

LES SAVOIRS NAUTIQUES LIGÉRIENS

		
<p>Construction d'un bateau ligérien. Association Boutavant, Tours. © Fayolle, Jean-Félix, 2024.</p>	<p>Navigation à la bourde. La Grande Remontée 2023. © Fayolle, Jean-Félix, 2023.</p>	<p>Retour de pêche. Les Pêcheries ligériennes, Bréhémont. © Fayolle, Jean-Félix, 2024.</p>

Description sommaire

Les savoirs nautiques ligériens rassemblent des pratiques liées sur un même territoire, le bassin du fleuve Loire : savoir construire des bateaux adaptés ; savoir naviguer ; savoir pêcher. Ces savoir-faire spécifiques et riches mettent en jeu des connaissances techniques (construction à clin, palâtrage...), des compétences nautiques (lire la rivière, le vent, les nuages, la nature des fonds) et des approches naturalistes (connaître le milieu fluvial et le régime hydraulique particulier de la Loire, les saisons du fleuve).

Les savoirs nautiques ligériens se pratiquent au sein d'une communauté plurielle, héritière de la *Communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire*. Ils s'appuient sur un objet : la famille architecturale des bateaux de Loire, chalands à fond plat munis de levées, construits à clin, portant mât et voile carrée. La navigation se fait à la descente, à gré d'eau en utilisant le courant, à la remonte et transversalement en utilisant différents moyens de propulsion (halage, aviron, bourde, voile, moteur thermique). La navigation se pratique sur un fleuve aménagé, équipé dès le Moyen Âge avec des ouvrages adaptés aux mouvements changeants du fleuve : cales, quais, ports, levées, duits. La pratique se déploie sur le domaine public fluvial.

Cette pratique raconte les rapports de l'humain au fleuve. Elle a son vocabulaire propre. Les temps de la navigation (départ, vogue et arrivée) sont partagés entre les riverains et les navigants et l'année est rythmée par des rassemblements festifs.

Pratique héritée, partagée et transmise, révélant un fort attachement au fleuve et à son milieu, elle se renouvelle aujourd'hui au travers de ses communautés dans ses formes matérielles et immatérielles, qui réinventent aussi de nouvelles formes de partage et de célébration.

I. IDENTIFICATION DE L'ÉLÉMENT

I.1. Nom

En français

Les savoirs nautiques ligériens

En langue régionale

Sans objet

I.2. Domaine(s) de classification, selon l'UNESCO

- Connaissances et pratiques en lien avec la nature et l'univers
- Traditions et expressions orales
- Pratiques sociales, rituels et événements festifs
- Savoir-faire liés à l'artisanat traditionnel

I.3. Communauté(s), groupe(s) et individu(s) liés à la pratique

La communauté est formée des constructeurs de bateaux, artisans et charpentiers de Loire à titre professionnel et/ou amateur : charpente, voilerie ; des marinières et mariniers navigant sur la Loire, à titre professionnel et/ou de loisir ; des pêcheurs à titre professionnel et/ou amateur. Les associations de batellerie, les associations portées sur l'écologie du fleuve et l'éducation à l'environnement sont très présentes ainsi que les organisateurs d'événements liés à la marine de Loire. Ces groupes sont liés entre eux par un ensemble de savoir-faire et de savoir-être, mobilisés dans leurs pratiques contiguës, qui constituent un socle commun offrant un rapport particulier au fleuve, à son histoire, son patrimoine, son écosystème. En outre, plusieurs personnes transcendent ces catégories en pratiquant la pêche, la construction et la navigation. Les festivités fournissent des occasions supplémentaires de rassembler ces trois groupes qui se croisent sur l'eau, se fréquentent à quai, ou s'investissent dans les mêmes associations. A noter que ces liens ne sont pas uniformes sur tout le cours du fleuve, et que quoiqu'ils se connaissent et se reconnaissent, les rapports entretenus par ces groupes dépositaires des savoirs nautiques ligériens peuvent être plus ou moins étroits ou distendus.

Les constructeurs des bateaux de Loire

La construction mobilise différents types d'acteurs professionnels et amateurs souvent regroupés en associations. Une quinzaine de structures professionnelles ayant des spécialités diverses sont réparties sur le bassin versant de la Loire, depuis Nevers jusqu'à l'estuaire. Il s'agit majoritairement d'artisans travaillant seuls même s'il existe quelques chantiers employant deux ou trois ouvriers. Parmi les artisans qui fabriquent les bateaux, certains se dénomment « constructeurs de barques » ou « constructeurs de bateaux », tandis que d'autres préfèrent se dire « charpentiers fluviaux », « charpentiers en bateaux » ou « charpentiers de marine ».

Les coques métalliques, en acier ou en aluminium, sont réalisées avec l'aide d'artisans spécialisés pour la soudure. Elles sont ensuite « habillées » par des charpentiers ou des menuisiers.

Si la majorité des constructeurs fabriquent eux-mêmes les principaux éléments du gréement (mât, vergue), ils travaillent parfois en collaboration avec d'autres artisans pour équiper et gréer les bateaux. Un accastilleur est ainsi spécialisé dans la fabrication des équipements des bateaux de Loire (poules, quilles de hauban, guirouets...). De même, une voilière confectionne des voiles pour la marine ligérienne. C'est, à notre connaissance, l'unique femme parmi les professionnels de la construction de bateaux de Loire.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

La trentaine d'associations actives dans la construction de bateaux de Loire ne sont guère plus féminisées. Il s'agit principalement d'associations de batellerie dont les missions touchent autant à la navigation qu'à l'entretien des bateaux et à leur construction. Aussi, leur dynamisme en matière de construction est très variable. Certaines structures mettent régulièrement de nouveaux bateaux en chantier tandis que d'autres ne réalisent qu'une seule construction puis se chargent de son exploitation et de son entretien.

Les pratiques professionnelles et associatives ne s'opposent pas puisque la plupart des associations recourent à des artisans pour leur commander des bateaux ou obtenir leur aide sur une partie des travaux (même si certains professionnels rechignent à travailler pour des associations).

Il n'y a pas de groupement des professionnels de la construction des bateaux de Loire mais une partie des acteurs de la construction font partie des réseaux Voiles de Loire ou Voile de Loire CBA (Centre Bourgogne Auvergne).

Les charpentiers de marine installés sur les bords de Loire en aval de Nantes constituent un groupe à part puisqu'ils fabriquent essentiellement des bateaux destinés à naviguer en mer. Aussi leur pratique obéit à des contraintes différentes de celles des constructeurs d'embarcations ligériennes.

Les charpentiers portent l'héritage des communautés anciennes des charpentiers en bateau, très libres et sans corporation, longtemps négligés et occultés par les charpentiers de marine. L'absence de l'expression *charpentier en bateaux* dans le Dictionnaire de Furetière (1690) est révélatrice de la négligence consacrée aux métiers fluviaux aux XVII^e et XVIII^e siècles. Hormis le manuscrit d'Etienne Sallé (1710), charpentier en bateaux, ces derniers ont laissé peu d'écrits relatifs à leurs métiers.

Les mariniers et marinières naviguent sur la Loire et ses affluents à bord de bateaux d'inspiration traditionnelle. La marine de Loire actuelle se structure principalement autour d'associations. On en dénombre une quarantaine, réparties sur tout le cours du fleuve, et ses principaux affluents (notamment la Vienne, et l'Allier). Certaines personnes naviguent également à titre individuel.

Les termes de mariniers et marinières sont employés, par auto-désignation, aussi bien par des personnes qui naviguent pour le loisir, que par celles qui pratiquent cette activité à titre professionnel, en proposant des ballades touristiques embarquées. Si la plupart des praticiens et praticiennes ne tirent pas de revenus de la navigation, cela ne présume pas d'une moins grande capacité de leur part à mobiliser les techniques et savoir-faire affluents à cette pratique. La filiation entre la communauté actuelle et la marine de Loire historique, structurée en corporation à partir du XIV^e siècle pour assurer la navigabilité de la Loire et administrer le commerce qui s'y déroule, ne passe donc pas tant par le caractère et la valeur économique de la pratique que par le lien au cours d'eau qu'elle suppose. De fait la communauté des mariniers et marinières de Loire contemporaine, dans la diversité qui la caractérise, porte, interprète, fait vivre et actualise l'héritage ligérien lié à la navigation, en entretenant les bateaux, naviguant à leur bord, perpétuant les techniques de déplacement sur l'eau, et en développant une attention au fleuve et une manière de l'habiter via ces pratiques.

Notons que les termes de bateliers/batelières sont parfois utilisés comme synonymes de mariniers/marinières, même s'ils demeurent moins courants. Une des personnes interrogées durant l'enquête rejetait quant à elle le qualificatif de marinier, jugé trop confus, et préférait dire simplement : « je navigue sur la Loire », tout en reconnaissant le caractère structurant de cette activité dans son cercle social et dans sa relation au milieu ligérien.

Les pêcheurs sont également des porteurs de ce patrimoine vivant. Il en existe cinq catégories sur la Loire et son bassin-versant : les pêcheurs professionnels, fluviaux (ils cotisent à la *Mutualité Sociale Agricole* -), ou maritimes, dans l'estuaire (ils cotisent à l'Établissement national des invalides de la marine -), les pêcheurs amateurs aux engins et aux filets sur les eaux du Domaine public fluvial (qui adhèrent à une *Association Départementale Agréée de Pêcheurs Amateurs aux Engins et aux Filets* - ADAPAEF), les pêcheurs de loisir aux lignes, sur le Domaine public fluvial et le Domaine privé, et, enfin, les pêcheurs de loisir maritimes, à l'extrême aval. La limite entre les eaux douces et salées, et donc entre pêches maritimes et fluviales est située à la Limite de salure des eaux

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

(Cordemais, Loire-Atlantique), mais il existe une zone dite « mixte », partagée entre ces catégories, entre Nantes et Cordemais (et, autrefois, entre Thouaré-sur-Loire et Cordemais). En dehors des pêcheurs de loisirs, les autres catégories (professionnels et amateurs aux engins et filets) voient leurs effectifs fondre depuis trois décennies. Pour pratiquer, ces communautés de pêcheurs, riveraines, emploient des embarcations adaptées aux poses et relèves des engins et filets, ou à la pratique des lignes. La batellerie est diversifiée, et rejoint en partie la batellerie classique de la Loire : plate, batelet, toue, chaland, barque sont employés. Quelques bateaux sont adaptés à des pêches spécifiques : le guideau pour l'anguille d'avalaison, la toue cabanée avec carrelet pour le filet-barrage. Il existe également des viviers flottants, ou bottereaux, mouillés dans le fleuve. L'ensemble des catégories de pêcheurs ciblent peu ou prou les mêmes espèces, mais leurs droits de pêche, leurs zones de pratiques et leurs engins diffèrent selon leur catégorie.

Fêter Loire

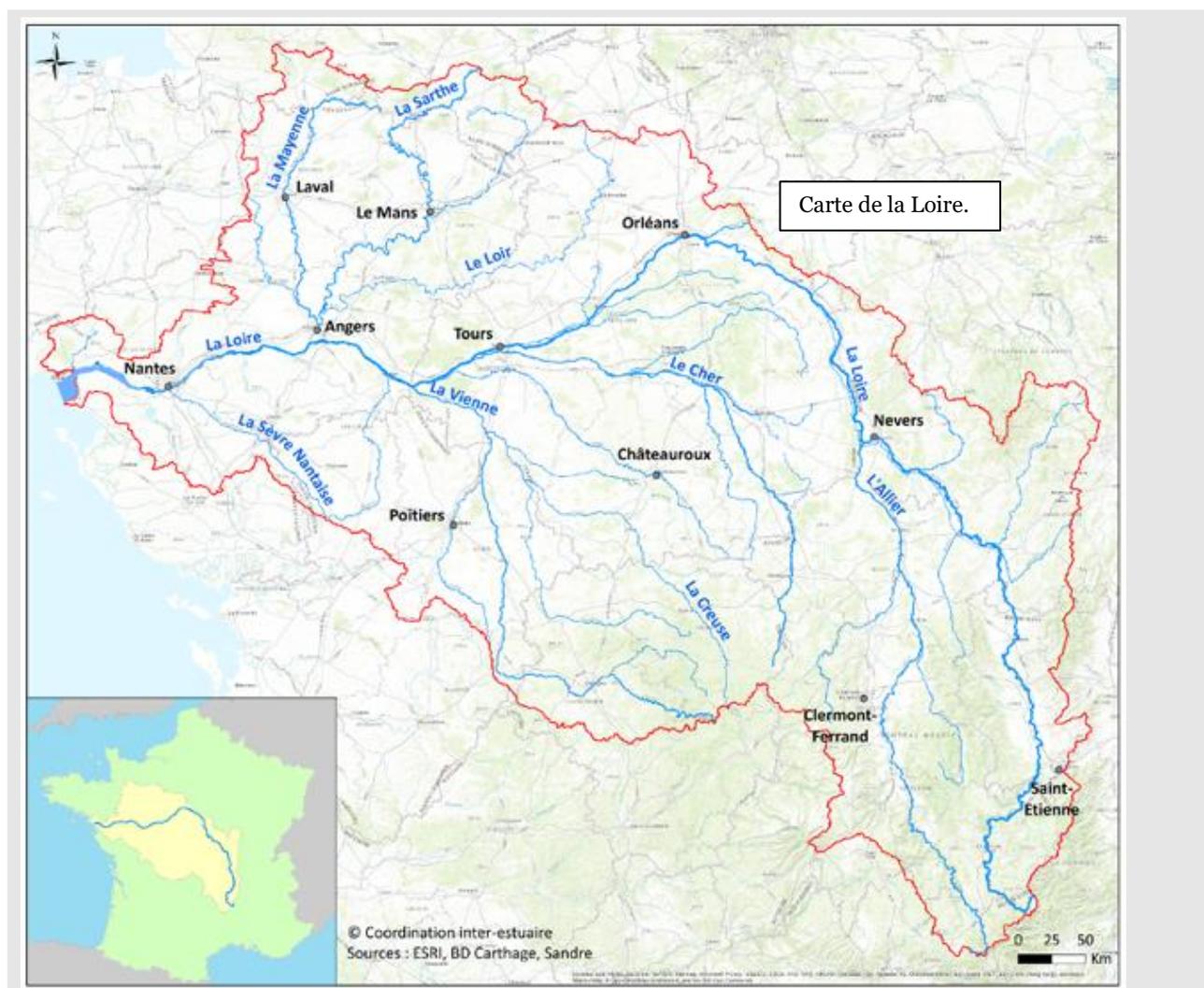
Les festivités regroupent différents acteurs liés aux savoirs nautiques ligériens. Tout d'abord la communauté navigante composée des associations de bateliers en activités tout le long de la Loire sur les régions du Pays-de-la-Loire, Centre-Val de Loire, Bourgogne-Franche-Comté, souvent à l'origine des festivités. Puis les autorités locales telles que les municipalités, les conseils départementaux et régionaux qui autorisent et soutiennent les festivités à travers la délivrance d'autorisation, d'un soutien logistique et parfois de subventions. Enfin, des acteurs extérieurs tels que des prestataires chargés de l'organisation de certaines festivités, des chercheurs (université, ministère), des journalistes, des artistes, tous actifs dans la valorisation des savoirs nautiques ligériens à travers des publications, des ateliers, des représentations qui sont proposées lors des festivités.

I.4. Localisation physique

Lieu(x) de la pratique en France

Les Savoirs nautiques ligériens sont mis en œuvre sur le fleuve Loire, dès qu'il devient navigable depuis la source jusqu'à son estuaire. La pratique se déploie sur l'ensemble du bassin-versant ligérien, et notamment sur ses affluents navigables : Allier, Cher, Creuse, Loir, Indre, Vienne, Sarthe, Mayenne, Erdre.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE



La **Loire** est, avec une longueur de 1 006 kilomètres, le plus long fleuve s'écoulant entièrement sur le territoire national. Elle prend sa source sur le versant sud du mont Gerbier-de-Jonc au sud-est du Massif central dans le département de l'Ardèche, et se jette dans l'océan Atlantique par un estuaire situé en Loire-Atlantique, dans la région des Pays de la Loire. Son bassin versant, d'une surface de 117 000 km² occupe plus d'un cinquième du territoire français. Les débits relevés peuvent aller de 242 à 1830 m³/s au cours d'une année.

Pratique similaire en France et/ou à l'étranger

L'élément Savoirs nautiques ligériens n'est pratiqué que sur le bassin de la Loire. Néanmoins, on constate des pratiques nautiques que l'on pourrait rapprocher, notamment pour la construction et les façons de naviguer, sur le Mékong (Laos et Vietnam), sur la Vistule (Pologne), le Douro (Portugal), le Guadalquivir (Espagne) et le Mali (Niger).

Les constructeurs ligériens ont, pour certains d'entre eux, développé des partenariats avec des communautés de bateliers et de constructeurs européens. C'est notamment le cas avec les bateliers de la Vistule en Pologne. Parmi les influences extra-européennes, quelques constructeurs mentionnent les constructions réalisées sur le fleuve Niger ou encore sur l'Amazone.

I.5. Description détaillée de la pratique

Savoir construire des bateaux adaptés au fleuve Loire

La construction des bateaux de Loire recouvre aujourd'hui une pluralité de pratiques qui visent différentes finalités et recourent à des techniques variées. La nature du projet modifie le type et la forme du bateau construit ainsi que les techniques et les matériaux utilisés. Deux options restent clairement distinctes : les constructions en bois et les constructions « mixtes ».

Les bateaux de Loire en bois sont des bateaux à fond plat, munis de levées, construits à clin selon la technique dite « bordé premier ». Les membrures et les courbes qui apportent sa structure au bateau sont mises en place après que le bordé ait été posé. Le chêne (ou une autre essence de « bois dur ») est utilisé pour construire l'entièreté du bateau (avec, dans ce cas, du bois ressuyé (ni vert, ni sec) pour le bordé) ou bien pour les seules pièces structurelles. Dans ce cas, le bordé est fait dans du pin ou dans un autre résineux.

Cette technique de construction est aujourd'hui mobilisée pour fabriquer des répliques de bateaux « historiques » ou pour construire des bateaux aux formes adaptées aux usages et aux conditions de navigabilité contemporaines. Le plan ou les formes générales du bateau (si le bateau est construit sans plan) sont déterminés par la source historique lorsqu'il s'agit d'une réplique ou en accord avec le projet du client. Des gabarits sont utilisés dans certains chantiers pour déterminer les angles, les formes et les proportions.

La construction débute par la mise en place du chantier (structure surélevée en madriers sur laquelle le bateau est construit). Les différentes planches constituant la sole sont taillées pour être jointives et liées les unes aux autres au moyen de goujons. Les joints entre les planches de la sole sont ensuite « palâtrés » (sauf aux extrémités), c'est-à-dire recouverts de palâtres constitués de feuillards galvanisés cloués par-dessus des bandes de feutre goudronnées. La construction se poursuit par le boulonnage des râbles constituant la structure de la sole. L'étape suivante est le cintrage des levées qui consiste à donner une courbure à la sole au niveau des levées avant et arrière. Différentes techniques mobilisant le feu ou la vapeur sont alternativement employées pour assouplir le bois et favoriser sa déformation au moyen de crics. Une fois la sole mise en forme, les bordés sont taillés et mis en place les uns après les autres en partant de la « verge » (le bordé courant le long de la sole) et en remontant jusqu'au « gros bord » (le bordé le plus haut). Les bordés sont le plus souvent montés « à clin », chaque bordé recouvrant le précédent. La zone de recouvrement est étanchéifiée avec des bandes de feutre goudronnées. Les bordés sont liés entre eux grâce à des clous recourbés, formant des agrafes. Aux extrémités du bateau, les levées sont renforcées par une sous-douce à l'avant et un éventuel tableau à l'arrière sur lesquels les bordés sont cloués. La coque ainsi mise en forme est renforcée par des membrures ou des courbes qui assurent la liaison entre les râbles et les flancs du bateau. L'achèvement de la coque permet d'initier l'aménagement du bateau. Selon sa destination, cet aménagement varie. Le bateau peut recevoir une cabane, des pontages, des bancs ou d'autres équipements plus spécifiques. Si le bateau est gréé, son mât et sa vergue sont réalisés, tout comme l'emplanture du mât, le castro et le guinda qui permettent la manœuvre du mât. Les autres éléments de manœuvre du bateau comme le gouvernail ou la piautre et les arronçoirs sont également fabriqués et mis en place.

Avant d'être mise à l'eau, la coque est protégée avec des peintures à base de goudron. Les équipements en bois sont eux huilés avec un mélange d'huile de lin et de térébenthine.

Les constructions de bateaux en métal habillé de bois

Les constructions de bateaux de Loire sur une base métallique se sont développées depuis une décennie du fait de défauts récurrents de longévité des bateaux en bois. Cette défaillance attribuée à la moindre qualité des bois disponibles pour la construction des bateaux a généré la recherche de solutions alternatives. Parmi les options envisagées, les constructions de coques métalliques se sont imposées. En effet, l'usage du polyester semble inadapté aux conditions de navigabilité de la Loire et aux seuils qu'il faut fréquemment franchir.

Le métal est désormais employé. Il sert à fabriquer à la fois des bateaux inspirés de modèles historiques et des bateaux adaptés à des usages contemporains. Parmi ces derniers, certains sont

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

davantage orientés vers la navigation à la voile quand d'autres visent d'abord à offrir un logement confortable ou à servir de support pour une activité artisanale ou artistique.

Les métaux employés dans la construction des coques sont l'acier ou l'aluminium. Plus cher que l'acier, l'aluminium est également plus léger et offre une meilleure longévité.

