre, Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque qui, bien que ne croyant pas vraiment au projet, s'engagea à mobiliser 40% de financement public sous réserve que l'on ait acquis au préalable 60% de financement privé.

Un nom emblématique pour le vaisseau

Le vaisseau que nous avons décidé de construire étant par définition anonyme (puisque'il sera issu d'une compilation de deux bases de données), nous avons recherché un nom qui puisse représenter une figure emblématique de la marine du Roi Soleil sur le littoral de Dunkerque.

Bien que Louis XIV ait fait débaptiser la plupart de ses vaisseaux portant des noms d'homme (à l'exception du Royal Louis et de la Royale Thérèse), nous avons imaginé que si le roi avait pu construire le vaisseau de l'Association Tourville sur Dunkerque, il l'aurait dédié au plus grand de ses corsaires en le baptisant ***Le Jean Bart***.

Si nous nous sommes permis cette fiction c'est que non seulement Jean Bart, fut un corsaire anobli par Louis XIV en 1694 (pour avoir sauvé la France de la famine en remportant la Bataille du Texel), mais surtout parce qu'il fut avant tout un grand officier de marine qui gravit tous les échelons de la hiérarchie militaire pour finir au grade important de commandant de l'escadre de la Mer du Nord. Pour l'anecdote il faut savoir que pour remercier Jean Bart des grands services rendus au royaume de France, le roi lui avait fait construire au Havre (en 1701), un vaisseau de ligne (Le Fendant) dont il aurait eu le commandement dans l'escadre de la mer du Nord. Hélas, Jean Bart qui, déjà malade, prit un second coup de froid en voulant diriger lui même la manœuvre d'accostage de ce beau vaisseau, mourut quelques semaines plus tard sans jamais le commander à la mer.

De même, nous avons imaginé que la figure de proue du vaisseau, qui ressemble à une sorte d'oiseau dans l'Album de Colbert, représenterait un dauphin symbole de la ville de Dunkerque.

Rencontre avec le PDG du Parc Astérix et implantation du projet Tourville à Grande Synthe

La position du président de la CUD sur son éventuel engagement financier dans le projet Tourville rendant caduc le plan de financement envisagé dans l'étude de Coopers et Lybrand, je n'avais d'autre choix que d'abandonner le projet Tourville ou de rebondir en imaginant une stratégie sur le long terme qui me demanderait encore beaucoup de sacrifices personnels.

Par chance, quelques semaines après la présentation des résultats de l'étude, je fus contacté par Monsieur de Bosredon, PDG du Parc Astérix, qui me proposa une rencontre suite au dossier de demande de partenariat que nous lui avons envoyé quelques temps plutôt.

Accompagné d'Antoine Deswarte, je rencontrai Monsieur Deboredon sur le site du Parc Astérix. L'entretien, qui dura une bonne partie de la journée eut l'avantage de poser clairement le problème du développement du projet Tourville. En effet, d'après monsieur Deboredon, notre projet qui d'après lui semblait avoir un potentiel de développement économique et touristique indéniable, souffrait de ne pas avoir un soutien politique engagé financièrement pour initier son lancement sur le dunkerquois. Il nous expliquait ainsi que ce type de projet (tel le Futuroscope de Poitiers) devait toujours être lancé et avoir généré une certaine notoriété et clientèle avant que des investisseurs privés ne s'y engagent financièrement. Pour monsieur Deboredon, compte tenu de la position de Michel Delebarre (qui veut que le privé s'investisse à 60% avant de mobiliser des fonds publics) il s'avérait inutile de réaliser des études complémentaires pour rechercher des investisseurs privés à ce stade du projet. Il me conseilla en revanche de poursuivre notre politique de construction du projet pas à pas et de développer le concept « Port Royal » que nous étions en train d'élaborer autour d'un prototype du Jean Bart et d'une exposition sur les corsaires et la Marine de Louis XIV.

Lorsque le projet Tourville serait passé à l'échelle 1 et aurait acquis un certain potentiel commercial, alors des investisseurs spécialisés dans les parcs à thème (tel le parc Astérix) seront enclins à s'intéresser de plus près au développement économique du projet Tourville.

