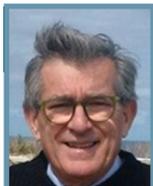




Les Échos de l'Île du Large



Christian DROMARD,
Président de l'association
des Amis de l'Île du Large Saint Marcouf

L'Empereur, c'est le nom du navire des Amis de l'île du Large Saint Marcouf, en clin d'œil à Napoléon I^{er} à qui nous devons cette grande tour circulaire unique dans son genre. selon le récent ouvrage d'Edmond Thin. (p.10)

En cette année du bicentenaire de sa mort, nous ne pouvions pas ne pas lui rendre hommage et, en même temps, réaffirmer notre détermination à ouvrir au public ce monument d'architecture défensive, témoin d'une histoire qui commence il y a quinze siècles, comme nous le précise François Neveu (p 10). C'est une condition SQN de sa sauvegarde.

En 1802, Bonaparte récupère l'île,
En 1803, Bonaparte lance l'étude d'une fortification, et commence les travaux en 1805 Elle sera terminée en 1815.
En 1950 la question de la sauvegarde de l'île du Large est posée par le commandant Noël et donne lieu à des débats entre les préfets et les départements riverains.
En 2021, la question n'est toujours pas réglée...

L'EMPEREUR !

À force de chercher vainement une solution improbable, l'État ne voulant pas prendre en charge des travaux, mais ne facilitant pas non plus une reprise par les collectivités locales demandeuses, rien ne se fait et tout se dégrade.

On doit à l'État d'avoir répondu très favorablement et rapidement à notre demande de protection en classant l'île Monument Historique. Reste que ce classement entraîne des obligations d'entretien et de restauration pour le propriétaire, au moins de façon à arrêter le processus de dégradation. C'est le minimum légal, qui, aujourd'hui, n'est pas assuré.

On souhaite aussi très vivement que ce même État sache être plus objectif quant à l'intérêt ornithologique réel de l'île du Large. Or, il semble qu'il se soit laissé enfermer dans un processus protectionniste excessif qui bloque inutilement toute démarche de sauvegarde et de reprise.

Il est vrai que ce type de monument est difficile à gérer par une collectivité publique ne serait-ce que par la logistique à mettre en place et d'autant plus que l'île du Large ne sera jamais - faut-il s'en plaindre ? - un second Mont Saint Michel.

L'État, certes propriétaire historique de l'île, ne peut pas tout faire et ne doit pas tout faire, surtout aujourd'hui, mais ce n'est pas parce qu'il ne peut pas faire, que rien ne peut être fait.

D'autres solutions existent. Nous en proposons, dans le cadre de notre projet de revitalisation qui sera publié prochainement. C'est aussi la raison pour laquelle nous poursuivons notre contestation de l'arrêté préfectoral de biotope devant la cour administrative d'appel (voir p. 8).

2021 est la dix-huitième année d'existence de notre association et nous lançons cette année la douzième campagne de travaux d'entretien et de petites restaurations avec près de 150 bénévoles, grâce au soutien de tous nos adhérents et amis de l'Île du Large et nous continuons à investir. Nous pourrions faire encore beaucoup plus.

Le patrimoine historique a cette vertu de pouvoir rassembler, les institutions, des associations, des spécialistes, des bénévoles, des mécènes etc. mus par un objectif commun qui, en l'occurrence, rejoint l'intérêt général. Mais il ne peut y avoir de vraie mobilisation, durable et efficace, sans capacité d'initiatives et sans avoir la maîtrise de ses

actions dans le temps et sur le site, sans le respect dû à ceux qui œuvrent, se mobilisent et, finalement conservent ce bien commun.

Si nous sommes critiqués à l'égard de l'État, c'est parce que connaissant mieux que quiconque cette île et ses fortifications, que nous sommes les seuls à réellement pratiquer et à vivre, nous savons ce qui peut être fait et comment pour que toutes les caractéristiques- patrimoniales et environnementales - du site soient harmonieusement respectées.

C'est pourquoi nous proposerons que l'association des Amis de l'Île du large prennent en charge cette île avec les collectivités territoriales riveraines.

Comme les grognards de l'Empire, nous grognons mais nous avançons... avec détermination et confiance, pourvu qu'on nous laisse faire !

Vive l'Empereur !

S O M M A I R E

L'Empereur..... 1

CHANTIERS 2021

Programmation des travaux 2021 2-3

Étalement du corps de garde NE 4

Participer à un chantier cet été 5

Une histoire belge 5

L'île du Large, vu par Antoane 6-7

SITUATION INSTITUTIONNELLE

Débloquer la situation 8

Recours devant

la cour administrative d'appel 8

Le nouveau local de Carentan 9

Forts de Mer en Cotentin 9

HISTOIRES

La situation politique et religieuse

au temps de Marcouf 10

L'Île du Large, une histoire à approfondir 10

NAUTISME & MER

Normandie Maritime, un nouveau Président .. 11

La Normandie participe au Fasnet 11

ADHÉSION & DONS 12



L'Empereur quittant le port de l'île du Large

CHANTIERS

Proposition de programmation 2021 des travaux conservatoires



Edouard Grisel

Edouard Grisel est un architecte et ingénieur spécialisé en patrimoine et en construction écologique de la Manche. Etant encore étudiant, il a participé aux chantiers d'été comme bénévole, puis est devenu architecte-conseil de l'association.

Comme chaque année avec Edouard Grisel, Patrice Berton et Jean-Michel Perignon dressent la liste des travaux d'entretien et de petite restauration qui sont soumis à l'accord des autorités compétentes : le Conservateur Régional des Monuments Historiques, l'Architecte des Bâtiments de France, ainsi que la DREAL et la DIRM.

La synthèse ci-dessous énumère les travaux des prochaines campagnes de travaux de l'Île du Large Saint Marcouf, en regard des travaux effectués en 2020 (Chaque numéro de paragraphe est reporté sur le plan ci-contre P. 3).

I. Sécurisation du corps de garde Nord-Est

De la voûte du corps de garde ne subsiste depuis la seconde guerre mondiale que la naissance Nord-Est. Cette maçonnerie surplombe un étroit passage constituant le débarcadère ainsi que la liaison entre les défenses à la mer et l'intérieur du fort.

Ce lieu de passage obligé des personnels travaillant sur l'île, est menacé par l'effondrement de la maçonnerie. Il apparaît indispensable pour la sécurité des personnes de conforter ces vestiges. Un projet d'étaie est proposé aux services de l'État pour accord. (voir détails p. 4)

- **Étaie** des naissances de voûtes par contrefiches en chêne ou châtaignier conformément au projet établi.
- **Cristallisation** des maçonneries au mortier chaux-sable.

II. Rejointoiement sur le couronnement du pignon de la poudrière de 1864

L'absence de rejointoiement des maçonneries élevées menace la sécurité des personnes et la pérennité des ouvrages.

« Curage des joints. **Jointoiement** au mortier chaux-sable.

III. Rejointoiement du batardeau Nord et de sa dame

En l'absence de digue, le batardeau prend de plein fouet la vague. Il nécessite un coulage annuel.

Coulage au coulis de chaux et sable fin.

IV. Consolidation pour cristallisation de l'angle de la jetée

En état de ruine, la cohésion de l'angle de la digue est menacé à chaque marée. Il nécessite une consolidation régulière.

Jointoiement et renforcement du blocage sur les maçonneries arrachées. Coulage au coulis de chaux des parements.

V. Rejointoiement du Môle

En l'absence de digue, le môle prend de plein fouet la vague. Il nécessite un rejointoiement annuel.

Coulage au coulis de chaux et renforcement du **blocage** au revers des pierres en place.

VI. Rejointoiement et consolidation de la contre-escarpe de la Cognée

Les défenses à la mer nécessitent un entretien annuel par tranche en fonction des tempêtes hivernales.

Curage des joints. Jointoiement au mortier chaux-sable.

VII. Rejointoiement du caniveau du rempart du port

Le caniveau collecte les eaux pluviales de la tour vers le port. L'absence d'étanchéité par végétalisation des joints freine l'évacuation des eaux et menace la cohésion des fondements de maçonnerie.

Curage des joints. Jointoiement au mortier chaux-sable.

VIII. Rejointoiement du caniveau au pied de la tour défensive

Le caniveau collecte les eaux pluviales de la tour vers le port. L'absence d'étanchéité par végétalisation des joints freine l'évacuation des eaux et menace la cohésion des fondements de maçonnerie.

« Curage des joints. Jointoiement au mortier chaux-sable.

IX. Rejointoiement de la digue Nord

Les défenses à la mer nécessitent un entretien annuel par tranche en fonction des tempêtes hivernales.

En recherche : Curage des joints et jointoiement au mortier chaux-sable.

X. Rejointoiement et consolidation au Sud du quai de déchargement

Le quai partiellement ruiné nécessite un entretien annuel car il reste extrêmement vulnérable à la vague.

Curage des joints. Jointoiement au mortier chaux-sable.