Les morceaux qui composent l'enveloppe extérieure de la coque sont taillés dans des tôles puis assemblés par pointage. Une structure en fer plat sert de charpente, elle constitue une armature mise en place sur la sole et sur laquelle les bordés sont fixés. L'ensemble des éléments sont d'abord assemblés par pointage avant d'être soudés petit à petit, chenille par chenille pour éviter que le métal ne se déforme en chauffant. La coque intègre un bloc moteur et d'éventuels compartiments étanches pour répondre aux réglementations. Une fois le métal sablé et protégé par une peinture à l'époxy, l'habillage de la coque démarre. La pose de planchers, de pontages et de vaigrages permet de masquer les éléments métalliques. Les flancs du bateau sont rehaussés au moyen d'un clin en bois qui vient recouvrir le soubassement métallique. Bien qu'elles ne jouent pas un rôle structurel, ces parties en bois donnent de la tenue à la coque et permettent d'éviter « l'effet nouille », c'est-à-dire les déformations de la tôle. L'aménagement et l'équipement des bateaux mixtes se font de manière comparable aux bateaux en bois.

Les savoir-faire de la construction

L'ensemble des bateaux de Loire ne se valent pas, « certains sont plus réussis que d'autres ». « On voit de tout sur la Loire ! » La réussite en matière de construction de bateaux de Loire est présentée comme le fruit d'un équilibre à la fois esthétique et fonctionnel. Un bateau réussi a de belles lignes équilibrées, il navigue, se manœuvre aisément et dure dans le temps.

Outre les savoirs liés aux techniques de construction et à la sélection des matériaux, les constructeurs de bateaux de Loire doivent maîtriser les savoirs des formes. Il leur faut trouver les bonnes formes, celles qui feront que le bateau sera équilibré sur l'eau, sous voiles ou au moteur. Ce savoir des formes est empirique. Il s'obtient à force d'observation, en naviguant ou encore par le biais d'astuces transmises oralement par un aîné ou inscrites dans un gabarit. Mais, pour de nombreux constructeurs, c'est d'abord en s'inspirant des « formes qui ont fait leurs preuves » que l'on peut construire des bateaux adaptés aux usages contemporains et aux conditions de navigabilité actuelles.



Façonnage d'une pièce de bateau. Chantier Marlo, Saint-Jean-de-Boiseau (Loire-Atlantique).
© Fayolle, Jean-Félix, 2024.



Fabrication des clous dans une forge. Bateliers de Saint-Etienne-de-Chigny (Indre-et-Loire).
© Fayolle, Jean-Félix, 2024.

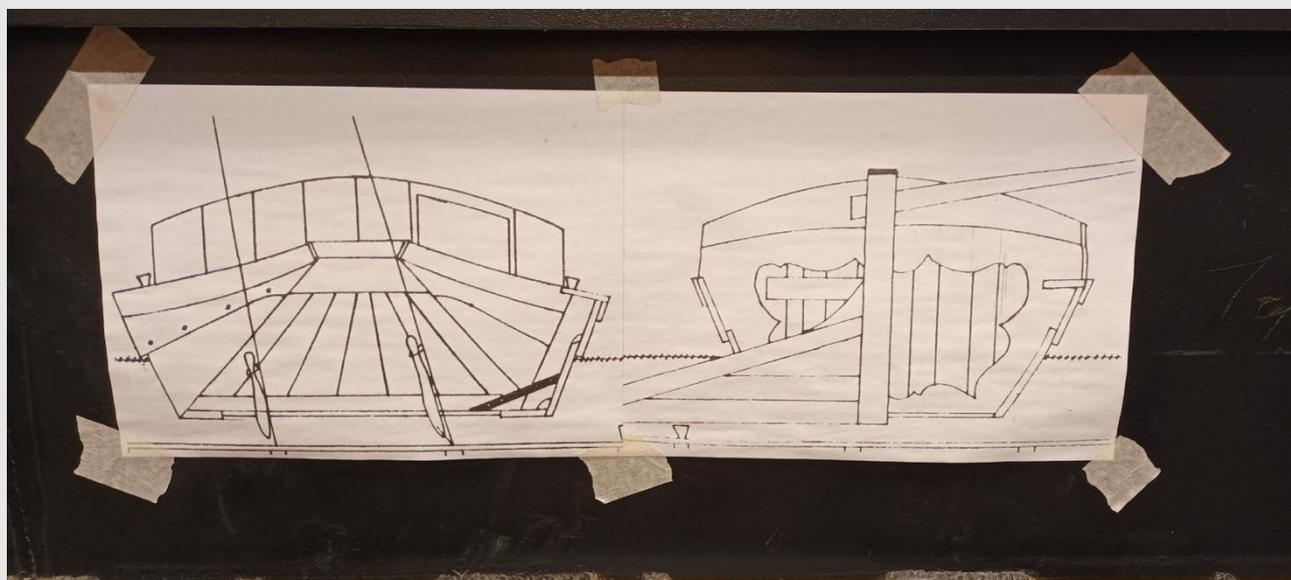
FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE



Habillage en bois d'une coque métallique. Association Boutavant, Tours (Indre-et-Loire).
© Fayolle, Jean-Félix, 2024 (tous droits réservés).



Opération de chavirage d'un bateau, sur un bordé, à l'aide d'un cric, pour intervenir sur la sole (réparation ou entretien). Chantier Minée, Saint-Jean-de-Boiseau (Loire-Atlantique).
© Fayolle, Jean-Félix, 2024 (tous droits réservés).



Plan (avant/arrière) d'un bateau à coque métallique en construction au Chantier Boutavant. Plan A. Lacroix. Tours (Indre-et-Loire).
© Serna, Virginie, 2025.

Savoir naviguer sur la Loire

La navigation en Loire s'est profondément transformée, passant d'une économie commerciale connue depuis le XIV^e siècle à une économie de loisirs (plaisance, tourisme). Les personnes qui naviguent aujourd'hui peuvent le faire pour différentes raisons. À titre ludique, pour la recherche des sensations de glisse et d'évasion procurées par une navigation qui permet d'accéder à des endroits isolés et peu anthropisés, pour pêcher, bivouaquer, « robinsonner ». À titre professionnel, dans le cadre de promenades à passagers sur la Loire. Dans le cadre d'un voyage ponctué d'événements artistiques. Ou encore pour transporter des produits du terroir (vins naturels, épices, sel).

La navigation ligérienne contemporaine se fait selon trois modes de propulsion principaux qu'il est possible de combiner : voile, bourde, moteur. Selon que l'on navigue en remontant ou en descendant la rivière, on pourra se servir de ces différents modes de déplacement. Certains bateaux sont également équipés d'avirons et de dames de nage.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

De façon générale, la navigation est moins périlleuse à la remontée car, le courant exerçant une force de direction contraire à celle de la progression du bateau, on se dirige moins vite vers les obstacles. L'anticipation est donc plus aisée. Pourvu que le vent soit favorable à la navigation au portant, la voile est privilégiée à la remontée. Autrement la remontée du courant se fait au moteur. À la descente, par contre, le courant est souvent suffisant pour qu'on n'ait pas à solliciter la propulsion vélique (ni thermique ou électrique). Le tempo s'en trouve de fait changé. On peut aisément se laisser porter par les flots, et naviguer à gré d'eau, en redressant périodiquement la trajectoire du bateau à la bourde. Sur les sections tranquilles, il est fréquent de se rassembler en radeau pour profiter collectivement du rythme apaisé du parcours.

Plusieurs systèmes de timonerie co-existent sur les bateaux de Loire actuels : la piautre (employé avant le XIX^e siècle), le gouvernail (qui a peu à peu supplanté la piautre à compter du XIX^e siècle, et se couple aujourd'hui au moteur *in-board*), la patouille (un aviron fixé sommairement à l'arrière du fûtreau, qui sert à barrer et peut également faire office de godille pour propulser l'embarcation) et bien évidemment le moteur hors-bord. Avec un moteur hors-bord, on barre en se servant simplement du manche situé dans le prolongement du bloc moteur, sur lequel se situe aussi la manette des gaz, et qui permet d'orienter l'hélice. Un « stick » est souvent utilisé pour prolonger ce manche, et ainsi permettre à la personne qui pilote de s'avancer dans le bateau pour étendre son champ de vision et s'éloigner du bruit du moteur.



La grande piautre des chalands à voile de Loire, XVIII^e-XIX^e siècle.
© Beaudouin, François, *Les cahiers du musée de la Batellerie*, 1990 (tous droits réservés).



Manœuvre de la piautre (détail).
© Beaudouin, François, archives privées (tous droits réservés).



Manœuvre de timonerie par gros temps sur La Fillonnerie.
© Fayolle, Jean-Félix, 2024 (tous droits réservés).



Manœuvre à l'aviron sur la toue sablière Rêve de Loire. Le Thourel (Maine-et-Loire).
© Fayolle, Jean-Félix, 2024 (tous droits réservés).

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Les marinières et marinières d'aujourd'hui naviguent potentiellement toute l'année dans une démarche de loisirs partagés. Certaines et certains disent préférer la navigation hivernale, pour les conditions qu'elle offre : un bon débit d'eau et du vent. La belle saison est toutefois celle où l'on voit le plus de bateaux sur la Loire, et celle plébiscitée par les bateaux à vocation touristique.

Naviguer à la voile

Chaque bateau de Loire est unique et implique des manières légèrement différentes de se servir du vent pour avancer sur l'eau. Il faut voir dans cette absence de standardisation, et dans les multiples bricolages dont les marinières et marinières peuvent truffer leur bateau, le signe d'une relation fine au plan d'eau, aux éléments qui s'y rencontrent, et la marque d'un savoir nautique qui s'adapte constamment aux matériaux disponibles et à l'écosystème particulier de la Loire

Préparation. On commence par positionner la voile à l'avant du mât, posée sur les plat-bord perpendiculairement au bateau, et on la déferle. On amarre le boitas en pied de mat, et on attache la vergue à la drisse, en s'assurant qu'elle est claire. On installe la gueurde sur la poulie du collier de racage et on vérifie qu'elle passe de part et d'autre de la toile. On fait courir les écoutes et les marnes vers le poste de pilotage, à l'arrière du bateau. Soit un équipier les garde en main, soit on les frappe sur un taquet ou une poupée en laissant suffisamment de longueur pour ne pas gêner l'établissement de la voile.

On maintient le bateau vent-arrière et on vient peser sur la drisse pour hisser la voile, qui se déplie, entraînée par la vergue. On étarque, et on frappe la drisse sur un taquet ou une poupée.

On règle la gueurde de manière à dégager le champ de vision de la personne qui barre. À propos du pli ainsi créé, l'expression consacrée est que la voile « fait des fesses ».

On règle les marnes et les écoutes, en fonction de l'orientation du bateau par rapport au vent, tout en demeurant à des allures de portant (vent-arrière, grand-largue, largue). Selon les écoles, et selon que l'on navigue seul ou à plusieurs, on préférera ou non lier entre elles les deux marnes et les deux écoutes, en circuit-fermé, pour pouvoir les manipuler plus aisément d'une seule main. En cas de vent fort, on peut réduire la voilure en prenant un ou deux ris.

Le principal enjeu de la navigation à la voile consiste à lier les contraintes du vent et celles de la rivière, afin de pouvoir naviguer tant que possible au vent arrière dans la meilleure veine d'eau.

Il est possible d'approcher du vent de travers sur les bateaux équipés de boulines. Ce cordage permet de retenir le pan de la voile au vent vers l'avant du bateau, afin de s'assurer qu'elle ne gonfle pas à contre lorsqu'on s'éloigne de l'allure portante. Si les grands chalands d'antan étaient systématiquement équipés de plusieurs boulines, ces cordages sont moins usités dans les pratiques contemporaines. Les gréements des petits futreaux ne disposent pas toujours de bouline, d'autant plus si l'on navigue en solitaire dans la mesure où il est « difficile d'être à l'avant et à l'arrière en même temps » explique Denis Le Vraux. « Néanmoins Bibi est catégorique, tu ne lui enlèves ses boulines sous aucun prétexte. Pour les autres équipages qui ne mettent pas de boulines, c'est qu'ils s'éloignent peu du "vent arrière". C'est bien dommage car ils se privent de belles possibilités de navigation, un peu plus techniques, mais souvent exaltantes car dans l'équipage chacun a alors un rôle à jouer. » analyse le marinier et musicien de l'association Ellébore. L'utilisation des boulines est plus fréquente sur les bateaux approchant ou dépassant les 10 mètres de longueur, davantage toilés.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE



Hissage de la voile carrée. Le Grand Retournement 2024.
© Marmiroli, Bruno, 2024.



Réglage de la gueurde de manière à dégager le champ de vision de la personne qui barre : la voile « fait des fesses ». Le Grand Retournement 2024.
© Marmiroli, Bruno, 2024.



Confection de voiles à l'Atelier Clandestine, Berthenay (Indre-et-Loire).
© Fayolle, Jean-Félix, 2024 (tous droits réservés).



Navigation à la voile en flottille. La Grande Remontée 2023.
© Fayolle, Jean-Félix, 2023.

Lire la rivière

La Loire est balisée de façon rigoureuse par les agents des Voies Navigables de France (VNF) entre Nantes et les Ponts-de-Cé, point au-delà duquel quelques rares bouées rouges et vertes subsistent, qui s'estompent totalement après le Thoureil. Une section importante du fleuve est ainsi considérée comme non-navigable : la navigation se fait aux risques et périls de qui s'y engage, et l'on doit pouvoir se passer du balisage pour s'orienter.

S'il est une technique commune à la variété des utilisations contemporaines des bateaux ligériens, et qui agit comme une clé de voûte de l'art de la navigation en Loire, parce qu'elle relie directement ses dimensions ludiques, sensorielles et écologiques, c'est bien la lecture de l'eau. Il s'agit, comme le précise une batelière, « de comprendre comment le fleuve va créer son lit, son chenal. Comment on va pouvoir voir ce qui marque [l'eau], et selon comment ça marque, déterminer ce que ça peut être, pour anticiper la navigation ». La lecture consiste ainsi à décrypter de façon dynamique, « de la même manière qu'on décrypte un langage » explique un marinier, les différents signes de l'eau : sa couleur, sa forme, son opacité. Tous ces caractères fournissent à l'œil aguerri des informations sur la nature du fond (sableux, rocheux, tapissé d'herbes), sur la force du courant et du vent (selon que la surface est lisse, striée de frisottis, ou agitée de remous), sur la présence d'obstacles (le « cul de grève » qui termine un banc de sable opacifie le flot...) qui permettent de trouver la meilleure route à faire, c'est-à-dire la plus en eau et la moins accidentée, mais aussi celle qui ne débouche pas sur un bras mort. Cette lecture se fait depuis deux postes privilégiés à bord : à l'avant du bateau (à la « vigie ») et à la barre. La personne à la barre décrypte principalement les signes en surface, tandis

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

que la position de la vigie, en surplomb, permet dans les eaux claires de repérer les obstacles immédiats : pieux ou rochers affleurant, tronc à la dérive... Selon les conditions météorologiques et les variations saisonnières, cette lecture se fait plus ou moins aisément. Le manque de lumière soustrait à l'œil la vision en profondeur, l'obligeant à se fier à la seule lecture en surface. La pluie peut venir troubler le décodage : lorsqu'une ondée réduit le champ de vision et frappe la surface du fleuve, perturbant la lecture de ses rides ; ou avec retardement, lorsqu'au lendemain d'une averse en amont, la rivière s'opacifie, en se chargeant des alluvions charriées par le ruissellement. À l'inverse, un vent qui souffle à contre-courant peut accentuer des signes et faciliter la lecture : sous la pression contraire du vent des vaguelettes au crêtes argentées parsèment la surface d'un haut-fond, tandis qu'une zone plus en eau demeure sombre. Un marinier ou une marinière expérimentée peut mener son bateau sans l'aide d'une vigie. Toutefois cette aide est souvent bienvenue, car elle permet de répartir la charge mentale qui préside à la navigation. Ainsi un barreur ou une barreuse pourra se fier aux signes que lui transmet la personne à l'avant du bateau, et se concentrer sur le pilotage uniquement.

La communication entre la personne à la barre et celle à l'avant du bateau s'effectue par une série d'indications signées dans un langage particulier. On indique une direction à suivre bras levé et main tendue. On pointe un danger du doigt, et on en suit, index tendu, la trajectoire relative au bateau. Quand on est hors de danger, on répète un mouvement du bras, pour dire : « on peut y aller ». Si l'on navigue au moteur, ce signe s'accompagne parfois d'un autre, qui mime l'accélération sur la manette des gaz : le poignet fait un quart de tour, poing fermé. Et comme dans tout langage, les locuteurs et locutrices ont leur accent, leur manière de prononcer, leur intonation. Untel à la vigie utilise ses deux mains pour signifier l'axe du bateau, et ainsi décrire non seulement la direction mais aussi la trajectoire, l'élan à imprimer à l'avant et à l'arrière du bateau. C'est tout son corps qu'il bouge, dans une posture très appliquée et raide. Un autre a davantage des airs de chef d'orchestre. Il mime l'allure à radoucir, paumes à plat qui pompent, des hanches au haut des cuisses. Pour lâcher les chevaux, il donne de l'allant avec ses avant-bras, et le moteur répond en salves pistonnées. Un autre sens permet de décrypter l'évolution de l'embarcation dans son environnement : l'ouïe. À la remonte, un haut fond se signale à l'oreille par le bruit que fait la vague créée par le passage du bateau lorsque celle-ci lève, déferle et le rattrape. « Si tu entends ta vague qui te rattrape, c'est qu'il y a moins d'eau » dit en substance une marinière.

Cette lecture et cette écoute de l'eau se transmettent oralement et nécessitent un effort d'attention important à l'apprentissage. La trace de cet effort s'estompe peu à peu, avec l'habitude. L'attention s'affine et s'incorpore, contribuant à faire de ce « savoir-voir » une espèce de savoir paradoxalement invisible. Un savoir-être avec la rivière, qui participe d'un ethos de la navigation en Loire.



Bouée de balisage du chenal. Voies navigables de France. Ancenis (Loire-Atlantique).
© Marmiroli, Bruno, 2024.



Sondage du fond avec une gaffe. Association Millière Raboton, Chaumont-sur-Loire (Loir-et-Cher).
© Fayolle, Jean-Félix, 2024, tous droits réservés.

Naviguer au moteur

Naviguer sur la Loire aujourd'hui implique de savoir naviguer au moteur. Outre des techniques communes aux autres pratiques nautiques motorisées (tourner sur place, « fouetter le moteur »), il existe certaines subtilités techniques liées à la relation entre le relief du fleuve et l'architecture à fond plat des bateaux. Ainsi de la technique qui consiste à passer un haut fond sur son erre, hélice relevée. À l'approche d'un banc de sable, on donne un coup d'accélérateur pour augmenter brièvement sa poussée, et gonfler la vague que le relief fait se lever dans le sillage de l'embarcation. On coupe ensuite rapidement le moteur, qu'on relève afin de maintenir l'hélice hors de l'eau. On profite alors de l'inertie créée par l'accélération, et soutenue par la vague qui déferle en rencontrant le haut fond, pour passer dans vingt centimètres d'eau, la sole au ras du sable.



Navigation au moteur. Association Millière Raboton homme de Loire, Chaumont-sur-Loire (Loir-et-Cher). © Fayolle, Jean-Félix, 2024.



Navigation au moteur. Bibi, Nevers (Nièvre). © Fayolle, Jean-Félix, 2024 (tous droits réservés).

Bourder

Propulser et diriger un bateau à la bourde relève d'un art dont l'aspect rudimentaire, auquel les voituriers d'eau devaient par le passé le surnom péjoratif de « pousse-bâton », ne doit pas masquer l'apprentissage qu'il nécessite. La bourde est ce long bâton de bois de châtaignier, terminé par une pointe en métal, appelé fer de bourde, qui permet de naviguer en prenant appui sur le fond du cours d'eau. Elle constitue, comme le note une marinière, « un lien direct entre le bateau, l'humain, et le fleuve ». La rusticité de l'objet masque la complexité de son usage : « On doit vraiment ressentir comment le bateau va bouger dans ce courant, pour que notre corps puisse épouser le courant et le bateau en même temps. C'est là où je trouve qu'il y a un fil entre ces trois éléments qui est trop beau. Ça fait corps ». Et si faire corps avec le fleuve en bourdant ne s'apprend pas sur le papier, mais en répétant des erreurs et en les corrigeant, tentons tout de même ici de dessiner les contours principaux de ce geste essentiel à l'art de la navigation en Loire.

La bourde permet tout à la fois de propulser et de diriger l'embarcation sur le cours d'eau. Selon l'angle qu'on donne au coup de bourde, relativement au bateau, on le fera dévier plus ou moins de sa trajectoire. Bien placer son coup de bourde demande de tenir compte de l'action du vent et du courant sur le bateau. Pour être efficace, une bourde doit être lancée énergiquement dans l'eau, de manière à ne pas perdre de la distance sur le courant, et pour permettre au fer de bien s'enfoncer dans le lit du fleuve, et de fournir un bon appui pour bourder. Une fois l'appui trouvé, il faut être capable de doser la puissance, d'en donner la bonne quantité au bon moment, pour suivre la trajectoire voulue. Cette puissance s'obtient en utilisant au maximum le poids du corps, souvent jusqu'à se tenir en équilibre sur la bourde, les fesses dans le vide et la pointe des pieds sur le bord du bateau. C'est seulement pour terminer le geste qu'on pousse avec les bras. Il est aussi possible de marcher le long du bateau, bourde plantée, pour donner un élan important et prolonger autant que possible la poussée. Bourder à plusieurs requiert une synchronisation qui dépend de la situation. Lors d'un passage de pont à la remontée, on veille à bourder en décalé, de manière à ce qu'il y ait toujours une bourde dans l'eau, de sorte que le bateau soit retenu et ne redescende pas sur les mètres

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

de rivières durement gagnés.