1998, lancement du projet Tourville à Grande Synthe

Tout ragaillardi par les propos rassurants d'un professionnel averti, je contactais André Demarthe, maire de Grande Synthe pour lui proposer d'initier le projet Tourville sur sa commune en y lançant le concept Port Royal qui comprendrait la construction du Jean Bart à l'échelle 1/15^{ème} (3,80 m de long) accompagnée d'une exposition sur les Corsaires et la Marine de Louis XIV.

André Demarthe accepta ce challenge et nous mis à disposition une partie des anciens locaux inoccupés de l'AFPA pour y implanter « Port Royal ». Un partenariat avec la ville de Grande Synthe fut rapidement engagé, celui ci incluant notamment la mise à disposition partielle de moyens et de personnel de l'Association grandsynthoise « Le Rabet » dont l'objet était l'insertion et la formation par les métiers du bois de jeunes en difficultés.

Un soutien politique de taille vint ensuite conforter l'engagement d'André Demarthe. Il s'agissait de Jean Le Garrec, Ancien ministre, Conseiller régional et Député de la 12^{ème} circonscription. Jean Le Garrec, à qui j'avais présenté le projet Tourville quelques mois plutôt, nous obtint, une première subvention de la part de la Commission des Affaires Culturelles et Sociales dont il était le président à l'Assemblée Nationale. Cette aide financière arrivait à point nommé pour contribuer à l'aménagement du site Port royal à Grande Synthe. En 2000, une seconde intervention de Jean Le Garrec nous permit de recevoir une nouvelle subvention.

1999, soutien de la Fondation Auchan pour la jeunesse et du premier hypermarché Auchan

A l'automne 1998, nous avons répondu à un appel à projet lancé par la Fondation Auchan pour la jeunesse pour soutenir des actions intégrant un volet d'insertion de jeunes en difficulté dans une zone où se trouvait implanté un hypermarché appartenant au groupe Auchan.

Compte tenu de la présence de l'hypermarché Auchan Flandre Littoral à Grande Synthe et de l'action d'insertion et de formation par les métiers du bois que nous avons développé avec l'Association Le rabet (en employant deux jeunes sous contrat CES), nous répondions aux critères requis pour être éligibles à cet appel à projet.

Dans un premier temps notre dossier fut sélectionné par Alain Reners de la Direction de la Communication Auchan à Croix (59). Dans un second temps Alain Reners, en qualité de Délégué Général de la Fondation Auchan pour la Jeunesse, présenta le dossier Tourville au Conseil d'Administration de la Fondation avant de m'inviter à me déplacer à Paris pour défendre mon projet. Malgré l'appréhension de me retrouver seul devant une vingtaine de personnes représentant des cadres d'Auchan, des responsables d'organismes et grandes sociétés nationales, je réussissais, à transmettre ma passion et ma foi dans le projet Tourville.

En me raccompagnant à la fin de mon exposé, Alain Reners me rassura en me précisant qu'il était confiant quant à la décision qui serait prise par le conseil d'administration. Quelques jours plus tard, j'eus le plaisir d'apprendre officiellement que la Fondation Auchan pour la Jeunesse avait décidé d'octroyer une subvention de 250 000 francs à l'Association Tourville.

La remise de cette subvention fut organisée sur le site Port Royal en cours d'aménagement à Grande Synthe en présence de nombreux invités (représentants de la Fondation et du Groupe

Auchan, André Demarthe et élus de Grande Synthe, Jean Le Garrec député du Nord, membres de l'Association Tourville et autres amis).

Ce soutien financier de la part d'une société privée venait parfaitement compléter celui obtenu par Jean Le Garrec auprès de sa commission de l'Assemblée Nationale.

C'est à l'issue de cette manifestation que je proposais à Monsieur Olivier Nonque, Directeur de l'hypermarché Auchan de Grande Synthe et à son adjoint Monsieur Didier Lohyn, de soutenir le projet Tourville en prenant localement le relais de la Fondation Auchan pour la Jeunesse.

