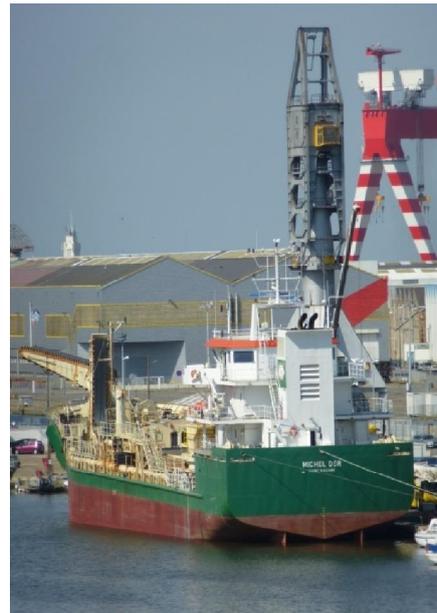


Le transport de marchandises par voie d'eau : étude comparative d'un patrimoine ethnologique.

Cas de l'estuaire de la Loire, du Golfe du Morbihan et du sud du Canal de Nantes à Brest.



Anatole Danto, 2016



ANTHROPOLOGIE
MARITIME
centre d'ethno-technologie en milieux aquatiques



Service financeur : Direction Générale des Patrimoines, Département du pilotage de la recherche et de la politique scientifique, Ministère de la Culture et de la Communication, 6 rue des pyramides, 75001 Paris.

Auteur : Anatole DANTO

Intitulé de la recherche : *Le transport de marchandises par voie d'eau : étude comparative d'un patrimoine ethnologique. Cas de l'estuaire de la Loire, du Golfe du Morbihan et du sud du Canal de Nantes à Brest.*

Année d'attribution de l'allocation : 2015

Numéro d'arrêté ministériel d'attribution (visa) : 210 154 67 34

Sommaire

Sommaire	3
Remerciements	5
Répertoire des abréviations	7
Introduction	9
I – Méthodologie	11
A – Les structures	11
B – Méthodologie de la recherche	17
II – Présentation géo-historique des terrains de recherche.....	20
A – L'estuaire de la Loire	20
B – Le Golfe du Morbihan	23
C – Le Canal de Nantes à Brest.....	26
III – L'évolution du transport de marchandises par voies d'eau dans l'ouest	29
IV – Des traces du passé à un avenir prometteur? Le transport de marchandises par voies d'eau aujourd'hui.	32
V – La transmission des savoirs dans le transport de marchandises par voie d'eau.	45
VI – Les métiers liés au transport de marchandises par voie d'eau.	49
VII – Les traditions associées.....	52
VIII – Portrait d'un marinier de l'ouest : Armel Debray.	54
Conclusion	56
Sources.....	58
Bibliographie	58
Sitographie	61
Tables.....	63
Table 1 : Table des cartes.....	63
Table 2 : Table des photographies.	64
Table 3 : Table des matières.	65
Fiche technique	67
Référence du document à citer	68

Remerciements

Un grand nombre de personnes est à remercier pour l'élaboration de ce travail de recherche.

Je pense tout d'abord au Ministère de la Culture et de la Communication français, qui, grâce à son allocation de recherches de six mois m'a permis d'effectuer l'enquête de terrain dans de bonnes conditions. Je pense notamment à l'équipe de la mission à l'ethnologie : Sylvie Grenet et Carole Giovannetti, je les remercie donc chaleureusement.

Je remercie bien-sûr également Hervé Grossin, ancien président du Centre Culturel Maritime de Nantes, et fondateur de l'Institut d'Estuaire, qui a soutenu avec détermination mon projet de recherches. Ses conseils et ses contacts m'auront beaucoup aidé à progresser.

Ce travail est aussi un projet mûri depuis plus d'un an et demi, et qui a été largement façonné lors de mes rencontres avec feu Aliette Geistdoerfer au sein de la bibliothèque d'anthropologie maritime du Muséum national d'histoire naturelle (CETMA, MNHN), pour qui j'ai une pensée particulière. Je pense également à Emilie Mariat-Roy, qui a pris sa place comme gestionnaire des fonds documentaires du CETMA, toujours présente pour une référence bibliographique ou des aspects méthodologiques.

Mes pensées vont également à Morgane Dallic, responsable du pôle valorisation du territoire au sein du parc naturel régional du Golfe du Morbihan, et à Charly Bayou, directeur du musée de la batellerie de Redon, qui ont été très précieux localement.

Enfin, je tiens également à remercier l'ensemble des acteurs que j'ai pu rencontrer, ainsi que toutes les personnes qui m'ont fourni des données, des contacts ou des renseignements, et qui m'ont particulièrement aidé sur le terrain, et en premier lieu, la famille Debray.

Répertoire des abréviations

BIP :	Bateau d'Intérêt patrimonial
CCM :	Centre Culture Maritime de Nantes
CETMA :	Centre d'Ethno-Technologie en Milieux Aquatiques
DDE/SMN :	Direction Départementale de l'Équipement / Service Maritime et de Navigation
CNRS :	Centre National de la Recherche Scientifique
EDF :	Electricité de France
FEADER :	Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural
FEDER :	Fonds Européen de Développement Régional
FEP :	Fonds Européen pour la Pêche
FEAMP :	Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche
GIZC :	Gestion Intégrée de la Zone Côtière
IGARUN :	Institut de Géographie et d'Aménagement Régional de l'Université de Nantes
IGN :	Institut National de l'Information Géographique et Forestière
LEADER :	Liaison Entre les Actions de Développement de l'Economie Rurale
MCC :	Ministère de la Culture et de la Communication
MNHN :	Muséum National d'Histoire Naturelle
PNR GM :	Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan
SIG :	Système d'Information Géographique (GIS)
UE :	Union Européenne
VNF :	Voies Navigables de France

Introduction

Le transport de marchandise par voie d'eau dans l'ouest de la France bénéficie d'une bonne visibilité patrimoniale. En effet, la Bretagne et les Pays-de-la-Loire sont deux régions administratives riches en cours d'eau navigables et en linéaire côtier, ainsi qu'en territoires insulaires, nous y reviendrons. Historiquement donc, ces voies navigables et espaces marins ont rapidement constitué d'excellentes infrastructures de transport pour des marchandises diverses et variées. Les grands travaux de constructions de canaux de la révolution industrielle, dont le plus emblématique est certainement celui dit "de Nantes à Brest", ont également renforcé les échanges par voie d'eau à l'échelle de la Bretagne, sur ses 1100 km de voies navigables.

Plusieurs éléments architecturaux constitutifs de ces voies navigables de l'ouest sont ainsi protégés au titre de diverses réglementations culturelles (dont celle relative à la protection des monuments historiques), et bénéficie de ce fait d'une meilleure visibilité et d'une protection accrue. De même, les navires utilisés traditionnellement sur ces chemins d'eau sont parfois aussi protégés, notamment grâce au label BIP (Bateau d'intérêt patrimonial). Cependant, le patrimoine immatériel de ce transport de marchandises original aujourd'hui, mais largement présent il y a encore un demi-siècle est assez peu documenté et mis en valeur, excepté au sein de musées locaux retraçant la vie des gens du canal par exemple (Musée de la Batellerie de Redon), ou lors d'actions ponctuelles (inventaire "patrimoine culturel immatériel" en cours de réalisation par le Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan).

Ce travail de recherche, financé grâce à une allocation du ministère de la culture et de la communication (Direction générale des patrimoines, Département du pilotage de la recherche et de la politique scientifique, Service chargé de mission pour le patrimoine culturel immatériel et le patrimoine ethnologique), a pour but, en toute modestie, d'aider à l'acquisition de connaissances concernant ce patrimoine culturel immatériel spécifique et emblématique de la région. La méthodologie utilisée a été principalement celle de l'ethnologie (enquête de terrain avec questionnaire semi-directif, recherches iconographiques et bibliographiques), tout en s'aidant également de méthodes, sources et théories d'autres sciences humaines et sociales (sociologie, histoire, géographie, ...).

Le résultat de ce travail est présenté dans ce rapport, et a également servi à alimenter la documentation de l'association Institut d'Estuaire, qui pilote différents projets sur les trois terrains de cette étude, le tout dans une démarche de recherche-action, conduisant à la production d'informations pour les diverses animations de l'institut et ses partenaires. Les photographies sont toutes de l'auteur, sauf mention contraire en légende.

I – Méthodologie

Cette étude a bénéficié du concours de différents organismes, qui vont être brièvement présentés, avant d'exposer la méthodologie qui a été employée pour réaliser ce travail de recherche.

A – Les structures

Ce travail de recherche a été financé par le Ministère de la Culture et de la Communication français, administration publique d'Etat notamment en charge de la préservation du patrimoine et de l'aide à la création. Plus spécifiquement, l'allocation a été octroyée par la direction générale des patrimoines, *via* son département du pilotage de la recherche et de la politique scientifique (service chargé de mission pour le patrimoine culturel immatériel et le patrimoine ethnologique : www.culturecommunication.gouv.fr/Politiques-ministerielles/Patrimoine-ethnologique).

Localement, cette étude était appuyée par le centre culturel maritime de Nantes, association 1901 qui propose une découverte de l'estuaire de la Loire. Riche de ses nombreuses années de travail sur la Loire, le centre se dirige désormais vers la création de l'institut d'estuaire du centre culturel maritime de Nantes (www.ccmnantes.com). Cet institut se veut être une structure de recherche et de formation, porteur d'un enjeu éducatif : celui d'apprendre à comprendre son territoire. Un schéma directeur d'action éducative a été établi par cet organisme, se présentant autour de l'exploration de l'estuaire de la Loire avec une démarche "patrimoine et développement", pour la pratique de l'approche globale du territoire comme base d'appui pédagogique intégrant :

- des voyages de découverte,
- des itinéraires de formation auprès d'écoliers, collégiens, lycéens, mais aussi d'adhérents de l'Université Permanente de Nantes,
- des ateliers de compréhension,
- et des chantiers d'initiative citoyenne.

Cette action éducative est complétée par *la Marne*, un chaland automoteur historique de la batellerie bretonne et ligérienne en état de naviguer, qui se déplace chaque été sur les voies d'eau de Loire-Atlantique et du canal de Nantes à Brest pour promouvoir les actions du centre culturel maritime. Le centre s'oriente désormais également vers la création « d'écoles du territoire », dont les premières prémices existent depuis l'été 2016, notamment avec les mercredis de l'estuaire, à Basse-Indre.

L'institut d'estuaire a été constitué dans une perspective précise, que nous retranscrivons ici brièvement, dans le cadre de sa démarche "patrimoine et développement"¹ :

"Concept :

Mise en place d'un institut de développement dans lequel Formation, Recherche et Action de développement s'articulent autour de la démarche Patrimoine & Développement pour former les futurs acteurs des territoires, à un développement de qualité, respectueux et en cohérence avec les territoires.

Principe :

Patrimoine & Développement est une approche méthodologique objective du patrimoine local qui éclaire le territoire dans lequel il est ancré et permet d'appréhender des liens réels, souvent inapparents entre les divers publics et leur territoire. Ainsi, apprécié sous tous ses aspects, le patrimoine devient source d'imagination pour créer de nouvelles activités au service d'une économie locale plus citoyenne, plus responsable et plus solidaire.

Patrimoine :

La notion de « patrimoine » est ici considérée comme un bien, une ressource, une richesse appartenant à un individu, une famille, une entreprise ou une collectivité publique hérité de ses ascendants et transmissible aux générations futures.

Les notions clés, « héritage » et « transmission », impliquent que le patrimoine en question, même s'il est modifiable, est préservé. De ce fait, un patrimoine comporte des droits et des obligations.

Par cette définition, le patrimoine peut prendre différentes formes tel que des biens mobiliers et immobiliers mais il peut également s'agir de patrimoine culturel, naturel ou immatériel.

Approche méthodologique objective :

Une approche objective, opposée à une approche subjective, ne fait pas intervenir d'élément affectif, de facteur personnel dans ses jugements.

En appliquant une méthodologie et en observant le patrimoine sous différents angles tels que l'économie, la sociologie, l'histoire, la géographie, etc. la démarche Patrimoine & Développement peut être considérée comme une approche objective.

Patrimoine local :

La démarche Patrimoine & Développement part du principe que chaque territoire a son identité, son histoire, ses ressources qui sont plus ou moins développés. Observer sous différents angles un territoire permet de révéler l'identité d'un territoire et de créer des liens de proximité en fédérant

¹ Cette retranscription, entre guillemets, n'engage que l'institut.

les acteurs locaux autour d'axe de développement commun. Ainsi, le développement du territoire part d'un ancrage dans le paysage local.

Méthodologie en 5 étapes :

La démarche Patrimoine & Développement est une approche méthodologique du patrimoine appliquée dans le but de développer un territoire. La notion de « *méthode* » est définie d'après Edgar Morin comme un cheminement d'un sujet vivant en capacité d'apprendre, d'inventer et de créer sur et pendant son chemin. En opposition à l'idée d'une « *programme* » qui présuppose déjà son résultat. L'approche méthodologique de Patrimoine & Développement ne peut appréhender le résultat avant d'être appliquée. Les cinq étapes du cheminement proposées par la démarche Patrimoine & Développement sont détaillées dans le tableau ci-dessous.

Description	Objectifs	Comment
1 Initiation à la démarche Patrimoine & Développement	S'approprier l'état d'esprit de la démarche et la méthodologie	Des textes de références Analyse expérience de l'estuaire
2 Observation et analyse du territoire à développer	Identifier et connaître son territoire Identification du patrimoine à valoriser Identification de potentiels axes de développement	Immersion sur le territoire Exploration du territoire Rencontre des acteurs du territoire
3 Restitution publique de l'observation	Sensibiliser le grand public au patrimoine de leur territoire	Premières actions de valorisation (formes variables)

4 Inscrire fortement le patrimoine dans le paysage local	Transmettre la connaissance complexe du patrimoine	Mise en place d'une Ecole du territoire et du citoyen
	Appropriation du patrimoine par les citoyens	Initiation à la démarche Patrimoine & Développement
	Stimuler l'imagination et susciter de nouvelles activités autour du patrimoine et/ou de la démarche Patrimoine & Développement	Exploration du territoire Proposition d'application de la démarche dans le cadre de chantier collectif
5 Développer le territoire	Création de nouvelles activités source de nouveaux emplois	Accompagnement d'activité appliquant la démarche Patrimoine & Développement
		Mise en avant d'une démarche de qualité

Une expérience acquise et à transmettre, vers une voie éducative :

La démarche Patrimoine & Développement a pris corps autour de l'estuaire de la Loire dans le département de la Loire Atlantique dans les années 1990, suite à l'arrêt des activités des chantiers navals et la volonté de sauvegarder le site correspondant et tout le patrimoine naval nantais.

L'approche méthodologique objective du patrimoine naval nantais et du territoire dans lequel il s'inscrit d'une part puis sa restitution publique sous forme d'expositions et de manifestations sur le fleuve ont permis aux habitants de la région de découvrir l'estuaire de la Loire dans sa globalité comme un espace ouvert sur le large qui a fait prospérer la ville de Nantes, port maritime et fluvial de fond d'estuaire.