XI. Rejointoiement sur la partie sommitale des soutènements du passage sous traverse

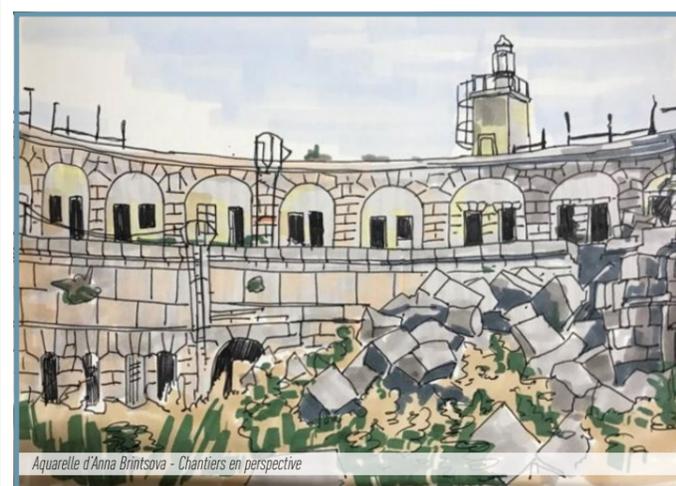
L'absence de rejointoiement des maçonneries élevées menace la sécurité des personnes et la pérennité des ouvrages.

Curage des joints. Jointoiement au mortier chaux-sable.

XII. Rejointoiement sur la partie sommitale des soutènements de la rampe à canons Sud

L'absence de rejointoiement des maçonneries élevées menace la sécurité des personnes et la pérennité des ouvrages.

Curage des joints. Jointoiement au mortier chaux-sable.



Aquarelle d'Anna Brintsova - Chantiers en perspective

XIII. Rejointoiement sur la partie sommitale des soutènements de la rampe à canons Nord

L'absence de rejointoiement des maçonneries élevées menace la sécurité des personnes et la pérennité des ouvrages.

Curage des joints. Jointoiement au mortier chaux-sable.

XIV. Rejointoiement du réduit crénelé

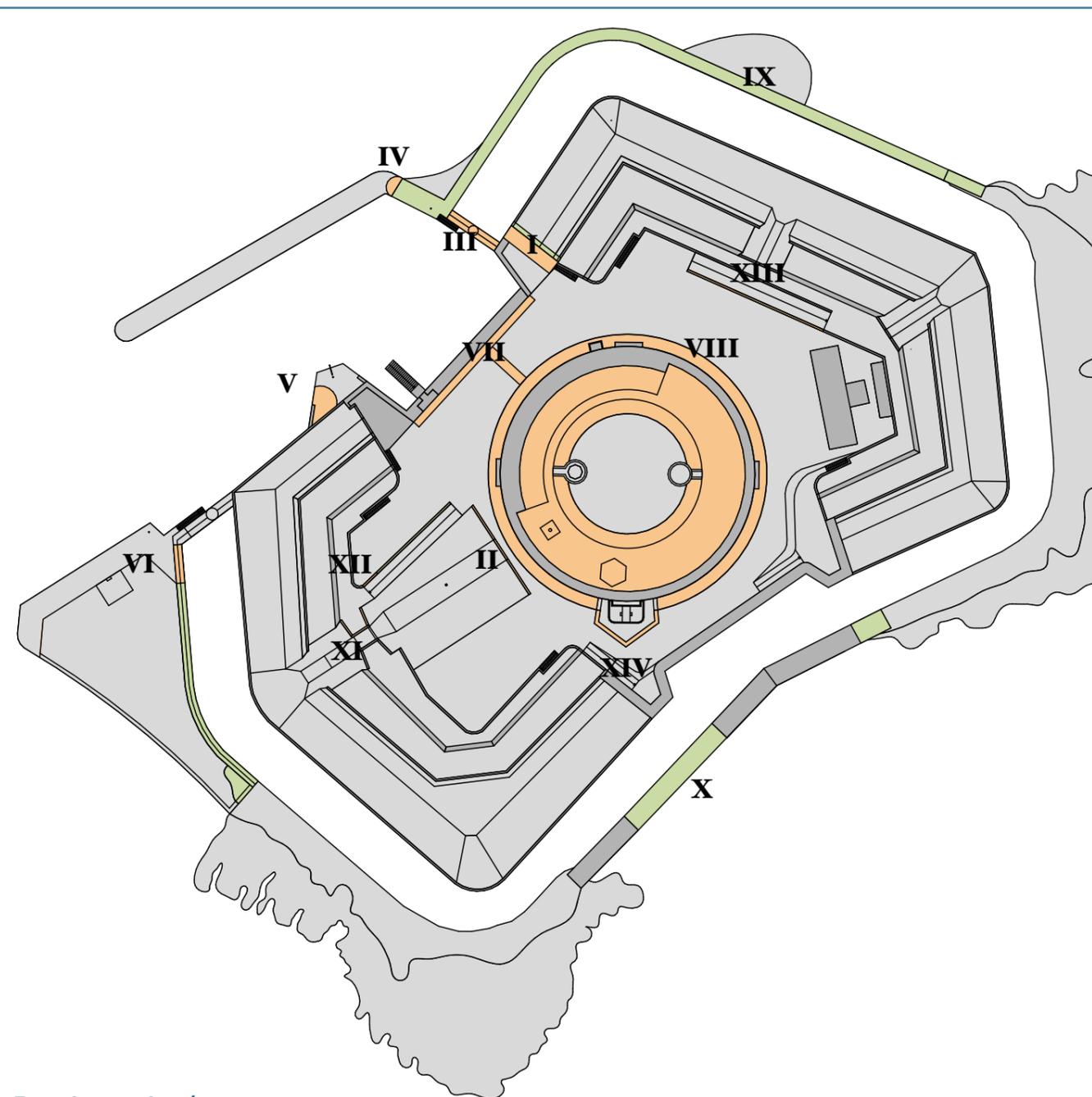
L'absence de rejointoiement des maçonneries élevées menace la sécurité des personnes et la pérennité des ouvrages.

Curage des joints. Jointoiement au mortier chaux-sable.

Modalités technique pour le Jointoiement des moellons au mortier chaux-sable

Joints verticaux façonnés à biseaux dito joints existant. Joints horizontaux couvrant dit à pierres-vues.

Dosage des mortiers de joint : 3 vol. NHL5 Saint Astier + 4 vol. Sable de Lanion 0/2 + 2 vol. Sable de Lieusaint 0/4. Pour les maçonneries submergées lors du chantier : Ajout de 20% de ciment prompt naturel. Un bouchon de Teepal incolore par bétonnière peut être ajouté comme agent mouillant pour améliorer la cohésion des mortiers.



Entretiens envisagés

- I Sécurisation du corps de garde Nord-Est
- II Rejointoiement sur le couronnement du pignon de la poudrière de 1864
- III Rejointoiement du batardeau Nord et de sa dame
- IV Consolidation pour cristallisation de l'angle de la jetée
- V Rejointoiement du Môle
- VI Rejointoiement et consolidation de la contre-escarpe de la Cognée
- VII Rejointoiement du caniveau du rempart du port
- VIII Rejointoiement du caniveau au pied de la tour défensive
- IX Rejointoiement de la digue Nord
- X Rejointoiement et consolidation au Sud du quai de déchargement
- XI Rejointoiement sur la partie sommitale des soutènements du passage sous traverse
- XII Rejointoiement sur la partie sommitale des soutènements de la rampe à canons Sud
- XIII Rejointoiement sur la partie sommitale des soutènements de la rampe à canons Nord
- XIV Rejointoiement du réduit crénelé