Selon que l'on bourde depuis l'arrière ou l'avant du bateau, la mécanique est un peu différente. Bourder depuis l'arrière permet d'agir sur la propulsion et la direction sans changer de position. À ce poste, on plante la bourde derrière soi sans se retourner, en gardant les yeux sur son cap. Faire glisser la perche le long de sa hanche, en étant bien sur ses appuis, permet alors de guider le lancer. Pour agir vite et ne pas s'épuiser, lorsqu'on veut alterner le côté où l'on bourde, on évite de sortir entièrement le bâton de l'eau et de faire passer le fer de bourde au-dessus du bateau.

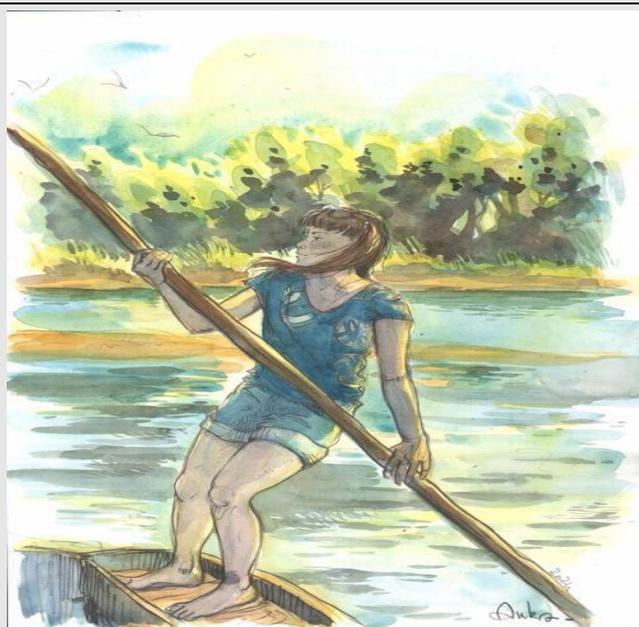
Depuis l'avant, agir sur la direction ou sur la propulsion impliquent deux attitudes corporelles bien différentes. Pour éloigner rapidement le nez du bateau d'un obstacle, on pique autour de la levée en donnant l'angle adéquat, et l'on pique d'autant plus loin que la déviation de trajectoire nécessaire est importante. Depuis l'avant, un coup de bourde à gauche enverra le nez du bateau à droite, et donc l'arrière du bateau à gauche – et inversement. Pour donner un élan rectiligne à l'embarcation, on va piquer proche du bord du bateau, puis bloquer l'extrémité de la bourde dans ses paumes, contre le buste ou l'épaule, et marcher dans le bateau de l'avant vers l'arrière en poussant sur la perche.



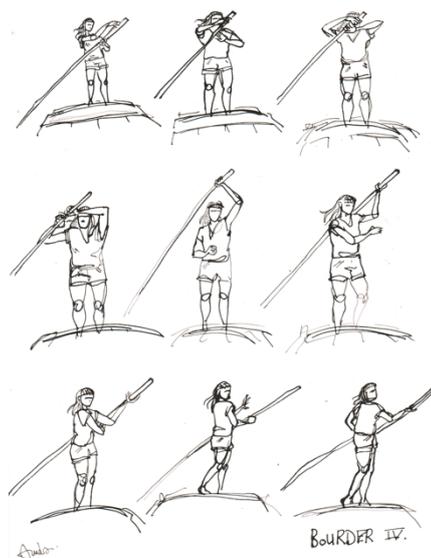
Appui de la bourde sur le fond après le passage d'un pont.
La Grande Remontée, 2023.
© Marmiroli, Bruno, 2023.



Maniement de la bourde. Le Grand Retournement,
juillet 2024.
© Emmanuel Fraisse pour le film Loire, film de bord,
réalisation Simon Serna, 2025.



Marinière à la bourde, crayon et aquarelle sur papier.
© Calmet, Aurélie, 2023.



Croquis de différentes postures à la bourde.
© Calmet, Aurélie, 2024.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Difficultés de la navigation, avaries et halage

Des avaries peuvent survenir, surtout lorsque les niveaux baissent en été et découvrent des bancs de sable, des « champs de cailloux » ou des pieux sur lesquels les bateaux peuvent venir s'échouer ou s'esquinter. Un lancer de bourde bien ajusté suffit parfois pour se dépêtrer d'un écueil, mais le plus efficace, en cas d'échouage sur un haut-fond, est encore de descendre du bateau pour le repousser dans le flot.

La navigation au moteur a ses désavantages : l'hélice est la première à rencontrer des obstacles en cas de basses eaux. Qu'elle se mette à labourer le sable ou à entortiller les herbes aquatiques, elle freine la progression de l'embarcation. Les dommages les plus importants viennent des rochers qui tapissent la Loire et sont de grands mangeurs d'hélices. Lorsque le vent est bon, naviguer à la voile permet de glisser sur des hauts-fonds inaccessibles au moteur.

Sur l'eau, les perspectives s'inversent : les ponts qui depuis terre relient les rives deviennent des marqueurs de séparation, dont le franchissement rythme et contraint la navigation. Il faut recourir au halage pour en franchir les arches, si le débit d'eau est trop faible et que l'hélice risque de racler le fond. Même dans le cas où l'eau est plus haute, la puissance du moteur et de la voile ne permet pas toujours de passer. On utilise alors un dispositif pour tracter le bateau situé en aval au moyen d'un cordage. À bord du bateau tracté, le halage s'accompagne à la bourde, afin de soutenir la manœuvre et de s'écarter des obstacles.

Un bruit de corne montait autrefois des chalands pour convier les « gens d'à terre » au halage collectif. Aujourd'hui, la solidarité marinière passe par le réseau téléphonique. Un équipage remontant le flot prévient ses homologues de l'amont qui peuvent lui jeter un cordage dans le courant.



Halage d'un bateau sous un pont lors de La Grande Remontée, 2023.
© Fayolle, Jean-Félix, 2023.



Hélices de bateaux ayant remonté la Loire de Nantes à Orléans avec marques d'altération.
© Marmiroli, Bruno, Mission Val de Loire, 2023.

Naviguer et pêcher

La pratique de pêche est extrêmement polymorphe en Loire, de par la présence de diverses catégories, qui ont des droits d'usages du fleuve variés, voire divergents parfois, et donc une batellerie différenciée. Ce qui relie les différentes catégories de pêcheurs est la recherche des mêmes espèces, et une pratique régulière du fleuve. Les pêcheurs aux lignes emploient rarement un bateau, excepté des plates de Loire pour aller pêcher de manière ponctuelle dans les zones calmes du fleuve, notamment dans les bras secondaires, ou des zones de crues. Certains d'entre eux utilisent également le float-tube, ou de petites unités contemporaines, motorisés, en résine ou en alu.

Les pêcheurs amateurs aux engins et aux filets voient leur nombre vivement diminuer chaque année, fragilisant la transmission des pratiques. Ces pêcheurs sont adhérents d'une Association Départementale des Pêcheurs Amateurs aux Engins et aux Filets (ADAPAEF) elles-mêmes fédérées à l'échelle nationale. L'ADAPAEF de chaque département est locatrice des baux de pêche

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

(amodiation) du Domaine public fluvial, découpé en plusieurs lots de l'amont à l'aval. Chaque pêcheur prend une licence annuelle pour un lot (licence « petite pêche »), agrémentée, éventuellement, d'autres droits (anguille jaune, lamproie, carrelet de terre). Chaque lot mesure, en moyenne entre 10 et 15 km. Les pêcheurs aux engins et filets pratiquent selon une réglementation stricte. Chaque préfet fixe annuellement les pratiques, spatialement (réserves), temporellement (dates d'ouverture-fermeture, calendrier), et techniquement (nombre, type et qualité d'engins et filets autorisés). Il est d'usage, sur la Loire, d'employer une plate pour aller poser et relever les engins et filets. Chaque pêcheur a son coin de pêche, qu'il partage fréquemment avec quelques amis, voisins, ou membres de sa famille. Il n'est ainsi pas rare de partir relever à plusieurs. Les engins sont généralement tendus plusieurs jours, voire semaines durant, et relevés quotidiennement. Cela dépend fortement des conditions du fleuve, trop de crue, ou un étiage prolongé sont évidemment peu propices à ce type de pêche. Les pêcheurs embarquent une rame et une gaffe, ainsi qu'un long crochet pour attraper les cordées qui tendent les engins, ou les flotteurs (généralement des bidons vides). Ils emploient parfois une grande perche pour se déplacer le long des berges, ou durant les crues et étiages, pour sonder. Plusieurs pêcheurs sont passés aux plates aluminium, et certaines associations ont fabriqué des plates neuves, soit en bois, soit en résine. Quelques femmes sont titulaires de ce type de licences.

Les pêcheurs professionnels fluviaux sont locataires, grâce à des baux de pêche de plusieurs années, généralement de plusieurs lots. Cela leur permet de diversifier leurs pratiques, et d'avoir un linéaire exploitable suffisamment viable, économiquement parlant. Ils ne sont désormais plus qu'une grosse vingtaine, de l'amont jusqu'à Ancenis, et sont représentés par l'AAPPBLB. Tous exercent sur plusieurs kilomètres de fleuve, et diversifient les engins que les arrêtés préfectoraux annuels leur autorisent. Leurs pratiques revêtent un caractère largement saisonnier, dépendant des migrations de nombreuses espèces et des conditions de navigation du fleuve. Un étiage sévère asthénie les poissons, rend délicat le passage de seuil ou d'épis, et ferme les boires et bras annexes, quand une forte crue rend la navigation et la pose d'engins périlleuse. Un temps chaud prolongé, sans mouvement d'eau hypoxie, voire anoxie le milieu. De longues et fortes crues emmènent les poissons à l'aval, et arrachent des engins, qui sont alors perdus. Les pêcheurs emploient une batellerie adaptée à chaque engin. Pour les nasses et bosselles, posées en filière, ou pour les verveux par exemple, les pêcheurs n'ont besoin que d'une plate. À l'inverse, pour d'autres pêches, comme celle à l'anguille d'avalaison ou au filet-barrage, ils mobilisent des moyens nautiques plus vastes : le guideau, pour l'anguille argentée, ou la toue cabanée, pour le filet-barrage. Chaque pose et relève nécessite de savoir lire le fleuve, en vue d'obtenir la maîtrise concomitante du bateau et de l'engin en cours de manipulation. Le pêcheur doit ainsi réussir à maintenir son bateau dans un axe précis, tout en réalisant sa manœuvre de pose ou de relève. Cela requiert une grande dextérité, et une fine connaissance du fleuve.

À l'extrême aval, la batellerie se diversifie, estuaire oblige, et les influences maritimes sont partout. Les conditions de navigation évoluent, avec une influence des marées jusqu'à l'amont de Nantes désormais, et une remontée de la salinité. La Limite des Affaires maritimes, qui sépare la navigation fluviale de la navigation maritime, se situe à Nantes (premier obstacle à la navigation en remontant de la mer). Les bateaux de pêche en aval de cette ligne sont maritimisés, et adaptés aux conditions estuariennes, voire marines, même si jusqu'aux îles de la Basse-Loire, la batellerie traditionnelle ligérienne a été employée, et l'est encore marginalement (toue, chaland, plate).

Les pêcheurs possèdent ainsi tous d'importants savoirs liés au fleuve et à la manière de le naviguer. Présents quotidiennement, et dépendants de ses évolutions journalières pour pratiquer leurs activités, tant professionnelles que amatrices, ils le scrutent jours après jours, et connaissent finement les moindres recoins de leur lot de pêche. Ils savent également conter et analyser l'évolution de la géomorphologie ripuaire, de la végétation riveraine, et de la bathymétrie sur le temps long, et sont aux avant-postes des changements environnementaux que le fleuve et ses occupants vivent et subissent depuis plusieurs siècles (étiages accrus, sécheresses, disparition des saumons, pollutions...). Au-delà des catégories techniques ou économiques, tous partagent une recherche quotidienne des poissons et crustacés de Loire, et une forte connaissance du fleuve.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE



*Pêche amateur aux engins. Association La Maille tourangelle, Bréhémont (Indre-et-Loire).
© Vautier, Francis, Mission Val de Loire, 2024.*



*Pêche professionnelle. Les Pêcheries ligériennes, Bréhémont (Indre-et-Loire).
© Fayolle, Jean-Félix, 2024.*



*Pêche professionnelle. Les Pêcheries ligériennes, Bréhémont (Indre-et-Loire).
© Vautier, Francis, Mission Val de Loire, 2024.*



*Pêche amatrice aux engins et aux filets sur l'ancienne zone mixte de l'estuaire (Loire-Atlantique).
© Danto, Anatole, 2014.*

Partager et fêter

La pratique des festivités comme moments de partage peut se définir sous différentes formes.

Les petites formes sont des festivités en lien direct avec les associations de bateliers et leurs pratiques. Elles s'organisent à petite échelle pour célébrer des moments clés en lien avec les savoirs nautiques tels que la mise à l'eau d'un nouveau bateau. Mais les plus fréquentes sont celles en lien avec le départ, l'arrivée ou les escales effectuées lors d'une navigation sur plusieurs jours. Ces petites formes favorisent l'émulsion au sein des différentes associations tout au long de la Loire car elles sont synonymes d'échanges à la fois sur le plan matériel (nourriture, boisson, réparations) mais aussi sur le plan immatériel (coopération, témoignages de navigation, chansons). La participation à ces petites formes est incitée par le bouche à oreille au sein d'une même association ou entre associations. Citons comme exemples documentés dans le cadre du PCI : la mise à l'eau du bateau sur le chantier Miné, le Grand Retournement avec La Rabouilleuse ou encore la célébration de la Saint-Nicolas à Châteauneuf-sur-Loire.

Les moyennes formes sont des festivités qui regroupent à la fois les associations de bateliers mais aussi du grand public, à l'aide d'une communication locale dans les journaux et sur les réseaux sociaux avec le soutien des institutions locales. Ces moments de partages s'organisent à une échelle locale voire départementale au niveau d'une ville ou d'un village souvent en faisant vivre le port et son histoire. L'on y trouve plusieurs bateaux d'inspiration traditionnelle de Loire, des stands

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

proposant de la nourriture et des boissons tenus à la fois par les associations mais aussi des prestataires locaux. D'autres stands animés par des prestataires extérieurs permettent de donner à voir la richesse du patrimoine et des savoirs nautiques ligériens à l'aide d'ateliers, de démonstrations, de chansons, de publications et parfois d'expositions. Citons comme exemples la Fête de l'eau à Savonnière par les Bateliers du Cher, La Grande Remontée par l'association de La Rabouilleuse ou encore la Fête du Thoureil par l'association Jeanne-Camille.

Les grandes formes sont les festivités les plus médiatisées avec un retentissement régional voir national. Citons comme exemple le Festival de Loire d'Orléans, le Saumur Loire Festival à Saumur ou encore Fibres en Musiques à Montjean-sur-Loire. Visant à attirer un très large public, elles nécessitent souvent que l'organisation soit remise à la charge d'un prestataire extérieur tel que EVT (Evènement Voile et Tradition). Elles nécessitent la collaboration des institutions locales, départementales et régionales avec un soutien financier important grâce à l'attribution de subventions afin de pouvoir garantir la sécurité des bateliers mais aussi du grand public. Au cours de ces moments de partage de grande envergure, souvent sur plusieurs jours, il est possible d'y retrouver des stands et des activités qui mettent en lumière les savoirs nautiques ligériens (démonstrations, ateliers, chansons, publications, produits locaux). Toutefois, l'ADN des festivités tel qu'on le retrouve de manière systématique dans les petites et les moyennes formes est souvent noyé dans une quantité d'autres propositions festives sans rapport avec la Loire et ses savoirs nautiques.

I.6. Langue(s) utilisée(s) dans la pratique

La pratique a son vocabulaire propre, à la fois pour décrire et nommer l'espace fluvial, les pièces architecturales des bateaux ligériens, les paysages rencontrés et les membres de la communauté (surnoms). La maîtrise de ce vocabulaire facilite la transmission des connaissances et savoir-faire.

La construction des bateaux de Loire mobilise un lexique spécialisé pour désigner les types de bateaux, leurs gréements mais aussi les éléments et pièces qui les composent. Les bateaux sont désignés par les appellations suivantes : « plate », « bachot », « barque », « fûtreau », « toue », « toue cabanée », « toue sablière », « toue de Basse Loire », « gabarre », « chaland », « pillard ». Des termes très spécifiques (arronçoir, gros bord, jettro, palatrage, râble, courbe, verneau, girouet, ménicle, gueurde...) ne se rencontrent que dans le bassin ligérien.

Ce vocabulaire technique lié à la construction se double d'un autre vocabulaire, tout aussi spécifique, celui lié au milieu dans lequel se pratique la navigation. Une dizaine de désignation des vents, des îles, des sables s'appliquent tant aux terres inondées qu'aux paysages de l'étiage, qu'aux courants et aux trous d'eau. Les noms des vents (vent traversier, vent de galerne, vent de mar, vent mou, ouzée...) ; les termes liés au paysage fluvial parcouru (javiots, grèves, culs de grève, montilles...) ; les noms des espèces végétales rencontrées (rauche, verdiau, chenevière...) sont nombreux et toujours utilisés. Les hautes eaux, crues, inondations, les étiages, embâcles et débâcles, le sable sont des figures de l'espace autant que des constituants d'une matière ligérienne mobile, changeante. La précision du langage permet de partager la relation intime des communautés au fleuve Loire caractérisé par une hydrologie et une dynamique fluviale complexes et originales. Le vocabulaire lié à la lecture de la rivière évoque un « ressenti » nautique (lire la veine d'eau, sentir le vent dans les peupliers noirs, suivre les feuilles sur l'eau montrant le courant...).

Le vocabulaire contemporain ligérien dénomme et décrit le temps, l'espace, les berges et la masse liquide, le vent rencontré, les grands et petits animaux avec la même appétence que les marchands marinières du XVIII^e siècle. Les termes se sont précisés, appuyés par une nomenclature écologique, une lecture du milieu liquide et des autres qu'humains revendiquée par les navigants.

Ce vocabulaire, toujours en vogue dans la navigation contemporaine, illustre la volonté de la communauté de s'ancrer dans une filiation historique. Cette langue refuge n'est pas qu'une langue conservatoire ; elle est une langue qui rassemble, expose, perpétue et se prête aux néologismes. Ces derniers sont les témoins des adaptations et des changements. Elle s'ouvre à des termes hérités de langues étrangères : on entend parfois « beacher » (de *beach*, la plage en anglais) qui vient du monde

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

marin ; on parle de « stick » pour désigner les manchons, souvent artisanaux, qui prolongent les poignées des gaz des moteurs hors-bord. Elle ouvre aussi à un imaginaire scandinave et viking souvent énoncé, mais qui s'appuie sur des réalités lexicales : *guinda* et *boitas* proviennent respectivement des termes scandinaves *vindas* et *beitas*. On fait l'hypothèse que le mot *gueurde* pourrait également provenir d'une langue scandinave, et aurait voyagé avec les gréments carrés des bateaux nordiques.

Concernant la pêche, la langue employée est le français, mais plusieurs termes sont spécifiques aux variations dialectales régionales (bourgne, bosselle, guideau, dideau, tézelle, bottereau, civelle, margain, pimpeneau, correlet, enlarmes, ...), et sont intégrés aux parlers angevins, tourangeaux, nantais, gallo, etc.

L'influence de la batellerie ligérienne se lit également dans les noms de lieux. Le terme ancien de « née », pour bateau, nef, attesté en 1390, se lit encore dans le hameau les Nées, à Sully-sur-Loire ; toue (bateau plat) au lieu-dit Les Toues, à Trogues (37) ; Chaland à Les Challans à Villemurlin (45) ; Braye (filet de pêche) à Saint-Jean-de Braye (45). La toponymie rappelle l'aménagement et l'entretien du chenal navigable d'une Loire naviguée (Le Perré, Les Chevrettes, Le Grand Duit), les vents (La Galerne), le lit du fleuve (Tortemouillon à Bréhémont), les quartiers de marine (Rue du Port, rue Saint Nicolas, La Motte Poissonnière, la rue de la Lamproie).



Plaque de rue, Passage des bateliers, Saint-Georges-sur-le-Cher (Loir-et-Cher).
© Serna, Virginie, 2007.



Plaque de rue, rue du Chantier du port, Saint-Georges-sur-le-Cher (Loir-et-Cher).
© Serna, Virginie, 2007.

I.7. Éléments matériels liés à la pratique

Patrimoine bâti

Même si les éléments bâtis sont différents selon le haut cours du bassin et le cours moyen et aval en raison de la différence du régime de la rivière, un corpus patrimonial se dégage sur l'ensemble du bassin de la Loire, constitué des éléments suivants :

- Les ports, ports refuge, gare à bateaux, chantiers, aménagements portuaires précaires, port de bac et cabane de passeurs ;
- les ouvrages portuaires : les quais, cales, cale simple, cale abreuvoir, cale en tablier, cale double à tablier haut ou bas, les perrés et les rampes, les pentes et les objets mobiliers associés : tourets de halage, poulie cabestan ;
- les escaliers assurant l'accès aux cales d'abordage, escalier double de Blois, sortie d'escalier ;
- les digues submersibles, duits, épis submersibles ;
- les marques de crues, les échelles hydrométriques, les bornes kilométriques ;
- les maisons de mariniers et leurs décors (linteau, mobilier marinier) ;
- le mobilier d'amarrage : les organeaux, boucles d'amarre ;
- les plaques de distance entre les ports.