A partir d'actions expérimentales commencée en 1989, l'exploration s'est transformée en recherche de méthode. L'estuaire, lieu de rencontre des eaux du fleuve avec celles de l'océan, de mélange de la Loire et de l'Atlantique, nous a révélé deux principaux enjeux : l'enjeu éducatif du territoire, vecteur de compréhension pour tous et l'enjeu de développement vecteur d'activités nouvelles et source d'emploi.

La démarche Patrimoine & Développement qui part d'une approche méthodologique et objective du patrimoine local et qui mène à la prise de nouvelles initiatives locales jusqu'au développement d'un territoire constitue l'axe de construction et de fonctionnement de l'institut du développement.

Apprentissage expérientiel :

Le fonctionnement de l'institut de développement s'appuie sur les travaux de David Kolb concernant le cycle d'apprentissage expérientiel.

L'apprentissage expérientiel commence par une expérience concrète. Cette expérience concrète est ensuite mise en perspective avec les connaissances préalablement acquises. En fonction des deux, de nouveaux concepts et de nouvelles idées sont développées sous forme d'hypothèses. La mise à nouveau en pratique permettra de tester ces hypothèses et ainsi acquérir de nouvelles connaissances.

A l'image du cycle d'apprentissage expérientiel de D. Kolb, l'expérimentation est au cœur de la démarche méthodologique Patrimoine & Développement et du fonctionnement même de l'institut de développement.

Un individu souhaitant acquérir la démarche Patrimoine & Développement jouera étroitement les rôles d'élève avec des enseignements théoriques, d'apprentis lors d'expéditions et de mise en situation dans l'étude du patrimoine et de chercheur pour déterminer des axes de développement du territoire.

Objectifs poursuivis :

L'institut du développement est un institut de formation et de recherche autour de la démarche méthodologique Patrimoine & Développement. La transmission de la démarche l'institut poursuit trois grands objectifs : la sauvegarde du patrimoine local, l'ancrage du patrimoine dans le territoire et le développement de nouvelles activités créatrices d'emplois.

La sauvegarde du patrimoine local :

La sauvegarde du patrimoine local à travers la démarche Patrimoine & Développement c'est dans un premier temps l'identifier et le documenter sous toutes ses facettes. Dans un second temps, le patrimoine est mis en valeur pour mieux le transmettre au grand public et ainsi permettre une appropriation du patrimoine par les citoyens. Le patrimoine constituera alors la source et la ressource pour des initiatives nouvelles sources de développement local et créateur d'emplois respectueux du patrimoine et en cohérence avec le territoire.

L'ancrage sur le territoire :

L'un des enjeux de l'institut du développement et de la démarche Patrimoine & Développement c'est l'inscription forte dans un territoire. Les nouveaux acteurs du développement sont déjà sur le territoire. En formant les citoyens quel qu'ils soient à explorer et à observer de différentes manières leur propre territoire ; puis en les accompagnants à entreprendre sur et pour leur territoire, ils deviendront les acteurs du développement de demain.

Le développement et la création d'emploi :

L'institut du développement est ouvert à tous, jeunes ou âgées, élus ou simple citoyen, chef d'entreprise ou personne en recherche d'emploi, etc.

A travers l'enseignement et la mise en pratique de la démarche Patrimoine & Développement, l'institut du développement invite à l'exploration et la découverte du territoire pour faire émerger les ressources patrimoniales d'une part mais également les ressources humaines qui composent le groupe d'explorateurs. Chaque individu a sa propre perception de ces ressources et nourrira les visions des autres en apprenant à travailler ensemble.

C'est dans ce contexte propice d'échange et d'enrichissement que les prises d'initiatives seront favorisées à l'origine de nouvelles activités créatrices des emplois de demain."

Deux autres structures m'ont aussi fourni un encadrement scientifique et une aide sur le terrain pendant les six mois de construction de ce rapport.

La première est le [Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan](#), au travers de son pôle Valorisation du Patrimoine. Cette collectivité territoriale (syndicat intercommunal), établie à Vannes, a été créée il y a plusieurs années comme syndicat de préfiguration, avant que le parc ne soit officiellement instauré en 2014. Engagé dans une démarche de valorisation du patrimoine culturel immatériel, avec la production de différentes fiches d'inventaire (pêche à la morgate, pêche à la palourde, passeurs du Golfe, cidriculture et bouilleurs de cru, réimplantation de vignes, etc.), le parc a été d'une aide précieuse pour la découverte de documents sur le terrain du Golfe. En effet, la bibliothèque du parc recèle de nombreux travaux concernant de près ou de loin le transport de marchandises par voies d'eau, et notamment des thèses et mémoires d'étudiants, mais aussi des ouvrages et périodiques locaux (associations, collectivités, ...).

La seconde structure est le [Musée de la Batellerie de l'Ouest](#), sis à Redon. Ce musée, créé lui aussi il y a déjà plusieurs années, a permis l'acquisition d'une collection unique dans l'ouest concernant la batellerie, et l'histoire des canaux bretons. Situé en plein cœur de Redon, carrefour des voies navigables de l'ouest, nous y reviendrons, il s'ouvre sur le bassin à flot. Là aussi, le conservateur et son équipe sont engagés dans des démarches de protection et de valorisation du patrimoine local, passant parfois par des inventaires ou des enquêtes, ce qui a permis la constitution d'une bibliothèque spécialisée sur cette thématique au sein du musée, couplée à d'autres types de matériaux (DVD, CD, iconographie, etc.).

Enfin, ce mémoire a bénéficié de l'aide du [centre d'ethno-technologie en milieux aquatiques](#) du [Muséum national d'histoire naturelle](#) de Paris, notamment pour l'indispensable phase de recherches bibliographiques, grâce à sa riche bibliothèque.

Ces trois structures ont permis d'allier un encadrement scientifique de qualité à une aide utile sur le terrain, ou en amont, grâce à leurs connaissances à la fois de la problématique du mémoire, mais aussi des acteurs locaux, et leurs fonds documentaires ou de données. Ainsi,

chacun des trois sites d'étude (estuaire de la Loire, Golfe du Morbihan, et Canal de Nantes à Brest) était analysé grâce à l'aide d'une structure locale. A noter que ces trois structures possèdent toutes un navire : le parc naturel régional du Golfe possède un navire traditionnel à la voile du Golfe (un Guépard), le Centre culturel maritime de Nantes possède un chaland du Canal : la Marne, de même que le Musée de la Batellerie de l'Ouest : le Condorcet.

B - Méthodologie de la recherche

Cette recherche s'est basée sur une méthodologie traditionnelle en ethnologie, avec une pratique intensive du terrain. Un important travail de recherches bibliographiques a eu lieu en amont du départ sur le terrain, ayant pour but d'aiguiller mes recherches sur place, en consultant les fonds du parc naturel régional du Golfe du Morbihan, du musée de la Batellerie, de l'institut d'estuaire, et du CETMA. L'ensemble des données acquises lors de cette phase m'a permis de préparer au mieux mon terrain, concernant notamment les sites à visiter sur place, mais aussi les structures à rencontrer une fois là-bas, notamment grâce à la découverte d'auteurs et d'ouvrages de référence (p.e. Julien Amghar pour le Golfe, etc.).

Grâce à cela, j'ai pu me rendre sur le terrain lors de nombreux jours, échelonnés sur différentes saisons, et découvrir la totalité du littoral et des rives des régions étudiées. Sur place, la méthodologie employée consistait à rencontrer des personnes intégrées dans le monde local de la navigation (gestionnaire, chercheur, batelier, marin au commerce, éclusier, ...), à le questionner (questionnaire d'enquête qualitatif et quantitatif, avec de nombreuses questions ouvertes), et à lui demander soit des contacts locaux, qui pouvaient m'orienter plus précisément sur telle ou telle question, soit des exemples de lieux intéressants à découvrir (exemple de ports, ...). Ces personnes me fournissaient également fréquemment des données quantitatives locales de qualité (évolution de la flotte, des tonnages, des infrastructures, ...), des références bibliographiques difficilement lisibles ailleurs (typiquement des tirés à part de bulletins d'associations par exemple), ou des contacts chez les gestionnaires (administration de la navigation, etc.).

Lors de visites terrain sans rencontre particulière, la méthodologie utilisée était la suivante : préparation la veille de la visite (transport, accès, vue aérienne étudiée pour tenter de ne rien oublier une fois sur place, structures à visiter : entreprise, musée, association, ...). Le jour de la visite, une fois arrivé dans la ville, direction l'office du tourisme, pour obtenir des informations de base, telles une carte locale précise, avec les noms de rue et la toponymie, les horaires d'ouverture éventuelles des structures identifiées, etc. Plusieurs offices proposaient des documents gratuits en rapport avec la batellerie notamment (essentiellement d'un point de vue historique, inclus dans l'histoire de la ville, ou alors d'un point de vue touristique - tourisme vert et tourisme bleu), mais aussi des documents payants produits par des associations locales ou la municipalité (bulletins annuels d'associations historiques ou ethnologiques, ...), ce qui était en général très enrichissant. Une fois ces informations acquises, j'allais sur le site d'étude à

proprement parler, en général un port, et me lançait dans de nombreuses prises de vue photographiques, avec une méthode précise : au départ, vue globale (recherche d'un point haut, ou excentré permettant une visibilité sur une majorité du site), puis vues détaillées. Ensuite, lorsque cela était possible, des prises de vue ethnographiques avaient lieu (techniques, avec la photographie des écluses par exemple, de débarquement, et de transport des marchandises, de halage ou d'éclusage, mais aussi anthropologiques, avec des images prises de mariniers et de marins, ...). Enfin, des photographies des infrastructures portuaires et de la chaîne global de la thématique avaient lieu, etc.

A posteriori, je traitais à la fois les données recueillies, les quantitatives grâce à des graphiques, ou des tableaux, et les qualitatives grâce à des retranscriptions d'entretiens. Les données photographiques étaient intégrées à une base de données (qui couplait la date de la prise de vue et le lieu). Lors d'un manque d'information après cette phase pour tel ou tel site, je reprenais contact avec les personnes rencontrées, ou effectuais des recherches bibliographiques ou informatiques supplémentaires.

Pour tout cela, plusieurs axes de recherche ont été définis :

- le premier concerne le **patrimoine bâti associé** : quais, bâtiments portuaires, cales, engins de manutentions. Fréquent dans les petits ports, il est en général peu entretenu, et aujourd'hui rarement utilisé. Plusieurs actions de mise en valeur et de réhabilitation, voire de réutilisation voient le jour. Un inventaire des différentes infrastructures a été réalisé.

- le second concerne le **patrimoine nautique** de ce mode de transport, tels les péniches, chalands, gréments, voiliers ou caboteurs de ces trois terrains, dont une typologie a été dressée, en s'appuyant sur des exemples comme la Marne, et plus globalement sur des bateaux ayant obtenus le label BIP (bateau d'intérêt patrimonial de la fondation du patrimoine maritime et fluvial). Les chantiers de constructions locaux basés sur ces territoires sont également des sources à ne pas négliger.

Pour ces deux premiers axes de recherche, une analyse des récentes actions mises en place par des entreprises ou des associations patrimoniales qui souhaitent remettre au goût du jour le transport par navire traditionnel sur de courtes distances a été effectuée, à l'instar de *Trans océanique wind transport* (transport de marchandises à la voile), ou encore du CCM de Nantes (transport de sable par chaland sur le canal de Nantes à Brest).

- le troisième axe concerne **les marchandises** en elles-mêmes. Il s'est agi d'étudier quelles sont ou quelles étaient les marchandises transportées, d'où elles provenaient, où allaient-elles, et également quelle était leur utilisation. Pour les petits ports, leur réseau d'échanges passé et éventuellement actuel a été établi (cartographie réticulaire), de même que leur hinterland (notion de territoire). Les relations entre certaines communes peuvent ainsi être mises en exergue, de même que certains réseaux de transport autrefois fortement utilisés.

- le quatrième axe concerne **les pratiques et les savoirs** acquis par les marins et les bateliers sur ce type de transport, au sens large du terme (connaissances empiriques environnementales par exemple). La notion de leur transmission a aussi été analysée (famille, éducation spécifique, ...).
- le cinquième et dernier axe enfin s'intéresse aux **traditions immatérielles** associées (fêtes, habillement, coutumes, *ex-voto*, etc.). Le vocabulaire spécifique à ces pratiques a été inventorié (de même que la toponymie). Cet axe étudie également les rapports entre les différents acteurs : organisations communautaires ou rapports entre marins et bateliers ou passeurs et caboteurs par exemple.

Le suivi de cette méthode, pour le moins classique dans la discipline ethnologique, a permis au moins de ne pas omettre beaucoup de données à recueillir sur le terrain, grâce à une utilisation rigoureuse point par point des différentes phases méthodologiques. Elle permet qui plus est des traitements variés pour des présentations claires et diversifiées au lectorat.

II – Présentation géo-historique des terrains de recherche

A – L'estuaire de la Loire

L'estuaire constitue l'embouchure du plus long fleuve de France, la Loire, qui rencontre l'océan après plus de 1000 kilomètres parcourus à travers le pays. L'estuaire historique concerne géographiquement la zone allant de Nantes à Saint-Nazaire, sur environ 80 km. Géomorphologiquement parlant, l'estuaire est bien plus vaste. En aval, il court jusqu'à la pointe St-Gildas au sud, la pointe de Chémoulin au nord, constituant aujourd'hui l'estuaire externe, en lieu et place d'un paléo-delta, révélé par Fernand Verger. En amont, les différents aménagements successifs du fleuve pour améliorer les conditions de navigation ont conduit à la remontée de la salinité et de l'onde de marée, jusqu'au Maine-et-Loire. Bio-géographiquement parlant, l'estuaire remonte donc aujourd'hui en amont d'Ancenis, le milieu limnique ne se retrouvant qu'au-delà. Notre étude se limitera à l'estuaire dit "historique", entre Nantes et Saint-Nazaire.