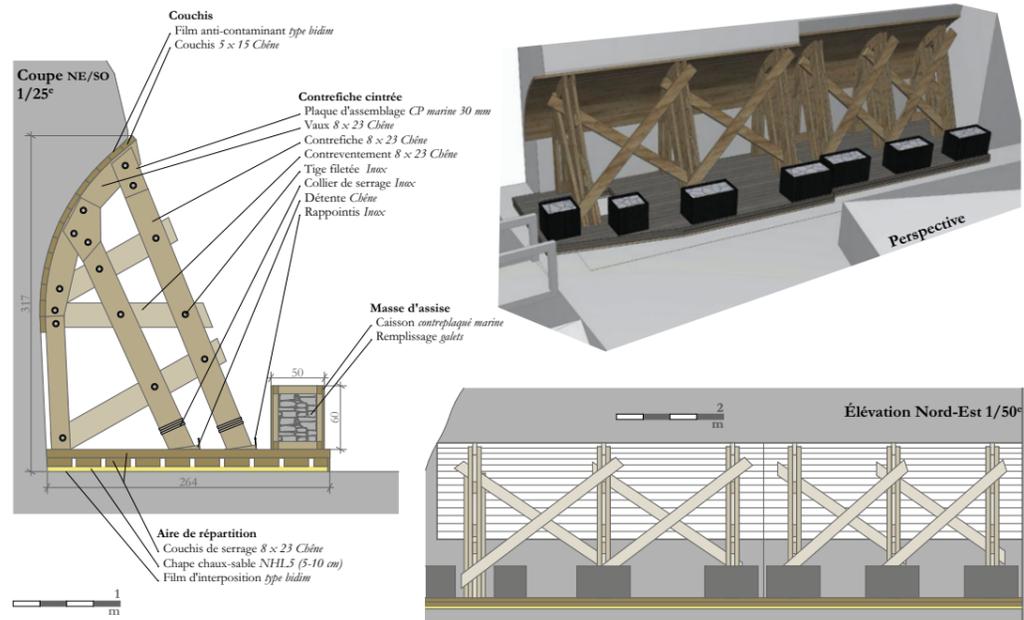
CHANTIERS

Étalement du corps de garde Nord-Est

Le corps de garde Nord-Est, forme avec son homologue Sud-Ouest, placé symétriquement de l'autre côté du rempart, le système défensif du port. Les ouvrages constituant le port, ont été construits entre 1861 et 1865, profitant du relief rocheux affleurant pour former un espace de débarquement propice au ravitaillement. La jetée au Nord-Est qui forme la communication avec la digue septentrionale, en assurant l'accalmie et la délimitation. Un batardeau forme la jonction entre le corps de garde Nord-Est et la digue au Nord pour retenir les eaux du fossé devant l'escarpe et en interdire l'accès par la dame qui le surmonte. Le corps de garde fut probablement détruit par la batterie allemande de Crisbecq, pour servir de réglage de tir.

Le corps de garde, expose aux intempéries l'arrachement de ses maçonneries mises à nu. Fortement exposé, l'ensemble subit des dégradations importantes du fait de la salinité de l'environnement, des embruns et des vagues qui entrent dans le port, permises par l'effondrement progressif de la jetée à la fin du XX^e siècle - et ce malgré les efforts de conservation menés par l'association - et qui n'assure plus son rôle protecteur. Les poussées des talus et terre-plein qui surmontent l'escarpe au Nord, engendrent une stabilité critique des maçonneries.

Deux salles voûtées initialement séparées par un mur de refend, n'offrent plus aujourd'hui au regard que la naissance de leurs voûtes qui menacent de ruine. Ces



derniers vestiges, sont archéologiquement intéressants, car ils forment la seule trace de l'ancienne distribution intérieure de ce corps de garde. De plus, l'emprise anciennement bâtie forme à ce jour le principal point de débarquement de l'île et l'unique point de passage entre le fort et les digues attenantes en constant entretien. Son épaulement provisoire est donc nécessaire pour assurer la sécurité des personnes travaillant sur site.

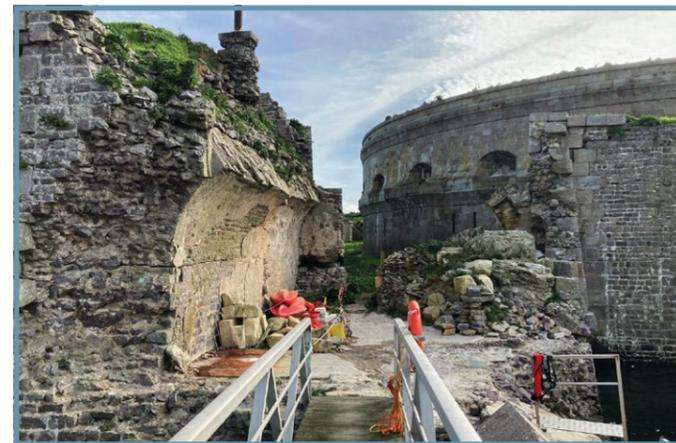
Cet ouvrage de confortation s'inscrit dans un programme de travaux d'entretien soumis annuellement aux services de la Direction Régionale des Affaires Culturelles. Dans ce cadre, les travaux préalables de dévégétalisation et de purge des mortiers ont été effectués.

L'étalement d'urgence se compose de six demi-cintres implantés sur aire de répartition en bois et contreventés longitudinalement par des croix de Saint-André.

Le projet est conçu dans une optique de pérennité. La résistance à l'environnement particulièrement hostile (vagues, sels marins, vents violents etc.) sera assurée par l'emploi de bastaings en chêne, de contreplaqué marine, de tiges et colliers inox.

Ces travaux seront réalisés avec le concours d'une classe « Charpente Marine » d'un lycée professionnel de la région.

E. G.



APPEL À VOLONTAIRES

Pour réaliser son projet, les amis de l'île du Large doivent pouvoir s'appuyer sur des compétences bénévoles dans tous les domaines de son activité : Maçons, cuisinier (chantiers), bateau avec pilote, pilote sans bateau (permis mer), plongeur, chef de chantier, historien, illustrateur, graphiste, infographiste, mécanicien,...

Vous n'êtes pas encore adhérent ?
C'EST FACILE,
RENDEZ-VOUS PAGE 12

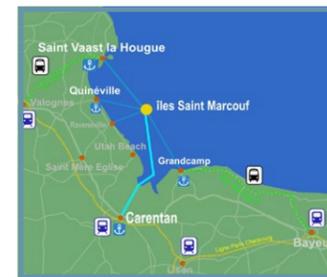
CHANTIERS : Participer à un chantier sur l'île du large



Christophe Lhardy

Christophe Lhardy est administrateur de l'association. Il est aussi le Secrétaire et l'informaticien en charge du site internet et de Facebook. Il gère également les inscriptions des bénévoles pour les chantiers.

Depuis maintenant 12 ans, nous organisons des chantiers bénévoles sur l'île du Large. Ces chantiers ont permis de sauver plusieurs digues, et plusieurs éléments essentiels des fortifications. Compte tenu des autorisations limitées qui nous sont imposées, ils ne débutent qu'en août, et s'achèvent en octobre... pour des raisons liées à la météo.



En 2020, nous avons pu maintenir un programme de chantiers malgré la crise sanitaire, en appliquant un protocole précis. Cette année, la crise n'étant pas encore terminée, notre protocole sera adapté en fonction des règles en vigueur en août, mais la situation a évolué avec la généralisation de l'accès aux tests et l'avancée de la vaccination.

Le calendrier prévoit 8 chantiers. Le premier est réservé aux adhérents et affiche déjà complet. Les 3 suivants sont organisés avec Rempart, et sont déjà largement pourvus, enfin, à partir de fin août, les 4 chantiers suivants sont en cours d'organisation avec les organismes concernés.

Les chantiers du mois d'août sont ouverts au public, via le site Rempart, spécialisé dans ce type d'activité et qui a une ouverture internationale. Ensuite, en septembre, nous organisons des chantiers avec des groupes, en lien avec



Engin de levage

des partenaires comme la Mission Locale, des organismes d'insertion ou éducatifs (Lycée La-place de Caen).

En 2020, 82 ont pu participer effectivement à un chantier, du fait de plusieurs annulations, liées soit à la crise sanitaire, soit à la météo.

Pour cette saison 2021, l'organisation s'appuiera sur la base logistique de Carentan. C'est notamment de là qu'aura lieu l'essentiel des traversées de groupes vers l'île : bien que la distance soit plus grande qu'avec les autres ports, l'interconnexion avec la gare et la proximité du local facilitent grandement l'organisation.

Les conditions d'organisation et d'accueil restent globalement identiques à celles de l'an passé : le chantier se déroule du lundi au samedi avec au maximum 15 participants, encadrement inclus. Malgré des progrès réguliers au fil des années, la vie quotidienne reste spartiate, avec un hébergement sous tente, des toilettes sèches, et des douches limitées à 7 litres.

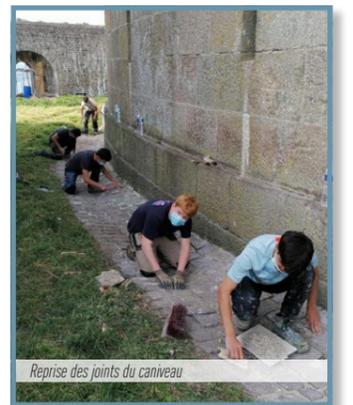
Mais tout cela ne décourage pas les volontaires, qui recherchent autant l'investissement dans un projet porteur de sens, autour de la dimension patrimoniale, la recherche de l'aventure humaine et de l'échange, et celle d'un dépay-

sement total sur cette île déserte à quelques encablures des côtes. Nombreux sont d'ailleurs ceux qui ont renouvelé leur participation cette année.

Loin de décourager les volontaires, les contraintes de nos chantiers sont paradoxalement des éléments d'attractivité dans le contexte de restrictions liées au COVID.

Coté travaux, le programme des chantiers 2021 a été validé par la DRAC début avril et prévoit comme les années précédentes la reprise de joints sur les digues, la sécurisation de plusieurs éléments des fortifications, et la reprise complète des joints du caniveau au pied du fort, (près de 180 m²) et au pied du rempart. De quoi occuper les groupes qui vont se succéder chaque semaine sur l'île.