DISTANCES SUIVANT LA RIVE DROITE DE LA LOIRE.		
DE	CANDES	À
BRIARE	255.376	PORT-BOULET 7.540
GIEN	224.094	SAUMUR 12.675
SULLY	220.779	LES ROSIERS 27.909
CHATEAUNEUF	200.578	S ^T MATHURIN 50.092
JARGEAU	192.247	PONTS-DE-CE 34.299
COMBLEUX	177.686	LA POINTE 61.789
ORLÉANS	171.384	CHALONNES 74.687
MEUNG	155.110	MONTJEAN 85.392
BEAUGENCY	145.157	INGRANDES 86.350
MER	129.568	S ^T FLORENT 96.878
BLOIS	114.044	ANCENIS 109.875
AMBOISE	70.558	OUËDON 118.807
MONT-LOUIS	65.760	NANTES 144.674
TOURS	62.889	INDREY 154.320
CINQ-MARS	55.200	FAIMBOEUF 155.228
LANGAIS	28.775	S ^T NAZAIRE 202.850

Plaque de distances entre les ports. Candès-Saint-Martin (Indre-et-Loire).
©Région Centre-Val de Loire, Inventaire général, Malnoury, Robert.



Marques de crues, Pont Georges V, Orléans (Loiret).
©Serna, Virginie, 2014.

Objets, outils, matériaux supports

Le bateau de Loire

Le bateau de Loire est un bateau à fond plat, avec des spécificités architecturales (levées, tableau, flancs bordés à clin, gouvernail axial, voile carrée, arronçoirs). Construit entièrement en chêne, ce bateau marchand était utilisé depuis l'époque médiévale dans les deux sens de navigation, à la descente et à la remontée. Modifié, adapté, ajusté à de nouveaux usages contemporains, le bateau de Loire fait partie de la famille architecturale des bateaux construits à clin.

Pour construire des bateaux de Loire, les artisans mobilisent différents types d'outils et de matériaux selon leur spécialité et les étapes de fabrication.

Pour les bateaux en bois, s'il est techniquement possible pour les charpentiers en bateaux de « s'en sortir avec du matériel à main » [Bruno Perdriau], c'est-à-dire avec des outils manuels et électroportatifs comme la scie circulaire, le rabot, le marteau, le « zague » (la scie égoïne), l'usage de machines à bois stationnaires comme la scie à ruban et la « rabot-dégau » (la raboteuse-dégauchisseuse) facilite certaines opérations. Le recours à la « rabot-dégau » dépend principalement de la qualité du sciage du bois. En effet, si celui est bon et que l'épaisseur des plateaux est constante, le bois est taillé sans être raboté au préalable. Malgré la simplicité proclamée, les ateliers des constructeurs regorgent de très nombreux outils ayant des destinations variées. Pour une part, il s'agit d'outils ou d'objets détournés de leur usage initial comme cette friteuse qui dans l'atelier de l'un des constructeurs sert à faire fondre le brai.

La construction des coques en acier ou en aluminium nécessite l'usage d'outils pour découper, souder et meuler le métal comme le poste à souder, la disceuse et la meuleuse.

La confection des voiles repose sur l'utilisation d'un matériel de couture adapté comprenant ciseaux, machines à coudre, épissoirs, aiguilles de diverses formes et tailles, paumelles à ralingue.

La réalisation des pièces de l'accastillage qui sont en métal ou en bois nécessite soit les outils de la forge, soit ceux propres au tournage du bois.

La manutention des bateaux en construction ou en carénage est facilitée par l'usage d'un chariot élévateur. Des crics hydrauliques ou mécaniques servent à lever le bateau.

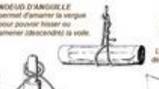
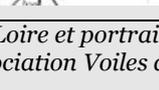
De nombreuses essences de bois peuvent servir à construire des bateaux de Loire. Les constructeurs se montrent opportunistes en la matière. Ils font avec les types de bois qu'ils trouvent et dont les

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

caractéristiques se prêtent au bateau en construction. Les bois les plus utilisés sont le chêne et le pin. Le chêne pour l'ensemble du bateau ou seulement pour les parties structurales que sont les râbles, les courbes et les membrures. Le pin pour la sole et le bordé. Il peut s'agir de pin maritime mais plus fréquemment de pin douglas, plus durable. Les autres essences employées à l'occasion sont le cèdre, le faux-acacia (robinier), des bois exotiques comme le padouk, le bilinga ou l'iroko. Pour les « bois de pays », les charpentiers s'approvisionnent par leurs propres moyens ou par l'intermédiaire de scieries locales. Certains vont chercher le chêne en Mayenne tandis que d'autres vont chercher du douglas en Corrèze.

Le bois est protégé avec du « goudron », du « brai » ou du « coaltar ». Le nom « coaltar » demeure bien que les produits utilisés aujourd'hui sont des dérivés du pétrole et non plus de la houille. En effet, certains produits cancérigènes et nocifs pour l'environnement sont désormais interdits. C'est le cas du « carbonyle » remplacé par des produits alternatifs ayant une teneur moins forte en benzène et donc à l'efficacité moindre.

Plusieurs constructeurs disposent d'un banc de sciage qui leur permet de faire eux-mêmes le débit des bois. La longévité de certaines constructions est attribuée au savoir de sélection des bois que possédaient leur constructeur. C'est notamment le cas du charpentier en bateau Guy Brémard, installé à Saint-Germain-sur-Vienne dont le père était scieur.

<p>TYPES DE BATEAUX DE LOIRE</p> <p>Gabare de transport 20 à 30m</p>  <p>Toue de basse Loire 10 à 15m</p>  <p>Toue cabanée 10 à 15m</p>  <p>Toue sablière 10 à 12m</p>  <p>Fûtreau 8 à 10m</p>  <p>Plate de pêcheur 6 à 10m</p>  <p>TRUIRE UN BATEAU DE LOIRE Initialement une toue, un fûtreau ou une gabare, les bords ont été rendus rigides à des endroits de jonction qui ont été remplis depuis des siècles de bois. Une fois le bord trépané, on relève l'avant et l'arrière on monte les bords « à clips », les planches se re-</p>	<p>Portraits de bateaux</p> <p>Depuis 1950, nombreux sont les bateaux traditionnels reconstruits sur les bords de Loire. Nous vous proposons de découvrir quelques-uns des premiers du patrimoine de Voiles de Loire.</p> <p>«La Montemalinale» Gabare trépanée à quai Clap Loire Montemalinale (40)</p>  <p>«La Juste» Toue de basse Loire Association Rayons Maritimes Saint-Jean-de-Boiseau (44)</p>  <p>«La Petite Française» Toue cabanée La Posaonnière</p>  <p>«La Filiole», toue sablière Association Vent de Gabare Villedieu-les-Rochers (37)</p>  <p>«Port Thibaud», Fûtreau voile carrée 20 m² et plateau Fûtreau.pdf</p>  <p>«Fou du bois», Fûtreau association «Amis de Loire Lignères de Touraine (37)</p>  <p>MOULO D'AMBOISE Le moulo d'ambouise est un moulo à voiles pour pouvoir trépaner ou dépanner les bords du bateau.</p>  <p>MOULO DE BOULNE Les moulos à voiles sont des moulos à voiles. Les moulos permettent de trépaner le bord de la toue vers l'avant.</p> 	 <p>© Jean-Félix Fayolle</p> 
<p>Types de bateaux de Loire et portraits de bateaux. Fiche pédagogique de l'association Voiles de Loire.</p>		<p>Épissoir et paumelles de voilerie pour la confection de voiles. Atelier Clandestine, Berthenay (Indre-et-Loire). © Fayolle, Jean-Félix, 2024.</p>

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE



Stockage de bois sur le chantier Hoël Jacquin, Lignéres-de-Touraine (Indre-et-Loire).
© Serna, Virginie, 2024.



Outils de calfatage. Chantier Marlo, Saint-Jean-de-Boiseau (Loire-Atlantique).
© Fayolle, Jean-Félix, 2024 (tous droits réservés).

Les coques métalliques sont fabriquées à partir de tôles d'acier ou d'aluminium. Un constructeur de coque en aluminium utilise de l'alu marine 5083 recuit en tôle de 2m sur 6m et de 5mm d'épaisseur. Pour la construction de coques en acier, les constructeurs partent de tôle mesurant 6m par 2m, 4m par 2m ou 3m par 1,5m. Selon les tailles de bateaux, l'épaisseur de l'acier est comprise entre 3 et 5mm.

Les voiles sont taillées dans des draps de coton ou, pour une meilleure durabilité, dans du tissu polyester.

Le réemploi de matériaux ou de pièces ayant eu un premier usage prend des formes variées. Il peut s'agir de réutiliser les pièces de certains bateaux déchirés ou encore de transformer des pneus de karting en pare-battages.

La bourde, instrument essentiel, prolongement de la main

Longue d'au moins 2,30 mètres, cette perche ferrée est faite à partir d'une section de bois rectiligne et relativement épaisse (autour de 6cm d'épaisseur). La bourde doit être à la fois solide, suffisamment souple (pour ne pas rompre sous l'effort), et suffisamment rigide (pour ne pas ployer démesurément sous l'effort de poussée qu'elle sert à transmettre). Les essences fréquemment utilisées pour tailler une bourde sont : le châtaignier, le noisetier, le frêne, le robinier faux-acacias et plus rarement le pin.

Il semble que le terme de bourde recouvre aujourd'hui, dans l'usage, les termes de bâtons de quartiers ou de bâtons de marine qu'on trouvait aussi par le passé. Les fers qui terminent les bourdes sont généralement coniques ou triangulaires-plats (« à l'ancienne » peut-on entendre à propos de ces derniers). Nous avons vu, à bord d'un bateau, un bâton coiffé d'un fer en forme de U, caractéristique d'un outiau, cette gaffe à pousser qui était autrefois bien utile pour gérer les couplages et les trains de bateaux. À l'exception des gaffes (plus courtes) et de quelques « bâtons-sondes », tous les bâtons ferrés embarqués sont généralement désignés par le vocable de bourde. La bourde peut aussi servir à caler momentanément le bateau dans le courant lorsqu'on est amarré en travers du flot (pour éviter que le bateau ne se déporte sur un obstacle ou sur un bateau proche). Dans ce cas, on la plante dans l'eau et on attache au bateau la partie émergée de la perche. On s'en sert comme d'un « écouart », pour écarter le bateau. En cas d'amarrage de longue durée, on préférera l'emploi d'écouarts consacrés, taillés dans des sections et à des dimensions plus robustes, et terminé d'une ferrure plus imposante.

Enfin la bourde sert aussi de sonde pour évaluer la profondeur de l'eau. Les bâtons-sondes observés ou utilisés étaient en bambou ou en châtaignier. Ces instruments sont marqués à intervalles réguliers pour faciliter la lecture de la profondeur, en portant notamment une marque bien visible au niveau de la hauteur correspondant au tirant d'eau du bateau sur lequel ils étaient employés. Ainsi, on voit immédiatement en sondant si l'on est proche ou non de ce seuil critique, synonyme de talonnage et/ou d'échouage. Pour indiquer la profondeur à la personne qui barre, la personne qui vient de sonder lève le bâton en l'air d'une main, et désigne de l'autre la hauteur de l'eau telle qu'elle a marqué sur le bois. La rapidité de cette manœuvre aide à prévenir les échouages.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE



Collecte d'une perche de châtaignier dans une taillis, pour faire une bourde. Lignièrès-de-Touraine (Indre-et-Loire)
© Fayolle, Jean-Félix, 2024.



Extrémité ferrée d'une bourde. Bréhémont (Indre-et-Loire).
© Serna, Virginie, 2024.



Scène d'hivernage. Des écouarts neufs sont transportés sur "Bouxafasse" puis amarrés à "La Tambouille" et piqués dans la rive submergée afin d'écarter le bateau du duit. Association Charpentiers d'Leau, Bréhémont (Indre-et-Loire), février 2024.
© Maytraud, Basile.



Présentation des bâtons de marine au musée de la Loire, Cosne-Cours-sur-Loire (Nièvre).
© Serna, Virginie, 2025.

D'autres éléments composent l'équipement du bateau :

Voiles et gréements : voile, aiguilles, mât, vergues, boitas (en une ou deux sections), gueurde, drisse, collier de racage, estropes (faire des épissures) ; guirouets [img...] ; guinda : pour les plus gros bateaux.

Les dispositifs de directions rencontrés sont la piautre, le gouvernail, la patouille, gournats, moteur, et stick. De manière générale, sur les plus petits bateaux, le moteur hors-bord remplace la piautre et le gouvernail, qui sont donc des équipements mobiles, pour assurer la direction de l'embarcation en l'absence de vent.

Les pêcheurs emploient gaffe, rame, perche et crochet pour attraper les cordages de leurs engins et les flotteurs. Ils équipent leur bateau de vire-filet, pour relever les filières ou les engins seuls, et ont des bacs spécifiques pour leurs captures. Les engins et filets sont soit achetés, soit encore fabriqués par certains, et sont désormais majoritairement en plastique ou en métal, même si l'osier demeure encore employé. Les taquets sont également importants pour manœuvrer les lignes et relever les engins.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE



Guirouet sur le mât descendu du Gaillard à Saint-Florent le Vieil (Maine-et-Loire). Association des Bateliers du Cher. © Maytraud, Basile, septembre 2023.



Relève d'un filet à la perche crochétée. Bréhémont (Indre-et-Loire). © Vautier, Francis, Mission Val de Loire, 2024.

En lien avec la pratique, notons les objets anciens et contemporains liés à la navigation ligérienne dont la conservation est assurée par les musées, principalement à Châteauneuf-sur-Loire (45) et Cosne-Cours-sur-Loire (58), Orléans (45) et Conflans-Sainte-Honorine (78), musées de France, et dans d'autres structures comme Pont-du-Château (63), Le Veudre (03), Briare (45), Chouzé (37), La Chapelle-sur-Loire (37), Montoir-de-Bretagne (44). Les Maisons de Loire conservent également des éléments à l'image de la Maison de La Loire de Montlouis-sur-Loire qui présente le "modèle d'étude" d'un chaland de Loire, maquette réalisée par François Ayrault, ainsi que les associations de bateliers et les particuliers.

Partager et fêter

Les éléments matériels liés aux festivités de petites, moyennes et grandes formes sur la Loire sont : les bateaux d'inspiration traditionnelle de Loire et leur voile carrée, qu'ils soient en bois ou avec une coque alu ; les ateliers liés aux savoirs nautiques ligériens tels que la fabrication de cordes, les coffres de mariniers, les battoirs, le matériel de pêche en vannerie, les nœud de mariniers, les maquettes de bateaux ; les démonstrations comme la fabrication de voiles carrées ; la gastronomie locale et régionale et les publications sur l'histoire de la Loire et de sa marine.

II. APPRENTISSAGE ET TRANSMISSION DE L'ÉLÉMENT

II.1. Modes d'apprentissage et de transmission

Apprendre à construire

La plupart des constructeurs professionnels ont une formation professionnelle en lien avec le type de construction qu'ils font. Les charpentiers en bateaux se sont formés à un métier du bois (menuiserie, charpenterie bâtiment) avant, pour quelques-uns d'entre eux, de poursuivre une spécialisation en charpenterie de marine dans un centre de formation du littoral. Les artisans fabriquant les coques métalliques ont pour la plupart une formation de soudeur ou de chaudronnier. Cependant, ces apprentissages formels ne leur ont pas permis d'apprendre les savoirs et savoir-faire spécifiques à la construction des bateaux de Loire. L'apprentissage des constructions ligériennes s'est fait « sur le tas », auprès de constructeurs expérimentés ou au sein de structures associatives. Du fait du fort déclin de la pratique avant son renouveau à la fin des années 1980, il n'y a eu que très peu de

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

transmission familiale à destination des constructeurs actuels. On peut toutefois noter le cas de Bruno Perdriau qui a appris le métier auprès de son oncle, le constructeur Guy Brémard.

Certains constructeurs se sont livrés à un véritable travail de collectes des savoirs en allant interroger les anciens constructeurs. Une partie de ce collectage a donné lieu à des publications qui ont permis la diffusion de ces savoirs. Les écrits de François Beaudouin, créateur du musée de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine, ses plans, maquettes, ouvrages et conférences, sa mise en pratique de la construction du *scute* de Savonnières avec les Bateliers du Cher et son engagement scientifique ont joué un rôle très important dans la transmission et la diffusion des savoirs.

Un nombre important de constructeurs mentionnent également l'archéologie des épaves et les restes de bateaux comme vecteur d'apprentissage. En effet, c'est en analysant ces morceaux de bateaux retrouvés au fond du fleuve qu'ils ont pu obtenir des réponses à un certain nombre de questions techniques.

Apprendre à naviguer

L'apprentissage de la navigation se forge essentiellement de routine, sur le fleuve, au contact de ses eaux et auprès de marinières et marinières plus expérimentés. À un novice qui se questionnait sur l'absence de topo guide de navigation ligérienne, un membre d'une association de marine de Loire lui répondit que l'évolution constante du plan d'eau rendrait un tel guide rapidement obsolète, trompeur et dangereux et que désigner une arche praticable dans la partie non-VNF du fleuve, c'est prendre le risque que son conseil écrit se retourne contre soi. La transmission orale convient bien mieux à la navigation ligérienne, à son caractère dynamique. Le mieux est donc de se renseigner auprès des personnes qui naviguent dans le coin abordé ; et d'observer le plan d'eau, depuis le pont si possible lorsqu'on veut le franchir.

Il n'existe certes pas de guide de navigation comme on trouverait des guides de randonnées. Toutefois on trouve des supports écrits qui peuvent orienter les praticiens. Le *Cahier n°3* de la Mission Val de Loire comprend une charte de navigation, et une boîte à outils pour la navigation de loisir en Loire. Corsaire Éditions ont fait paraître en 2021 *Vivre la Loire et connaître ses dangers* de J.-P. Simon, guide balayant le béaba des risques et de la législation associée à diverses activités de Loire, de la pêche à la baignade, en passant par la navigation et jusqu'au risque nucléaire. Ce livre n'est pas un topoguide mais propose d'« entrer en ligérie en toute confiance ».

Le monde associatif est le lieu de l'apprentissage des savoirs nautiques par excellence. Fort d'une cinquantaine d'associations sur l'ensemble du bassin de la Loire, l'apprentissage informel se fait lors de sorties entre praticiens. Ce sont des sorties à la journée ou en bivouac. À la Rabouilleuse-École de Loire, une formation informelle « sur le tas » s'est mise en place dès 2011 sur un premier bateau à passager (donc à moteur) mais, depuis 2016, l'essentiel des pilotes est formé dans le cadre de sessions bi-hebdomadaires chaque mois de juin et/ou de formations accélérées pendant les week-ends de juillet et août. Cet apprentissage peut être sanctionné par un permis fluvial (indispensable pour les bateliers professionnels). Les navigants formés constituent une communauté de cœur et d'attache et sont co-utilisateurs des bateaux de l'Association. Un groupe WhatsApp très actif rassemblant tous les navigants formés permet de pratiquer facilement la navigation en Loire. La Rabouilleuse-École de Loire dispose de 2 bateaux à passagers (jauge 14 personnes + 2 bateaux de formation (jauge 9 personnes) + 2 barques (jauge 4 personnes) + 1 bateau refuge (jauge 6 personnes).

Les rassemblements, et notamment les rassemblements itinérants, sont des moments de partage de connaissances, de sortie de sa zone habituelle de navigation, de rencontre, d'apprentissage de la rivière. Ils constituent de fait un support essentiel à l'apprentissage et à la transmission des connaissances par la pratique et permettent de monter en compétence nautique. Ce sont des événements où la force du collectif permet de franchir des obstacles qu'on ne franchirait pas seul : on l'a bien compris pour ce qui est du passage de pont au halage. On ose d'autant plus s'aventurer dans une zone inconnue que l'on est entouré d'autres bateaux prompts à venir en aide, et guidé par un équipage qui connaît la zone.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Un apprentissage formel existe également pour les professionnels, qui comprend des éléments des savoirs nautiques ligériens, comme la lecture de l'eau, mais n'en n'inclut pas d'autre. Chloé, guide-pilote à Saumur, faisant des balades à passager sur de grands bateaux non-traditionnels (soixantaine de passagers, 2 moteurs à turbines) témoigne : le remorquage et le halage sont des compétences qui ne s'acquièrent pas avec un permis professionnel. C'est en naviguant avec l'association Jeanne Camille (Thourel) notamment lors de la Grande Remontée 2023 qu'elle a pu expérimenter ces techniques.

Ces navigations collectives itinérantes se déroulent du début du printemps au début de l'automne, et correspondent à des événements récurrents (*Grande Remontée* en Loire avale et moyenne, *Remontée des Saumons* en Loire amont, *Ringate* (mot valise formé par l'apposition des termes – « ringarde » et « régata ») en Loire moyenne, pour ne citer que quelques exemples) ; ou à des événements plus ponctuels (*La Super Flotte* en 2022, de la Loire moyenne à l'Ille-et-Vilaine par les canaux bretons). Le caractère sportif de ces navigations en eau douce est à la fois brandi et moqué, vis-à-vis de leurs homologues maritimes, à travers les noms dont sont baptisées certaines navigations collectives ponctuelles entre mariniers et marinières : *L'harmonica cup*, *La Solidaire de l'humanité* (2024) tournent en dérision les noms de célèbres courses en mer.

Pour les constructeurs-navigant, ces moments sont aussi l'occasion de juger des performances des différentes embarcations rassemblées sur le plan d'eau, et confrontées au fil des jours et du parcours à différentes situations mettant à l'épreuve leur qualité (poids, aéro et hydrodynamisme, manœuvrabilité à la voile, à la bourde, à la rame, etc).