Très tôt, l'estuaire de la Loire est utilisé pour la navigation de commerce. Des pirogues monoxyles, préhistoriques, ont en effet été découvertes dans le Brivet par exemple, dernier affluent de la Loire en rive droite avant l'océan, exutoire du marais de la Grande Brière Mottière, au nord de Saint-Nazaire. A Rezé, au sud de Nantes, les archéologues ont mis à jour d'importantes fondations d'un port romain, prouvant là aussi un important transport de marchandises via la Loire dès l'époque gallo-romaine. Plus récemment, la thèse de Henri Touchard sur le commerce maritime breton au Moyen-Âge nous renseigne sur les interactions entre le pays Nantais et la Bretagne, notamment pour le transport des poissons de Loire (migrateurs amphihalins : anguille, saumon, alose, lamproie), à des destinations du clergé ou de la noblesse, mais aussi du vin (muscadet et gros plan, vin d'Anjou et de Touraine), ou encore du sel, et de diverses marchandises (peaux, bois, ...). Après la révolution, Nantes devient l'une des grandes places du commerce triangulaire, avec la traite négrière et les échanges de marchandises afférents (sucre, épices, cacao, café, rhum, ...). Mais petit à petit, le tonnage des navires augmente, et la Loire, capricieuse, rend la navigation difficile. Entre les XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles, un avant-port de Nantes est construit en aval : il s'agit de Paimboeuf. Au XVIII^{ème} siècle, un canal est créé entre Paimboeuf et Le Pellerin, en rive sud : le Canal de la Martinière. Il ne sera que très peu utilisé, et servira rapidement de cimetière à bateau, puis de réserve d'eau douce pour les prairies humides du Pays de Retz. Paimboeuf décline également lors de la création, entre le XVIII^{ème} et le XIX^{ème} siècle du second avant-port de Nantes : Saint-Nazaire. Très rapidement, ce village de pêcheur ravit la sous-préfecture à Paimboeuf, puis à Savenay, et devient un pôle important à l'ouest du département de la Loire-Inférieure, qui deviendra la Loire-Atlantique. Des bassins à flot sont construits en bord de Loire, de même que des môles, des jetées, des ducs d'albe, des écluses, des quais et des cales. La construction navale arrive ensuite entre le Brivet et l'Océan, suivie de l'aéronautique. Nantes voit son trafic décliner, celui de Saint-Nazaire augmente rapidement. Cette dernière sera très vite affublée du surnom de "petite Californie bre-

tonne". Dans les années 1960, après guerre, de grands projets d'infrastructures portuaires sont lancés sur l'estuaire aval, entre Paimboeuf et Saint-Nazaire, en rive nord. D'imposants terminaux sont établis : raffinerie de pétrole, terminal méthanier, etc., qui conduiront à la création du Port Autonome Nantes-Saint-Nazaire, devenu actuellement le Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire (avec un trafic oscillant selon les années entre 25 et 33 millions de tonnes). En parallèle de cela, la seconde moitié du XX^{ème} siècle voit presque intégralement disparaître les derniers cabotages de marchandises entre les petits ports de l'estuaire de la Loire. L'association Estuarium, ancien ethnopôle basé à Cordemais, a beaucoup travaillé sur ces petits ports de l'estuaire, qui possédaient une place importante dans les échanges locaux de matières premières, réalisant d'importantes enquêtes ethnographiques, et publiant différents ouvrages. Nombre de ces petits ports, qui ne possédaient souvent qu'une cale ou un quai, se retrouvent aujourd'hui éloigné du fleuve par la rectification du chenal, les dragages successifs, et la suppression des méandres. Non entretenus, et devenus inutiles et inutilisables, ils sombrent petit à petit dans l'oubli.

Ci-dessous, une carte de situation présente les environnements de ce site d'étude : principales villes portuaires et réseau de voies navigables, hydronymie (sources des images aériennes : IGN / Géoportail) :

- carte 1 : l'estuaire de la Loire ;



B – Le Golfe du Morbihan

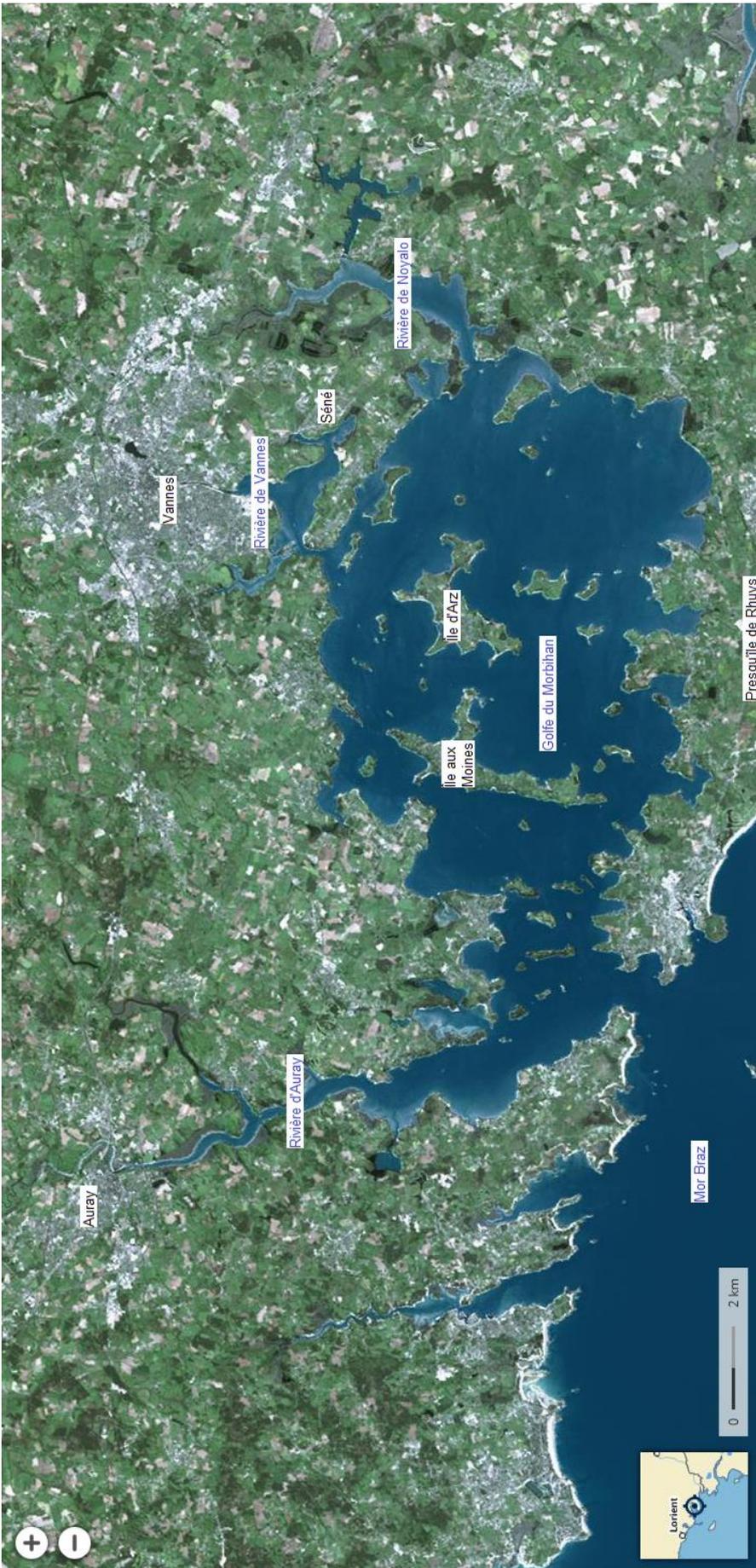
Le Golfe du Morbihan, situé au sud-ouest du département éponyme ("petite mer" en breton, en opposition à la "grande mer", Mor Braz, situé au large du Golfe), est un vaste espace marin semi-fermé, parsemé de nombreux îles et îlots. Plusieurs rivières charrient eau douce et sédiment dans le Golfe (rivière de Vannes, rivière d'Auray, rivière de Noyal), qui ont pour certaines constitué d'intéressants abris dès le Moyen-âge, avec la création des villes portuaires intérieures de Auray ou Vannes par exemple. Les territoires insulaires du Golfe (Île aux Moines, Île d'Arz, etc.), mais aussi du Mor Braz (Houat, Hoëdic, Belle-Île) ont été reliés au continent grâce à des liaisons entre Vannes ou Auray et leurs ports, puis plus tard au départ de Lorient, Quiberon, la Turballe, le Croisic ou Saint-Nazaire.

Situé au cœur de la Bretagne Sud, le Golfe a très tôt constitué un important pôle d'échanges de marchandises par bateau, que ce soit en local, avec les îles, en régional, avec du cabotage entre Nantes et la côte nord (cf. H.Touchard), ou alors à l'échelle nationale voire au-delà (Flandres, Angleterre, Guyenne, ...). Preuve de l'importance des ports de Vannes et Auray : ils deviennent sièges de quartiers maritimes pour les Affaires Maritimes, et le sont encore aujourd'hui. Certaines villes et îles du Golfe donnent naissance à des lignées de marins au commerce, comme l'Île d'Arz, ou de pêcheurs (Séné). Les petits ports, d'intérêt local à régional, se développent dans de nombreuses baies, anses, criques, de chaque île et village du pourtour du Golfe, conduisant à la construction d'infrastructures portuaires très variées. Certaines servent aux "passeurs" du Golfe, marins permettant la traversée des marchandises entre les îles ou entre deux espaces terrestres continentaux.

Le Parc Naturel Régional, récemment créé, est engagé dans une démarche d'acquisition de connaissance concernant ces infrastructures. Outre une fiche d'inventaire patrimoine culturel immatériel pour le MCC concernant les passeurs du Golfe, le parc est lauréat d'un appel à projet de la Région Bretagne visant à réaliser un inventaire du patrimoine littoral de certaines communes du Golfe, qui débute à la fin de l'année 2016. Cet inventaire a déjà en partie été réalisé sur d'autres communes par l'Université de Bretagne Occidentale (F.Péron), notamment sur celle de Séné, il y a plusieurs années de cela. De nombreux travaux de recherche concernant la géo-histoire du Golfe ont aussi été menés par les universités de l'ouest, à l'instar des écrits de Julien Amghar, qui a densément documenté ce territoire grâce à son travail au sein des archives locales. L'ensemble de ces petits ports est encore aujourd'hui largement utilisé, soit par les conchyliculteurs, soit par les plaisanciers, dans une moindre mesure par les derniers pêcheurs du Golfe ou les passeurs. En dehors, les ports d'intérêt départementaux et régionaux, à destination des îles, bénéficient d'une extrême attention des pouvoirs publics dans le cadre de la continuité territoriale. Ainsi, les quais du port de Vannes sont encore occupés par des navires de marchandises à destination des îles morbihanaises. Douze passages existent encore entre les îles du Golfe et le continent.

Ci-dessous, une carte de situation présente les environnements de ce site d'étude : principales villes portuaires et réseau de voies navigables, hydronymie (sources des images aériennes : IGN / Géoportail) :

- carte 2 : le Golfe du Morbihan ;



C – Le Canal de Nantes à Brest

Le Canal de Nantes à Brest constitue la colonne vertébrale du réseau des 1100 km de voies navigables de l'ouest de la France. Longtemps désiré et projeté par les ingénieurs publics, il est petit à petit érigé au début du XIX^{ème} siècle, et atteint une longueur d'environ 360 km. Le but premier de la construction de ce canal, au début des projets, donc bien avant le XIX^{ème} siècle, était de relier les arsenaux de Marine de l'ouest (Saint-Malo, Brest, Lorient, Indret), par des voies navigables intérieures, permettant une navigation en toute sécurité, loin des anglais et de leurs navires de guerre. Longtemps discutée, sa réalisation interviendra tardivement, et il sera surtout utilisé pour le transport de marchandises par la batellerie fluviale, avant d'être largement concurrencé par le rail, avec l'essor fulgurant des voies ferrées dans l'ouest, puis par la route.

Le canal est construit de façon à tirer au maximum profit du réseau hydrographique naturel pré-existant. Ainsi, il emprunte le cours de différentes rivières. Il relie Nantes via l'Erdre à Brest, via l'Aulne. Entre les deux, il emprunte les cours de l'Isac, de l'Oust, etc. Il est organisé autour d'un grand pôle, Redon, "carrefour des voies navigables de l'ouest". En effet, à Redon, sous-préfecture d'Ille-et-Vilaine mitoyenne de la Loire-Atlantique et du Morbihan, le canal de Nantes à Brest coupe la Vilaine, qui permet de relier l'estuaire de la Vilaine, et donc l'océan au niveau de Pénestin, mais aussi Rennes, via la Vilaine canalisée. A Rennes, il existe la possibilité d'atteindre la Manche par le canal d'Ille-et-Rance, qui rejoint la mer au niveau de Dinard. Avant l'érection du barrage d'Arzal sur l'estuaire de la Vilaine, l'onde de marée remontait jusqu'à Redon, qui fût un port maritime d'importante envergure, avec écluses, bassin à flot et nombreux quais de déchargement. Petit à petit envasé et en fond d'estuaire, il perd sa vocation maritime, ne subsistant que de petits trafics, de sable notamment, avant la disparition totale au début des années 2000 du trafic venant de la mer. Le musée de la batellerie de l'ouest y est implanté, Redon étant un port emblématique pour les marins bretons, obligés d'y passer en provenance du nord et de l'ouest de la région pour repartir sur Rennes, la baie de Vilaine, ou encore Nantes, et ses connexions en Sèvre et Loire.

Car en effet, en dehors de ce pôle primaire, deux pôles secondaires existaient aussi sur le canal : Nantes, avec des connexions en Loire (Loire amont, et donc reste du réseau navigable français), et Loire aval (estuaire et Saint-Nazaire), et en Sèvre nantaise (avec remontée jusqu'à Clisson), mais aussi Pontivy, assurant la jonction avec le Blavet, qui permettait une descente vers Lorient, sa rade, et l'océan.

Longtemps géré par les DDE/SMN (Direction Départementale de l'Équipement / service maritime et de navigation), les canaux bretons, où le transport de marchandises a quasiment disparu, ont été cédés aux collectivités locales. Sur la partie Loire-Atlantique, le département est propriétaire et gestionnaire, tandis que sur la région administrative bretonne, la région est propriétaire et gestionnaire. D'autres voies navigables d'intérêt national restent gérées par l'État dans l'ouest, comme la Loire entre Nantes et Angers, grâce à l'unité territoriale de VNF à Nantes, et ses services locaux de gestion. Les ouvrages des canaux sont encore tous en état de fonctionner, et sont utilisés l'été pour la plaisance ou quelques manifestations ponctuelles, et sont entretenus par

les éclusiers, fonctionnaires territoriaux titulaires ou contractuels. A noter cependant que depuis la construction du barrage de Guerlédan (Côtes-d'Armor) par EDF au XX^{ème} siècle, la circulation est interrompue sur le canal de Nantes à Brest à ce niveau, coupant la partie occidentale sur l'Aulne du reste des voies navigables régionales. Un ascenseur à bateaux était prévu dans le projet, mais le déclin de la batellerie entraîna sa non-construction. Les écrits de Jacques Guillet renseignent de façon très détaillée l'histoire du canal, et la vie sur ses rives.

Ci-dessous, une carte de situation présente les environnements de ce site d'étude : principales villes portuaires et réseau de voies navigables, hydronymie (sources des images aériennes : IGN / Géoportail) :

- carte 3 : le Canal de Nantes à Brest.



III – L'évolution du transport de marchandises par voies d'eau dans l'ouest

A l'heure d'aujourd'hui, le transport de marchandises par voies d'eau dans l'ouest a considérablement évolué par rapport à ce qu'il a pu être rien qu'un demi-siècle auparavant, et encore moins par rapport à ses débuts.

