

De la « Belle Edmée » à « Otaha »

Histoire d'un motor-sailer signé Maurice Amiet (1956)

Texte de Gérard Simon

Historique

Nice, année 1956, les Chantiers « La Réserve » lancent un motor-sailer dessiné par Maurice Amiet.

Descriptif

Long de 10,50 m, large de 3,34 m, calant 1,61 m, et portant 75 m² de surface de voilure, il ne passe pas inaperçu.

De conception assez inhabituelle pour les aménagements et surtout par les superstructures, écrit un journaliste du Yacht, Otaha devait répondre à des buts bien précis. Destiné, en effet, à parcourir les nombreuses îles de l'Océanie, et à pouvoir faire, de plus, la pêche au « tout gros » avec la seule aide d'un marin polynésien, ce « motor-sailer » devait avoir une bonne vitesse tant à la voile qu'au moteur. Il est doté d'un moteur Mercedes de 30 ch., reçoit un poste pour le marin, puis un grand compartiment toilette-douche, et enfin un grand salon, comportant quatre couchettes, sans séparation avec le vaste « deck » qui abrite, d'une part, la timonerie, et d'autre part, la cuisine.

Enfin ce « deck » lui-même devait être assez haut pour que l'on y entre du cockpit sans se baisser. De plus, toute la face arrière devait être ouvrante et démontable pour mettre ainsi en communication directe les amateurs de pêche sportive installés dans le cockpit avec le timonier et le « cuisinier ».

Franck Barrau précise :

« La coque est en acajou, avec des membrures en acacia, de fort échantillonnage, rivetées au cuivre, ployées à la vapeur.

La quille est semi-longue (l'avant est très dégagé). Le mât, qui ne doit plus être d'origine, est en spruce, de section rectangulaire, emplanté, et la bôme (à rouleau), en pin d'Orégon.

Dans le carré, la hauteur sous barrot est au moins de 1,80 m. »

Carrière

Ce premier propriétaire, (*nom en attente*), dont la tante, plutôt fortunée, vivait à Nice.

Parce qu'elle adorait son grand-neveu, elle lui fit cadeau de ce bateau construit sur mesure, sur les bords de la Méditerranée.

Baptisé « La Belle Edmée » (Edmée étant, peut-être, le prénom de cette tante généreuse), il a été immatriculé une première fois à Papeete (Tahiti) où il aurait été convoyé par cargo, puis il serait revenu en France quelques années plus tard, par ses propres moyens.

« C'est ainsi que la première immatriculation du bateau est Papeete. Pour ma part, je l'ai acheté au printemps 1999 à Saint-Malo à M. Barran. Celui-ci en avait fait l'acquisition auprès de son premier propriétaire qui aurait eu des responsabilités au Cercle nautique de Saint-Malo, après avoir navigué à Tahiti.

D'après ce que m'ont raconté M. Barran, et Mario Pasqui, patron du chantier Pasqui de Villefranche-sur-Mer, l'importante hauteur sous barrots d'Otaha (1,80 m de la pointe avant au deck-house) serait due à la taille, inhabituelle pour l'époque, de son commanditaire (près de 2 mètres).

Un acte de francisation a été émis par les douanes de Marseille sous le nom d'OTAHA, le 19 juillet 1977.

Le grand-neveu aurait été président du Cercle nautique de Saint-Malo et aurait revendu ce bateau rebaptisé « Otaha » (la Frégate — oiseau hauturier — en tahitien) à quelqu'un à qui je l'ai acheté en mars 1999. »

Gilbert Pasqui précise que son père, Mario, était contremaître au chantier naval de la Réserve à Nice.

« J'étais enfant et mon père m'a souvent parlé de ce plan Maurice Amiet, fait sur mesure pour un géant. Le rouf était impressionnant de hauteur et la sortie du chantier, pour la mise à l'eau, n'a pas été une mince affaire, compte tenu des moyens de l'époque. »

Peu de précisions sur la carrière du bateau avant 1999, mais les travaux effectués dans les années qui ont suivi son retour en métropole montrent qu'il a beaucoup subi dans les mers polynésiennes.

« Depuis son acquisition, Franck Barrau a effectué un suivi précis et la maintenance a été confiée au chantier des Ileaux à Noirmoutier, pour les travaux structurels.

Otaha a navigué essentiellement en Bretagne-sud et a été longtemps basé à Nantes. C'est un bon bateau, capable de filer ses 6 nœuds et plus, par petit temps, malgré ses 9 tonnes tout habillé. »

Au printemps 2026, le bateau est cédé par son propriétaire à l'Association « Les Vieux Gréements de Saint-Nazaire » qui en assure l'entretien et a commencé à l'exploiter lors de différentes rencontres de voiliers anciens, tout en découvrant son potentiel. Il est désormais basé à Saint-Nazaire.

Événements techniques

Jaugé Challenge Classique Atlantique 2003-2005 : facteur de temps compensé : 0,925

Certificat de jauge validé le 24/02/2015

- Changement du moteur Mercedes, par un Volvo MD 22, en novembre 2008.
- En avril 2009, reprise de la râblure sur toute la longueur, boulons de lest et de varangues. Entretien des fonds. Changement des 2 galbords et 4 ribords.

- Réparation d'une lisse de pavois, rail de génois, suite à un accident au mouillage, en novembre 2012.
- Restauration du mât en 2014.
- Dépose et restauration du safran, en mars 2018.
- Changement de la carlingue du mât, en mai 2019.

Sources

Interview de Franck Barrau par WebMer.com - Portail de la rade de Villefranche-sur-Mer

Revue Le Yacht :

N° 3545 du 08/12/1956

N° 3546 du 18/12/1956

N° 3547 du 22/12/1956

N° 3548, fin décembre 1956