Je leur proposais ainsi d'aller au-delà de la remise d'un simple chèque (qui représentait bien sûr un gros soutien financier momentané) tout en mettant en valeur leur métier de commerçant en vendant, dans le cadre d'un partenariat « Produits-Partage », les produits dérivés de l'Association Tourville dans leur hypermarché de Grande Synthe. Monsieur Olivier Nonque accepta aussitôt ce challenge et m'informa qu'il nous reverserait intégralement la marge des produits qui seraient vendus dans son magasin au sein d'un espace bien identifié « La Boutique du Jean Bart ».

Au vu du succès que remporta rapidement La Boutique du Jean Bart à Auchan Grande Synthe, je proposais à Monsieur Lohyn, devenu entre temps Directeur adjoint du Auchan Calais, de créer un nouveau partenariat « Produits Partage » en implantant également une boutique du Jean Bart dans l'hyper de Calais. Monsieur Lallemand, Directeur de l'hypermarché Auchan de Calais, convaincu par Mr Lohyn, accepta d'établir un partenariat avec nous selon les mêmes conditions qu'à Grande Synthe.

La Boutique du Jean Bart de Calais rencontrant aussi un franc succès j'allais proposer quelques temps plus tard aux hypermarchés Auchan de Boulogne, Cherbourg (où était né le projet Tourville) et tout récemment à Mers les Bains de rejoindre notre partenariat Produits Partage dans une logique de parcours du littoral entre Cherbourg et Dunkerque.

2001 Gravelines Port d'Attache du Jean Bart

Il est évident que notre implantation à Grande Synthe ne pouvait être qu'une escale dans le développement du projet Tourville, le temps de trouver un site portuaire adapté pour y jeter l'ancre de manière définitive.

Le résultat des élections de mars 2001 allait nous permettre à nouveau d'envisager Gravelines comme port d'attache puisque le nouveau maire, Bertrand Ringot, qui fut directeur de l'office de tourisme de Gravelines, avait déjà témoigné de son intérêt pour le projet Tourville en y adhérant à titre personnel.

L'occasion se présentait donc pour solliciter le nouveau maire de Gravelines afin qu'il accueille le projet Tourville sur sa commune. Mon amie Jackie Mersseman, ajointe chargée du développement portuaire, usa de toute sa conviction pour convaincre Bertrand Ringot de l'intérêt que pouvait représenter mon projet pour le développement du tourisme à Gravelines. Bertrand Ringot me confirma son intérêt pour le projet Tourville mais souhaitait que son équipe municipale soutienne l'idée de l'accueillir à Gravelines avant de prendre une décision définitive.

Quelques temps plus tard, je présentais les tenants et les aboutissants du projet Tourville à plusieurs élus et adjoints de la ville de Gravelines. Je leur précisais que le partenariat avec la ville pourrait s'envisager sur la base d'une mise à disposition d'une ancienne poudrière de l'arsenal afin d'y implanter le concept Port Royal initié à Grande Synthe. La construction du vaisseau à taille réelle relèverait quant à elle d'une responsabilité de l'Association Tourville sur un terrain privé sans participation financière de la commune.

Fort du soutien de son équipe municipale, Bertrand Ringot décida donc d'accueillir officiellement le projet Tourville à Gravelines.

Décembre 2002, inauguration de l'Espace Tourville à Gravelines

L'Espace Tourville, inauguré à Gravelines en décembre 2002 est constitué de deux entités distinctes :

☞ La première, **Gravelines Port Royal** implantée dans une ancienne poudrière de l'arsenal correspond au site de préfiguration du projet,

☞ la seconde, située sur un terrain privé au niveau du port historique de Gravelines correspond au **chantier de construction du Jean Bart** à l'échelle 1

Gravelines Port Royal

En préfiguration à la réalisation du projet à l'échelle 1, a été poursuivi la construction du prototype du Jean Bart à l'échelle 1/15^{ème} (3,80 m de long) dans le cadre du concept « **Gravelines Port Royal** ».

Ce prototype a pour objet deux fonctions essentielles :

- la première c'est d'être un outil technique destiné à s'assurer que les plans qui sont élaborés par l'architecte naval et l'historien sont cohérents d'un point de vue architecture navale et correspondent bien à ce qui pouvait être fait à l'époque. Dans un premier temps, on construit ce qu'on appelle « un mulot » afin de vérifier que les pièces qui sont exécutées permettent d'en effectuer un bon assemblage. En cas de besoin ces pièces sont re-travaillées et utilisées pour modifier les plans d'architecte. Une fois validée chaque pièce est à nouveau réalisée puis assemblée de façon définitive sur le prototype. Notons que le prototype sera entièrement achevé alors que la construction du mulot s'arrêtera au pont supérieur avec un seul côté bordé pour garder une dimension pédagogique au projet.