Si certains ont documenté un transport de marchandises par voies d'eau dès l'époque pré-historique, sur de très courtes distances, qui a perduré à l'époque gallo-romaine, déjà à plus large échelle, le commerce de marchandises par ce mode de transport ne s'est vraiment développé qu'au Moyen-Âge. A cette date, on assiste à une expansion fulgurante de ce moyen de commercer, aussi bien en zone fluviale, qu'en zone maritime. Les relations avec le reste de l'Europe sont alors conséquentes, et ne cessent de croître. Dans le grand ouest, cela assoit l'essor de cités médiévales d'importance, situées à des points stratégiques, ou à des confluences, véritables carrefours de voies navigables. Ces villes, souvent établies dans la continuité d'urbanisations gallo-romaines voire préhistoriques, à l'image de Redon, Saint-Malo ou Nantes, développent des infrastructures portuaires d'envergure. D'autres villes portuaires, aux fondements anciens, disparaîtront sans donner naissance à des agglomérations, ou resteront introuvables, comme Brivates portus.

Les activités connexes connaissent elles aussi un bel essor en parallèle, comme la construction navale, les travaux portuaires, ou encore le commerce et surtout l'import/export. Cela permet une amélioration des sciences et techniques dans de nombreux champs (charpenterie de marine, construction navale, foresterie, instrumentation de navigation, hydrosédimentologie fluviale, économie, etc.). A la fin du Moyen-Âge, l'ouest de la France possède déjà des relations commerciales par voies navigables en interne, entre les grandes villes commerçantes de l'époque, au gré des récoltes et des foires, mais aussi avec Paris, grâce au fleuve structurant pour le commerce occidental français qu'est la Loire, permettant l'export de produits bretons et ligériens jusqu'à la capitale (poissons de Loire, muscadet, sel de Guérande, etc.), et enfin avec une part importante de l'Europe du Nord (Îles anglophones, Scandinavie, espace Baltique, Bénélux), dans une moindre mesure avec les pays du sud (Espagne). La Baie de Bourgneuf par exemple est très fréquentée pour son sel. Les mégisseries morbihannaises exportent au départ de Vannes, ou Auray, le tout en connexion avec le système monde régionalisé en pleine expansion qu'est la Hanse. Loin du grand axe européen constitué des régions les plus riches et les plus peuplées qu'est l'espace entre Londres et Milan, passant par la vallée du Rhin, les foires de Champagne, les ports hanséatiques de Hollande, ou les riches cités des Préalpes et de Vénétie, l'ouest français tire son épingle du jeu grâce à l'export de produits rares, et une bonne avancée technologique en matière de construction navale, permettant des navigations éloignées pour le transport des marchandises grâce aux voies d'eau.

A la Renaissance, l'essor se poursuit, avec des navires à destination de la Méditerranée, ou des côtes d'Afrique du Nord. En parallèle, les rois français lancent les premiers grands travaux hydrauliques de construction de canaux, faisant suite aux aménagements des fleuves de la fin du Moyen-Âge (digues et levées, comme en Loire moyenne). Petit à petit, le réseau français se dessine et prend forme, permettant la connexion de la Loire au reste des bassins-versants français, puis européens, notamment grâce au Rhin et à la Saône. La découverte des Amériques, et l'avènement des colonies ultramarines vont aussi renforcer le commerce maritime entre le grand ouest (Saint-Malo, Lorient, Nantes), et les dépendances, grâce par exemple, à la Compagnie des Indes. Le trafic augmente rapidement, de même que la taille et le tonnage des navires, nécessitant d'importantes infrastructures portuaires. Une période faste s'ensuit, à peine effleurée par la Révolution : le trafic de marchandises par voie d'eau continue de plus bel, suivant la révolution industrielle, et ses besoins d'acheminements de matières premières comme de produits manufacturés, mais aussi de denrées agro-alimentaires, exode rural oblige.

Les voies navigables françaises continuent de croître, notamment grâce à des travaux d'entrevue pour la création de canaux d'intérêts nationaux à locaux (à l'image du canal de Monsieur, sur le Layon), servant tout aussi bien à développer le commerce de marchandises, qu'à aider les infrastructures militaires françaises, comme la fonderie à canon de l'arsenal d'Indret, sur les bords de Loire, créée en 1777. Les villes portuaires, fluviales comme maritimes, voient alors leur urbanisme s'inscrire dans ce développement, le port devenant l'un des lieux pivots de ces cités. Nombre d'entre elles, en dehors des villes bombardées durant la seconde guerre mondiale, gardent les traces de cette importance portuaire, passée, mais encore souvent actuelle. De même, un fort patrimoine matériel a été conservé de ces années fastes pour le transport de marchandises par voie d'eau à petite échelle, et notamment un patrimoine nautique constitué d'anciens navires, servant naviguant toujours. Dans les années 1800 et 1900, le rail a sonné le glas de l'âge d'or des canaux de l'ouest de la France. Le réseau ferroviaire, structuré au départ autour de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans (PO), ensuite repris par la SNCF en 1938, se développe à partir des années 1830, et prend son envol à la fin des années 1800. La principale ligne de Bretagne est alors la ligne de Savenay à Landerneau, longeant de plus ou moins près l'axe du canal de Nantes à Brest, et permettant des connexions à Savenay vers Nantes et Saint-Nazaire et Châteaubriant, et à Landerneau vers Brest et Morlaix. Entre ces deux cités, étaient desservies Redon, Vannes, Auray, Lorient, Quimperlé, Rosporden, Quimper et Châteaulin pour ne citer que les principales agglomérations. Si l'intérieur des terres, et donc le cœur du canal n'était pas desservi par cette ligne, il restait néanmoins relié grâce à des embranchements secondaires (comme la ligne Auray-Naponlèveville, aujourd'hui Pontivy), aujourd'hui encore toujours en service pour le fret ferroviaire, mais fermée au trafic voyageur. Corrélié à des normes sanitaires plus contraignantes pour le transport de denrées consommables (alimentaires), ce développement extrêmement rapide du réseau ferré dans l'ouest, que connais toute l'Europe à cette même époque, conduit inexorablement à une baisse du trafic fluvial (via le canal), mais aussi maritime, avec une baisse du cabotage entre les ports de l'ouest. Enfin, les ports de fond d'estuaire, faute aux grands gabarits des navires et aux aménagements portuaires contemporains sont peu à peu délaissés au profit d'infrastructure

tures plus importantes et plus proches des embouchures, comme mentionné plus haut, diminuant d'autant le poids de villes comme Redon ou Nantes, d'un point de vue du trafic de marchandises par voies d'eau. Pour terminer, le réseau routier, qui s'est développé plus tardivement en Bretagne, mais qui a su rester gratuit encore de nos jours, a entraîné la fin des derniers trafics sur les canaux de l'ouest, tout comme a largement conduit au déclin du fret ferroviaire.

De nos jours, le transport de marchandises par voie d'eau dans l'ouest ne concerne qu'une infime partie des échanges commerciaux. Très peu de marchandises sont transportées grâce à la navigation. Sur les cours d'eau intérieurs, le transport de marchandises est quasiment inexistant, excepté lors de quelques actions symboliques de transport par chalands automoteurs de marchandises locales, organisées par des associations. Le dernier trafic commercial s'est éteint avec la fin des livraisons de sable par le sablier ST-Germain, qui prélevait le sable sur le banc du Pilier (large de Noirmoutier), et assurait des livraisons sur le pays redonnais en remontant la Vilaine depuis le barrage d'Arzal. De la même manière, ce navire a cessé toute livraison de sable à destination de la ceinture maraîchère nantaise (Divatte), à Saint-Julien de Concelles, il y a quelques années. En zone maritime à l'inverse, le cabotage est toujours existant. On peut distinguer trois grands types de cabotages dans le grand ouest :

- le cabotage en début/fin de lignes internationales de conteneurs (exemple d'un navire débutant sa ligne par une escale à Montoir-de-Bretagne, puis ayant Brest comme second port d'étape avant de partir pour les Caraïbes ou la Mer Baltique).
- le cabotage ponctuel, en général de colis lourd, essentiellement pour la navale ou la défense (entre les sites DNCS de Brest et Lorient, ou alors pour des livraisons d'éléments métalliques à destination des chantiers navals de Saint-Nazaire, en provenance des usines Arcelor d'Indre, ou des chantiers navals plus petits du lorientais ou du concarnois).
- et enfin le cabotage classique régulier à l'échelle régionale. Notons, par exemple, le cabotage entre deux sites industriels, avec l'acheminement de charbon entre le terminal charbonnier du GPMNSN à Montoir-de-Bretagne et la centrale EDF de Cordemais, assuré par la compagnie ligérienne de transports. Il existe aussi bien-sûr un cabotage régulier entre le continent et les îles, pour tous types de marchandises (fioul et essence, matériaux de construction, denrées alimentaires, courrier postal, etc.), appelé "bornage".

IV – Des traces du passé à un avenir prometteur? Le transport de marchandises par voies d'eau aujourd'hui.

Malgré le tableau un peu sombre dressé dans la précédente partie, on peut noter quelques signes encourageants pour le transport de marchandises par voie d'eau dans l'ouest de la France.

En premier lieu, on constate, depuis plusieurs années, un engouement à destination du patrimoine lié au transport de marchandises par voies d'eau, aussi bien matériel qu'immatériel. Plusieurs actions ont été ou sont menées par certaines collectivités et associations dans un but de préservation, mais aussi de valorisation de ce patrimoine, et *in fine*, de promotion de leur territoire. En dehors de la démarche classique d'inventaire du patrimoine culturel matériel, réalisé en premier par l'inventaire national sous l'égide du ministère de la culture, puis petit à petit transféré aux régions, on assiste à une émergence de projets locaux d'inventaires. En Pays-de-la-Loire, par exemple, a eu lieu un inventaire ciblé sur la commune de Paimboeuf (cf. <http://www.patrimoine.paysdelaloire.fr/patrimoine/les-aires-detudes/detail-patrimoine-en-ligne/actualites/detail/News/loire-atlantique-paimboeuf>), détaillant très finement l'ensemble du patrimoine paimblotin, et inévitablement, le patrimoine de cette ville lié à ses fonctions portuaires passées et actuelles (pêche, port de commerce, port de plaisance). En Bretagne, le Parc naturel régional du Golfe du Morbihan a inscrit l'inventaire du patrimoine culturel immatériel dans les actions de son pôle de valorisation du territoire. Différents projets sont en cours ou ont été accomplis, dont un a notamment concerné les passeurs, terme désignant les transporteurs, de biens comme de personnes, entre les îles du Golfe et/ou le continent. Ainsi, a été menée une enquête auprès des différents passages du Golfe, les recensant, et documentant l'évolution importante des missions des passeurs (passage d'un lien vital à une fonction touristique/de loisir sur certains passages, évolutions des passages vers les îles avec l'augmentation notable du trafic de passagers, rationalisation de l'offre de transport de marchandises par voie d'eau avec la mise en place de la barge affrétée par le Conseil Départemental du Morbihan, etc.). La région Bretagne propose également un appel à projets "héritages littoraux", qui permet le financement de certains projets soit d'inventaire du patrimoine local maritime, soit de valorisation de ce patrimoine. Le Parc naturel régional a d'ailleurs été retenu par cet appel à projets pour initier une démarche d'inventaire du petit patrimoine maritime de trois communes de son territoire. Concernant le canal, un inventaire patrimonial a été conduit sous l'égide de la DRAC de Bretagne, uniquement sur la partie bretonne du canal, à la fin des années 1980/début des années 1990. Une association a également été créée : Canaux de Bretagne, fédérant près de 248 acteurs locaux des canaux de l'ouest. Elle a pour but de mettre en valeur les cours d'eau intérieurs bretons (et la partie ligérienne du Canal de Nantes à Brest), notamment en valorisant le patrimoine culturel matériel lié au canal. Outre l'édition d'un guide annuel touristique (recensant locations, hébergements, navigations, restauration, ...), l'association propose différentes actions ponctuelles d'animations le long des berges du canal, parfois en lien avec le musée de la batellerie de l'ouest, à Redon.

L'ensemble de ces actions, diverses et variées, et émanant de différents organismes, aussi bien publics qu'associatifs, montrent tout l'intérêt que portent les acteurs locaux pour ce patrimoine. On assiste ainsi à une démarche globale de mise en valeur, et de préservation du patrimoine local, à des fins de conservation de la mémoire, de la culture et des traditions locales, mais aussi à des fins de développement local, essentiellement touristique. Une nouvelle fonctionnalité émerge ainsi au sein de ces territoires : celle du patrimoine lié au transport de marchandises par voies d'eau comme levier de développement contemporain. On pourrait même parler de "redéveloppement", puisque dans bien des cas, les cités ont profité du canal ou des ports à une époque plus lointaine (XVIII^e - XX^e siècles). Focalisons-nous sur lieux clefs, emblématiques de nos terrains : Paimboeuf, Redon, et l'Île-aux-Moines. Ces trois territoires, que nous avons déjà évoqués, concentrent tous d'importantes traces passées des échanges commerciaux de marchandises par voies fluviales ou maritimes (ou mixtes). Spatialement, ces traces patrimoniales sont encore bien visibles, que ce soit sous forme de bâti (maisons d'armateurs), d'infrastructures (écluses, cales), mais aussi de toponymie viaire par exemple, ou encore de fonctions administratives (site de dragage du GPMNSN à Paimboeuf, siège de la direction territoriale des voies navigables pour cette section de la région Bretagne à Redon, etc.). Mais le plus intéressant est que ces fonctions passées, soit ont perduré dans le temps, soit ont servi à un développement plus récent d'autres activités, et en premier lieu : la plaisance, et la culture (muséification). Comme le montrent les trois planches qui suivent, les fonctionnalités territoriales évoluent avec le temps, mais généralement, les traces d'activité passées sont encore visibles, et présentes un intérêt certain pour le développement local futur :

- carte 4 : Paimboeuf, ancien avant-port de Nantes.
- carte 5 : Redon, carrefour des voies navigables de l'ouest.
- carte 6 : Île-aux-Moines/Continent : un passage vital pour les îles du Golfe.

Paimboeuf, ancien avant-port de Nantes



Ancien chaland servant d'apportement pour la pêche



Cale de mise à l'eau sur les quais du vieux Paimboeuf



Sources : geoportail.gouv.fr, DDTM 44, données personnelles

ACTIVITES PORTUAIRES TRADITIONNELLES :

- Mouillages (pêcheurs, plaisance traditionnelle)
- Ancien chantier naval / charpenterie de marine
- Ancienne capitainerie / Services portuaires
- Civelleries (fermées ou non)
- Espace de manutention portuaire (cales, jetée, quais, ...)