Les bateaux transportant du public à titre payant sont considérés comme « bateaux commerce ». Ils doivent donc faire l'objet d'une homologation délivrée par les services de la direction départementale des Territoires - DDTM pour la région Pays de Loire et par la Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports - DRIEAT pour la région Centre-Val de Loire. Cette homologation est délivrée après une expertise du bateau faite par un bureau agréé. Elle comprend une visite de la coque en cale sèche suivie d'une visite à flot comprenant des tests de stabilités du navire. Lors de ces tests de stabilité, il est demandé que le bateau soit équipé de tout son matériel de sécurité imposé et chargé du nombre de personnes suffisantes correspondant au poids total admis.

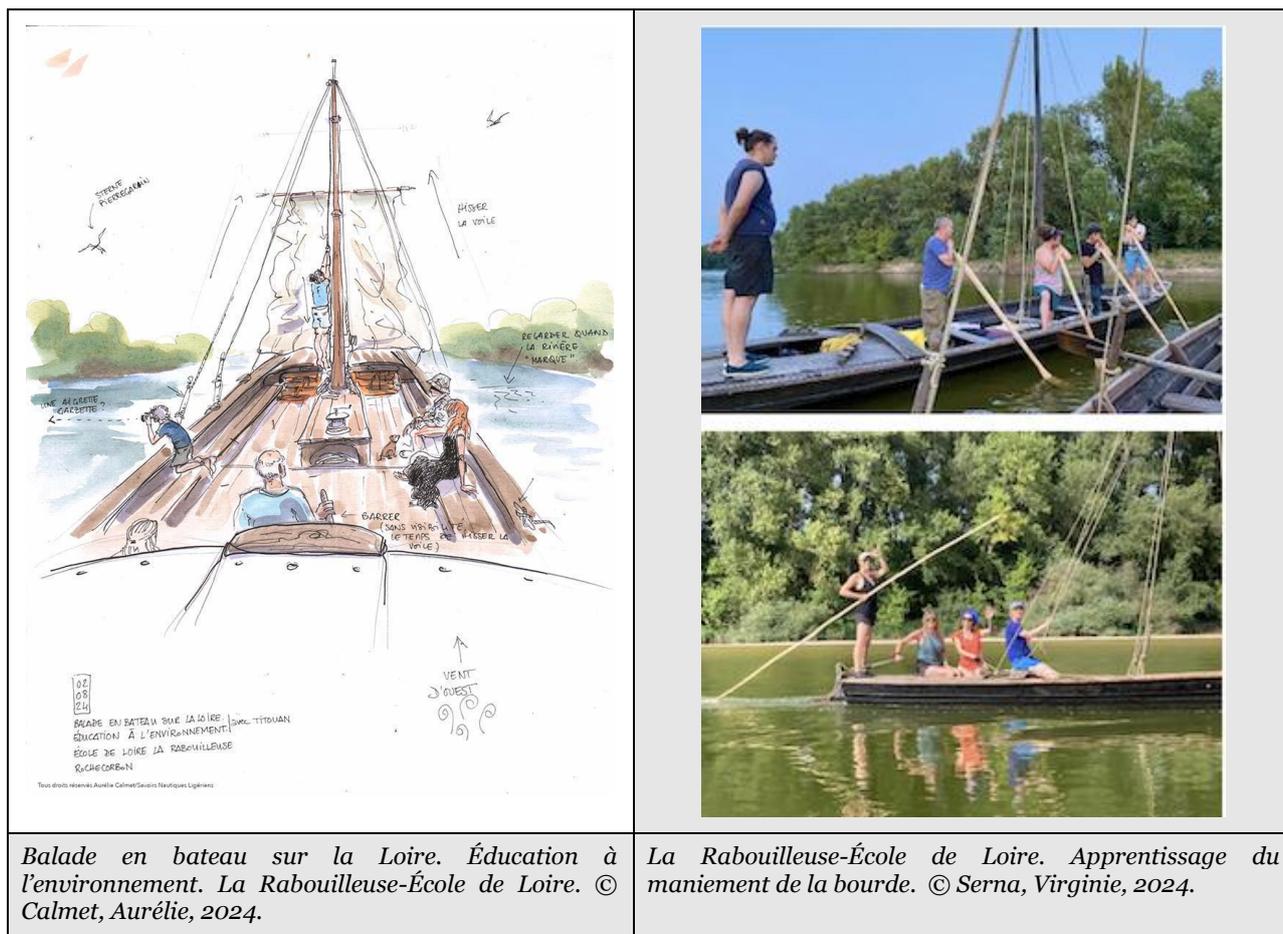
Le pilote doit avoir son permis bateau et un titre ASP (autorisation spéciale passagers), ce titre était délivré après une formation de trois jours et maintenant sur simple demande à la DDTM ou DRIEAT après fourniture d'un brevet natation 50m avec récupération d'un objet à une profondeur de 2m. Brevet de premiers secours PSC1 et certificat médical demandés. Possibilité d'avoir une aide mais pas obligatoire. Pour une homologation avec plus de 12 passagers même parcours avec en plus un plan du bateau et plus de sécurité (procédure d'évacuation, passerelles aux normes, pompe incendie, défibrillateur, civière etc.). Le pilote doit avoir un certificat de capacité BP et l'aide d'un homme de pont ayant son agrément, pouvant aider à faire les manœuvres et s'occuper des passagers.

Certains professionnels viennent du milieu marin et ont adapté leurs compétences à la Loire. D'autres ont appris leur métier de manière plus ou moins formelle, en naviguant dans diverses associations en tant que bénévole, stagiaire, service civique, ou plus tard salarié.

Apprendre à pêcher

Concernant la pêche professionnelle, les lycées maritimes ou agricoles spécialisés en aquacole délivrent les diplômes requis pour exercer. Toutefois, rien ne remplace une formation directe auprès d'un pêcheur professionnel, qui prend des jeunes comme « compagnons » de pêche, et, par parangonnage, les forme au métier.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE



Balade en bateau sur la Loire. Éducation à l'environnement. La Rabouilleuse-École de Loire. © Calmet, Aurélie, 2024.

La Rabouilleuse-École de Loire. Apprentissage du maniement de la bourde. © Serna, Virginie, 2024.

Apprendre à partager et fêter

Les moments de partages, pour les petites et les moyennes formes sont organisés par les associations de bateliers qui mobilisent à la fois les navigants et les personnes qui restent sur terre. Tous travaillent ensemble à l'organisation et la coordination de ces événements en s'appuyant sur des connaissances mutualisées et l'expérience des éditions précédentes. Les festivités nécessitent de connaître les démarches administratives, les normes et réglementations en vigueur mais aussi une gestion des comptabilités. Le meilleur mode d'apprentissage reste de prendre part à l'organisation de festivités de différentes formes afin d'acquérir les connaissances nécessaires.

II.2. Personnes/organisations impliquées dans la transmission

De façon générale, ce sont les marinières/marinières professionnels ou amateurs éclairés, les Associations de batellerie, les pêcheurs professionnels, biologistes, charpentiers, archéologues, les Éducateurs à l'environnement, les musées (musée de la Marine de Loire (région Centre-Val de Loire), musée de la Loire (région Bourgogne Franche-Comté), les Écomusées, les maisons de Loire et la Mission val de Loire qui sont impliquées dans la transmission, chacun selon ses compétences.

Il n'y a aucun centre de formation spécialisé dans l'**apprentissage de la construction des bateaux de Loire**. Une partie des charpentiers en bateaux a reçu une formation en charpenterie de marine dans des centres de formation situés en Bretagne : la section charpenterie de marine du lycée professionnel de Plouhinec et les Ateliers de l'Enfer de Douarnenez.

Les constructeurs qui ont impulsé le renouveau de la Marine de Loire ont joué un rôle central dans la transmission des savoirs. C'est notamment le cas de Guy Brémard et de Philippe Boursier. Le François Beaudouin, créateur du musée de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine, "nauticien" comme il aimait à se nommer, ayant pris sa retraite en bord de Loire, ainsi que le maquettiste

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

François Ayrault sont fréquemment mentionnés comme des personnes ressources auprès desquelles nombre de constructeurs ont pu se former.

Au sein des structures associatives, certains constructeurs amateurs comme Michel Patois des Bateliers du Cher à Savonnières, Patrick Leclesve des Paysans mariniers de Loire à Saint-Jean-de-Boiseau, ou « Sac d'os » de Boutavant à Tours ont participé à la transmission des savoirs en formant les membres des associations. L'association Boutavant a d'ailleurs contribué à la formation de constructeurs professionnels en les accueillant lors de leur apprentissage.

S'il y a peu d'apprentissage formel dans les chantiers de construction, des constructeurs tels que Hoël Jacquin, Bruno Perdriau et Jean-Marc Benoît (dit Bibi) forment régulièrement de nouveaux venus en les mêlant à leur chantier ou en travaillant avec eux sur des constructions.

Christophe Lebeau, artisan de La Possonnière aujourd'hui décédé, a eu un rôle important dans la diffusion des savoirs de la construction de coques métalliques. Il a notamment transmis ses connaissances aux gérants de l'entreprise Robert Frères qui ont par la suite orienté une part de leur activité vers la construction de bateaux de Loire en aluminium.

Les constructions de bateaux métalliques habillés de bois donnent lieu à des collaborations entre charpentiers en bateau et artisans du métal qui sont l'occasion de transmissions mutuelles. Le chaudronnier Sébastien Boudin a ainsi travaillé tour à tour avec Jean-Marc Benoît (dit Bibi), Hoël Jacquin, Bruno Perdriau et Alex Fagat (dit Tatus).

Pour **l'apprentissage de la navigation**, au sein de l'association La Rabouilleuse-École de Loire, chaque pilote peut être sollicité dans une activité de formation informelle. Les sessions formelles sont animées exclusivement par Clément Sirgue (D.E. Voile). Dans le cadre de l'obtention du permis fluvial, un complément de formation est dispensé par l'auto-école de L'Alouette à Tours. Les enfants ont aussi accès à cette formation. Stages, sorties de classe, semaine d'initiation ponctuent l'année scolaire au sein des associations.

Les **pêcheurs** et leurs institutions représentatives sont fortement impliqués dans la transmission. Les associations locales (AAPPMA), départementales (AAPPED, ADAPAEF), de bassin (AAPPBLB) ou nationales (Comité national de la pêche professionnelle en eau douce - CONAPPED ; Fédération Nationale des Associations Départementales Agréées de Pêcheurs Amateurs aux Engins et aux Filets - FNADAPAEF) participent activement à l'entretien des pratiques, au moyen de nombreuses actions (événements ponctuels, invitations-découvertes, ateliers, écoles...).



Initiation à la navigation ligérienne sur une plate à la Rabouilleuse-École de Loire. Semaine sports et nature organisée par la Rabouilleuse-École de Loire (avril 2025). © La Rabouilleuse-École de Loire.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Liste non exhaustive des associations participant à la transmission des Savoirs nautiques ligériens :

- Les 16 associations adhérentes à l'association Voiles de Loire (de l'estuaire à Blois) :

Paysans Mariniers de Loire (Saint-Jean-de-Boiseau) ; Loire et Marine à Montjean (Montjean-sur-Loire) ; Atelier Bateaux Loire Angevine (Montjean-sur-Loire) ; Les Chalandoux du 5ème vent (Chalonnnes-sur-Loire) ; Gens d'Louère (La Possonnière) ; Association Ellébore (Angers) ; Babord à Murs (Mûrs-Érigné) ; Jeanne Camille (Le Thoureil) ; Saumur les bateaux (Saumur) ; Musée des Amis du Musée des Mariniers (Chouzé-sur-Loire) ; Et Au Fil de Loire (Chouzé-sur-Loire) ; Bateliers Ligériens (Savigny-en-Véron) ; La Matelote (Bréhémont) ; Confrérie des Bateliers du Ridellois (La Chapelle-aux-Naux) ; Bateliers de Saint-Étienne-de-Chigny (Saint-Étienne-de-Chigny) ; Bateliers du Cher (Savonnières) ; Boutavant (Tours) ; La Rabouilleuse (Rochechouart).

- Les 28 associations adhérentes Voile de Loire CBA (de Blois à Nevers) :

Les marinières de Chambord (Saint-Dyé-sur-Loire) ; Cœur de Loire (Meung-sur-Loire) ; Les Carnutes (Meung-sur-Loire) ; Compagnons Chalandiers (Orléans) ; Mariniers Orléans Métropole ; Balbizard (Orléans) ; Mariniers de Jeanne (Orléans) ; Balade et découverte en bateau de Loire (Orléans) ; Escapades Ligériennes (Combleux) ; Les Chemins de l'Eau (Combleux) ; Loire et Canal (Chécy) ; ANCO (Chécy) ; Passeurs de Latingy (Mardié) ; UBOF (Bou) ; Les Arcandiers de Loire (Jargeau) ; Maison de Loire du Loiret (Jargeau) ; Ancre et Loire (Saint-Denis-de-l'Hôtel) ; Mariniers de Châteauneuf-sur-Loire ; Les passeurs de Loire (Sigloy) ; Mariniers de Vitry-aux-Loges ; L'Armada (Saint-Benoît-sur-Loire) ; Les Brasse-Bouillon (Saint-Père-sur-Loire) ; les fis'd' galarne (Gien) ; Belle de Grignon (Grignon) ; Entente canaux du centre (Briare) ; Merci la Loire (Châtillon-sur-Loire) ; Les Gabariers de Cosnes (Cosne-sur-Loire) ; A D S L Decize.

Les festivités

L'organisation des festivités permet d'impliquer une grande diversité d'acteurs : les acteurs associatifs locaux, majoritairement issus des communautés de marinières (Voiles de Loire, Vent de Galernes, Boutavant, Les marinières du Cher, La Matelote de Bréhémont...) ; les acteurs institutionnels tels que la Mission Val de Loire (syndicat mixte interrégional) ; les mairies (Saumur, Orléans...) ; les musées (Châteauneuf-sur-Loire, Cosne-Cours-sur-Loire...), mais aussi des acteurs privés (Évènements Voiles Tradition) appelés à contribuer à la partie organisationnelle des festivités.

Chaque acteur de cette large communauté a pour objectif de transmettre de manière festive, ludique, accessible et pédagogique. Dans le cadre de l'organisation des festivités, différentes organisations sont capables et habilitées à transmettre les savoirs nécessaires : les associations en elles-mêmes pour les procédures administratives et comptables ; les institutions telles que les Mairies, les Conseils départementaux et régionaux ou encore la Mission Val de Loire Patrimoine mondial pour les normes et réglementations en vigueur et les prestataires extérieurs tels que EVT qui reste attentive à la valeur patrimoniale intrinsèque aux festivités de Loire et à leur ADN (bateaux, chansons, démonstrations, ateliers, gastronomie).

III. HISTORIQUE

III.1. Repères historiques

Dans l'Antiquité...

La pratique de la navigation en Loire est attestée depuis l'Antiquité au travers du port de Rezé (Nantes). Les épaves mises au jour en Loire (pirogue monoxyle, chaland de Veuzain-sur-Loire du

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

XIV^e siècle, grand chalands de Langeais naufragé en 1795, épaves de l'Île Coton datées du XVIII^e siècle) témoignent de bateaux en chêne, à fond plat, à clins portant ou non un mât. Les archives (comptes de construction, péages...) révèlent des chargements variés mais surtout des produits pondéreux (pierre). L'activité marchande en Loire et son organisation depuis le XIV^e siècle sont désormais bien connues par les historiens (Mantellier, F. de Person, Yves Lecoœur...).

Au Moyen-Age, la formation d'une communauté marchande, XIV^e siècle

La *Communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle* apparaît au XIV^e siècle sous le règne de Philippe IV le Bel (1285-1314). Elle s'organise en réaction face aux pouvoirs féodaux, en particulier au travers de la levée des péages. L'immense variété des prélèvements (taux, nature, prise en compte différenciée de la quantité, du poids ou du volume des objets transportés selon les lieux traversés – villes, possessions laïques ou ecclésiastiques –) conduit à une illisibilité de la perception dans son ensemble et favorise des situations arbitraires de moins en moins supportées par les négociants bateliers qui les perçoivent comme un obstacle injustifié au commerce fluvial. Ils vont s'organiser ainsi en confrérie dont l'action « embrasse tous les intérêts se rattachant à la navigation du fleuve » dont ils obtiennent le monopole. La réforme des péages ainsi que le balisage et l'entretien des voies navigables cristallisent l'objectif premier de la communauté qui s'apparente ainsi à une institution d'ordre public. Mais elle fait sienne également « tout grief causé à l'un de ses membres » et en a « la qualité pour en demander réparation ». Elle s'appuie en cela sur une assemblée générale qui se réunit généralement tous les trois ans à Orléans et qui accueille les délégués de chaque corporation locale qui forme la communauté. Organisation puissante et jugée « essentiellement utile et profitable à l'État », elle voit les premiers signes de son affaiblissement au cours du XVI^e siècle et son déclin s'amorcer le siècle suivant. L'édit royal de décembre 1772 met un terme définitif à la Communauté et transfère ses attributions au département des ponts et chaussées.

XVII^e- XIX^e siècle : l'apogée marchande

Au XVII^e siècle, avec l'ouverture des canaux de Briare et d'Orléans, la Loire devient une des principales voies de commerce de France. Orléans est alors une plaque tournante centrale, située au croisement de la voie fluviale Est-Ouest reliant l'Océan au centre de la France, et des voies terrestres et fluviales Nord-Sud reliant Paris et le Nord aux provinces du Midi. La circulation marchande sur la Loire entre le XVII^e et le XIX^e siècle imposait de lourds bateaux, les chalands, très toilés navigant en train de bateau jusqu'à Nantes requérant des savoirs nautiques très fins. Des milliers de chalands circulent sur la Loire, à la remonte comme à la descente sur un fleuve équipé de ports, quais, entrepôts et cales.

L'arrivée du chemin de fer sur les bords de Loire au milieu du XIX^e siècle est identifiée par l'ensemble des historiens et constructeurs contemporains comme un moment de bascule dans l'histoire de la navigation sur la Loire. Elle inaugure le début d'un long déclin ayant conduit à la disparition progressive de la navigation commerciale et du bateau qui lui était associée : le chaland.

Déclin..., milieu XIX^e-XX^e siècle

Le chaland disparaît progressivement des bords de Loire où ne restent plus que des embarcations évoluant sur une portion réduite du fleuve. Dans la seconde moitié du XX^e siècle, les constructeurs de bateaux fabriquent essentiellement des barques, des fûtreaux et des toues. C'est vers 1913 qu'a lieu la fin des constructions des derniers gros bateaux en bois de travail et de commerce sur le secteur de basse Loire entre Saumur et Paimboeuf. Déjà les coques métalliques arrivaient doucement en Basse Loire depuis 1850 pour remplacer définitivement le bois après la première guerre ainsi que la motorisation mettant ainsi un terme à la navigation à la voile. La voile est réapparue quelques années pendant la seconde guerre mondiale pour cause de pénurie d'essence.

Renouveau..., fin XX^e siècle

Oubliée un temps, la pratique se réveille à l'appel de B. Cadoret, directeur de la revue *Chasse-Marée* qui lance le concours des Bateaux des côtes de France en 1988 et fait un rêve : « Un bateau pour chaque port » ! Quelques charpentiers en Loire profitent de ce formidable engouement de reconstruction des bateaux dits traditionnels.

Ce renouveau constitue la fin de cette parenthèse et le retour à des types de bateaux de taille

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

importante comme les chalands et les gabarres, désormais utilisés pour des navigations de plaisance, de tourisme ou patrimoniales. La construction quasi simultanée de trois bateaux (deux chalands et une gabarre) à Montjean, Saumur et Chinon en 1988-1989 initie un mouvement patrimonial qui se concrétise par la création de nombreux projets associatifs sur les rives de la Loire. Ce mouvement fortement influencé par l'essor du patrimoine maritime né à Douarnenez la décennie précédente, influence profondément les pratiques de construction de bateaux qui se développe à partir des années 1990 entre Decize et l'estuaire. Dans le sillage des constructions fondatrices, il s'agit d'abord de reconstruire des bateaux historiques, c'est-à-dire de construire des répliques de bateaux dont les formes apparaissent sur divers supports iconographiques (la gravure est une des sources privilégiées). Le choix s'oriente d'abord vers des bateaux de travail, à fond plat et munis d'une levée. L'influence des chercheurs et érudits comme François Beaudouin et François Ayrault est forte dans ce processus puisqu'ils contribuent dans de nombreux cas à orienter le travail des constructeurs.

Si ces bateaux sont construits sur le modèle de bateaux historiques (principalement des XIX^e et début XX^e siècle), la plupart d'entre eux intègrent dès l'origine des techniques et des aménagements « modernes » comme des moteurs thermiques. Les bateaux de Loire contemporains sont ainsi des constructions « mixtes », constituées de techniques, de matériaux, de formes et d'esthétiques ancrées dans plusieurs époques et destinés à des usages différents.

Transmission... à partir des années 2010

Un second pas est franchi dans les années 2010 avec la création de nouvelles associations témoignant d'un renouveau dans les générations. Le monde associatif resserre ses liens autour de la notion de milieu et d'environnement et opère un tournant vers la notion d'École de Loire. La volonté de naviguer encore et encore se fait jour.