Si vous souhaitez participer à un chantier, consultez les modalités d'inscription sur le site internet à la rubrique « **Soutenir le projet / participer à un chantier** ».



Reprise des joints du caniveau

CHANTIERS : Une histoire belge pas comme les autres

Par Christophe Lhardy

En France, on aime raconter des histoires belges. En Belgique, on aime aussi l'histoire de France, en voici une pas ordinaire qui témoigne de la fascination qu'inspire l'île du Large au plat pays. C'est l'histoire d'un groupe de Belges qui attrape un virus un peu particulier...

Dans le petit milieu des radioamateurs, l'île du Large est un lieu particulièrement attractif. Plusieurs expéditions radio s'y sont déroulées depuis une dizaine d'années.

En 2016, l'association est contactée par le représentant d'un groupe de radioamateurs belges qui souhaite pouvoir venir sur l'île du Large pendant quelques jours.

Le groupe de 5 participants débarque sur l'île et communique avec le monde 5 jours durant. Trois ans plus tard, fin 2019, Francis Balcaen, l'animateur du groupe, reprend contact avec

eux. Ils ont gardé un très bon souvenir de cette île et souhaiteraient revenir.

Les discussions s'engagent alors sur le contenu du chantier, car la partie uniquement radioamateur ne peut justifier leur présence sur l'île, qui n'est autorisée que dans le cadre de chantiers. L'idée d'une station météo, qui avait germé depuis quelques années refait surface : Francis et son équipe sont des spécialistes des télécoms, c'est d'ailleurs son domaine professionnel, pourquoi ne pas leur confier cette mission ?

Le projet se concrétise : le chantier aura une double vocation : installer une station météo expérimentale connectée, et réaliser des prises de vue originales de l'île pour compléter notre photothèque.

Le matériel est en partie acquis par l'association, et complété par des dons de nos bénévoles d'outre-Quévrain. Il est assemblé et testé à terre. Tout doit être opérationnel à l'installation. Il n'est pas envisageable de revenir à terre pour chercher une pièce manquante...

Finalement, fin août 2020, les conditions sont réunies et l'équipe arrive de Belgique avec armes et bagages... Le groupe est constitué de Francis Balcaen, Luc Clarijs, Tim Vandenberghe et Kurt Van Houtte. Ils engagent immédiatement les travaux d'installation de la station météo, en parallèle à leurs activités radio.

Après quelques essais, les premières données sont transmises à un réseau météo fédérant des milliers de stations de particuliers (windfinder.com) et sur un site hébergé directement par Francis lui-même, également accessible au public (<https://www.eu081.be/ismws>).

Le dispositif photographique permet de visualiser l'état du port et de la mer sur la façade nord de l'île. Désormais, l'île n'est plus tout à fait isolée et nous pouvons avoir en permanence un œil dessus depuis la terre...

Après quelques semaines de fonctionnement, il apparaît nécessaire de remplacer une antenne et d'augmenter le débit. Le virus Marculfien ayant réellement totalement contaminé nos amis, Francis et Kurt n'hésitent pas à effectuer un voyage aller-retour depuis la Belgique en un week-end, pour remplacer l'antenne par un modèle plus performant, et changer la carte SIM qui assure la transmission des données sur le réseau 4G. La mission se déroule sans encombre, et nos opérateurs parviennent in extremis à éviter une quarantaine de 7 jours

nouvellement instituée en Belgique.

Les données collectées alimentent nos travaux : les photos des vagues face au port et les mesures de vent viennent confirmer les conclusions de l'étude de houle réalisée par Jacques Ducrocq (à consulter sur le site). Nous avons ainsi pu mesurer les pointes de vent lors des tempêtes (dernier record : 111km/h le 13 mars) et pouvons également observer la forme et la force des vagues lors de coups de vent d'est, les plus destructeurs pour les fortifications du port, ce qui n'avait encore jamais été possible puisque personne n'est présent sur l'île dans ce type de situation.

Désormais, Francis veille régulièrement sur « sa » station. Les veilleurs du sémaphore ont définitivement quitté l'île à la fin du XIX^e siècle, mais en quelque sorte, ils sont remplacés grâce aux progrès des technologies...

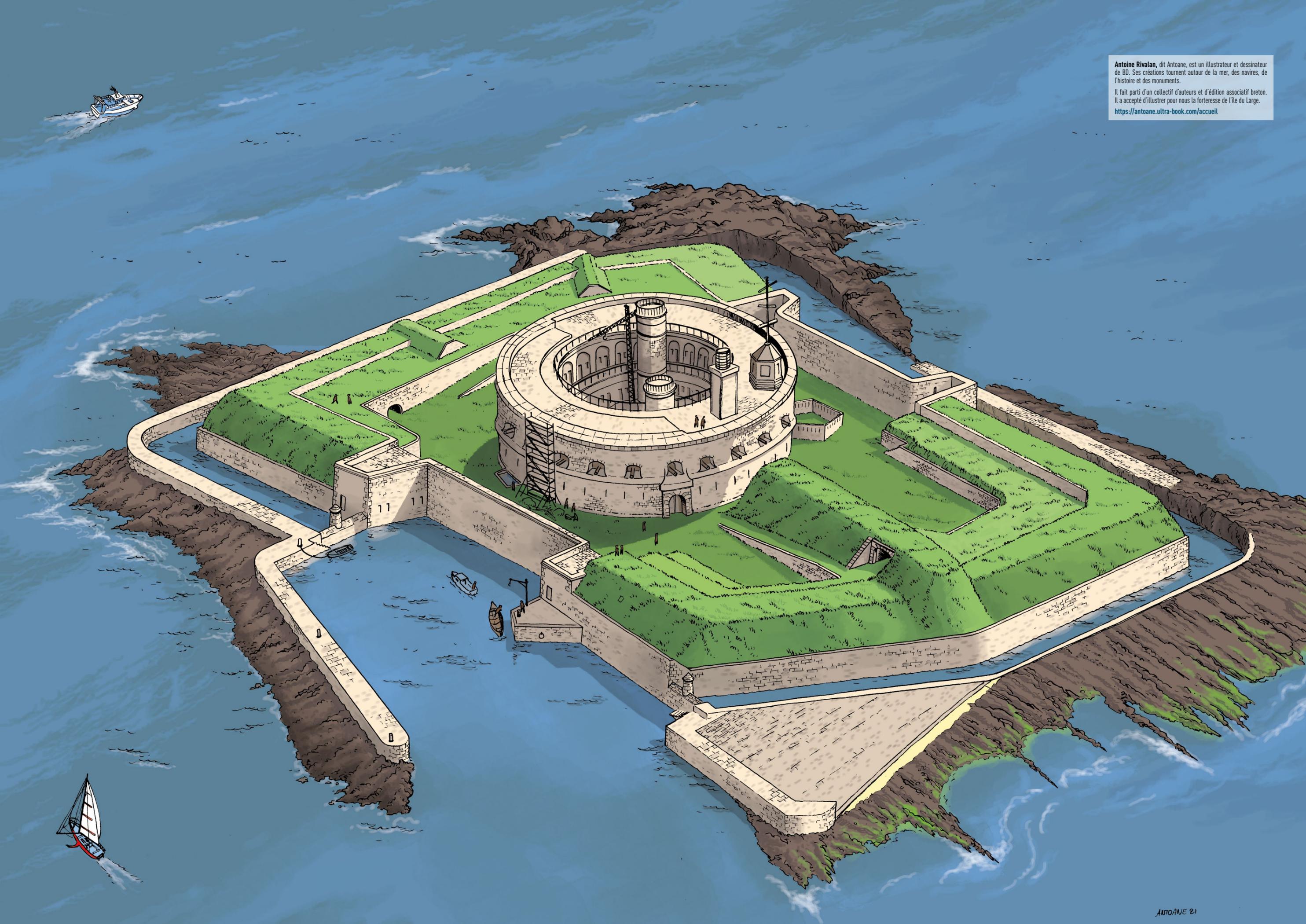


Groupe des radioamateurs belges

Antoine Rivalan, dit Antoane, est un illustrateur et dessinateur de BD. Ses créations tournent autour de la mer, des navires, de l'histoire et des monuments.

Il fait parti d'un collectif d'auteurs et d'édition associatif breton. Il a accepté d'illustrer pour nous la forteresse de l'île du Large.

<https://antoane.ultra-book.com/accueil>



SITUATION INSTITUTIONNELLE

Débloquer la situation !

Une situation incohérente

Sur le fond, la situation de l'Île du Large tourne autour de quatre aspects qui démontrent l'incohérence de la situation.

L'île relève du domaine privé de l'État. Autrement dit, elle n'est pas inaliénable et peut être cédée. Ainsi notre association pourrait l'acquérir si l'État la mettait en vente. Cela a été décidé au moment où l'île a été cadastrée, justement dans le but de permettre à l'État de s'en défaire et l'administration des domaines avait été saisie dans ce sens. Depuis, sur la pression d'un certain militantisme écologique et ornithologique, l'État souhaite la conserver, mais tout en cherchant à s'en décharger.