ACTIVITES CONNEXES :

- Ancienne gare (désaffectée)
- Voie de fret portuaire (fermée)
- Anciennes industries avec bords à quai et embranchement ferroviaire (fermées)

ACTIVITES PORTUAIRES CONTEMPORAINES :

- Apportement cabotage (Cie Ligérienne)
- Service de dragage du GPMNSN
- Ports de plaisance contemporain

ACTIVITES PORTUAIRES PROJETEES (1980-2020) :

- Centrale nucléaire puis activités EMR (futur projet de parc d'activité dédié aux EMR, porté par le GPMNSN)

TOPONYMIE VIAIRE :

Quais Eole, Gautreau, Boulay Paty, Carnot, Chassagne, Libert

Cales du petit fer à cheval, du grand fer à cheval

Rue des cordiers (anciennes corderies)

Conception & réalisation : Anatole DANITO, MCC, 2016

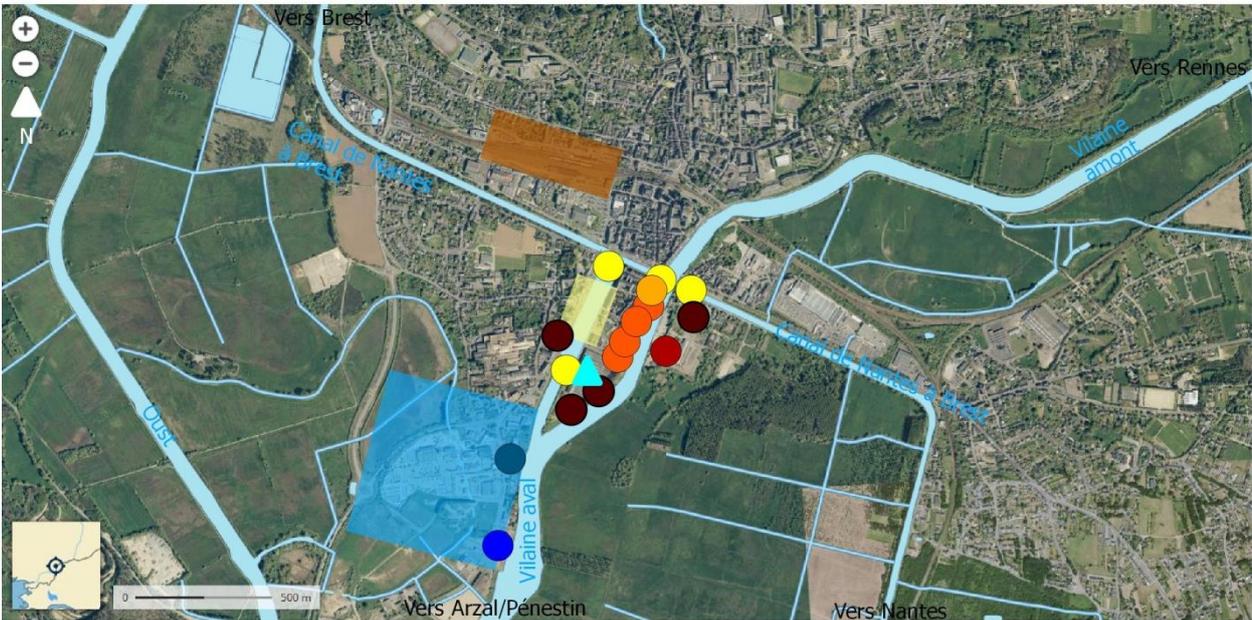
Redon, carrefour des voies navigables de l'ouest



Chaland automoteur "La Marne" au port de Redon, arrivant de Nantes



Les quais du port de Redon, sur la Vilaine, et leurs maisons d'armateurs



Sources : geoportail.gouv.fr; DDTM 35, données personnelles

<p>ACTIVITES PORTUAIRES TRADITIONNELLES :</p> <ul style="list-style-type: none"> Bassin à flot Ecluses Service des voies navigables (Région Bretagne) Maisons d'armateurs Espace de manutention portuaire (cales, jetée, quais, ...) Ancienne corderie <p>ACTIVITES CONNEXES :</p> <ul style="list-style-type: none"> Gare fret et voyageurs Anciennes industries avec bords à quai 	<p>ACTIVITES PORTUAIRES CONTEMPORAINES :</p> <ul style="list-style-type: none"> Port de la CCI / Terminal sablier Industries avec bords à quai Chantier Musée de la batellerie de l'Ouest <p>TOPONYMIE VIAIRE :</p> <div style="background-color: #d3d3d3; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>Saint-Nicolas de Redon : Rue de la batellerie, rue des chantiers, rue du canal Quai de l'écluse</p> </div> <div style="background-color: #d3d3d3; padding: 5px;"> <p>Redon : Chemin sous la marée Croix des Marins Quai Jean Bart, quai Dugay Trouin, quai Saint-Jacques Rue du Port-Nihan, rue du canal</p> </div>
---	---

Conception & réalisation : Anatole DANTO, MCC, 2016

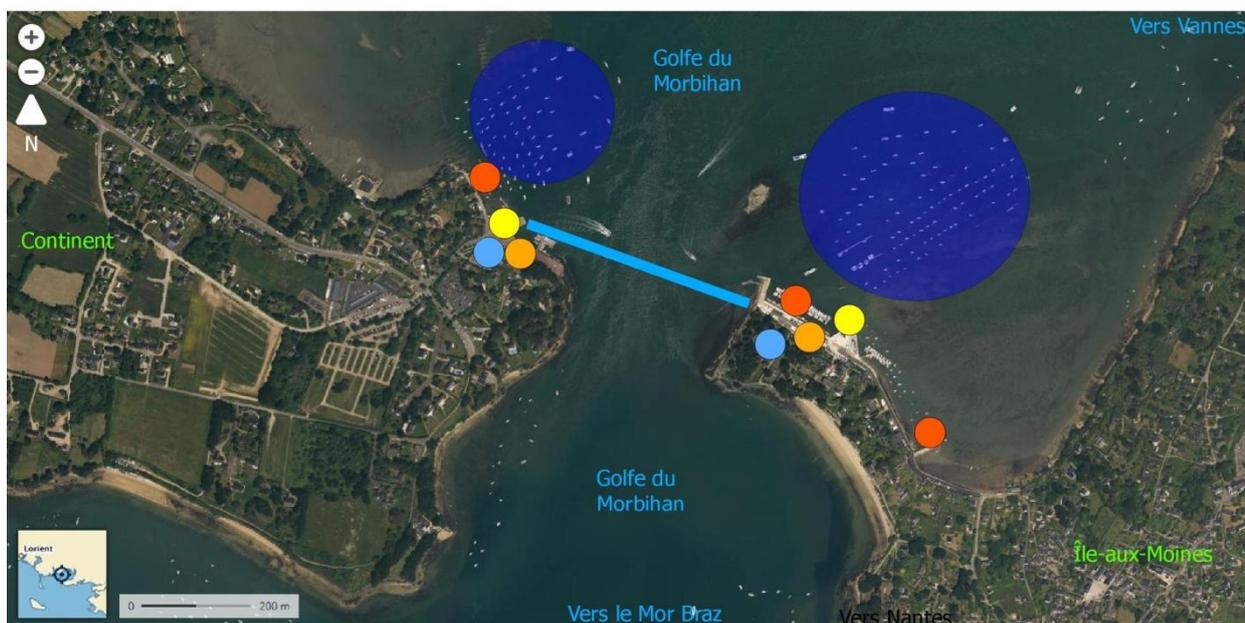
Île-aux-Moines / Continent : un passage vital pour les îles du Golfe du Morbihan



La barge de transport de marchandises entre Vannes et les îles du Golfe



A proximité du passage, entre le continent et l'Île-aux-Moines



Sources : geoportail.gouv.fr, DDTM 56, données personnelles

Conception & réalisation : Anatole DANTE, MCC, 2016

ACTIVITES PORTUAIRES TRADITIONNELLES :

- Cales du passeur
- Quais de déchargement
- Mouillages abrités

ACTIVITES PORTUAIRES CONTEMPORAINES :

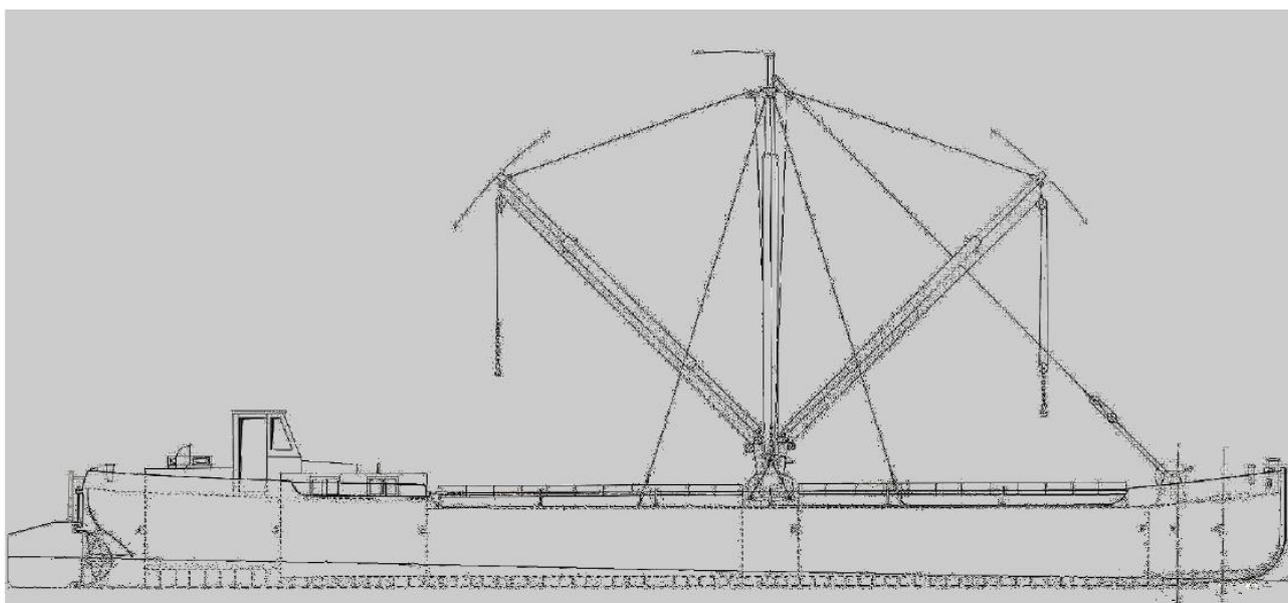
- Navettes à passagers
- Mouillages plaisance
- Capitaineries plaisance

TOPONYMIE VIAIRE :

Rue du petit pont Boulevard de la rade Port Blanc, port Jakez

Ce patrimoine a très tôt été mis en valeur par certaines collectivités et associations, qui profitèrent de la création du label BIP (Bateau d'Intérêt Patrimonial) pour mettre en place une démarche de labellisation de différentes unités nautiques. Dans l'ouest, nombre de navires ont acquis ce label, géré par l'Association pour le patrimoine maritime et fluvial (<http://www.patrimoine-maritime-fluvial.org/>). A l'échelle française, 1002 bateaux ont obtenu ce label, attribué pour une durée de cinq ans, renouvelable. Les navires peuvent être aussi classés au titre des Monuments Historiques. 147 navires sont concernés par ce classement en France.

A titre d'exemple, le centre culturel maritime de Nantes a acquis auprès du Département de la Loire-Atlantique un chaland automoteur : La Marne, construite en 1950. Au départ, la construction du chaland a lieu dans le cadre des dommages de guerre, suite à la seconde guerre mondiale. Le navire est édifié au sein de l'arsenal de Lorient (DCAN). Pendant une quarantaine d'années, le chaland va sillonner les cours d'eau de l'ouest, transportant essentiellement du bois, ou du sable, puisé directement en Loire, dans le lit du fleuve, à l'époque où cette pratique était encore autorisée. Dans les années 1970, suite au déclin décrit plus haut du transport par voie d'eau, La Marne est alors cédée au Service de navigation de Nantes, pour effectuer des travaux de dragage et d'entretien des berges du canal pour le compte de l'administration des voies navigables. Son patron et propriétaire, Armel Debray, redonnais issu d'une lignée de mariniers et bateliers, est conservé à son poste. En 1990, le chaland est déclassé, et ne navigue plus. Stocké aux quais du port nantais de Saint-Félix, sur l'Erdre, La Marne attire l'attention du CCM, qui la fera rénover pendant trois ans au chantier ATA0, sur l'île de Nantes, avec le soutien du département, qui en cède la propriété au CCM. La Marne, toujours pilotée par Armel Debray, navigue aujourd'hui pour le compte du CCM, à la belle saison, pour de nombreuses animations le long des canaux de l'ouest.



Schématisation de la Marne, coupe longitudinale. Source : CMM Nantes.



Photographies : La Marne lors d'une navigation entre La Haye-Fouassière et Nantes en 2015, pilotée par Armel Debray.

Si logiquement le patrimoine matériel et immatériel entourant le transport de marchandises par voie d'eau sert encore aujourd'hui certains projets de développement local, concentrés autour de la question patrimoniale à des fins touristiques essentiellement, on peut tout de même souligner l'importance grandissante de la préoccupation des collectivités pour lui. En effet, si plusieurs inventaires et mises en valeur locale ont pu avoir lieu depuis les années 1990, il est à souligner aujourd'hui l'avènement de projets de plus grande ampleur. Tout d'abord, la structuration de Canaux de Bretagne à l'échelle de la Bretagne historique dans un but de promotion globale des voies navigables est assez récente. En parallèle, les projets à l'échelle de territoires plus vastes que la commune commencent à émerger, comme au sein du Parc naturel régional du Golfe du Morbihan. Enfin, certains établissements publics de coopération intercommunale se lance dans de la valorisation du réseau bleu à leur échelle, notamment grâce à l'aide de fonds européens (programmes LEADER, FEADER, FEDER, FEP/FEAMP, ...). Pour terminer, les deux propriétaires principaux des voies navigables de l'ouest, la région Bretagne et de département de Loire-Atlantique ont chacun lancé des appels à projets visant à l'occupation de certaines maisons éclusières des canaux de l'ouest, dans le but de proposer aux touristes de passages comme aux habitants locaux des services supplémentaires liés à la présence des canaux (restauration, hébergement, location de vélo, etc.). Le patrimoine local, matériel comme immatériel, des voies navigables, est donc désormais vu comme un atout pour le développement local, essentiellement en zone rurale, ou autour d'agglomérations de petite taille, à l'image de Redon. Ces traces du passé permettent ainsi l'apparition de fonctionnalités nouvelles, ou peu présentes, sur ces territoires.

Mais ce patrimoine sert aussi aujourd'hui de point d'appui à une autre typologie de fonctionnalité, ancienne mais disparue, qui est celle du transport de marchandises par voie d'eau. Si les canaux sont depuis plusieurs années mis en valeur pour le tourisme, leur rôle premier est totalement oublié. Cependant, plusieurs projets, portés par des structures ou des particuliers, cherchent à remettre au goût du jour ce moyen de transport, dans une démarche globale de développement durable : faible coût du transport, emplois locaux directs et indirects non délocalisables, peu d'émissions carbonées, etc., permettant un développement local soutenable tant socialement qu'écologiquement.

Deux axes majeurs de cette fonctionnalité ancienne de nouveau d'actualité sont observables dans la région : le transport de marchandises à la voile, et le transport de marchandises par navire motorisé.