La pêche en Loire est connue par les textes et l'archéologie. Pêcheries fixes, gords, nasses sont des vestiges retrouvés en Loire témoignant de cette pratique tout au long du fleuve. Les pratiques de pêche ont été catégorisées de manière contemporaine par la Loi pêche de 1984. Auparavant, les distinctions entre pêches de loisir et pêches professionnelles étaient plus floues qu'aujourd'hui, même si les instances de représentation existent, pour certaines d'entre elles, depuis plusieurs décennies, voire sont les héritières d'associations séculaires. La pêche est une activité inhérente au fleuve, qui a toujours servi de réservoir nourricier aux communautés riveraines. Les pratiques de pêche, les engins et filets et la batellerie inféodés ont toujours été très divers, fonction des différents profils du fleuve, de l'amont à l'aval, et des non-humains qui l'habitent ou le fréquentent plus ponctuellement. La seconde moitié du XX^e siècle engendre toutefois une homogénéisation des pratiques, avec une forte diminution des spécificités locales ou régionales. Ainsi, plusieurs pratiques de pêche ont disparu, et les engins et filets ou la batellerie associés, ou employés pour ces usages précis, ont disparu. La diversité bioculturelle en matière de pêche s'est ainsi fortement réduite sur le fleuve, certaines pratiques étant désormais éteintes (comme la pêche au peigne, dans l'estuaire, ou la pêche aux aloses avec une toue à carrelet renversé), quand d'autres sont devenues relictuelles (pêche au carrelet embarqué).

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE



Saladier au charpentier de marine (détail), anonyme, vers 1800. © Musée de la marine de Loire, Châteauneuf-sur-Loire.



Écuelle au décor de pêche à la ramée (détail), anonyme, vers 1840. © Musée de la Loire de Cosne-Cours-sur-Loire.



Halage d'un train de bateaux (détail). Jatte ronde, 4^e quart du XVIII^e siècle. © Château musée de Saumur (photo Antuna, Eleonora).

III.2. Évolution/adaptation/emprunts de la pratique

Concernant la navigation, celle-ci n'est plus une navigation commerciale dédiée au transport de marchandises. On observe néanmoins un regain d'intérêt pour le fret transporté par bateau (*La Fillonnerie*, par exemple, qui pratique une fois par an une descente de Bréhémont vers Nantes avec un fret de vins de Loire). Hormis le transport de passagers dans le cadre de « balades sur la Loire », généralement payantes dans le cadre d'une entreprise, la navigation est une navigation de loisirs : faire des ronds dans l'eau, sortir la voile, se retrouver en Loire, se reconnecter à la rivière et à son milieu, autant de pratiques de sociabilités revendiquées.

La navigation en Loire s'est adaptée adaptées en fonction de trois évolutions majeures :

- l'évolution du milieu naturel : abaissement du lit du fleuve, fermeture du paysage, moindre exposition au vent, moindre quantité d'eau (prélèvement), apparition de seuils à chaque pont (tronçonnage du pont), apparition par zone de la roche mère.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

- L'évolution du milieu économique : disparition des vocations commerciales et industrielles (extraction), disparition des embarcations immobiles (bateaux lavoir, moulins bateaux) et développement des activités de loisirs.
- L'évolution et l'adaptation des bateaux : usage de nouveaux matériaux (acier alu) pour la coque et pour le gréement (polypropylène, polyester dans les cordages et textiles).

Concernant la construction des bateaux de Loire, celle-ci n'a cessé de s'adapter aux évolutions des usages, des conditions de navigabilité, des techniques et des matériaux. La plupart des bateaux sont désormais utilisés pour des activités de plaisance et naviguent principalement à la « belle saison » lorsque les niveaux d'eau sont bas.

Les constructeurs ont suivi cette évolution en privilégiant des types de bateaux légers et à faible tirant d'eau pour des navigations estivales. Outre un gréement permettant une propulsion à la voile carrée pour remonter le fleuve, les bateaux sont, pour la plupart, motorisés au moyen de moteurs thermiques hors-bord ou in-board. Les winches ont remplacé les guindeaux. De même, pour augmenter la longévité de leurs embarcations mise à mal par la moindre qualité des bois et des produits de traitement désormais disponibles, les constructeurs ont intégré le métal pour fabriquer les coques des bateaux.

Pour répondre aux demandes d'une certaine clientèle, une partie des constructeurs a choisi d'orienter son activité vers la fabrication de bateaux aménagés offrant un grand confort mais qui sont en revanche peu navigants. Ils répondent notamment aux demandes spécifiques des passagers (table centrale) et aux règles de sécurité.

Malgré ces évolutions, les constructeurs restent attachés aux formes et à l'esthétique « traditionnelle » des bateaux. Pour décrire cette dernière, les constructeurs font souvent référence à la « tonture » du bateau (c'est-à-dire à la courbure de ses plats-bords), à ses proportions (et notamment à la taille maximale de la cabane) ou à sa couleur (le noir est privilégié pour la coque, le blanc pour les voiles). Dès lors, l'intégration des usages, des techniques et des matériaux ancrés dans des époques différentes se fait par le biais de l'esthétisation et de l'invisibilisation des éléments considérés comme « modernes ».

Concernant la pêche, la batellerie a largement muté au sortir du XX^e siècle, avec l'emploi désormais largement majoritaire de bateaux contemporains, excepté, concernant les professionnels pour le guideau et le filet-barrage. De la même manière, les engins ont largement évolué, au profit du plastique et du métal, et au détriment de l'osier ou du chanvre et du coton. Les pratiques de pêche ont également pu emprunter certains savoir-faire à d'autres systèmes de pêche extra-ligériens, comme pour le silure, ou l'anguille argentée. Les changements environnementaux affectant le fleuve et ses habitants conduisent aussi à des adaptations de pratique, notamment par diversification et/ou nouvelles fonctionnalités : location de lots supplémentaires, pêche et pécaturisme sur des toues, production de garum, etc.

Concernant les festivités liées à la pratique de la navigation, ces dernières remontent à l'Antiquité. À cette époque, les mariniers et leurs familles rendaient grâce aux divinités du fleuve – tel que le dieu Gaulois Taranis équivalent de Jupiter chez les Romains – pour les protéger eux, leurs bateaux et leurs marchandises, des eaux dangereuses. Avec l'arrivée du christianisme dès le XII^e siècle, ces fêtes ont progressivement été remplacées par des célébrations religieuses à l'attention des saints en charge de protéger les marins tels que Saint Nicolas, Saint Martin, Saint Benoît, Saint Clément ou encore Saint Ythier. Ces saints ont cohabité jusqu'à la fin du Moyen Âge avec les légendes de sirènes, de tritons et autres créatures légendaires, témoins de la croyance des mariniers de Loire. L'ensemble de ces cérémonies – sous forme de dépôt d'offrande, de procession et de messe – avaient pour objectif de s'attirer la protection divine nécessaire aux activités de la batellerie ligérienne. Avec l'avènement de l'ère industrielle qui aura un impact significatif sur la batellerie et les savoirs nautiques ligériens, les rares festivités à avoir perdurées sont celles qui relèvent plutôt de l'ordre privé, comme la mise à l'eau et le baptême d'un nouveau bateau. Aujourd'hui, les festivités organisées le long de la Loire s'enracinent plus ou moins dans cette longue tradition de célébration, communautaires ou privées, afin de pouvoir diffuser ce patrimoine immatériel à travers. Nous

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

citerons deux exemples pertinents : la fête de la Saint Nicolas à Châteauneuf-sur-Loire en l'honneur du saint protecteur et des mariniens ayant secouru les habitants lors de la crue de 1846 et la remontée du sel, qui commémore de manière symbolique l'ancien transport du sel sur la Loire et propose des escales pédagogiques pour transmettre l'histoire du transport de marchandise et des dangers du fleuve. D'autres festivités comme la Fête du Thoureil, la Grande Remontée, le Festival de Loire à Saumur ou encore le Festival de Loire à Orléans, quant à eux, sont l'occasion de faire découvrir les savoirs faire nautiques et la batellerie ligérienne à travers des ateliers participatifs où l'emprunt des festivités anciennes peut s'illustrer à travers les différentes chorales entonnant des chants de la Marine de Loire (Association Ellébore...).

Le Festival de Loire à Orléans, lancé en 2003 avec quelques mariniens et les élus de la métropole, a marqué l'envie générale, aussi bien civile que politique, de faire revenir les bateaux d'inspiration traditionnelle sur les quais de Loire. Ce festival n'a cessé d'évoluer et de grandir pour devenir un événement national qui rassemble plusieurs centaines de milliers de visiteurs français et étrangers sur 5 jours de festivités où plus de 500 mariniens et plus de 200 bateaux en ont fait aujourd'hui, le plus grand rassemblement européen de la marine fluviale. Il se déroule tous les deux ans. Le programme du festival a également évolué au fil des ans. Alors qu'il se concentrait à l'origine sur des démonstrations de navigation traditionnelle, le festival propose désormais une gamme d'activités diversifiées, allant de la musique live à des expositions d'art, en passant par des ateliers d'artisanat. Malgré ces évolutions, le cœur du festival reste la célébration de la tradition fluviale, un trait qui le distingue des autres événements culturels. En somme, l'histoire et l'évolution du Festival de Loire d'Orléans témoignent d'un succès grandissant en raison de sa capacité à s'adapter à l'évolution des pratiques des savoirs nautiques ligériens en harmonie avec les attentes de ses visiteurs et les politiques culturelles et économiques. Pour la 23^e édition qui se tiendra du 24 au 28 septembre 2025, les invités sont les lacs alpins (France, Suisse, Italie). Cette thématique liée à la navigation dans les eaux intérieures permet de souligner l'importance des savoirs nautiques dans les échanges culturels et économiques, tout en apportant une dimension à la fois commune et internationale.



Carnaval de Rochecorbon (Indre-et-Loire) 22 et 23 mars 2024. Arrivée de Brimbelle. © Geraert, Pascaline. La Rabouilleuse – École de Loire.



Festival de Loire 2023, Orléans (Loiret). Création d'une voile pour l'occasion © Gaujard, Christelle, La République du Centre.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE



Bénédition des bateaux. Fête de la Saint-Nicolas, 1^{er} décembre 2024, Châteauneuf-sur-Loire (Loiret). © Marmioli, Bruno, 2024.



Statue de Saint-Nicolas posée sur des brancards. Bénédition des bateaux, 8 décembre 2024, quai d'Orléans (Loiret). © Serna, Virginie, 2024.



Fête des bateaux du Thourel (Maine-et-Loire). © Marmioli, Bruno, 2024.



Rassemblement en bord de Loire lors de la Grande Remontée 2023. Riverains et navigants se retrouvent. Chaumont-sur-Loire (Loire -et-Cher). © Serna, Virginie, 2023.

IV. VIABILITÉ DE L'ÉLÉMENT ET MESURES DE SAUVEGARDE

IV.1. Viabilité

Vitalité

La sauvegarde actuelle de la pratique de la navigation assure une reconnexion d'une population à l'environnement ligérien dans ses aspects naturalistes (promenade fluviale, bivouac...), culturel, technique individuel (usage de la bourde, matelotage) et collectif (passage des ponts, mise à l'eau, halage...). Elle permet une mise en évidence des fonctionnalités de l'écosystème ligérien (corridor fluvial, zone d'interaction et d'échange, ressources) et une veille sur les usages du fleuve. Elle contribue à offrir images et imaginaires.

La pratique de la construction de bateaux de Loire est dynamique tant du côté des associations que de celui des professionnels. De nouveaux bateaux, de différents types et destinés à des usages variés, sont régulièrement construits sur l'ensemble du cours de la Loire. Cette vitalité se traduit par la

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

création de nouvelles structures qui se donnent pour mission de construire des bateaux. L'association des Bateliers des Ponts s'est ainsi créée aux Ponts-de-Cé au printemps 2024 avec comme projet de construire une toue sablière. Non loin de là, à La Possonnière, c'est un chantier professionnel « Loire désire » qui vient d'ouvrir à l'initiative de deux constructeurs : Sébastien Boudin et Alex Fagat (dit Tatus).

La vitalité de la pratique explique également la relative facilité avec laquelle s'est effectuée l'intégration du métal dans les nouvelles constructions de bateaux au cours de la dernière décennie. En effet, confronté à une baisse de longévité des bateaux en bois qui aurait pu faire courir un risque important à la pratique, les constructeurs se sont adaptés en réalisant des constructions mixtes, composés d'une coque en métal habillée de bois.

Le *Bulletin 25* (mars 2025) de l'association Voiles de Loire note 9 constructions en cours : *Val-de-Vienne* restauré par l'association Jeanne-Camille, le *Bedou* lancé par les Bateliers du Cher, deux nouvelles unités en cours chez Boutavant à Tours, de nouvelles unités à Chaumont, une toue en cours aux Ponts-de-Cé par les Bateliers des Ponts, la toue en finition de Christophe à La Possonnière, la toue de Marco Pillitteri en cours à Tours, une toue à Luynes et d'autres, aussi bien en aval qu'en amont, chez Voile de Loire CBA. À noter, un nouveau chantier coques métalliques à la Possonnière.

La pêche aux lignes est d'une grande vitalité, il n'en est pas de même pour les autres pêches, qui souffrent d'une érosion démographique prononcée. La vitalité de ces dernières catégories est donc déclinante.

Les festivités perpétuées, maintenues ou créées en bord de Loire au niveau local, régional ou avec une portée nationale sont de plus en plus nombreuses. Sur l'année, il existe plus d'une cinquantaine de festivités où les savoirs nautiques ligériens sont présents : soit via la présence d'embarcations et de leurs équipages, soit à travers les chorales de mariniers, soit à travers des contes, soit à travers de mini expositions. Notons que la majorité de ses moments de partage se concentrent sur la période avril-septembre. Les bulletins des associations les recensent. Elles portent les noms de *Fête du port*, *Fêtes de l'eau*, *Babord A Mûrs*, *A fond de cale*, *Débords de Loire*, *La Coulée douce*... Elles permettent d'assurer une dynamique et une continuité dans la transmission des savoirs et plus particulièrement à travers la pratique de la navigation, les contes, la mise en place d'ateliers participatifs et les chansons de mariniers.

Mélange de chansons traditionnelles et récentes, le répertoire qualifié de « chansons de mariniers » ou « chansons de Loire » est bien ancré dans une tradition plus ancienne. Aux côtés d'un répertoire collecté vers 1900, l'habitude d'écrire des chansons ne s'est pas perdue.

Pour les baptêmes de bateaux, des couplets sont souvent composés. Ces compositions originales ont su reprendre différentes formes éprouvées, comme les chansons de circonstances : récits de voyage, particularités de la navigation, naufrages ou les chansons festives à répondre, plaintes. Les paroles savent faire la part belle à un vocabulaire spécifique à la marine de Loire. Chanté dans lors de rencontres informelles entre équipages, animation à quais ou concerts sur scène, le répertoire ancien s'est enrichi d'apports plus contemporains formant un répertoire varié. L'attachement aux chansons est si fort que désormais les chansons de Loire sont parties intégrantes de célébrations telles que baptêmes de bateaux, mariages ou obsèques de mariniers. En 2023 à l'occasion de la Grande Remontée, une chanson a été particulièrement reprise par l'ensemble de la communauté, *Hymne de Loire*, paroles de Frédéric Godart. Cette chanson porte haut et fort les revendications d'une Loire sans entrave, à la « libre circulation ».

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE



Repas partagé à bord de La Fillonnerie à l'occasion du Fret de Loire, 2024. © Fayolle, Jean-Félix, 2024.



Repas partagé à l'association Les Bateliers du Cher, Savonnières (Indre-et-Loire). © Fayolle, Jean-Félix, 2024.

Menaces et risques

L'ensemble de la communauté interrogé répond très clairement à la demande des menaces et risques et les liste de la façon suivante :

Altération de l'écosystème

- Diminution de la quantité d'eau (étiage prolongé voire hivernal).
- Régulation du marnage entraînant la perte de la spécificité ligérienne (fermeture du paysage).

Altération de la qualité de l'eau (risques sanitaires)

- Tronçonnage du fleuve (barrage et seuils des ponts) qui limite voire interdit la pratique au long cours et les interactions entre mariniers.
- Perte de la biodiversité donc d'intérêt pour le fleuve (déficit d'observation et/ou de consommation d'oiseaux, de poissons, de végétaux...).

Privatisation du fleuve, de son cours ou de ses rives

- Réglementation et fiscalités inappropriées (hauteur de bordé disproportionnée).
- Diminution du soutien public.
- Diminution du budget alloué par les particuliers aux activités culturelles et de loisirs.
- Disparition des cales et d'espaces d'entretien des bateaux.

La communauté indique également :

Le manque d'eau

Le manque d'eau en Loire altère les possibilités de navigation, en réduisant les zones praticables. Les baisses conjuguées de débit et de niveau de la Loire rendent parfois obsolète, au moins temporairement, les installations portuaires existantes, qui se retrouvent loin du flot en été. Il devient alors nécessaire de déplacer la zone d'amarrage des bateaux pour les rapprocher du fleuve.

Les barrages

Les barrages forment des obstacles au continuum de navigation, qui entravent la liberté de circulation des espèces aquatiques et des bateaux. Le passage de la retenue d'eau du barrage de Saint-Laurent-des-Eaux nécessite de transborder les bateaux sur des remorques entre les cales aval et amont. C'est une manœuvre fastidieuse, voire dangereuse, qui n'est pas anodine.

L'inadéquation des aménagements portuaires

Certains aménagements portuaires ne sont plus adaptés aujourd'hui à la navigation en Loire. Soit parce qu'ils ne sont pas entretenus d'une façon qui permette de s'en servir facilement (c'est le cas de certains ports envahis par la végétation, de certaines cales truffées de « nids de poule », etc.). Soit parce qu'ils ne tiennent pas compte des besoins des mariniers et marinières qui parcourent le fleuve.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

C'est le cas à Beaugency par exemple, où aucun des blocs de béton récemment installés en aval du pont, rive droite, n'est équipé d'anneaux pour permettre l'amarrage des bateaux.

Le manque d'entretien du chenal navigable

Hors de la zone VNF (entre Nantes-Bouchemaine), le chenal est souvent entretenu de manière artisanale par les praticiens de la rivière. Pêcheurs, batelières et bateliers se chargent de dégager les troncs, les cailloux, et autres obstacles qui entravent la veine d'eau principale. Cette méthode est très localisée, et toutes les zones ne sont pas nécessairement couvertes par cet entretien régulier et rudimentaire du cours d'eau. En outre, le balisage est parfois assuré par les personnes qui proposent des parcours touristiques sur la rivière, au moyen de cailloux empilés pour former des cairns dépassant de l'eau.

Le vieillissement de certaines associations pourrait conduire à l'abandon de certains bateaux et à la disparition de certaines pratiques. « *Ça vivote !* » déclare un marinier. Comme en témoigne Marion Clément, marinière et voilière : « *On arrive effectivement à un moment donné où les associations vieillissantes se posent la question de ce qu'elles vont devenir. [...] Qui veut dire associations fermées, ça veut dire bateau qui vont – personne ne les utilise – et donc qui vont périr. Enfin voilà, en gros ils vont s'abîmer, et au revoir les bateaux.* »

La peur de la pratique et la perte de certains savoirs : navigation à la voile.

« *Il y a toujours eu des frileux pour qui la voile se fait surtout autour d'un verre en discutant de la navigation que l'on n'a pas faite ! Sans parler de la "folklorisation" (au mauvais sens du terme) des costumes et de certaines fêtes qui ont toujours eu tendance à m'agacer. Quand on voit la qualité de la navigation et des prestations de certains (Boutavant, Hoël, Bibi, Montjean et bien d'autres), il y a tout de même de beaux exemples à suivre. C'est dans l'esprit de valoriser leur travail que nous avons préparé la fiche [pci voile carrée].* » [Témoignages Denis Le Vraux - Voir la fiche *Pratique de la voile carrée en Loire*].

Pour **la pêche**, depuis les années 1970, les peuplements piscicoles ont largement évolué, avec un effondrement des populations de poissons grands migrateurs, et l'arrivée d'espèces exotiques envahissantes, comme le silure, ce qui déstabilise fortement les activités. Enfin, les conditions d'usage des plates, de leur mise à l'eau, et de leur mouillage (vignettes...), tout comme l'augmentation du prix des licences dissuadent les pêcheurs de loisir.

Pour **les festivités**, trois menaces et risques distincts ont été identifiés :

- Une approche plus commerciale de certaines manifestations événementielles peut être perçue comme une rupture idéologique et culturelle auprès des acteurs associatifs. En favorisant une organisation et une programmation privée et externalisée plutôt que locale et associative, l'on observe une mutation dans le contenu du message véhiculé. Ceci menace directement les festivités de petite envergure, soutenue financièrement par les associations, qui se voient menacées au profit d'événements régionaux à retentissement national. La tentation de rendre les festivités régionales ou avec une portée nationale plus événementielle et inclusive, impacte et risque d'atténuer, voire d'effacer la spécificité des Savoirs nautiques en présence.
- La conception actuelle de l'environnement est basée sur des considérations plus naturalistes qui se traduit par des politiques locales en faveur de la qualité de l'eau, du respect de la biodiversité et de la reconnaissance juridique de la Loire. Dans certains cas, elles peuvent impacter directement la pratique d'une navigation traditionnelle tout le long de la Loire en lien avec les festivités car elles peuvent menacer la fluidité de la navigation et donc favoriser l'isolement des équipes batelières par plan d'eau, ce qui va à l'encontre de la création d'un moment de partage et de retrouvaille de la marine de Loire actuelle au sein des festivités de toute tailles.
- L'évolution des pratiques de convivialité par génération génère parfois des tensions et, dans certains cas, des ruptures dans la transmission des savoirs. Ces savoirs nautiques ligériens hier dépolitisés sont aujourd'hui dans certains cas utilisés comme des outils de revendications identitaires et politiques. Cette politisation de la navigation menacerait selon certains le maintien de moments de convivialité au cours des festivités. D'autres n'y voient

aucun inconvénient.