- la seconde c'est d'être un outil de communication destiné à promouvoir le projet auprès du grand public et de futurs investisseurs potentiels.

Afin de montrer que le projet Tourville ne concerne pas que la construction d'un bateau, même si ce dernier en constitue le centre d'intérêt, la construction du prototype est accompagnée d'animations périphériques comportant notamment une animation sculpture et une exposition sur les corsaires et la marine de Louis XIV. Cette exposition a été conçue et réalisée par des membres de l'Association Tourville (Agnès Cardin avec la collaboration de Patricia Meurisse, Michel Daepler, François Vandebunder et moi-même pour la création,

Claude Vasseur, Jean Bouquillon, Bernard Laurent, Michel Stékelorom et Gilbert Lallemand pour l'aménagement)

En se laissant guider par des panneaux d'explication implantés dans la salle d'exposition, le public peut y découvrir :

- La version « Mulet » du prototype à l'échelle 1/15^{ème} du Jean Bart. Il s'agit d'une exécution non achevée du prototype qui doit permettre d'observer les structures intérieures (membrures, serres d'empature, fond de carène...) constituant le vaisseau.
- l'univers des corsaires au travers de la vie de Jean Bart,
- la vie à bord des navires corsaires et des vaisseaux de guerre du 17^{ème} siècle,
- les grandes batailles navales qui ont marqué la marine de Louis XIV,
- l'art de la décoration navale,
- les 50 planches de l'Album de Colbert sur des écrans ordinateurs intégrés dans des sabords sur un flanc de vaisseau reconstitué.

Le chantier de construction à l'échelle 1

Dans un premier temps, il nous a fallu procéder à des travaux de terrassement (gracieusement effectués par la société Sotrasen de Cappel Brouck) sur le terrain privé dont nous avons obtenu la location en bordure du port historique de Gravelines.

La construction du Jean Bart à taille réelle a pu ensuite démarrer symboliquement le 14 décembre 2002 avec la pose des quatre éléments qui formeront la quille du Vaisseau.

Cette quille, d'une longueur totale de 44 mètres, est constituée de quatre pièces de chênes qui ont été débitées dans quatre chênes pluri-centenaires abattus en forêt de Mormal (vers Maubeuge). La longueur des pièces varie entre 11,50 m et 13,70 m pour une section utile de 0,50 x 0,60 m.

L'ensemble de la quille repose sur huit points d'appuis en chêne dénommés « tins ou chantiers ». Afin de s'assurer que le sol pourra supporter une charge totale en fin de construction de l'ordre de 1400 tonnes, nous avons fait réaliser une étude géotechnique (offerte par la société Pontignac de Aubry du Hainaut) qui nous a conduit à remplacer « le limon vasard naturel » du terrain par du sable sain sur une hauteur d'environ 3 mètres. Chaque point d'appui peut désormais supporter une contrainte d'au moins 200 tonnes (soit 1600 tonnes pour les huit tins) sans risques de tassements différentiels.

Il est important de signaler que la quille est orientée Nord Sud de façon à permettre un ensoleillement et donc un séchage équivalent de chaque côté du navire pendant toute la durée de construction.

La plus grosse pièce qui se trouve à ce jour vers l'avant de la quille s'appelle « Le Brillon », c'est sur cette dernière que sera fixée la première pièce d'étrave.

La pièce située à l'arrière recevra une poutre verticale appelée « l'étambot » qui servira de support au château arrière. Vers le milieu de la quille sera fixé le « Maître couple » qui conditionnera le début du plan de forme du vaisseau. Viendront ensuite se mettre en place les couples de l'avant et de l'arrière suivis des couples intermédiaires, chaque couple étant constitué à la base par une varangue, prolongée par un genou puis par une allonge.

les pièces de quille sont assemblées par des « Traits de Jupiter » et des chevilles en fer doux. Cette méthode d'assemblage témoigne d'une construction navale ancienne et traditionnelle à peu près identique à ce que l'on utilisait pour l'assemblage des charpentes de cathédrales. Ce type d'assemblage de charpente marine a disparu vers la seconde moitié du 18^{ème} siècle pour laisser place à un système d'assemblage par « clé ».