L'État propriétaire l'a fait classer Monument Historique, à la demande de l'association, ce qui entraîne des obligations d'entretien et de restauration. Il a même accepté, à notre demande également, de l'intégrer dans le périmètre des sites du Débarquement demandant leur inscription à la liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO, ce qui accentue encore un peu plus ses obligations.

La valeur ornithologique de l'île relève de l'interprétation maximaliste : elle est plus affirmée que démontrée scientifiquement et présente quelques erreurs. La seule existence d'oiseaux - très courants au demeurant - ne suffit pas. Les différents régimes de protection des oiseaux, la zone Natura 2000, toutes ces mesures environnementales n'interdisent pas l'ouverture de l'île du Large.

La sécurité est plus une argutie qu'une réalité. L'île du Large n'est pas plus dangereuse que beaucoup d'autres îles qui, elles, sont librement accessibles. Notre association le

démontre : en douze années de chantiers et de centaines de va et vient chaque année, nous n'avons connu aucun accident ni aucun naufrage.

Une certaine ambiguïté

En restant seul propriétaire, l'État devra assumer tous les coûts d'entretien et de restauration conservatrice, exigés par le code du Patrimoine, ce qu'il n'assure pas du tout actuellement, sans parler de l'ouverture au public (qu'il ne pourrait raisonnablement pas gérer lui-même).

En laissant s'installer une pression ornithologique excessive qui s'évertue à bloquer tout projet d'avenir, l'État s'empêche de trouver un reprenneur qui accepte de prendre en charge une partie des travaux, que ce soit une collectivité publique ou territoriale et/ou encore une association comme la nôtre, et qui puisse aussi assurer l'accueil du public.

Une ouverture salvatrice

Sans perspective d'une vraie ouverture au public,

- quels sont les bénévoles qui accepteront de sacrifier leur temps et leur énergie sans but ?
- quels seront les donateurs, les mécènes qui accepteront de financer une œuvre sans aucune perspective ?
- dans la situation budgétaire actuelle, et à venir, l'État peut-il se dispenser du bénévolat et du mécénat que seule une association comme la nôtre peut mobiliser ?
- peut-il aussi se passer de l'implication des collectivités territoriales ?

Un site atypique et difficile à gérer pour une collectivité publique

Son éloignement, son insularité, son contexte maritime, son accostage, impliquent une gestion lourde pour une collectivité publique. Notamment cela, suppose une logistique spécifique, des navires, un personnel dédié, une base vie réglementaire sur l'île, etc.

Comme monument à visiter, la difficulté est d'autant plus grande que la capacité d'accueil, même après restauration du port, restera limitée. Le risque d'envahissement par des hordes de touristes ravageurs relève du fantasme.

Notre position : prendre l'île du Large en charge

Un site comme l'île du Large ne peut plus ne dépendre que de l'État, ce n'est pas le régime de propriété le plus pertinent pour la conservation active de ce type de monument. Il existe d'autres possibilités qui doivent être considérées et c'est notre rôle que de le faire savoir et d'en proposer.

S'il est certain que l'État ne peut pas tout et ne doit pas tout faire, ce n'est pas pour autant une raison de ne rien faire et ne pas permettre à d'autres de faire.

Notre association peut prétendre prendre l'île du Large en charge, en partenariat avec les collectivités territoriales, dans le cadre d'accord de longue durée, permettant des opérations vitales de souscriptions, de campagnes de travaux, d'accueil du public etc, qui nous sont interdites aujourd'hui faute d'une situation pérenne, autant pour l'île que pour notre association.

Sans entrer dans les détails à ce stade, la question de l'avenir de l'île du Large est occultée par la protection des oiseaux, comme si c'était son seul intérêt, faisant abstraction des autres aspects : sa qualité de monument historique intégral, son intégration dans le projet d'inscription au Patrimoine Mondial des sites du Débarquement, et sa valeur nautique - seule île de toute la zone maritime - et touristique. Toutes ces aspects doivent faire parts égales avec la protection des oiseaux, sans pour autant nuire à cette préoccupation bien légitime au demeurant, mais bien trop exclusive.

C'est dans cette optique - d'équilibre des caractéristiques de l'île du Large - que l'association met au point ce projet de prise en charge de l'île, en faisant appel à différentes compétences et expertises, internes et externes et en s'appuyant sur ses dix-sept années d'existence et d'expérience, sur un travail reconnu et salué par l'Inspection Générale des Patrimoines.

Ce projet sera bientôt exposé, d'abord à nos adhérents, puis adressé à nos interlocuteurs institutionnels, et à tous les élus riverains. Il sera également publié, ainsi que toutes les études sur lesquelles s'appuient notre démarche.

Avec ce projet, et avec nos soutiens, nous comptons rétablir une objectivité qui, pour l'instant n'est pas avérée et bloque dangereusement la sauvegarde de ce site, au détriment de toute sa région.

Refus du préfet d'une médiation

Il faut savoir qu'avant de déposer cet appel, une médiation a été proposée au préfet par notre avocat, selon les règles prévues par les codes de procédure et que, si cette médiation avait été acceptée, elle pouvait suspendre la procédure, voire l'arrêter si cette démarche aboutissait. Le préfet de la Manche n'y a pas répondu.

Pour quoi faire appel

D'abord, un arrêté préfectoral n'est pas une loi. Ce n'est qu'un règlement, modifiable et abrogeable si besoin.

Ne pas faire appel aurait valu pour acceptation d'une situation entérinée par cet arrêté, clôturant ainsi et de fait tout débat sur la valeur ornithologique de l'île qui argumente son inaccessibilité, ce qui s'oppose à son entretien, son ouverture au public en période touristique et, de ce fait et très objectivement, à sa sauvegarde. Or, nos élus territoriaux, le deux présidents des conseils départementaux riverains, de la Manche et du Calvados, ont proposé à l'État d'acquiescer l'île du Large à condition de pouvoir la rouvrir au public au moins pendant la saison touristique, ce qui est parfaitement logique. Cela vaut aussi, même si ce n'est pas expressément dit, pour une appréciation différenciée de celle de l'administration d'État quant à la valeur ornithologique de l'île. ➔

➔ Si donc nous ne poursuivions pas, nous n'aiderions pas les présidents des conseils départementaux dans leur démarche que nous soutenons et qui pourront s'appuyer sur notre association pour gérer l'île du Large. En outre, nous serions en contradic-

tion avec nos objectifs statutaires et avec ce pourquoi nos amis adhèrent à l'association. En première instance, le jugement porte davantage sur le respect des règles d'élaboration de l'arrêté plus que sur le fond. Si les règles de procédure de préparation de l'arrêté ont été

respectées, elles l'ont été avec une certaine malignité très... administrative. (voir l'article de notre publication décembre 2019/ Péripiéties judiciaires).

En revanche, en appel, les cartes peuvent être rebattues, notamment sur le fond.

Lorsque l'instruction aura un peu plus avancé les mémoires seront publiés sur le site de l'association.

Le nouveau local de Carentan



Pierre Thomine

Pierre Thomine est à la fois notre trésorier et l'animateur de l'équipe logistique de l'association qui a réalisé tout l'aménagement de ce nouveau local.

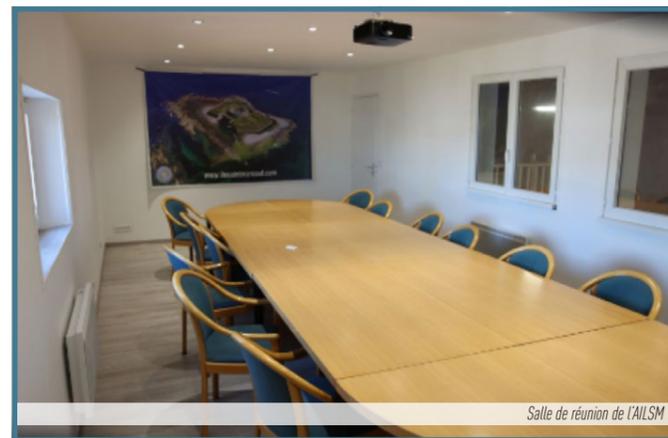
Le maire nous alors proposé de mettre à disposition de l'association, toujours à titre gratuit, un hangar beaucoup plus grand, situé à environ 300 m du port, situé derrière la zone de carénage et de mise à sec des bateaux en entretien, à partir du 25 octobre 2019, comprenant :

- Deux pièces de 14 m² en rez-de-chaussée.
- Une mezzanine de 28 m².
- Un espace atelier et garage de 104 m².

De plus, s'agissant d'un immeuble nu (toit et murs), la ville a pris à sa charge la majeure partie des matériaux nécessaires à l'aménagement de l'atelier, des deux pièces et de la mezzanine.

Tous les travaux ont été effectués par des bénévoles de l'association (électricité, cloisons, plancher, sanitaires, peinture, huisseries, etc.).