Concernant le patrimoine mobilier lié aux Savoirs nautiques ligériens, si les musées institutionnels paraissent préservés, les collections associatives semblent avoir un avenir plus fragile. Quant aux objets conservés chez les bateliers et les particuliers, ils sont considérés comme des objets d'intérêt limité et risquent de disparaître. Pour les musées associatifs, qui sont souvent associés à une communauté de bateliers, les responsables cherchent à recruter des successeurs auprès des bateliers. Mais, l'intérêt de ces derniers est souvent plus concentré sur la pratique de la navigation que sur la conservation des témoins de celle-ci. Certains responsables de collections souhaitent que les grands musées départementaux assurent le relais et envisagent les possibles dépôts de leurs collections en souhaitant qu'elles rejoignent un musée institutionnel de préférence local.

Concernant le patrimoine immobilier, une vigilance est demandée pour tout ce qui concerne les équipements liés à la navigation : quais et ports, restauration de cales de qualité, rejointement des pierres des duits et entretien des levées. Ce patrimoine à la fois fragile et essentiel marque l'identité ligérienne. Ces ouvrages structurent le paysage, tout en permettant un rapport privilégié au fleuve et à sa navigation. Ils participent à cette alternance caractéristique des rives de Loire, qui s'effectue entre les espaces végétaux des berges et minéraux des ouvrages d'art.

Concernant les bateaux, au cours de la dernière décennie, la part des bateaux de Loire construits sur une base métallique habillée de bois a fortement augmenté. Cela s'explique principalement par le vieillissement prématuré de bateaux construits en bois qui a provoqué une perte de confiance envers le matériau bois et en particulier envers le pin douglas. Les bois disponibles aujourd'hui ne s'avèrent plus adaptés à la construction de bateaux de Loire.

Si les constructeurs ont su adapter leur pratique en proposant des types de constructions intégrant le métal, ce changement constitue un vecteur de risque pour certains savoirs et savoir-faire de la construction de bateaux en bois. En effet, l'habillage d'une coque métallique ne nécessite pas les savoirs relatifs à la sélection des bois ou encore à l'assemblage des pièces structurelles. Dès lors, certains constructeurs se montrent vigilants face à cette évolution et disent vouloir construire des bateaux entièrement en bois pour assurer la pérennité de ces savoirs. Une partie des associations considère que c'est leur rôle de conserver une démarche patrimoniale centrée sur les savoir-faire de la construction de bateaux en bois.

Parmi les autres risques identifiés par les constructeurs, celui concernant l'impact du dérèglement climatique sur la navigabilité du fleuve est fréquemment mentionné. De nombreux acteurs craignent que l'augmentation des périodes d'étiage réduise les possibilités de naviguer sur le fleuve et impacte ainsi la demande en nouvelles constructions.

L'arrivée de constructeurs n'ayant que peu de liens avec le fleuve et construisant essentiellement des bateaux destinés à servir de bateaux-gîtes est perçue comme une menace par une partie des acteurs de la construction. Outre les problèmes relatifs à l'occupation des quais et pontons que cela crée, ils pointent la standardisation de ces constructions et leur déconnexion avec le milieu fluvial. La création du label « Voiles de Loire » par l'association éponyme est à lire comme une réponse à ce risque, née de la volonté de discriminer les usages et les constructions.

Enfin, concernant la transmission des pratiques de construction, on peut noter de forts contrastes selon les sections du bassin versant. Si la Loire moyenne, comprise entre Orléans et Angers, montre un fort dynamisme en termes de renouvellement des générations et de féminisation des collectifs, la situation est différente à la fois en Basse Loire et en Haute Loire où les acteurs pointent le vieillissement des associations.

Notons qu'aucun chantier de construction de bateaux de Loire ne dispose du label « entreprise du patrimoine vivant » (EPV) à ce jour.

Concernant la législation, il faut rappeler que les bateaux transportant du public à titre payant sont considérés comme 'bateaux commerce'. Ils doivent donc faire l'objet d'une homologation délivrée par les services de la DDTM pour la région Pays de Loire et par la DRIEAT pour la région Centre-Val de Loire. Les taxes soumises à la batellerie sont les autorisations d'occupation du

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

territoire (AOT) et vignette de circulation sur la partie Voies navigables de France (VNF). Cependant ces taxes restent d'un fonctionnement très anarchique en fonction du lieu géographique du port d'attache des bateaux :

Sur la partie estuaire, pas de taxes. Depuis Nantes jusqu'à Bouchemaine, domaine géré par VNF l'AOT est payé par les professionnels et les associations avec un dégrèvement de 90% pour les bateaux d'intérêt patrimonial (BIP). Certaines associations ne paient qu'un montant global très intéressant pour l'ensemble de ses adhérents. La vignette de circulation propre au domaine VNF est payée seulement pour l'instant par les professionnels. De Bouchemaine jusqu'à Saumur, gestion du département, paiement de l'AOT. En Indre-et-Loire, certains bateaux payent, parfois ce sont seulement les pontons qui sont taxés. À partir du Loir-et-Cher, Région Centre-Val de Loire et jusqu'au Bec d'Allier, pas d'AOT de mise en place pour l'instant

IV.2. Mise en valeur et mesure(s) de sauvegarde existante(s)

Modes de sauvegarde et de valorisation

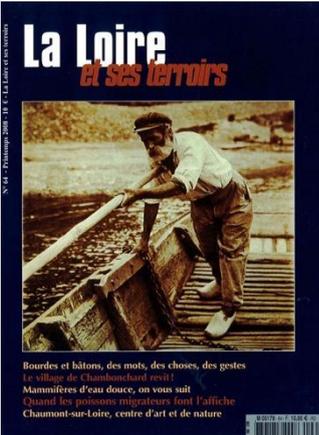
Publications imprimées : plaquettes, guides, brochures :

- *La Loire et ses terroirs*, le magazine du fleuve et des hommes, 109 numéros (1992 - ...)
- *Le chaland qui passe*, bulletin de l'association *Voiles de Loire* 19 numéros (1992- ...) (fiches pratiques sur la construction, la navigation, la gastronomie, les chansons...)
- *La Bourde*, lettres aux adhérents de l'association La Rabouilleuse - École de Loire. 100 numéros (2015-...)
- *La Garzette*, revue éditée par la Mission Val de Loire, 4 numéros (2024- ...)
- *Chasse-Marée*, la "revue du monde maritime" consacre régulièrement des articles à la navigation ligérienne
- *Les Cahiers du musée de la Batellerie*
- Les associations de pêcheurs publient parfois leur propre revue (comme dans le Maine-et-Loire, pour l'ADAPAEF 49).

Les constructions de bateaux de Loire sont également valorisées à travers la presse locale et régionale qui publie régulièrement des articles à l'occasion du lancement de constructions de bateaux ou des mises à l'eau.

	
<p><i>La Garzette</i>, revue éditée par la Mission Val de Loire patrimoine mondial. Numéro 4, mars 2025.</p>	<p><i>La Bourde</i>, Lettre aux adhérents de l'association La Rabouilleuse - École de Loire.</p>

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

 <p>LE CHALAND QUI PASSE Bulletin d'information VOILES de LOIRE N° 26 Mars 2005</p> <p>Édito Gilles Crespin, Président de «Villes de Loire»</p> <p>Tout d'abord une pensée pour Philippe Auvrier qui a été élu par le vote des membres de l'association. Il a été élu par ses pairs, les 26 mars 2005. Philippe Auvrier a été élu par ses pairs, les 26 mars 2005. Philippe Auvrier a été élu par ses pairs, les 26 mars 2005.</p> <p>ARCHIVES Bulletin 1999.pdf Bulletin 2000.pdf Bulletin 2001.pdf Bulletin 2002.pdf Bulletin 2003.pdf Bulletin 2004.pdf Bulletin 2005.pdf</p>	 <p>La Loire et ses Terroirs N° 64 - Printemps 2008</p> <p>Bourdes et bûtons, des mots, des choses, des gestes Le village de Chambouchard revit ! Mammifères d'eau douce, un vieux suit Quand les poissons migrateurs font l'affiche Chaumont-sur-Loire, centre d'art et de nature</p>
<p>Le Chaland qui passe, bulletin de l'Association Voiles de Loire.</p>	<p>La Loire et ses Terroirs, le magazine du fleuve et des hommes, n° 64, printemps 2008.</p>

Manifestations : opérations portes ouvertes, exposition, festival, résidences d'artistes, foire, salon :

La pratique de la construction de bateaux de Loire fait l'objet de diverses formes de valorisations. Les chantiers associatifs organisent régulièrement des portes ouvertes ainsi que des visites pédagogiques à l'occasion desquelles ils présentent leur activité au public et aux scolaires. Le chantier de restauration du « Val de Vienne » en 2024 a donné lieu à l'organisation de plusieurs journées portes ouvertes. De plus, des supports informatifs étaient mis à disposition des passants à l'entrée du chantier.

La transmission des savoirs de la construction se fait à destination du jeune public au moyen de maquettes en papier ou en carton que les enfants doivent monter et assembler. Dans les années 1990, l'association Ellébore utilisait déjà ce support pédagogique qui a été repris récemment par la Mission Val de Loire.

À Saint-Jean-de-Boiseau, Patrick Leclesve a fait l'acquisition d'un chantier naval historique, « le chantier Minée », qu'il a en partie réaménagé et qu'il fait régulièrement visiter au public à l'occasion de journées portes ouvertes. Un dossier de demande de protection au titre des ISMH est en cours.

La pratique de la construction est valorisée au travers de chansons. Jacques Robin (dit Vent de travers) a écrit une chanson pour relater la construction de la gabarre *Pascal Carole*. Le groupe Ellébore a chanté la construction de la *Petite Françoise* dans une chanson intitulée « Les 4 toutiers et le charpentier ». Dans « L'Boursier », le groupe chante les mérites des constructions du charpentier en bateau Philippe Boursier.



« Chansons pour la marine de Loire ». Conférence donnée par Denis Le Vraux, association Ellébore, au chantier Minée à Saint-Jean-de-Boiseau (Loire-Atlantique). © Marmiroli, Bruno, 2024.

Partager : fêtes et rassemblement de bateaux

De nombreuses fêtes rythment l'année navigante. À partir du mois de mai, on note la Fête des bateaux (49 Le Thoureil) puis Les Fêtes de l'eau de Savonnières (37), la fête du port à Mûrs-Érigné (49), Babord A Mûrs au bord du Louet, La Fête des bateliers en Loire et Maine, la Fête de la batellerie à Luynes (37) ; A fond de cale au port de La Possonnière (49) ; Débords de Loire mi-juin dans l'estuaire ; Les Rendez-vous de l'Erdre à Nantes ; La Coulée Douce, Convergence des bateaux Voile de Loire en septembre vers Orléans et la Grande Remontée depuis Saint Nazaire vers Orléans.

Le Festival de Loire d'Orléans (5 jours en septembre tous les 2 ans) contribue à donner une forte visibilité à la construction des bateaux de Loire en donnant à voir la flotte ligérienne mais également en exposant cette pratique à travers de stands où des charpentiers en bateaux travaillent devant le public.

Enfin, le musée de la Loire de Cosne-Cours-sur-Loire, le musée de la marine de Loire de Châteauneuf-sur-Loire, et les différentes « Maisons de Loire » valorisent la construction dans leurs expositions et dans les initiatives de constructions de répliques qu'ils ont pu porter pour certains d'entre eux.

Les pêcheurs participent également à des promotions de leurs activités, avec des reportages, des documentaires, des articles, etc. Les pêcheurs participent également à de nombreuses manifestations nautiques et fêtes de Loire, où ils promeuvent tant leurs pratiques que leurs produits.

Le musée de la marine de Loire à Châteauneuf-sur-Loire créé en 1961 témoigne de l'ancienne activité batelière de la ville. Musée de France depuis 2003, le musée s'attache depuis plus de deux décennies à valoriser les savoirs nautiques ligériens au travers d'expositions temporaires (pour certaines emblématiques : « De la voile à la vapeur. Histoire des bateaux de Loire » et « Saint Nicolas, protégeons du naufrage ! » en 2006 ; « Pêcheurs de Loire. Témoignages vivants de pratiques traditionnelles » en 2007 ; « Au fil de la Loire, plaisance et canotage » en 2014...). En 2017, en lien avec l'exposition « Les faiseurs de bateaux », le musée a accueilli dans sa cour intérieure un chantier de construction de fûtreau mené par la Communauté des Mariniers de Châteauneuf-sur-Loire. Par ailleurs, dans le parcours permanent du musée, des vidéos (deux films montrant La Montjeannaise, réplique d'un bateau de 1830, manœuvrée par son équipage), des animations multimédia, des maquettes, des photographies... facilitent la contextualisation des pièces d'assemblage et des objets, plus largement, liés à la marine de Loire, participant de leur mise en valeur. La valorisation auprès du public se matérialise également par de nombreuses actions de médiation : visites-ateliers sur le thème des bateaux de Loire (avec réalisation d'une maquette), sur « nos ancêtres marinières » (avec manipulation d'outils anciens) ; visites hors les murs, au port fluvial et dans l'ancien quartier des marinières.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Les musées institutionnels (musées de France) sont souvent municipaux (Cosne-Cours sur-Loire/58, Châteauneuf-sur-Loire/45). Les musées associatifs sont parfois soutenus par leur commune. Dans tous les cas, le public des scolaires est privilégié. Les musées associatifs sont essentiellement ouverts à la belle saison et accueillent des groupes hors saison sur demande.

Sites internet

La sauvegarde des savoirs de la construction a été menée par les acteurs au moyen de collectages des pratiques des anciens charpentiers en bateaux. Une partie de ces témoignages est accessible sur le site internet de l'association Voiles de Loire (www.voilesdeloire.org) où se trouvent également de nombreux supports pédagogiques et informationnels sur la construction des bateaux de Loire.

Les associations de pêcheurs ont également des sites internet actualisés, présentant les différentes techniques, des recettes, les moyens d'entrer dans le métier, etc.

Actions de valorisation à signaler

La Grande Remontée - septembre 2023 et septembre 2025

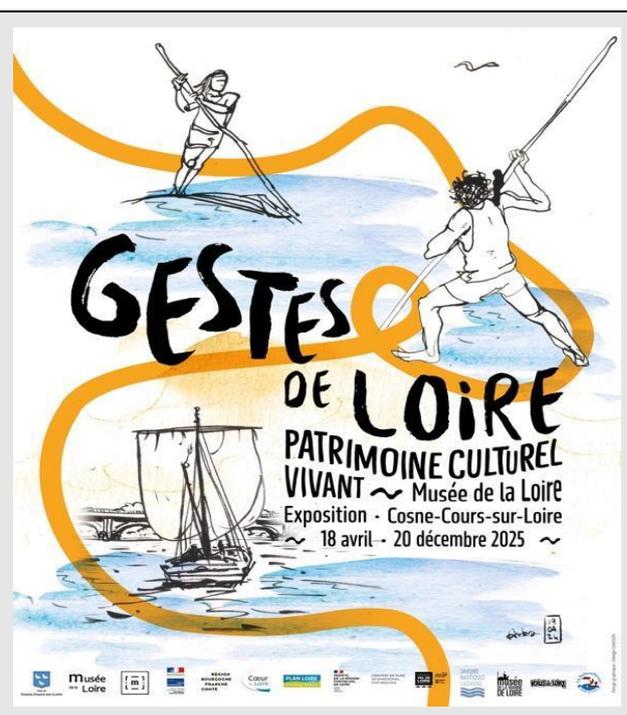
À l'initiative de l'Association La Rabouilleuse, tous les 2 ans à l'occasion du Festival de Loire d'Orléans, se déroule la Grande Remontée par voie d'eau rassemblant une vingtaine d'embarcations et comprenant une vingtaine d'étapes. Les équipages sont composés de mariniers, d'artistes et de scientifiques qui naviguent ensemble en flottille vers le Festival de Loire à Orléans. Chaque journée de navigation permet d'améliorer les pratiques de navigation et de faire monter en compétence les équipages, de poser un diagnostic sur l'état du fleuve et de le célébrer par une parole artistique les valeurs et savoir-faire ligériens.

En septembre 2023 a eu lieu la Grande Remontée de 25 bateaux de Nantes à Orléans. Cette navigation à la remonte, au moteur, à la voile et à la bourde a été organisée à l'initiative du collectif *Vers un parlement de Loire*, les associations Voiles de Loire et la Rabouilleuse-École de Loire. L'événement a été soutenu par l'Agence de l'eau Loire Bretagne, la Région Centre-Val de Loire, les départements Loir-et-Cher et Indre-et-Loire, la métropole de Tours, la ville de Tours, le festival de Loire d'Orléans, Nantes métropole.

En septembre 2025, se prépare une nouvelle édition de la Grande Remontée. Elle sera l'occasion de restituer sur les escales terrestres tout le travail et la démarche menée depuis 2023 par les communautés habitantes. Lancée à l'initiative de la communauté des batelier·es de Loire, la Grande Remontée est une aventure nautique scientifique, artistique et festive, destinée à mettre en commun les connaissances, les savoirs et les pratiques liés au fleuve. De Saint-Nazaire à Orléans, les équipages embarquent sur des bateaux d'inspiration traditionnelle, tissent un lien étroit avec la Loire et le territoire, partagent des moments conviviaux avec les habitants lors des escales et témoignent de la vitalité du patrimoine ligérien. Pendant trois semaines, du 1^{er} au 23 septembre 2025, sur l'eau ou à terre, artistes et scientifiques proposent des ateliers, des expérimentations et des créations pour « mettre en récit » les vivants du fleuve. La Grande Remontée est un projet participatif. Communautés ligériennes navigantes, communauté scientifique, collectifs d'habitants, artistes, associations locales, institutions et collectivités collaborent pour raconter les attachements, sensibiliser aux milieux et imaginer de nouvelles formes de cohabitations fluviales. Dans un contexte de crise climatique, il apparaît nécessaire d'accueillir des formes de savoirs anciens, vernaculaires, traditionnels, dont la singulière modernité nous offre des clés de compréhension d'un monde en mutation. L'enjeu est autant d'accueillir les expériences et les expertises de communautés dont les connaissances (savoir-faire, pratiques, représentations) reflètent le lien étroit avec le milieu ligérien que d'écouter les récits habitants pour esquisser (mobiliser / convoquer / identifier...) un « peuple de Loire » conscient, attentif et engagé.



Affiche : La Grande remontée de Loire, 2025.



Affiche : Gestes de Loire, patrimoine culturel vivant, exposition au musée de la Loire, 18 avril - 20 décembre 2025, Cosne-Cours-sur-Loire.

Exposition Gestes de Loire, patrimoine culturel vivant

Une exposition tout public, *Gestes de Loire, patrimoine culturel vivant*, à Cosne-Cours-sur-Loire, se tient au musée de Loire du 18 avril au 20 décembre 2025 (Bourgogne-Franche-Comté). Elle se poursuivra ensuite au musée de Châteauneuf-sur-Loire (Loiret) pour une durée de 6 mois. L'exposition propose de retracer le voyage de batelières et bateliers sur la Loire via un regard croisé entre passé et présent. Depuis la préparation de l'équipement, l'évocation des types de navigation sans oublier les nombreux écueils rencontrés, jusqu'à l'arrivée à quai et le moment des retrouvailles.

Tout au long de l'année 2025, un certain nombre d'événements auront lieu afin de rendre accessible le projet d'inclusion des savoirs nautiques ligériens à tous les publics. Des conférences, des ateliers avec les scolaires, des animations, des visites seront proposés.

Les écoles du Val de Loire : la Fédération des Maisons de Loire et la Mission Val de Loire ont retenu 20 classes de 16 écoles pour participer au projet 'récits et regards sur le Val de Loire'. Il consiste à faire découvrir à 478 élèves des cycles 2 et 3, l'histoire du fleuve et de ses habitants lors de 2 demi-journées d'ateliers pédagogique en classe et au bord du fleuve. L'école se prolonge par un projet pédagogique autour d'une maquette de bateau traditionnel de Loire en carton : le chaland (Mission val de Loire, Kit et colle et la Fédération des Maisons de Loire).

La Compagnie Systemic s'inscrit dans une démarche de valorisation des savoirs faire. Par la **création participative du bateau scène** (Beat Boat II), réalisé dans les ateliers des Beaumonts à Tours, en collaboration avec des constructeurs traditionnels et l'association Low Tech Touraine, qui permet de mobiliser des bénévoles dans la construction (janvier à avril 2025). Mais également par la création musicale, chorégraphie et batelière proposée en 2024 sur les bords de Loire. Le « son des voiles » est un spectacle itinérant qui se déploie sur la Loire et sur terre, et qui parle d'une rencontre imprévue entre un marinier musicien à la dérive sur son bateau, et trois interprètes à la danse qui symbolisent le vivant. À bord d'un bateau ligérien de 6 mètres, posé au sol, ce spectacle pour espaces non dédiés, explore le lien à la faune et la flore, les tensions et l'harmonie qui en résultent. La peur de l'inconnu, l'abandon de soi et des certitudes, la rencontre et la connexion à l'autre, par le langage du corps et du cœur, autant de thématiques traversées dans ce spectacle, par

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

la musique et la danse. En tournée depuis mai 2025 au départ de Saint-Père-sur-Loire (Loiret), le projet arrive à Nantes à la fin de l'été et part sur les fleuves de France et d'Europe sur les saisons suivantes.

Exposition *Naviguer sur les fleuves du monde : les héritages des peuples riverains*, Ile Simon, Tours, puis exposition itinérante - Association Boutavant (septembre 2025 - juillet 2026) offrira une étude comparée des navigations fluviales à travers le monde.