Le premier cas est expérimenté depuis quelques années par différentes structures, essentiellement bretonnes, même s'il émane d'autres pays plus en avance que la France sur ces questions (Scandinavie, Pays-Bas, Royaume-Uni par exemple). Deux types de structures cohabitent : les structures associatives, qui proposent en général des circuits épisodiques, à valeur de promotion de la démarche, sur des produits locaux à forte valeur symbolique dans la région. L'autre type de structure est l'entreprise privée, dont quelques unes se sont lancées dans le commerce de marchandises à la voile à l'arrivée et au départ de nombreux ports de l'ouest. Elles tablent plus sur des lignes régulières à semi-régulières, et sur une grande variété de produits. De plus, elles ne se bor-

ment pas au cabotage nationale, et n'hésitent pas à envoyer leur flotte à travers les mers du globe, et notamment l'Afrique ou l'Amérique. Les produits transportés sont en général des produits à haute valeur ajoutée : sucre, cacao, chocolat, café, rhum, vin, sel, ... Ces produits profitent d'une labellisation "transporté à la voile", valorisable auprès du consommateur. L'une de ces sociétés parmi les plus connues est TOWT ([TransOceanic Wind Transport](#)), fondée en 2009, et qui affrète pour ses activités une dizaine de navires de formats variés, allant du thonier au lougre en passant par la gabarre et le trois-mâts.



Photographie : le thonier Biche, dernier dundée à voiles de la côte Atlantique, affrété parfois par la société TOWT.

Le transport vélique est aussi mis en avant par différents projets. Tout d'abord, on assiste à une mise en réseaux des différents acteurs du transport à la voile. Deux principaux réseaux existent. Le premier est international, il s'agit du [Sail Transport Network](#) (réseau de transport à la voile), et est basé aux Etats-Unis. Il promeut notamment l'utilisation de navires traditionnels à la voile pour les transports futurs. Le second, plus local, est constituée par la [Plate-forme bretonne de transport à la voile](#), hébergée au sein de la Technopôle Brest-Iroise, à Brest, et pilotée par TOWT. Enfin, l'association des routes maritimes à la voile valorise les routes maritimes transocéaniques et notamment le cabotage entre la Bretagne et l'Aquitaine. Des actions de R&D sont également en cours pour améliorer le transport vélique dans une perspective de fort développement.

Ainsi, TOWT a été bénéficiaire d'une aide de l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie), pour étudier la construction d'un voilier de transport de marchandises, comme le détaille la fiche projet ci-dessous.



Projet **CARGO TOWT** : construction d'un voilier de transport de marchandises

EFFICACITÉ
ÉNERGÉTIQUE

■ Activité de l'entreprise

TRANSOCEANIC WIND TRANSPORT (TOWT) affrète de grands voiliers pour des transports de marchandises certifiées « transportées à la voile » fournissant au consommateur final les données – y compris environnementales – de navigation en cabotage national, international et en transatlantique.

■ Objectifs du projet

Le projet vise à concevoir une nouvelle génération de grands voiliers pour le transports de marchandises avec une carène novatrice spécifiquement adaptée et une propulsion vélique auxiliaire performante. Il permet notamment de valider les systèmes de réduction de traînée, de concevoir des appareils compatible d'un équipage réduit et d'obtenir une consommation électrique à bord minimisée.

Ce service permet de répondre à des demandes croissantes de chargeurs en fonction d'un plan d'exploitation déterminé à travers la mise en place d'une flotte de voiliers de transport de marchandises répondant aux critères de coût, fiabilité, capacité et vitesse.

PROJET ACCOMPAGNÉ PAR
LE PROGRAMME DES
INVESTISSEMENTS D'AVENIR

INITIATIVE PME 2015
SECTEUR MARITIME

Réalisation : 2015 - 2016
Montant du projet : 392 k€
Dont aide PIA : 198 k€
Forme de l'aide PIA : subventions
Localisation : Finistère (29)

Entreprise



Pour en savoir plus

www.ademe.fr/invest-avenir



Label "Transporté à la voile®"

L'ADEME est un établissement public placé sous la tutelle conjointe des ministères de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie et de l'Enseignement supérieur et de la Recherche

Source : <http://www.ademe.fr/transoceanic-wind-transport>

De même, toujours dans le domaine de la R&D, TOWT a co-organisé avec l'ANEF (Association nantaise d'éco-conception fluvio-maritime) et l'UFMO (Union Fluviale et Maritime de l'Ouest) un séminaire sur le thème "développement du transport fluvial et maritime et l'avenir du cabotage à voiles, « *spécificité de la propulsion vélique et transition énergétique* », axé sur trois points : le potentiel de développement du transport fluvial et maritime sur la Loire-Atlantique, le cabotage et l'arrivée des nouveaux cargos à voile pour le transport maritime, et enfin la stratégie du cabotage (à la voile), comme nouvelle manière de concevoir l'aménagement des régions atlantiques.

Le second axe évoqué du renouveau de cette fonctionnalité est le transport de marchandises par navire motorisé. Différents acteurs se partagent son développement. En premier lieu, existent les acteurs associatifs, qui s'inscrivent plus dans une continuité traditionnelle du transport, avec l'utilisation de navires type chalands automoteurs, comme la Marne (cf. ci-dessus), sur les canaux de l'ouest. Ces acteurs sont liés pour beaucoup au chantier de réinsertion ATAO ("toujours" en breton), sis à Nantes, et qui a été amené à rénover ou construire ex-nihilo différents chalands de l'ouest. Ces navires sont donc tous utilisés par des associations, à des fins de transport de marchandises ou de passagers pour des événements ponctuels. Il ne s'agit en aucun cas d'une activité économique, ni de lignes de cabotage régulières. A l'inverse, le cabotage marchand, géré par le privé, a totalement disparu dans l'ouest. Toutefois, cette activité intéresse de nouveau, à l'image de ce qui se fait avec le transport vélique. Différents acteurs se positionnent ainsi pour promouvoir cette activité et les canaux de l'ouest. Une association militante dans ce domaine est l'UFMO, citée déjà plus haut. Cette union, établie à l'échelle du grand ouest, fédère différents acteurs régionaux du transport de marchandises, qui travaillent déjà, mais en milieu maritime. Plusieurs activités sont déjà identifiées comme génératrices de transport de marchandises : tourbières de l'Erdre, sable de Gascogne à destination du BTP breton ou du maraîchage ligérien, transport de vin à destination de la Bretagne, etc.. De même, plusieurs entrepreneurs mettent en avant l'intérêt de ce transport, peu polluant, et tentent de monter des projets viables de transport (cf. figure suivante avec le projet de Romain Guilleux). Le récent exemple du cabotage entre la Basse-Loire et la région nantaise, aidé par le GPMNSN, et qui s'est révélé non rentable et a été abandonné a pourtant laissé quelques traces dans la région. Cependant, le récent débat organisé par Nantes Métropole, intitulé "Le grand débat, Nantes, la Loire et nous", qui a permis la rédaction de très nombreux cahiers d'acteurs, a refait émerger la question du transports de marchandises par voies d'eau à l'échelle du grand ouest, mettant en avant son intérêt durable, et les quantités de matériaux transportables, autant de camions en moins sur les routes. Plusieurs acteurs (UFMO, pilotes de Loire, associations patrimoniales locales, etc.), ont ainsi publié des cahiers d'acteurs, qui se veulent force de propositions liées à l'utilisation des voies d'eau pour tendre vers un développement durable des territoires ligériens et bretons.

TRANSPORT FLUVIAL DANS L'OUEST

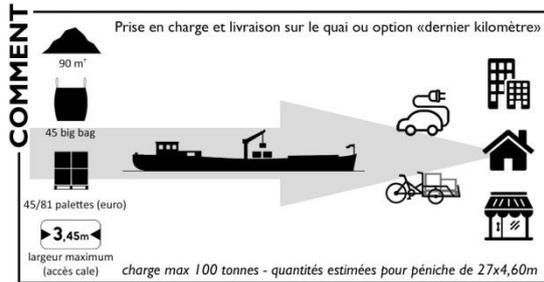
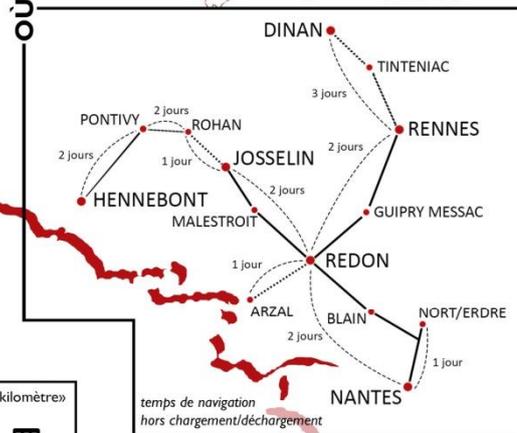
ET SI, VOUS AUSSI, VOUS PRENIEZ LE TEMPS !

QUOI

- relancer une activité de fret dans l'Ouest et profiter d'une partie de ses 1100 kilomètres de voies navigables ;
- proposer une alternative douce aux solutions de transport existantes et réactiver un vecteur plus respectueux de l'environnement, non exploité depuis 40 ans ;
- développer une solution de transport adaptable aux besoins des particuliers et des professionnels ;
- assurer chargement, déchargement et livraison jusqu'à destination (dernier kilomètre).

POURQUOI

- Respecter son environnement se résume trop souvent à quelques lignes sur le site internet ou la plaquette d'une entreprise.
Faire appel à ce service, c'est :
- participer activement et concrètement à la réduction de l'empreinte du transport sur l'environnement et limiter les pollutions atmosphérique et sonore liées à cette activité ;
 - faire confiance à un artisan et soutenir son activité naissante ;
 - être assuré que cette démarche sera respectée jusqu'à destination par des modes de livraison adaptés.



QUI

Romain Guilleux

Architecte de formation. Chargé de projets plus de 6 ans à des milliers de kilomètres de la Bretagne, j'ai décidé de m'investir dans le développement et la préservation de ma région natale, tout en restant très attaché à une certaine itinérance.

Source : [Romain Guilleux](#)

V – La transmission des savoirs dans le transport de marchandises par voie d'eau.

Au sein du transport de marchandises par voie d'eau, la pratique du métier est liée à la connaissance d'un savoir important, pluri-thématique. Marins comme bateliers doivent en effet maîtriser les règles de la navigation, du chargement/déchargement, de la stabilité du navire, etc., mais aussi et surtout, doivent être de fins connaisseurs du milieu environnemental local en présence. En effet, les bateliers par exemple, sont les maîtres de la compréhension et de la connaissance des crues et étiages, tandis que les marins maîtrisent mieux que quiconque les marées et les tempêtes. Naviguer sur une voie d'eau nécessite donc d'importants savoirs, transmis entre générations selon deux principales voies : la formation, et la transmission générationnelle directe.

La voie de la formation est désormais la plus privilégiée. Elle s'inscrit plus globalement dans une évolution du travail dans le monde associant diplômes et compétences à l'autorisation d'une pratique. Concernant le transport de marchandises par voie d'eau, deux instances principales forment les futurs navigants. La première est constituée par les lycées maritimes. Nombreux dans l'ouest (Saint-Malo, Paimpol, Le Guilvinec, Etel, Nantes), ils forment les futurs marins aux premiers niveaux de diplômes nécessaires pour naviguer et conduire un navire. Pour les plus grosses unités, moins concernées par le cabotage, mais plus par les grandes routes maritimes mondiales, l'échelon classique de formation est celui de la marine marchande, *via* l'Ecole Nationale Supérieure Maritime, répartie sur quatre campus (Saint-Malo, Nantes, Marseille, le Havre). Plusieurs marins ont aussi été formés au sein de l'administration (Marine Nationale notamment, mais aussi Ecole des Affaires Maritimes par exemple). Les différents brevets et diplômes délivrés permettent ainsi, selon leur niveau, la gestion du pont ou la conduite pleine et entière d'un navire. En zone fluviale, la donne est quelque peu différente. La formation s'effectue au sein d'une école délivrant un diplôme habilitant à la batellerie. Il en existe plusieurs, toutes situées dans le nord, le sud et l'est de la France (Schiltigheim, Montélimar, Elbeuf, Le Tremblay-sur-Mauldre, Chalon-sur-Saône, cf. infra). Une formation similaire existe aussi en Belgique. La réduction du transport de marchandises en zone fluviale, et la concentration de l'activité restante sur les principaux canaux du nord et de l'est de la France ont conduit à une restructuration de l'offre de formation drastique, peu de jeunes gens se destinant désormais au métier de batelier. Notons toutefois que cette formation n'est pas obligatoire pour pratiquer le métier de batelier/marinier.



COORDONNÉES DES ÉCOLES

• CAP ET MENTION COMPLÉMENTAIRE :

(1) CFANI - CFA DE LA NAVIGATION INTÉRIÈRE

43, rue du Général de Gaulle
78490 Le Tremblay-sur-Mauldre
www.cfa-navigation.fr
Tél : 01 34 94 27 70
E-mail : cfani@free.fr

(2) LYCÉE POLYVALENT EMILE MATHIS

1, rue du Dauphiné - BP 9
67311 Schiltigheim Cedex
www.lyc-mathis-schiltigheim.ac-strasbourg.fr
Tél : 03 88 18 55 18
E-mail : ce.0670089h@ac-strasbourg.fr

(3) LYCÉE PROFESSIONNEL LES CATALINS

24 Avenue des Catalins
26200 Montélimar
www.catalins.fr
Tél : 04 75 00 76 76

• BAC + 2 :

INGÉNIERIE SUPÉRIEURE DE LA NAVIGATION INTÉRIÈRE (2 ANTENNES)

(4) Lycée Ferdinand Buisson
6 rue Houzeau
76504 Elbeuf
www.isni.eu
Tél : 02 32 82 07 16
E-mail : isni@wanadop.fr

(5) Institut des transports internationaux et des ports
2 rue Thomas Dumorey
71000 Chalon sur Saône
www.isni.eu
Tél : 03 85 48 54 08
E-mail : cnamchalon@cnambourgogne.fr



Source : <http://www.cnba-transportfluvial.fr/le-transport-fluvial/le-metier>

La seconde voie, plus informelle, est constituée de la transmission directe de savoir, généralement intergénérationnels, entre un père et son fils, qui va reprendre la manœuvre d'un chaland, ou d'une péniche. Cette voie de transmission, longtemps déconsidérée par les services éducatifs, est cependant primordiale dans ces métiers. Les savoirs empiriques acquis sur l'environnement local s'avèrent en effet nécessaires à maintes reprises pour sortir de situations délicates, ou tout simplement les éviter. Plusieurs marinières m'ont ainsi fait part de leur excellente connaissance des crues, qui pouvaient rendre très dangereux le passage d'écluses lors des inondations en Vilaine ou en Loire par exemple. Ce type de savoirs est encore malheureusement peu enseigné au sein des formations professionnelles classiques. A l'inverse, l'absence de formation dédiée jusqu'au milieu du siècle a eu différentes conséquences notamment en terme de sécurité. Plusieurs bateliers retraités aujourd'hui n'ont par exemple jamais su nager, un comble dans leur métier. Les savoirs empiriques liés à l'environnement ne s'arrêtent pas là. La question du débit de l'eau est importante, et entraîne d'autres risques lors des crues et étiages, en dehors de la masse d'eau en circulation. Tout d'abord, lors des hivers froids, pouvait apparaître embâcle, puis débâcle, stoppant net tout trafic. Ensuite, ces mêmes crues hivernales pouvaient avoir de fâcheuses conséquences lorsqu'elles charriaient des éléments solides, et notamment des troncs. Enfin, un étiage sévère et un mauvais entretien de la ligne d'eau peuvent faire talonner le navire chargé.