Les uns et les autres, bien que retardés par les mesures sanitaires, n'ont pas ménagé leur peine, si bien qu'à ce jour nous disposons :



Salle de réunion de l'AILSM

D'un grand atelier bien éclairé, lequel permet notamment d'effectuer la maintenance des différents matériels, de réaliser différents équipements (outil de levage utilisé sur l'île en 2020 par exemple), mais aussi mettre à l'abri et entretenir notre bateau de 12 places et sa remorque, préparer les nouvelles installations photovoltaïques, mais aussi stocker des matériaux.

- D'un « magasin » pour le stockage des pièces détachées, petits outils, outillage, matériel d'exposition.
- D'une pièce permettant de stocker archives et documentation, mais comprenant un minimum d'équipements de cuisine.
- D'une grande salle de réunion, bien équipée.
- D'un bloc sanitaire avec douche et WC.

À ce jour, l'essentiel des travaux est terminé, reste encore quelques équipements et branchements électriques, mais le tout est d'ores et déjà fonctionnel.

Ces aménagements ont été effectués par toute une équipe d'adhérents qui, bénévolement, se sont mobilisés pour effectuer ces travaux : Gérard Barban, Yves Caruel, Xavier Grawitz, Didier Jalon, Christian Jouanne, Michel Lajoye, Françoise Lecroisey, Laurence Lemelletier, Yves Levavasseur, Philippe Mouchel, Loïc Morin, Jean-Marie Perrine, Gilles Saugère, Pierre Thomine.

Les travaux à effectuer sur l'île et son environnement marin, nécessite un entretien constant de tout l'outillage des chantiers - qui est ramené au local en fin de période de travaux, ainsi que de tout le matériel nautique (bateaux, moteurs, instruments de navigation, etc.). Cet entretien est assuré par les bénévoles de Carentan, qui forment, sous la houlette de Pierre Thomine, l'équipe logistique de l'association, avec d'autres bénévoles de Saint-Vaast, de Grandcamp et d'autres lieux.

Il est particulièrement appréciable de disposer d'une telle base arrière à proximité du port. Il est en effet facile de transborder matériels et matériaux dans un bateau amarré à quai, lequel dispose d'un petit mât de charge. En plus d'être un lieu de stockage et d'entretien, c'est aussi un point de réunion, de travail certes, grâce à la salle aménagée à cet effet, mais aussi où peuvent se retrouver tous nos amis de passage à Carentan.

C'est aussi une base de repli en cas de retour très tardif de l'île, pour nos bénévoles des chantiers.

L'association tient à remercier très vivement la municipalité de Carentan, et son maire, Jean-Pierre Lhonneur qui marque avec ce local son indéfectible soutien à notre association et à ses actions.

L'association poursuit son recours devant la cour administrative d'appel contre l'arrêté préfectoral de biotope

Comme indiqué dans notre publication de décembre 2019 (P11 : Péripiéties judiciaires) l'association des Amis de l'île du Large s'oppose fermement à l'arrêté préfectoral de biotope des îles Saint Marcouf et a déposé un recours contre cet arrêté devant la justice administrative. Celui-ci ayant été rejeté en première instance, le conseil d'administration de l'association a décidé de poursuivre devant la cour d'appel administrative. Le texte de cet arrêté est publié sur le site de l'association (rubrique documents). Un mémoire a été déposé par l'avocat de l'association de 13 décembre dernier et est en cours d'instruction.

SAINT MARCOUF DANS LES LIVRES



Edmond Thin

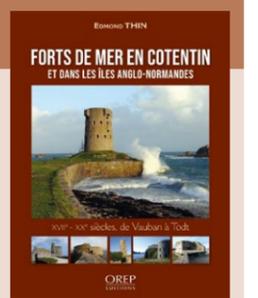
Edmond Thin, est administrateur de l'association et coordonne plus particulièrement les recherches historiques pour l'association. Il est l'auteur d'une vingtaine d'ouvrages historiques dont une histoire des îles : « Les îles Saint-Marcouf » (OREP 2005, rééditée en 2013, suite à l'épuisement rapide de la première édition). Il a publié également « La Hague en Cotentin » (OREP 2015), beau livre de 256 pages sur le riche patrimoine de cette presqu'île du bout du monde, « Les tours Vauban de Saint-Vaast-la-Hougue » (réédition en 2018), « Les seigneurs de Dur-Ecu » (Heimdal 2018), et bien sûr « Les îles Saint Marcouf » (OREP 2013), entre autres.

Forts de Mer en Cotentin

Dans ce nouvel opus Edmond Thin nous fait faire le tour des fortifications maritimes du Cotentin et des îles Anglo-Normandes, de Vauban à Todt, démontrant ainsi l'aspect géostratégique de cette région.

Bien entendu, Saint Marcouf y figure en bonne place : il y consacre cinq pages, sans oublier de souligner le rôle de notre association pour la sauvegarde du fort.

À lire absolument !



HISTOIRES DE SAINT MARCOUF

La situation politique et religieuse du Cotentin au temps de Saint Marcouf



François Neveu

François Neveu est professeur émérite d'histoire du Moyen Âge de l'université de Caen Normandie. Agrégé et docteur en histoire, François Neveu a écrit de nombreux ouvrages, notamment une trilogie sur l'histoire de la Normandie (1998-2008). Il a collaboré avec Claire Ruelle, pour Guillaume le Conquérant (2010) ou Du Guesclin (2016), et avec Pierre Bouet, pour La Tapissierie de Bayeux (2013). F. Neveu a également dirigé un grand livre d'art sur la cathédrale de Bayeux (2016). Il est président de la Fédération de sociétés historiques et archéologiques de Normandie.

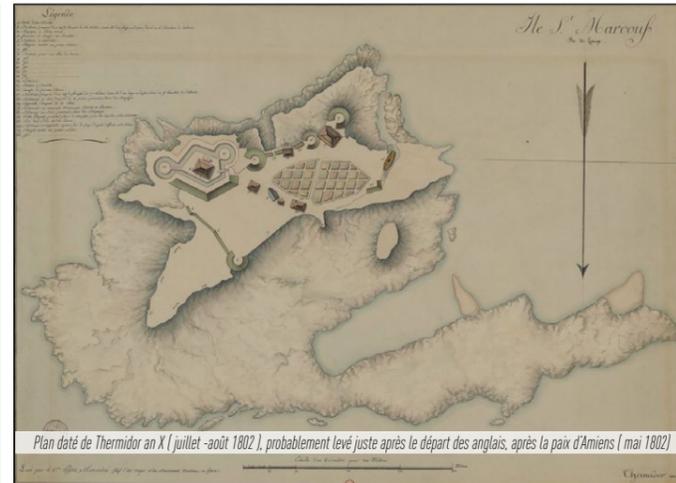
L'histoire de saint Marcouf est liée à la christianisation du Cotentin. L'évangélisation de la région n'eut pas lieu avant le IV^e siècle, c'est-à-dire avant la fin des persécutions contre les chrétiens sous Constantin (306-337). Rappels que le père de Constantin, Constance Cléore, avait établi ses quartiers dans la région et qu'il a donné son nom à la ville de Coutances (Constantia, ancienne Cosedia). Le premier évêque attesté de façon certaine est Avitus, évêque de Rouen en 314. C'est un an seulement après l'édit de Milan qui accorda la liberté de culte aux chrétiens (313). Avit ne s'est pas installé par hasard à Rouen : c'était la principale ville de la région, qui allait devenir la capitale de la province de Ile Lyonnaise.

Les autorités ecclésiastiques ont en effet choisi d'utiliser les divisions administratives de l'empire. La province comprenait sept cités (ville et territoire), dont celles des Bajocasses (Bayeux), des Abrincates (Avranches) et des Unelles (Coutances). Rouen mise à part, seule Bayeux

semble avoir reçu un évêque dès le IV^e siècle (saint Exupère). Pour Avranches et Coutances, il faut attendre le VI^e siècle, c'est-à-dire le siècle de saint Marcouf. Or ce dernier est né à Bayeux, où l'on montre toujours sa maison natale (rue de la Poterie). Ce n'est pas par hasard, la christianisation étant plus avancée dans le Bessin que dans le Cotentin. L'évêque de Bayeux au temps de saint Marcouf était saint Vigor, sur lequel nous possédons une *vita* assez crédible. Cet évêque a notamment détruit un lieu de culte païen situé sur mont Phaunus, aux portes de sa cité, pour y construire un monastère. Ce fut un exemple pour Marcouf. Et pourtant, d'après sa *vita* la plus ancienne, le jeune Marcouf serait allé compléter sa formation auprès de l'évêque de Coutances. S'agit-il déjà de saint Lô ? C'est possible. En tout cas, c'est sans doute cet évêque qui l'a envoyé auprès du roi mérovingien Childébert I^{er} (511-558).