Avant de réaliser les « Traits de Jupiter » sur la quille, il nous a fallu attendre environ un an et demi à deux ans pour s'assurer d'un minimum de temps de lavage et de séchage du bois et éviter les déformations ultérieures des assemblages.

Pour des raisons économiques évidentes (la construction constitue le centre d'intérêt du parc historique) la durée de construction a été envisagée initialement sur 12 à 15 ans alors que l'on construisait ce genre de vaisseau en 2 à 3 ans au 17^{ème} siècle en y mettant les moyens financiers et humains (plusieurs centaines d'ouvriers qualifiés). Compte tenu de nos contraintes financières et en l'absence de financements conséquents de la part de grands mécènes et de collectivités locales, nous pouvons estimer en cette année 2013 qu'il nous faudra encore 12 à 15 ans pour voir s'achever la construction (vers 2025).

Afin de respecter les règles économiques et fiscales en vigueur, il a été constitué en juin 2004 une EURL dénommée TOURVILLE DEVELOPPEMENT. Cette EURL a été transformée, après validation en conseil d'administration du 13 janvier 2007 et vote en assemblée générale du 31 mars 2007 en SARL. La répartition du capital social de cette SARL, qui reste filiale de l'Association Tourville (cette dernière conservant son statut de Maison mère) a été validé comme suit :

- 35% à l'Association Tourville,
- 49% à Christian Cardin, Président Fondateur,
- 3% à Daniel Devos , secrétaire,
- 3% à Benoit Coulon, administrateur,
- 2% à Claude Vasseur, administrateur,
- 4% à Jacky Decoster, administrateur,
- 2% à Christian Bonny, administrateur,
- 2% à Ellen Védé, administratrice,

Il est amené à évoluer en fonction de l'évolution du projet.

Cette société a pour objet le portage de toutes les activités à caractère commercial liées directement ou indirectement à l'objet de l'Association Tourville. Ces activités (sans que la liste soit exhaustive) concernent notamment: le développement et la commercialisation de l'ensemble des produits dérivés liés au projet Tourville (quel que soit le support), la gestion des visites de l'Espace Tourville à Gravelines (exposition sur les corsaires et la marine de Louis

XIV, chantier de construction, parc historique et de loisirs...) ou dans d'autres lieux permanents ou provisoires.

Les infrastructures du chantier

Les travaux de construction du Jean Bart ont progressé de 2005 à 2010 avec le façonnage et l'assemblage de nouvelles structures dont les plus spectaculaires (étrave de 12 m de haut et étambot et arcasse de 11 m de haut) ont fait passer le vaisseau dans sa troisième dimension. Au cours de cette période, les principales pièces mises en place sur le vaisseau concernent :

- la fausse quille, la contre quille avant et la contre quille arrière,
- les couples de balancement de l'avant et de l'arrière,
- les 3 pièces de contre étrave,
- plusieurs varangues et fourcats de l'avant et de l'arrière.
- l'arcasse, pièce imposante de près de 8 tonnes (structure de base du futur château arrière) qui a été positionnée en juin 2010 lors d'une manifestation publique.

Outre différentes parties de pièces de membrures, nos jeunes compagnons charpentiers ont eu pour mission de poser les allonges d'arcasse (structure de base du futur château arrière) qui ont amené en juin 2011 la partie arrière du Jean Bart à 17 m de haut. La réalisation et la pose de cette structure impressionnante a constitué à nouveau un défi hautement valorisant dans lequel ont été impliqués les jeunes du chantier d'insertion Tourville.

Les années 2012 à 2019 ont été consacrées au façonnage et à la pose d'environ soixante dix couples (genoux + fourcats ou varangues) ainsi que d'une cinquantaine d'allonges au niveau de la partie centrale du vaisseau afin de donner une dimension spectaculaire à l'édifice.