Un autre type de savoir, si l'on peut appeler ça ainsi, est un savoir social. Les bateliers, comme les marins, sont en interaction permanente avec différents acteurs connexes, et notamment les agents de port, les éclusiers, les gestionnaires de la voie navigable, et les dockers. A chaque passage d'écluse par exemple, un batelier sait quand l'éclusier va apparaître pour débiter la manœuvre. A défaut, l'éclusier est réputé comme absent, ce qui arrivait souvent dans de nombreuses anecdotes racontées par les marinières, lorsque l'éclusier était au café. De même, lors de l'amarrage, les marins et les agents à quai ont en général peu besoin de parler pour effectuer leurs actes en commun, chacun connaissant sa place et son rôle, et ceux de son collègue du moment. A l'inverse, le savoir social consistant à échanger avec cette même personne sur l'environnement spatial et temporel (sur une crue, la fermeture d'une écluse, une tempête annoncée, ...), revêt aussi un caractère essentiel au sein de ces professions, s'apparentant à un rituel. Les échanges avec les éclusiers notamment sont très forts et fréquents, et font partie intégrale du métier.



Photographie : le passage d'une écluse, une manœuvre délicate pour Armel Debray, sur la Marne.



Photographie : le poste de commande de la Marne. Simple en apparence, et pourtant...

VI – Les métiers liés au transport de marchandises par voie d'eau.

Si nous avons déjà évoqués les métiers principaux au cours de ce document, il convient cependant d'en dresser une liste exhaustive. Cette "cartographie" du réseau des acteurs est intéressante, car elle permet la compréhension des jeux d'acteurs en présence, mais aussi de la dichotomie entre gens de l'eau / gens de mer et gens de la terre, qui restent à quai.

La première catégorie (gens de l'eau en milieu fluvial, gens de mer en milieu marin), est constitué de l'ensemble des "navigants". Il faut ici comprendre comme l'ensemble des acteurs diplômés des formations exposées ci-dessus, et qui pratique la navigation commerciale. Les bateliers sont cotisants RSI, et sont représentés professionnellement par la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale à l'échelle nationale, et par l'Organisation Européenne des Bateliers à l'échelle communautaire. Il existe également un syndicat de bateliers : la Glissoire. Ils bénéficient toutefois de régimes spécifiques notamment en matière d'allocations familiales, grâce à une CAF dédiée aux bateliers, rattachée à la CAF des Yvelines. Les marins eux sont cotisants ENIM (établissement national des invalides de la Marine). Ils sont représentés par différents syndicats, et bénéficiaient jusqu'à il y a peu d'une CAF dédiée (CMAF pour caisse maritime des affaires familiales), située à la Rochelle, avec des antennes dans les principaux ports de pêche et de commerce, et qui a été récemment supprimée (31 décembre 2015), et fusionnée dans les CAF générales.

Mais ces deux métiers principaux du transport de marchandises par voies d'eau sont évidemment épaulés dans leurs pratiques quotidiennes par des métiers connexes, qui constitue une seconde catégorie, car n'ayant que rarement le statut de navigant. En effet, le transport de marchandises par voies d'eau constitue une étape de la chaîne de transport modal, et nécessite donc des chargements/déchargements voire des transbordements. De plus, cette chaîne étant en général spatialement étendue, elle nécessite un déplacement sur la voie d'eau, entraînant de fait des interactions nombreuses avec les gestionnaires et autres usagers. En premier lieu, l'on trouve les éclusiers. Dans l'ouest, il s'agit de fonctionnaires. En milieu maritime, on trouvera les fonctionnaires des Grands Ports Maritimes, ou des Ports Autonomes, ou encore des Ports d'intérêts Locaux. En eaux intérieures, les agents seront des fonctionnaires de la Région Bretagne ou du Département de Loire-Atlantique. Notons toutefois que la prévalence du tourisme estival induit une fermeture du canal à la navigation en période hivernale (période de chômage), les éclusiers sont souvent recrutés comme contractuels à la belle saison. Un autre métier est celui de docker. Plus présents au sein des ports maritimes, les dockers étaient auparavant sous statut spécial, employés par les ports autonomes. Désormais, ils sont en général agents de droit privé, suite à la libéralisation des services portuaires. Ils sont chargés du débarquement/embarquement des marchandises entre un navire et le quai, parfois à l'aide d'outillage portuaire spécifique (grue, ...). Enfin, l'autre profession souvent rencontrée par les navigants est celle des agents de port, qu'ils soient officiers portuaires (zone maritime), ou agents des collectivités en zone fluviale, ils officient au sein des capitaineries, et sont chargés de la gestion du port, d'un point de vue logistique et fonctionnel.

Pour terminer, les navigants seront en contact classiquement avec les autres usagers des espaces aquatiques, et en premier lieu les pêcheurs et les plaisanciers. Une autre catégorie d'agents publics sera rencontrée parfois, il s'agit des équipages de police de la navigation, mission assurée par différents organismes (capitainerie dans les zones portuaires, affaires maritimes, police des eaux intérieures, gendarmerie, ...).



Photographie : préparation d'une mission de police de la navigation dans l'estuaire de la Loire, depuis le patrouilleur des Affaires Maritimes Iris, de la Direction Inter-Régionale de la Mer Nord-Atlantique Manche-Ouest.

Pour terminer cet inventaire des métiers, il est important de signaler que d'autres corps interviennent de près ou de loin dans le transport de marchandises par voies d'eau, de façon indirecte. Il s'agit de l'ensemble des professions liées d'une part à la navigation et au navire (phares et balises, service de dragage, p.e., mais aussi chantiers de constructions navals, les bureaux d'architecture navale, ...). Ces professions portent en général un regard global sur ce transport, et sont sensibilisées à l'aspect patrimonial, notamment par les chantiers navals traditionnels locaux, qui travaillent encore le bois (charpenterie de marine), la voilerie, ou encore la tôle pour les chalands. D'autre part, les métiers liés à l'aspect commercial, comme les agents maritimes, les douanes, les consignataires, les affréteurs, etc., sont aussi largement présents dans l'ouest sur cette thématique.



Photographies : les navires de servitude de la Loire (pousseur/dragueur Milouin, du GPMNSN), baliseur de VNF
Rapport au Ministère de la Culture et de la Communication

VII – Les traditions associées.

Dans le milieu du transport de marchandises par voies d'eau, il existe de nombreuses traditions immatérielles, pratiquées depuis des décennies, voire plus. Ces traditions ont été pour beaucoup recensées et documentées par les musées locaux des communes concernées, mais aussi par certains musées d'ampleur nationale, comme le musée de la batellerie de Conflans Sainte-Honorine, sous l'égide notable de F.Beaudouin.

En premier lieu, de nombreuses fêtes sont associées aux Saints patrons des professions des voies d'eau, comme Sainte-Honorine pour les Bateliers, Saint-Clément pour les marinières, et pour les marins : Saint-Elme, Saint-Erasme, Saint-Nicolas et Saint-Goustan, passant notamment par des processions, nautiques parfois, et des fêtes annuelles fortement liées à la religion, mais aussi des éléments physiques (statues pour procession, *ex-voto* de navires, ...). D'autres fêtes, non religieuses, existaient également, comme pour certains transports traditionnels, à l'image du transport de bétail en Loire à la belle saison, ou de vin nouveau après les vendanges.

Un autre patrimoine intéressant est celui de l'habillement. Du côté des voies navigables, l'uniforme n'est pas obligatoirement en vigueur, et fait plus partie du folklore lors de représentations symboliques festives. A l'inverse, côté maritime, les officiers de la marine marchande sont tous dans l'obligation de revêtir leurs uniformes, distinguant les différents grades existants. Pour les marins, un habillement existe aussi lors d'un poste en pont ou en machine, essentiellement destiné à protéger le navigant des aléas du travail, et à assurer sa sécurité, notamment désormais avec le port de VFI (vêtement à flottabilité intégrée), et de chaussures adaptées (bottes, chaussures de sécurité).

Enfin, les chants et contes et légendes font partie intégrante du patrimoine immatériel de la voie d'eau. Nombre d'ouvrages les recensent à l'échelle locale, faisant en général la part belle aux récits, chantés ou non, de la vie traditionnelle des communautés aquatiques. Ces histoires, à l'origine orales, et transmises sous cette forme, permettent également une recension intéressante du champ lexical lié au transport de marchandises par voie d'eau. Riche d'un vocabulaire précis et dense, ce champ lexical ressort aussi dans la toponymie locale, essentiellement dans l'odonymie (cf. planches communales supra).



Photographies : traditions de la voie d'eau : chants de mariniers sur la Marne, manœuvre d'écluse en Sèvre

VIII – Portrait d'un marinier de l'ouest : Armel Debray.

1949 : Naissance à Redon, sous-préfecture du sud de l'Ille-et-Vilaine, carrefour des voies navigables de l'ouest.

Pendant sa jeunesse : apprentissage du métier de batelier grâce à ses parents, Emmanuel et Simone Debray, propriétaires du chaland "Le Mistral". Armel Debray est la cinquième génération de mariniers dans sa famille, son frère, Marcel, est aussi marinier, tout comme leurs grands-parents, Eugénie et Francis Debray, déjà mariniers, et effectuant la liaison Pontivy-Nantes de façon régulière pour livrer du sable.

Années 1960 : apprentissage et service national.

Années 1970, navigation commerciale : transport de sable essentiellement, prélevé en Loire par les crapauds, grues de petite taille présente sur le chaland "La Marne", qu'il a racheté à un marinier redonnais ; navigation *via* le canal de Nantes à Brest, entre les villes de Nantes et Pontivy principalement. Armel Debray est titulaire du certificat général de capacité l'habilitant à piloter une péniche, en tant que capitaine-mécanicien. Travaille avec un matelot, puis son épouse : Yolande Debray, elle aussi du milieu des mariniers. Ils effectuent par exemple 6 allers-retours Nantes-Redon par mois, chargeant 120 t de sable en une heure et demie.

Années 1980 : un plan européen de déchirage des coques (plan de sortie de flotte) est en cours, mais Armel Debray sauve son chaland, la Marne. Celle-ci est rachetée par le service des voies navigables de l'Etat, puis du département de la Loire-Atlantique, nouveau propriétaire du canal de Nantes à Brest sur la portion départementale en 1978. Le chaland servira alors de dragueur. Armel Debray continue à être à la manœuvre sur le navire, et devient fonctionnaire territorial.

1990 : la Marne est remise, et stockée au bassin Saint-Félix sur l'Erdre, à Nantes. Armel Debray est muté en Loire dès 1983, navigant sur le baliseur local.

2007 : la Marne, cédée par le département au CCM de Nantes, est mise en travaux chez ATAO pour réfection. En parallèle, Armel Debray termine sa carrière comme éclusier, à l'écluse des Bellions, pour le Conseil Général de Loire-Atlantique.

2010 : la Marne réhabilitée est mise à l'eau selon le lancement traditionnel des péniches, sur l'île Beaulieu, à Nantes. Armel Debray, retraité, en reprend le commandement, à titre bénévole.

2016 : Armel Debray officie toujours comme capitaine de la Marne, propriété du CCM de Nantes, mais aussi comme capitaine de la Duchesse Anne, péniche de l'office du tourisme de Pontivy. Son fils, Christopher, sixième génération de gens du canal chez les Debray, exerce le métier d'éclusier pour la région Bretagne pendant les saisons estivales, et est aussi bénévole sur la Marne pour le CCM, tout comme Yolande Debray, aidant à l'amarrage et aux éclusages.

Conclusion

Le transport de marchandises par voies d'eau est une activité traditionnelle de l'ouest de la France. Cette activité est emblématique de certains territoires de la Bretagne historique, notamment sur les milieux littoraux et les voies intérieures canalisées. Dans cette étude, trois terrains spécifiques ont été particulièrement étudiés : le Golfe du Morbihan, l'estuaire de la Loire et le sud du Canal de Nantes à Brest. Ces espaces résument à eux trois le patrimoine existant lié à ce mode de transport, et sont des lieux où le patrimoine est encore vivant, et voué à un avenir certain.

Effectivement, sur ces trois territoires, ce patrimoine lié au transport de marchandises par voie d'eau est mis en valeur de façon importante par les forces locales en présence, qu'elles soient publiques (collectivités territoriales notamment), associatives, voire privées. Si le patrimoine culturel matériel de ce type de transport a très tôt été inventorié et valorisé, le patrimoine immatériel est à l'inverse encore un peu méconnu. Il tient pourtant une place importante dans différents projets de développement local, et est de plus en plus pris en compte pour un développement durable de certains territoires, ruraux notamment.

Le transport de marchandises par voies d'eau est constitué d'un patrimoine encore vivant, et certaines traditions perdurent malgré l'arrêt de la navigation commerciale sur le canal, la diminution du fret fluvial sur la Loire, et la baisse du cabotage régional. Toutefois, on peut avoir de nombreuses raisons d'espérer, notamment grâce à l'audace et la ténacité des acteurs territoriaux, et en premier lieu les collectivités, et surtout, les associations de préservation du patrimoine. De même, de plus en plus d'entreprises se tournent vers ce mode de transport, qui possède de nombreuses qualités, tant économiques qu'environnementales ou sociales. Plusieurs projets ont vu le jour régionalement, d'autres sont en cours de gestation. L'ensemble de ces actions devrait contribuer à la valorisation, voire à l'expansion de ces traditions matérielles et immatérielles riches et variées, dont la préservation prend tout son intérêt à la vue de ces différents projets contemporains.