Depuis l'époque romaine, la situation politique avait radicalement changé. Après la chute du dernier empereur d'Occident (476), la vaste zone située entre la Bretagne et la Lorraine (y compris le Cotentin) était restée sous l'autorité du Romain Syagrius, qui avait fait de Soissons sa capitale. Syagrius fut battu par le roi franc Clovis, en 486 selon la chronologie de Grégoire de Tours, notre source principale. Dès lors, le Cotentin a fait partie de ce royaume « barbare », dont le roi finit par se faire baptiser (entre 496 et 506).

Après la mort de Clovis, en 511, le royaume est partagé entre ses quatre fils. La région de l'Ouest, comprenant la province de Rouen, mais aussi la ville de Paris, revient au troisième fils du roi, Childébert I^{er}. Par ailleurs, Thierry reçoit l'Est, avec Reims et Metz, Clodomir les pays de la Loire,



Plan daté de Thermidor an X (juillet-août 1802), probablement levé juste après le départ des anglais, après la paix d'Amiens (mai 1802)

avec Orléans, et Clotaire le Nord, avec Soissons.

Childéric est souvent présenté comme un roi favorable au christianisme et soutenant les évêques et les monastères. Ce tableau favorable est à nuancer, comme le montre l'affaire de la succession de Clodomir. Clodomir fut le premier des quatre frères à mourir, en 524, au cours d'une bataille contre les Burgondes. Il laissait plusieurs fils, protégés par la reine mère, la célèbre sainte Clotilde. Or, Clotaire et Childébert réussirent à récupérer deux de ces fils (âgés de dix et sept ans). Ils laissèrent à la reine le choix entre les ciseaux et l'épée. Dans le premier cas, on leur couperait les cheveux, ce qui les empêcherait de régner, dans le second, on les tuerait. Ne pouvant se résoudre à ce qu'ils perdent leur droit au trône, Clotilde les livra à la mort. Clotaire les aurait tués de sa propre main, en présence et avec la complicité de Childébert. Les deux frères auraient ensuite fait assassiner leurs familles et leurs esclaves ! Tel est le récit de Grégoire de Tours. Quant à ce dernier fils, Clodoald, il échappa à la mort se faisant tondre les cheveux et en entrant dans les ordres : c'est le futur saint Cloud.

Tel est la figure de ce roi qui accepta de donner un domaine du fisc royal à saint Marcouf, afin d'y installer un monastère. Ce soutien à un homme de Dieu était largement politique. Childébert, comme les autres rois mérovingiens, s'appuyait sur des évêques, comme saint Lô, et sur des abbés, comme saint Marcouf, afin de pallier à l'insuffisance de personnel administratif. Le roi pouvait ainsi renforcer son autorité dans une région périphérique de son royaume, le Cotentin, alors menacée par les Bretons comme par les Saxons.

Orientation bibliographique :

- Grégoire DE TOURS, *Histoire des Francs*, Paris, Les Belles Lettres, 1999.
- Lucien MUSSET, *Les invasions : les vagues germaniques*, Paris, PUF, 1965, rééd. 1994.
- « Le monachisme sur le territoire normand avant la fondation du duché. Aperçus et hypothèses », *Art de Basse-Normandie*, n° 77, 1979, p. 5-12.
- E. DENIAUX, C. LORREN, Th. JARRY, P. BAUDOUIN, *La Normandie avant les Normands*, Rennes, Éditions Ouest-France, 2002.
- Julien DESHAIES, « Les îles Saint-Marcouf et l'histoire de l'abbaye de Nantus », *Les Échos de l'Île du Large*, juin 2020.

Les îles Saint-Marcouf, et tout particulièrement le magnifique fort de l'île du Large, ont été l'objet de nombreuses recherches, surtout depuis une trentaine d'années, donnant lieu à des articles historiques par des chercheurs qualifiés ou à des publications plus importantes comme le livre : « Les Îles Saint-Marcouf », édité en 2005 puis réédité en 2013 ou même à des romans policiers, dès 1954 puis en 2020.

Toutefois il nous manque encore de nombreux éléments pour pouvoir documenter parfaitement l'histoire de ces îles qui ont également constitué longtemps un site militaire géostratégique, amené même à son occupation par l'Angleterre, de 1795 à 1802.

Les Amis de l'Île du Large, outre de nouvelles recherches dans les archives publiques françaises, envisagent de prendre contact avec les archives de l'amirauté anglaise, qui sont conservées depuis

1688, en espérant y trouver trace de l'activité du capitaine Price, commandant des troupes d'occupation des îles pendant la Révolution. Cet officier britannique, qui a résisté victorieusement à une tentative de reprise des îles par les Français, y a accueilli de nombreuses personnalités royalistes en cours d'émigration ou les chefs chouans se rendant temporairement en Angleterre ainsi que les agents responsables de la Correspondance, qui animaient les divers services créés pour assurer les liaisons entre les royalistes et les princes émigrés.

Mais, au-delà des recherches en centres d'archives publiques, nous sollicitons nos lecteurs qui pourraient soit conserver des documents ou témoignages familiaux liés à l'histoire des îles, depuis la Révolution jusqu'à nos jours, soit avoir entrepris des recherches universitaires en rapport, de près ou de loin avec les îles Saint-Marcouf. ➔

➔ Les thèmes sont multiples. À titre d'exemple : passages aux îles pour émigrer en Angleterre, témoignages de royalistes chargés de la Correspondance, souvenirs de passeurs locaux, vies des garnisons françaises sur les îles, recherches sur l'organisation des chantiers de construction des fortifications, récits d'ouvriers ayant participé à la construction des fortifications entre 1802 et 1862, témoignages sur les Communards enfermés en

1871 dans les casemates du fort, vies des gardiens du phare de l'île du Large, jusqu'à son automatisation en 1901, témoignages plus récents des agents des phares et balises en charge du feu des îles Saint-Marcouf, ou tout autre témoignage ou souvenir personnel en rapport avec les îles.

Lorsque l'on approfondi l'histoire des îles Saint Marcouf et en particulier de l'île du Large, on

comprend la justification du classement « Monument Historique », pas seulement pour son architecture mais aussi comme témoin de quinze siècles d'histoire de la Normandie.

N'hésitez pas, sachez aussi qu'il n'y a pas de contribution insignifiante a priori, tous les indices peuvent contribuer à résoudre une énigme et des énigmes, en la matière, il y en a beaucoup.

Contact :

Par téléphone : via le secrétariat téléphonique de l'association au 02 55 42 06 07

Par courriel : capstmarcouf@gmail.com

NAUTISME & MER

Normandie-Maritime



Jean Brossollet, Président de Normandie Maritime



Delphine Lefrançois, Déléguée Générale de Normandie Maritime



«... dans le courtage d'assurances maritimes. En 2018, nous avons procédé au rachat de la société Guian qui est une structure havraise historique très implantée en Bretagne et en Normandie, toujours dans le domaine de l'assurance maritime».

Quels sont d'après vous les atouts de la Normandie pour devenir une grande puissance maritime ?

JB : «*en réalité, la Normandie est déjà une grande puissance maritime, qui signore. Elle dispose de 640 kilomètres de littoral, de 34 ports, dont le premier port de commerce français, l'axe Seine, une grande variété d'activités et de savoir-faire, et un nombre important d'entreprises dans le secteur. La Normandie est une grande région maritime. Elle signore un peu. Elle est tournée vers la terre, et c'est peut-être là la motivation de mon engagement auprès de Normandie Maritime, participer à la prise de conscience de nos atouts.*

Sur quels grands axes souhaitez-vous placer votre mandat ?

JB : «*féderer au maximum les entreprises liées au maritime, ou qui pourraient l'être, pour valoriser leurs savoir-faire, et en faire la promotion au-delà de nos frontières normandes. Les côtes normandes sont idéalement placées sur la carte des routes maritimes, et le transport fluvial, et il faut que nous participions, à notre place, à valoriser cela. En termes d'énergies marines renouvelables, la Normandie est le premier gisement français, et par ruissellement, un grand nombre d'entreprises vont être concernées par cette économie. Nous devons être en mesure de bénéficier de toutes les opportunités d'affaires qui vont en découler pour nos membres. Ma motivation et mes objectifs de président se rejoignent : prenons conscience ensemble de nos atouts pour participer à la dynamique du monde maritime, en région et au-delà de nos frontières».*

POUR MÉMOIRE, LA NORMANDIE MARITIME C'EST :

- 640 km de littoral, et 2^e trait de côte français
- 34 ports, dont 24 ports de plaisance
- 13 000 place de port
- 101 469 navires de plaisance immatriculés, soit 9,4% du total national, dont 16,2% de voiliers
- 44 000 emplois

Quel est votre parcours personnel, et votre rapport au monde maritime ?