Parallèlement au chantier naval, l'Association Tourville a poursuivi l'aménagement, en partenariat avec sa filiale commerciale « Tourville Développement », des infrastructures qui composent le village artisanal ainsi que le futur parc historique.

Ces infrastructures concernent l'atelier des maquettes des sculptures (avec notamment l'aménagement de sanitaires indépendants pour le personnel du chantier d'insertion et les membres bénévoles de l'Association Tourville) ainsi que l'atelier de métallerie (pour le tournage de chevilles et pièces métalliques de grande dimension), la future saurisserie (pour fumer du poisson à l'ancienne en utilisant les copaux et la sciure du Jean Bart et valoriser ainsi toute la filière bois dans une logique de développement durable et le bureau des charpentier qui dominera la construction du Jean Bart

Autour de ces structures viendront s'implanter ultérieurement celles constitutives du parc historique et de loisirs (village corsaire, échoppe, monde d'images de synthèses etc....).

En ce qui concerne la réalisation du parc historique et de loisirs, nous entrons dans une dimension capitaliste qui, à mon avis, devra faire appel à des investisseurs privés pour réaliser et exploiter les infrastructures envisagées,

Le Jean Bart une fois construit

Une fois construit, l'idée maîtresse est que le Jean Bart quitte son village artisanal pour rejoindre son bassin historique qui serait creusé à proximité afin d'y être exploité à quai dans

le cadre de manifestations et spectacles ludiques de type son et lumière (abordage de corsaires...). Le Jean Bart sera donc navigable (puisque'il sera construit à l'authentique) mais il ne naviguera pas (au sens propre du terme) pour deux raisons essentielles :

- la première concerne la législation maritime qui aujourd'hui imposerait de mettre un moteur et des cloisons étanches sur le vaisseau pour être autorisé à naviguer et transporter des passagers. Dès la conception du projet Tourville j'avais pris le parti que le vaisseau serait construit à l'identique et que l'on ne sacrifierait pas l'authentique à la modernité,
- la deuxième concerne la viabilité économique liée à l'exploitation d'un navire transportant des passagers. Il faut savoir qu'à l'époque, à bord d'un tel vaisseau, il y avait en moyenne 400 membres d'équipage dont environ 150 à 200 matelots affectés pour servir à la manœuvre. Quelle entreprise digne de ce nom pourrait entretenir un équipage de 150 à 200 personnes pour emmener en mer, quelques mois par an, des touristes même fortunés. Pour moi ce ne serait économiquement pas concevable.

En revanche, étant donné qu'un navire doit être vu sur l'eau, l'idée sera de classer Le Jean Bart comme un navire handicapé par sa manœuvre afin de lui permettre de se déplacer en mer, tiré par des remorqueurs avec douze membres d'équipage.

En procédant de cette façon, le Jean Bart pourra participer aux grandes manifestations du patrimoine maritime qui ont lieu régulièrement en France et en Europe (à Rouen, à Brest; à Bristol, à Gand...) et qui attirent des millions de visiteurs qui, en général, sont frustrés de n'avoir pu visiter les plus beaux voiliers du monde qui se retrouvent lors de ces rassemblements.

Mon principe est simple, en tant qu'ambassadeur de la Grande Marine Historique de la région Nord Pas de Calais, la présence du Jean Bart dans ces manifestations maritimes reviendrait à aller à la pêche à l'épuisette dans une pisciculture afin d'amener le public à se rendre à Gravelines pour visiter le Jean Bart sur son parc historique et de loisirs et découvrir en même temps une région aux nombreux aménagements touristiques trop souvent méconnus.

Pour terminer mon histoire Tourville, je dirai que s'il est une chose dont je suis persuadé, c'est que ce sont les cathédrales qui attirent les pèlerins et non les chapelles. Sauf à y avoir des attaches personnelles, qu'est ce qui, d'un point de vue général, justifierait de faire des centaines de kilomètres pour voir, dans une région dont le climat n'est pas le principal atout, ce que l'on trouve à quelques dizaines de kilomètres de chez soi. Pour moi la mise en place de grands aménagements structurants et complémentaires, principalement basés sur la passion, le ludique, le patrimoine et la culture s'avèrent nécessaire si l'on veut développer une économie touristique à forte valeur ajoutée dans une région telle que le Nord Pas de Calais.