Sources

Bibliographie

- Allanic C., 1998, "Les chantiers de Vannes, un siècle et demi de construction navale, 1815-1875", in *Le Chasse-Marée*, n°118, août 1998.
- Amghar J., 2001, *La construction portuaire et les activités maritimes dans le Golfe du Morbihan, du XVIII^{ème} au début du XX^{ème} siècle*, Mémoire de DEA d'Histoire, sous la dir. de Gérard Le Bouëdec, Université de Bretagne Sud, Laboratoire d'Histoire et Sciences Sociales du littoral et de la Mer, Lorient, 403 p.
- Association nantaise d'éco-conception fluvio-maritime, 2015, *Séminaire : développement du transport fluvial et maritime et l'avenir du cabotage à voiles*.
- Benferhat K., Aubert S., 1999, *Le canal de Nantes à Brest*, éd. Ouest-France, 126 p.
- Billy S., 2001, *Bilan des connaissances sur l'impact des activités maritimes sur le milieu dans le Golfe du Morbihan*, Mémoire de DESS de gestion et expertise des littoraux, Université de Bretagne Occidentale, 100 p.
- Bonnard L., 1913, *La navigation intérieure de la Gaule à l'époque gallo-romaine*, Librairie des Archives nationales et de la Société de l'École des Chartes, 271 p.
- Bourdais F., 1907, "La navigation intérieure en Bretagne depuis le Moyen-Âge jusqu'à nos jours", in *Annales de Bretagne*, tome 23, numéro 3, pp. 335-341.
- Cadoret B., 1984, *Sources pour l'ethnographie maritime*, in Terrain n°2, Ethnologie, techniques, industries : vers une anthropologie industrielle ?
- Cadoret B., Duviard D., Guillet J., Kérisit H., 1985, "Les chaloupes sardinières, chaloupes pontées et dundées thoniers ; le quotidien des équipages, les techniques de pêche et la vie sociale du littoral de Bretagne-Sud au temps de la voile", in *Ar Vag*, Tome 1, 450 p.
- Canaux de Bretagne, 2015, *Boucle Nautique, Kreisteiz*, Le grand débat, Nantes, la Loire et nous, Cahier d'acteurs, Nantes Métropole, 9 p.
- Capouillez M., 2006, *Les 1000 Plates, fête maritime dans le cadre du projet de Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan - La mise en valeur du patrimoine ethnologique dans les Parcs Naturels Régionaux*, SIAGM, Université de Bretagne-Sud.
- CCM Nantes, 2010, "*La Marne*", projet de réhabilitation d'un patrimoine fluvial de la Loire Atlantique, 2 p.
- CCM Nantes, 2013, *Dossier de presse : troisième campagne de navigation de "La Marne"*, 7 p.
- Collectif des associations du patrimoine industriel et portuaire nantais, 2015, *la Loire pour patrimoine*, Le grand débat, Nantes, la Loire et nous, Cahier d'acteurs, Nantes Métropole, 8 p.

- Dando E., 1996, *Construction navale et maîtres constructeurs de navires sur le Golfe du Morbihan de 1750 à 1789*, sous la dir. de Gérard Le Bouedec, Université de Rennes 2 Haute-Bretagne.
- David R., 2005, *Le canal de Nantes à Brest*, 19 p.
- DRAC de Bretagne, 1996, *Pré-Inventaire des ressources ethnologiques : canal de Nantes à Brest, section Guerlédan-Brest (Côtes d'Armor-Finistère)*, Garry M., Brouxel P.-Y., 1 vol., 292 p.
- De Beaulieu F., 2011, *Dictionnaire du Golfe du Morbihan*, Ed. du Télégramme.
- Decaux A., 2004, *Diagnostic du patrimoine culturel du projet de Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan*, SIAGM.
- Delhumeau H., 2009, « Le label « bateaux d'intérêt patrimonial », in *In Situ*, n°10.
- Deniaux C., 2007, *Savoir-faire traditionnels et ressources locales. Création d'activités en milieu rural, perspectives sur le territoire du SIAGM*, SIAGM, UFR de Géographie, Université Michel de Montaigne, Bordeaux 3.
- DRAC Bretagne, 1997, *L'ethnologie et le canal de Nantes à Brest : synthèse du pré-inventaire des ressources ethnographiques : 3 vol, analyse et classement, section Est Nantes-Mur-de-Bretagne et section Ouest Lac de Guerlédan-Brest*.
- Duroselle J.-B., 1942, *Le Golfe du Morbihan et ses abords*, maîtrise de géographie régionale, Université de Paris.
- Flageul J.-M., 2012, *Port-Anna, l'histoire d'une pêche dans le Golfe du Morbihan*, Mairie de Séné, Vannes Agglomération, 80 p.
- Fraysse J. et Fraysse C., 1967, *Loire angevine et Maine, Mariniers et riverains d'autre fois*.
- Frelaut B., 1997, "Le trafic du port de Vannes au XIX^{ème} siècle", in *Bulletin mensuel de la Société polymathique du Morbihan*.
- Frelaut B., 1998, "Le port de Vannes de 1800 à nos jours, deux siècles d'urbanisme", in *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, tome LXXVI.
- Guibert C., et Paul A., 2013, *Usages et intérêts différenciés des espaces maritimes et fluviaux patrimonialisés. Les cas de Saint-Gilles-Croix-de-Vie en Vendée et du canal de Nantes à Brest*, in *Noroi* n°228.
- Guillet J., 1997, "Le port d'Auray au temps des derniers voiliers caboteurs", in *Le Chasse-Marée*, n° 109, août 1997.
- Hamery I., 1988, *L'armement au cabotage et le petit commerce maritime dans l'Amirauté de Vannes (1781-1789)*, sous la dir. de André Lespagnol, Université de Rennes 2 Haute-Bretagne.
- James-Raoul D., Thomasset C. (dir.), 2002, *Dans l'eau, sous l'eau. Le monde aquatique au Moyen Âge*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne.
- Kerouanton J.-L., Le Maître Y., 1996, *Cordemais en estuaire*, Nantes, Association Estuarium et Service Régional de l'Inventaire, collection Itinéraires du Patrimoine.
- Le Bihan Y., 1966, *Les activités du Golfe du Morbihan*, DESS de géographie, Université de Rennes.
- Le Chasse-Marée, 1996, "Le patrimoine maritime du Golfe", in *Le Chasse-Marée*, n°99.
- Le Louarn P. (dir), 2006, *L'eau, sous le regard des sciences humaines et sociales, Journées de la MSH Ange Guépin*, collection logique sociale, l'Harmattan.

- Le Maître Y. et Lemerle E., 2004, "Les « petits ports » de la Basse-Loire ou la « face cachée » de l'estuaire", in *Æstuarina*, n°5, Pour une géoarchéologie des estuaires.
- Le Marin, vendredi 21 octobre 2011, *Dossier Cabotage*, pp. 19-32.
- Le Moigne C., 2010, *Inventaire des chantiers de construction navale en bois en Bretagne*, FRCPM – Les ateliers de l'enfer.
- Le Squer R., 1997, *La cabotage dans le quartier maritime de Vannes entre 1850 et 1885*, sous la dir. de André Lespagnol, Université de Rennes 2 Haute-Bretagne.
- Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan, 2014, *Diagnostic territorial*.
- Paul A. et Fauvel P., 2012, *La valorisation du patrimoine fluvial – Les manifestations : entre identité et création*, NEOPAT – CRHIA, in Les nouveaux patrimoines en Pays-de-la-Loire, sous la direction de Morice J.-R., Saupin G. et Vivier N., PUR.
- Paul C., 2011, *Les artisans bateliers : sociologie d'un groupe professionnel en mutation*, Programme de recherche FLUIDE, Agence Nationale de la Recherche, Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail, 4 p.
- Pichot D., Provost G., 2015, *Histoire de Redon*, Presses universitaires de Rennes, 432 p.
- Pin B., Rigot J.-B., Servain S., 2013, "Aménagements portuaires et batellerie traditionnelle, composantes de ressources territoriales en Val de Loire", in *Norois*, 228, pp. 53-63.
- Rollando C., 1999, *Les caboteurs de Séné et le trafic du port de Vannes*, Atelier de recherches n° 10 de la Société polymathique du Morbihan, Vannes.
- See H., 1933, "Notes sur les travaux dans les ports bretons au XVIII^{ème} siècle", in *Annales de Bretagne*, tome XL, années 1932-1933.
- SIAGM, 2015, *Fiche d'inventaire PCI : les passeurs du Golfe*, 16 p.
- Société d'Histoire de Saint-Jean-de-Boiseau, non daté, *La batellerie et les toues à Saint-Jean-de-Boiseau*.
- Sonnic B., Bedet A., 1999, *Un port en milieu urbain : quelles options d'aménagement? L'exemple du port de Vannes*, Monographie de licence de géographie et d'aménagement du territoire, Université de Rennes 2 Haute-Bretagne.
- Syndicat professionnel des pilotes maritimes de la Loire, 2015, *La Loire vue du fleuve*, Le grand débat, Nantes, la Loire et nous, Cahier d'acteurs, Nantes Métropole, 9 p.
- Thomas-Lacroix P., 1969, "Les constructions et les ventes de navires dans les amirautés de Vannes et Lorient au XVIII^{ème} siècle", in *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, tome XLIX.
- Touchard H., 1967, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen-Âge*, thèse pour le doctorat ès lettres, université de Paris, Faculté des lettres et sciences humaines.
- Union Fluviale et Maritime de l'Ouest, 2014, *La Loire, avenue de distribution urbaine fluviomaritime*, Le grand débat, Nantes, la Loire et nous, Cahier d'acteurs, Nantes Métropole, 10 p.

Sitographie

Site du service ethnologie du ministère de la culture : culturecommunication.gouv.fr/Politiques-ministerielles/Patrimoine-ethnologique

Site du parc naturel régional du Golfe du Morbihan : golfe-morbihan.fr/

Site du Musée de la Batellerie de Redon : redon.fr/tourisme/r9-mus-de-la-batellerie.html

Site du Centre d'Ethno-Technologie en Milieux Aquatiques (MNHN) : maritimethno.mnhn.fr/

Site de l'inventaire du patrimoine de Paimboeuf : patrimoine.paysdelaloire.fr/patrimoine/les-aires-detudes/detail-patrimoine-en-ligne/actualites/detail/News/loire-atlantique-paimboeuf

Site de l'Association du patrimoine maritime et fluvial : patrimoine-maritime-fluvial.org/

Site de TransOceanic Wind Transport : towt.eu/fr/

Site du réseau de transport à la voile : sailtransportnetwork.org/

Site de la plate-forme bretonne de transport à la voile : transportalavoile.bzh/

Site du projet TOWT financé par l'ADEME : ademe.fr/transcoceanic-wind-transport

Site de l'Union Fluviale et Maritime de l'ouest : ufmo.org/

Site de la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale : cnba-transportfluvial.fr/

Site de Voies Navigables de France : vnf.fr/

Site de Canaux de Bretagne : canauxdebretagne.org/

Site de l'Organisation Européenne des Bateliers : eso-ueb.org/

Site du musée de la batellerie et des voies navigables de Conflans Sainte-Honorine : musee-batellerie-conflans.fr/

Tables

Table 1 : Table des cartes.

Carte 1 : Estuaire de la Loire	22
Carte 2 : Golfe du Morbihan	25
Carte 3 : Canal de Nantes à Brest	28
Carte 4 : Paimboeuf	34
Carte 5 : Redon	35
Carte 6 : Golfe du Morbihan Île-aux-Moines	36
Carte 7 : Projet de développement du transport par les canaux bretons (R.Guilleux)	44
Carte 8 : Centres de formation à la batellerie (CNBA)	46

Table 2 : Table des photographies.

Schéma 1 : Coupe longitudinale de la Marne	37
Photographie 1 : La Marne à la Haye-Fouassière	38
Photographie 2 : La Marne sous les ponts de Nantes	38
Photographie 3 : Le thonier Biche remontant la Loire, immatriculé à Groix	40
Photographie 4 : Passage d'écluse à Vertou pour la Marne	48
Photographie 5 : Passerelle de la Marne	48
Photographie 6 : Mission de police de la navigation par le PAM Iris	50
Photographie 7 : Pousseur Dragueur Milouin, du service accès nautiques du GPNMSN à Paimboeuf	51
Photographie 8 : Baliseur de VNF à Oudon	51
Photographie 9 : Chants marinières traditionnels lors d'une navigation sur la Marne	53
Photographie 10 : Manœuvre des vanelles par l'éclusier du Département de la Loire-Atlantique	53

Table 3 : Table des matières.

Sommaire	3
Remerciements	5
Répertoire des abréviations.....	7
Introduction	9
I – Méthodologie	11
A – Les structures	11
B – Méthodologie de la recherche	17
II – Présentation géo-historique des terrains de recherche.....	20
A – L'estuaire de la Loire.....	20
B – Le Golfe du Morbihan	23
C – Le Canal de Nantes à Brest.....	26
III – L'évolution du transport de marchandises par voies d'eau dans l'ouest	29
IV – Des traces du passé à un avenir prometteur? Le transport de marchandises par voies d'eau aujourd'hui.	32
V – La transmission des savoirs dans le transport de marchandises par voie d'eau.....	45
VI – Les métiers liés au transport de marchandises par voie d'eau.	49
VII – Les traditions associées.....	52
VIII – Portrait d'un marinier de l'ouest : Armel Debray.	54
Conclusion.....	56
Sources.....	58
Bibliographie	58
Sitographie	61
Tables.....	63
Table 1 : Table des cartes.....	63
Table 2 : Table des photographies.	64
Table 3 : Table des matières.	65
Fiche technique	67
Référence du document à citer	68

Fiche technique

Réalisation : Anatole DANTO - Institut d'Estuaire / Centre Culturel Maritime de Nantes - Ministère de la Culture et de la Communication, Direction générale des patrimoines, Département du pilotage de la recherche et de la politique scientifique, Service chargé de mission pour le patrimoine culturel immatériel et le patrimoine ethnologique.

Lieu : Saint-Nazaire (44).

Date : décembre 2016.



Financement : Direction Générale des Patrimoines du Ministère de la Culture et de la Communication, Département du pilotage de la recherche et de la politique scientifique, 6 rue des pyramides - 75001 PARIS.



Structure d'accueil : Institut d'Estuaire du Centre Culturel Maritime de Nantes.



Partenaire scientifique : Centre d'Ethno-Technologie en Milieux Aquatiques du Muséum National d'Histoire Naturelle.

Année d'attribution de l'allocation de recherche : 2015

Numéro de l'arrêté ministériel d'attribution (visa) : 2101546734

Référence du document à citer

DANTO Anatole, 2016, *Le transport de marchandises par voie d'eau : étude comparative d'un patrimoine ethnologique. Cas de l'estuaire de la Loire, du Golfe du Morbihan et du sud du Canal de Nantes à Brest*, Rapport au Ministère de la Culture et de la Communication, 70 p.

Le transport de marchandises par voie d'eau : étude comparative d'un patrimoine ethnologique.

Cas de l'estuaire de la Loire, du Golfe du Morbihan et du sud du Canal de Nantes à Brest.

Anatole DANTO

Résumé :

Ce rapport s'intéresse à l'évolution du transport de marchandises par voie d'eau sur trois sites emblématiques de l'ouest de la France : le sud du Canal de Nantes à Brest, le Golfe du Morbihan, et l'Estuaire de la Loire. Il s'agit ici d'étudier quel est le patrimoine en présence sur ces territoires lié au transport de marchandises par voie d'eau, notamment le patrimoine culturel immatériel, et de documenter quelques pistes de valorisation et de préservation de ce patrimoine.

Mots-clefs :

- Canal de Nantes à Brest
- Estuaire de la Loire
- Golfe du Morbihan
- Patrimoine Culturel Immatériel
- Transport de marchandises par voies d'eau

Keywords :

- *Nantes-Brest canal*
- *Loire estuary*
- *Morbihan Gulf*
- *Immaterial Cultural Heritage*
- *Waterway transports*