Jean Brossollet : «*mon rapport au monde maritime est d'abord familial et culturel puisque je suis fils, petit-fils, frère et bientôt père de marin. C'est donc très naturellement qu'à l'issue de mes études de droit, j'ai cherché du travail dans le monde maritime. Après avoir trouvé un premier poste dans l'entreprise Chegaray de Chalus au Havre, ma vie professionnelle s'est trouvée attachée à la Normandie. En 2008, j'ai créé ma propre société, Sease-*

Le FASNET en Normandie

Normandie Maritime, notre partenaire lance également une initiative visant à armer un bateau et à constituer un équipage pour participer à l'une des plus prestigieuses et plus anciennes courses en mer : la FASNET. Pour la première fois de son histoire la FASNET arrivera à Cherbourg, en aout de cette année.

Normandie Maritime lance le «Challenge Fastnet Race 2021» à l'occasion de l'arrivée de la Rolex Fastnet Race en août 2021 à Cherbourg-en-Cotentin. Afin de valoriser les entreprises membres de l'association, Normandie Maritime constitue un équipage normand et recherche un Class40 en vue de participer à la prochaine édition de la Fastnet Race.

Normandie Maritime procède à la sélection d'un équipage de cinq coureurs au large expérimentés, dont un skipper et un co-skipper. Pour faire acte de candidature, le coureur doit faire partie de l'effectif d'une entreprise membre de l'association Normandie Maritime en 2021, et justifier d'une expérience significative et récente de course au large dûment attestée.

L'équipage sera recruté sur CV par un comité de sélection composé d'administrateurs de Normandie Maritime. La sélection s'opérera en deux temps :
- Désignation d'un skipper devant participer à la réalisation de l'action.
- Recrutement du co-skipper et du reste de l'équipage avec le concours du skipper désigné.

Normandie Maritime s'appuiera sur un pool de sponsors pour financer le «Challenge Fastnet

Race 2021». Des opérations de mise en valeur du challenge seront organisées (baptême du bateau, suivi du départ et de l'arrivée, networking réseau en juin, etc.).

Les entraînements et la course auront lieu aux dates suivantes :

- Une journée de prise en main du bateau et d'entraînement en juin à Cherbourg. La date reste à déterminer.
- Une régata d'entraînement les 26 et 27 juin, la RORC Cowes-Cowes «de Guingand Bown» (150 milles et environs 15h00 de navigation). Le bateau partira de Cherbourg le vendredi 25 juin à 16h00 pour six à douze heures de navigation. Le retour aura lieu le 28 juin matin à Cherbourg.
- Une journée de relations publiques le jeudi 24 juin avec baptême et visites du bateau, et sorties en rade de Cherbourg avec le sponsor.
- Le bateau sera convoyé dimanche le 8 août directement au départ à Cowes le 8 août 2021. L'arrivée devrait se situer entre vendredi 13 et dimanche 15 août à Cherbourg.

Pour faire partie de l'équipage, il faut envoyer un CV mentionnant son palmarès sportif à l'adresse email info@normandie-maritime.fr en précisant si on postule comme skipper, co-skipper ou équipier, et en certifiant posséder les qualifications requises pour intégrer l'équipage. Date limite de renvoi des candidatures : mercredi 31 mars 2021.

Pour devenir sponsor du «Challenge Fastnet Race 2021», vous pouvez télécharger le dossier de parrainage sur ce lien et contacter Normandie Maritime (www.normandie-maritime.fr)

HISTOIRES DE SAINT MARCOUF :

L'île du Large, une histoire à approfondir !

Appel aux historiens, chercheurs et passionnés d'aventures et à vos archives et photos anciennes.

Dans son livre « Tounebut », G. Lenotre raconte « l'abbé Nicolas, curé de Vierville (ndr aujourd'hui Vierville sur mer/plage d' Omaha), petit village de pêcheurs situé sur la côte à quelques cent mètres de la point de la Persée (...) était en réalité un loup de mer (...) ». Sa messe dite et son bréviaire récité, il s'embarquait, par tous les temps, dans un canot qu'il dirigeait seul et gagnait ainsi les îles Saint Marcouf où s'opérait, avec les émissaires de la station anglaise, l'échange des lettres et la remise des paquets que le brave prêtre rapportait sous sa soutane jusqu'à Bayeux (...) chez Madame de Vaubadon, née de Mesnildot » (*Tournebut - 1804-1809* , de G. Lenotre, librairie académique Perrin, 1908)

UN ÉVÉNEMENT À NE PAS MANQUER POUR TOUS LES NORMANDS ET LES VISITEURS DU MONDE ENTIER !

*La Rolex Fastnet Race est une course mythique rassemblant les classes de bateaux les plus réputées (multicoques Ultime, Imoca, Class40, classes IRC, etc.). Avec 400 bateaux au départ, elle est la plus grande course au large du monde. Pour la première fois depuis sa création il y a presque cent ans, l'arrivée de ce défi sportif et nautique se fera à Cherbourg-en-Cotentin le 15 août 2021, après un départ donné à Cowes le 8 août. 3 000 navigateurs débarqueront à Port Chantereyne à partir du 9 août 2021 pour une remise des prix samedi 14 août après avoir parcouru de près de 700 milles.

Peut-être la verra-t-on jour la FASNET virer Saint Marcouf ?

Association des amis de l'île du Large Saint Marcouf

Adhésions & Dons

Au-delà de l'aspect financier, les adhésions fondent la crédibilité de l'association et de ses objectifs auprès de ses interlocuteurs, et sa représentativité.

- Tarif individuel : 20 €
- Tarif couple : 30 €
- Tarif familles : couple 30 € + 10 € par enfant mineur, parent seul 20 € + 10 € par enfant mineur
- Tarif collectivités : 50 € (mairie, associations, clubs nautiques,...)
Cette adhésion permet de participer aux votes en assemblée générale, mais pas aux membres de la collectivité ou l'association de participer aux chantiers, ce qui requiert une adhésion individuelle pour des raisons d'assurance.

Adhésions en ligne et paiement par carte bancaire

La gestion des adhésions et des dons en ligne de l'association des Amis de l'île du Large Saint Marcouf est sous-traitée à la plateforme HelloAsso. Elle gère les paiements, l'édition d'une carte d'adhérent et d'un reçu-fiscal. La commission de gestion est non obligatoire et laissée à l'appréciation des donateurs : vous pouvez choisir d'accepter de verser cette somme, de la modifier, ou de ne rien verser.

Pour adhérer en ligne rendez-vous sur le site :

<http://www.ilesaintmarcouf.com/soutenir-le-projet/adhesions-et-dons>

Adhésions par voie postale (chèque bancaire)

Si vous ne souhaitez pas adhérer par internet, vous pouvez utiliser le bulletin « adhésion ou renouvellement » avec votre chèque de cotisation joint à ce journal et nous le renvoyer avec l'enveloppe « T » également jointe avec ce journal sans l'affranchir.

Pour les adhésions familiales, indiquez les noms et prénoms de tous les membres adhérents. Pensez à renseigner votre adresse courriel, qui constitue un moyen très efficace (et gratuit !)

pour vous informer de la vie de l'association.

Vous pouvez aussi télécharger le bon d'adhésion depuis votre ordinateur :

www.ilesaintmarcouf.com/wp-content/uploads/2020/01/2020-01-01-Formulaire-adh%C3%A9sion-AAILSM.pdf

Défiscalisation

L'association étant reconnue d'intérêt général, les dons et adhésions sont défiscalisables à partir de 20 €, à hauteur de 66 % dans la limite des plafonds fixés par l'administration fiscale. Pour tout don ou adhésion dépassant 20 €, un reçu constituant le justificatif fiscal de votre don vous sera adressé.

Pour les entreprises

Les dons versés à l'association peuvent venir en soustraction de l'impôt sur les sociétés lors de l'année du versement, au titre de la préservation du patrimoine historique.

Le taux de réduction, est de 60% du montant du don, jusqu'à 2 millions € et de 40% au-delà.

Les dons peuvent aussi être effectués en nature ou compétences, en apportant des biens ou des services à l'association. Ces contributions sont alors valorisées au prix de revient ou, pour les biens, à leur valeur nette comptable inscrite à l'actif de l'entreprise.

Les dons d'entreprise peuvent faire l'objet d'une convention de mécénat.

Nous contacter :

- Par e-mail : capstmarcouf@gmail.com
- Par téléphone : 02 55 42 06 07

Pour faciliter le lien direct, un secrétariat téléphonique externalisé est à votre disposition pendant les jours et heures de bureau. Il enregistre votre appel et nous le transmet pour que nous puissions vous rappeler.

- Par courrier : AILSM - BP 201 - 50500 CARENTAN LES MARAIS

Les Echos de l'Île du Large

ASSOCIATION DES AMIS DE L'ÎLE DU LARGE SAINT MARCOUF

Association régie selon la loi de 1901 - J.O. du 13 décembre 2013 - Reconnue d'intérêt général
N° de Siret : 503 864 282 00028

Siège social : **Mairie de Carentan - BP 20
50500 CARENTAN LES MARAIS**

www.ilesaintmarcouf.com / Facebook : [ilesaintmarcouf](https://www.facebook.com/ilesaintmarcouf)

Responsable de la publication : *Christian Dromard*



Réparation des joints par les élèves du Lycée de Laplace