Modes de reconnaissance publique

La Charte de la navigation, projet adopté le 21 mars 2007 par la Conférence territoriale Val de Loire-patrimoine mondial de l'Unesco, présente les modalités d'usages de la Loire et de ses abords, pour la pratique des activités de navigation de loisirs, sportives, touristiques et de pêche dans le respect des patrimoines naturels, architecturaux et paysagers ligériens. Elle vise à assurer que ses signataires œuvrent au maintien d'un art de naviguer en Loire tel qu'il est décrit dans ce document. La charte se décline en 7 articles. Elle fournit un cadre aux pratiques de navigation sur la Loire et ses berges. Elle précise les responsabilités concernant les risques attachés aux pratiques de navigation et les systèmes d'information des navigants. Elle guide les collectivités locales concessionnaires et leurs structures délégataires dans la conception et la conduite de leurs actions, en matière de valorisation des navigations patrimoniales et de loisirs en Loire.

Elle incite les opérateurs concernés – associations, entreprises ou collectivités – à s'impliquer dans les actions de protection des patrimoines et de sensibilisation à leur compréhension.

Elle doit être revue dans les prochaines années pour :

- Les Communautés de pratiquants en proposant un programme pour les associations de navigants qui souhaitent défendre et perpétuer le patrimoine dont ils sont porteurs ;
- Les Collectivités territoriales : territoires où se pratique cette navigation. La charte pourrait définir des orientations dont peuvent s'inspirer les décideurs pour la gestion des équipements permettant la pratique de la navigation, les cales, les quais, les chantiers de construction et de réparation, les espaces de convivialité et s'interroge aussi sur la formation et l'information, la liberté d'accès au fleuve.

Le Label Voiles de Loire-Bateau du patrimoine vivant

En 2020, les associations de bateliers Voiles de Loire et Voile de Loire Centre Bourgogne Auvergne ont créé une labellisation interne, destinée à leurs adhérents : le label Voiles de Loire-Bateau du patrimoine vivant.

Les conditions d'obtention en sont les suivantes :

« Un bateau labellisé doit être de construction d'influence ligérienne et/ou fluviale, pouvant naviguer non seulement au moteur mais aussi à la voile, aux avirons ou à la bourde. Il doit en outre s'intégrer aux paysages et avoir une action d'animation, d'information du public et d'éducation populaire, en particulier auprès des jeunes pour une transmission des connaissances et des savoir-faire. Un bateau labellisé doit être un bateau navigant ; un bateau du patrimoine vivant dont les utilisateurs ont acquis une connaissance du milieu et un savoir-faire permettant d'animer la Loire et ses affluents. La labellisation engage à respecter l'environnement (Faune et Flore) dans un équilibre entre préservation de la nature et activités nautiques, en favorisant la voile, l'aviron et la bourde. »

L'attribution du label se fait sur la base d'une fiche de renseignements remplie par le propriétaire du bateau. 48 bateaux sont aujourd'hui labellisés.



Plaque éditée pour reconnaître les bateaux labellisés Voiles de Loire.
© Ellébore.

Le Collectif Vers un parlement de Loire

POLAU-pôle Arts & urbanisme, Maison des Sciences de l'Homme Val de Loire, La Rabouilleuse-école de Loire, Mission Val de Loire-UNESCO, Ligere, Université Populaire pour la Terre de Tours. Ce collectif, composé d'acteurs tourangeaux, met en avant la Loire en tant qu'entité vivante au cœur de ses actions, dans une approche qui intègre les arts, les sciences et les spécificités territoriales. La démarche propose un retournement des manières d'appréhender, d'intégrer et d'agir sur et depuis le bassin-versant de Loire. À partir de ses alertes et enjeux, la démarche se fonde sur une fiction, celle d'un parlement de Loire et de la reconnaissance de ses droits. La démarche se conçoit comme une expérience singulière au long court porteuse de récits qui déplacent et décadrent les rapports société-fleuve et qui transforme les décisions. Chaque membre du collectif, à travers ses actions, enrichit les perspectives et contribue à la consolidation d'une culture ligérienne qui transforme nos manières d'habiter et de considérer le monde vivant, en accordant une plus grande attention et représentation à ses intérêts.

Par exemple, Le Petit Monde, opérateur culturel (un des membres du collectif *Vers un parlement de Loire*) a créé depuis 2 ans le « Festival Peuple de Loire » qui entend, par le geste artistique, renouveler le dialogue avec le fleuve. De nombreuses programmations dans ce cadre sont proposées avec La Rabouilleuse, Boutavant, la Compagnie Systemic (bateau scène).

Enfin, notons l'usage récurrent de « l'image » de la batellerie et l'évocation de la navigation pour la promotion des territoires ligériens (agences et offices de tourisme, hôtellerie, brochures municipales, publications du PNR, de la Mission Val de Loire).

Le projet Batolabo, projet de navigation citoyenne, artistique et scientifique sur les cours d'eau européens, à la rencontre des cultures fluviales du continent.

À bord du chaland de Loire *La Fillonnerie*, le bateau-laboratoire, l'équipe embarque artistes, chercheurs et riverains pour documenter, traduire et transmettre les attachements et les usages des rivières. Ce projet s'inscrit dans la lignée d'initiatives telles que le Parlement de Loire, la Grande Remontée, avec la volonté de poursuivre, au-delà des frontières hexagonales, l'enquête, la diffusion et la collecte des savoirs-nautiques. En complicité avec les habitants, les praticiens des rivières, les acteurs et les institutions culturelles, l'équipe de Batolabo propose des résidences embarquées, des ateliers collaboratifs et une émission documentaire, afin d'explorer les récits et enjeux liés à la préservation du vivant. Le projet sera accueilli en 2025 sur la Seine, à Paris, à l'occasion d'une rencontre inter Maison des Sciences de l'Homme, par Petit Bain et l'Odyssée ; sur le Rhin, à Strasbourg, en collaboration avec la HEAR et le Festival du Rhin, des fleuves et des Rivières pour un temps d'échange diplomatique entre bassins versants. Il sera ensuite accueilli en 2026 à Vienne, Novi-Sad et Galati pour des temps de résidences en collaboration avec Instituts de recherche,

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

opérateurs culturels et en collaboration avec Bourges 2028 Capitale européenne de la Culture qui a fait de l'Internationale des rivières, un des projets phares de sa programmation culturelle.

IV.3. Mesures de sauvegarde envisagées

Les communautés interrogées se sont accordées sur un ensemble de mesures telles que listées ci-dessous :

- Restauration et sauvegarde de l'écosystème et de la continuité du corridor écologique et social ligérien.
- Création d'écoles de Loire (demande intergénérationnelle) : mise en place de sessions de formation à la navigation d'inspiration traditionnelle au sein des associations ; mise en commun d'outils de réparation et de maintenance des bateaux ; mise en place d'espaces de résidence artistique.
- Poursuite sur l'ensemble du bassin de rendez-vous mensuels à caractère scientifique et convivial sous la forme du "Grand Retournement" (bivouac dans les îles toutes les nuits de pleine lune), et organisation de rassemblements nautiques.
- Mise en place de programme éducatif dès la maternelle sous la forme d'un apprentissage les mains dans l'eau.
- Sauvegarde par le partage et la fête avec :
 - Une collaboration systématique des associations de bateliers afin de favoriser les échanges intergénérationnels pour continuer de dynamiser la transmission des savoirs de manière festives et ludique ;
 - Un encouragement financier permettant le maintien et la création de festivités associatives locales au profit des événements à portée nationale malgré la précarité budgétaire imposée par les régions.
- Sauvegarde et étude des objets trouvés en Loire dans le principe de la conservation par destination. Appartenant au domaine public, la découverte de ces objets doit être déclarée aux autorités compétentes. Mais si l'objet a vocation à être de nouveau utilisé par les bateliers dans leur fonction initiale, il peut l'être : réutilisation des ancres par exemple, ferrures...
- Création d'événements fédératifs du monde de la batellerie

Concernant la pêche, des mesures de sauvegarde adaptées doivent permettre de maintenir les pratiques traditionnelles : incitation au métier (pêche professionnelle), baisse du prix des licences et facilités d'usage des plates (pêche aux engins). Le recouvrement du bon état écologique global du fleuve (habitats, espèces, géomorphologie) est également un prérequis urgent au maintien des pratiques.

En archéologie fluviale, poursuite des recherches sur l'état du fleuve Loire, avec la Zone Atelier Loire, (fouilles programmées sur des épaves) et des collectes à poursuivre sur le fonds Beaudouin notamment (numérisation et conservation des maquettes).

Dans l'enseignement supérieur, propositions de parcours de recherches ciblés sur l'anthropologie fluviale. Soutien à la recherche dans le domaine des savoirs faits liés à la construction de bateaux fluviaux.

IV.4. Documentation à l'appui

Récits liés à la pratique et à la tradition

Transmission orale

Récits de naufrages ou de bons souvenirs circulent dans les conversations entre navigants. Ces récits de navigations montrent que l'histoire contemporaine de cette pratique se transmet oralement. Ils peuvent faire l'objet de balades littéraires à bord de bateaux ligériens comme le fait Jean-Marie Sirgue à Tours.

L'association Ellébore (Angers) collecte et publie depuis plusieurs décennies sur la marine de Loire, tant de commerce que de pêche ou de villégiature. L'important travail d'enquête réalisé a permis la constitution d'un corpus de récits liés aux pratiques de navigation.

D'autres collectages, plus ou moins systématiques, ont été engagés sur ces thématiques, tant par des acteurs professionnels que par des passionnés. Ainsi, un habitant de Bouchemaine, Léon Benon, expose, dans une publication, la pêche au guideau. Geneviève Massignon, ethnolinguiste au CNRS aujourd'hui décédée a également collecté dans la région.

Outre les écrits de François Beaudouin qui pourraient entrer dans cette catégorie, on peut lister les contributions de plusieurs acteurs de la construction. En 1994, Patrick Leclesve a participé à la rédaction de l'ouvrage de la Société d'histoire de Saint-Jean-de-Boiseau intitulé *La batellerie et les toues à Saint-Jean-de-Boiseau*. En 2024, Gérard Labruyère et Michel Patois ont rédigé l'ouvrage *Le scute de Savonnières. L'art du trait de charpenterie fluvial ligérien au XVème siècle*.

Denis Le Vraux, de l'association Ellébore a participé au collectage de témoignages d'anciens bateliers et charpentiers. Certaines retranscriptions sont disponibles sur le site internet de Voiles de Loire.

La pratique a été racontée également en chansons. Jacques Robin (dit Vent de Travers) a conté la construction de la gabarre *Pascale Carole*. Le groupe Ellébore a écrit plusieurs chansons sur la construction des bateaux de Loire. L'une, intitulée « Les 4 toutiers et le charpentier » fut écrite pour la mise à l'eau de la toue de l'association Ellébore *la Petite Française* le 29 avril 1988. Elle raconte les étapes de la construction de la toue par Guy Brémard à Rassay, près de Chinon. L'autre (éloge d'un bateau construit par Philippe Boursier) fut composée en 2011 par Yvon Juillard et se nomme « L'Boursier ».

Inventaires réalisés liés à la pratique

Service Patrimoine et Inventaire de la Région Centre-Val de Loire :

Opération d'inventaire général des aménagements portuaires de la Loire en région Centre (Dossier d'opération IA00141355) menée par Valérie Mauret-Cribellier de 2008 à 2013. Dans le cadre de ce travail, 116 ports, 20 gares d'eau (ou ports refuges) et 263 ouvrages (soit un peu moins d'un ouvrage par kilomètre) ont été étudiés de Nevers (Nièvre) à Candes-Saint-Martin (Indre-et-Loire). Près de 4000 photographies illustrent les dossiers classés hiérarchiquement.

<https://patrimoine.centre-valdeloire.fr/gertrude-diffusion/dossier/IA00141355>

Service de l'Inventaire général du patrimoine culturel de la Région Pays de la Loire Patrimoine :

Opération d'inventaire thématique : *Les réseaux et les voies de circulation sur le secteur de la confluence Maine-Loire* (Dossier d'aire d'étude IA49010663) et *Loisirs et sociabilité en bord de rives Maine-Loire* (Dossier thématique IA49011118) réalisé par Ronan Durandière.

<https://gertrude.paysdelaloire.fr/dossier/IA49011117> et

<https://gertrude.paysdelaloire.fr/dossier/IA49011118>

Inventaire topographique, Rives de Loire : dossier d'opération réalisé par Frédéric Fournis et Julien Huon (Dossier d'opération IA44005676)

<https://gertrude.paysdelaloire.fr/dossier/IA44005676>

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Dans le cadre du projet d'inclusion au PCI :

Collecte de gestes et postures de navigants par Aurélie Calmet, dessinatrice : 117 dessins à la plume, aquarelles réalisées à bord de bateaux ligériens.

Inventaire photographique de Jean-Félix Fayolle commandé par la Mission Val de Loire, sur 4 thématiques du PCI : construire, naviguer, pêcher, partager. Ensemble de 400 photographies fait sur 3 régions (Centre-Val de Loire, Pays de La Loire, Bourgogne-Franche-Comté).

Collecte des objets anciens liés à la navigation ligérienne : recensement et photos réalisés dans les dépôts (musées, associations, églises, particuliers) dans les 10 départements bordant le bassin de la Loire navigable. Les pièces recensées sont avant tout constituées de l'assemillage, c'est à dire les ancres (107 ancres dans 35 dépôts), 297 fers de bâtons de mariniers (bourdes, outiaux, bâtons de quartier, fer de bâtons liés à la pêche, etc.), de nombreuses maquettes (136 maquettes recensées dans 25 dépôts) et des pièces liées au gréement.



Collecte des objets anciens liés à la navigation ligérienne. Fers de bâtons divers.
© Troubat, Olivier, 2024.



Collecte de maquettes en fonds privés. Ici, maquettes d'étude réalisées par François Beaudouin pour le scute de Savonnières (Indre-et-Loire).
© Serna, Virginie, 2014.



Maquette ex-voto « Sainte-Claire ». Maquette de chaland commanditée par un marinier en signe de dévotion à Sainte-Claire, patronne des mariniers, sans doute à la suite d'un naufrage.
© musée de la Marine de Loire, Châteauneuf-sur-Loire (Loiret).



Maquette L'Andrea, construite par M. et Mme Leger, pour leur musée, illustration de la navigation au XIX^e siècle. Don de M. et Mme Leger. Musée des mariniers de Chouzé-sur-Loire (Indre-et-Loire).
© Antuna, Eleonora, 2024.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Inventaire des Bateaux d'intérêt patrimoniaux (BIP) : patrimoine-maritime-fluvial.org/navires/ : 28 bateaux de Loire classés BIP, principalement en Loire-Atlantique (14 bateaux dont 5 sont des bateaux de travail en métal de type remorqueurs ou roquios), en Maine-et-Loire (8 bateaux), en Indre-et-Loire (3 bateaux). Les trois autres bateaux de Loire classés BIP sont dans le Loiret, le Cher et la Nièvre.

Inventaire des bateaux labellisés « Voiles de Loire-Patrimoine Vivant » réalisé par l'association Voiles de Loire.

Collecte de sons de Loire en 2024 par Boris Jollivet, preneur de sons, audio-naturaliste : 21 sons de navigation (1' à 2') MP3 ; 22 sons pêche aux engins (1' à 2') MP3 ; 18 sons pêche professionnelle (1' à 2') MP3.

Collecte de témoignages de ligériens et amateurs de Loire : Podcast : *Loire nautique*, une série en 3 épisodes de 60' réalisés par G. Mézières, production PCI Savoirs nautiques ligériens (à paraître mai 2025).

Fonds d'archives :

Les fonds d'archives départementales et nationales consacrés à l'administration de la navigation sont très riches (consulter les fonds Eaux et Forêts et Ponts et Chaussées, puis Équipement et Agriculture, et enfin Administration territoriale de l'État et Administration centrale et Établissements aux différentes AD et aux ANF).

Pêche/Activités halieutiques :

- BnF : Fonds de l'ethnologue Geneviève Massignon, BnF, cote MAS.
- MUCEM : Collectage du MNATP, puis du MUCEM sur la pêche en eau continentale en France (cotes archives MUCEM notamment 22W – collecteur H. Raulin et 23W – collecteur E. de Laubrie). Cotes photographies : Ph.2 06.42 : reportage sur le guideau (2005).
- Muséum d'histoire naturelle de Nantes : Fonds de l'ethnologue et biologiste Jacqueline Baudouin-Bodin, MHNN, cote 1602 W 13 – 98.

Chants de mariniers

- AD49 : Fonds Monique Martineau-Hennebelle et Hélène Groneau sur les mariniers de Loire en Anjou, cote 78 AV.
- AN (MNATP, traitement EHESS) : Fonds Claudie Marcel-Dubois, cote MUS1944.002 et FRAN_0011_20130043_038_001 – 010.

Vocabulaires et lexiques de Loire :

- Médiathèque d'Orléans : Fonds Paul Besnard, cote MS 1877, f. 406 – 415 ; Fonds Paul Guillon, cote MS 1878.4, f.227 – 227.

Archives filmographiques :

- MUCEM : cote U284 / DVD238 ; Documentaires réalisés par le MNATP/CEF, en 2005 : Portraits de pêcheurs de la Loire ainsi que des films thématiques sur leurs activités : Francis Poule ; Roger Petit ; Guy Lescure ; Lionel Rezé ; Louis Vilaine. Cote MUCEM : DVD040.
- Fonds conservés par la Cinémathèque de Bretagne (Loire-Atlantique), notamment le film *Caillote* (de Vincent Malandrin, 1989), et par le CICLIC (Région Centre-Val-de-Loire).

Bibliographie sommaire

- Abbaye Royale de Fontevraud, *La Loire, l'Abbaye et les poissons, catalogue-guide de l'exposition du 28 mai au 30 octobre 2005*, Fontevraud, Abbaye Royale de Fontevraud, 2005.

- ADAPAEF Loiret, *La pêche traditionnelle aux engins et aux filets dans le Loiret. Recueil de pratiques*, 2011.

- Angevin, François, *Contes et récits des bords de Loire*, Corsaire éditions, 2009.

- Association Ellébore, *Le Jâse, Pêche et navigation de Loire en Anjou*, Angers, 1987.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

- Association Hommes et cours d'eau, *Pêches fluviales : pêcheurs professionnels en eau douce en France XIX^e et XX^e siècles*, Conflans Sainte-Honorine, 2000.
- Association Hommes et cours d'eau, « Pêches et pêcheurs aux engins en eau douce (XIX^e-XX^e siècles) », *Les cahiers du musée de la batellerie*, n°46, 2001.
- Association Voiles de Loire, « Les Toues de Loire », *Le chaland qui passe, bulletin d'information*, n° 17, 2020.
- Bugeaud, Vincent, « Pêcher en Loire au XVIII^e », dans *L'eau sous le regard des sciences humaines et sociales*, P. Le Louarn (dir.), Paris, L'Harmattan, 2006, p. 153-170.
- Beaudouin, François, *Batelleries et bateaux du Bassin de la Loire : La marine de Loire et son chaland*, *Les Cahiers du musée de la Batellerie*, n° 12, 2^e éd., 1989.
- Beaudouin, François, *Batelleries et bateaux du Bassin de la Loire : Chaland de Basse Loire, Gabarot de Mayenne, Bateau nantais*, *Les cahiers du musée de la batellerie*, n° 13, 1993.
- Beaudouin, François, « La nautique ligérienne », *Histoire et patrimoine au pays d'Ancenis' Revue de l'ARRA numéro spécial Loire*, Ancenis, 2001, p. 78-81.
- Beaudouin, François, « Le Scute de Loire », *Le Chasse-Marée*, 2010, n° 223, p. 44-45.
- Billacois, François, « La batellerie de la Loire au XVII^e siècle », *Revue d'Histoire moderne et contemporaine*, XI, juillet-septembre 1964, p. 163-190.
- C'est Nabum, *Les bonimenteries du girouet, fables et contes de Loire*, Édition Jeu de L'oie, 2014.
- Conseil supérieur de la pêche, *Guide des engins de pêche fluviale et lacustre en France Métropolitaine*, Collection mise au point, CSP, 2003.
- Conservatoire régional des rives de la Loire et de ses affluents, *Quais et levées de Loire*, Imprimédia, Nantes, octobre 1998.
- Dussourd, Henriette, *Les hommes de la Loire*, Berger-Levrault, Paris, 1985.
- Études ligériennes (n.d.), *Actes du colloque "Poissons et pêche en Loire" (Roanne, 1991)* », *Études ligériennes*, NS.
- Fraysse Jeanne et Camille, *Loire angevine et Maine. Mariniers et riverains d'autrefois*, Farré & fils, Cholet, 1974.
- Fraysse, Jeanne et Camille, *Vie quotidienne au temps de la marine de Loire*, Farré & fils, Cholet, 1978.
- Godelaine, Florent, *Hériter et transmettre. La basse Loire et ses affluents, d'une paix à l'autre (1598-1802)*, Thèse de doctorat, Université de Lyon 2, 2023.
- Laubrie, Édouard de, « L'art de la pêche en eau douce : bilan d'une campagne d'acquisition au musée national des Arts et Traditions populaires », *La revue des musées de France : revue du Louvre*, (2), 2006, p. 72-79.
- Le Maître, Yves, Lemerle, Éric, « Les « petits ports » de la Basse-Loire ou la face cachée de l'estuaire », *Æstuarina* n° 5, les dossiers d'ethnopôle, pour une géoarchéologie des estuaires, 2004, p. 28-31.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

- Mantellier, Philippe, *Histoire de la communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle*, Mémoires de la société archéologique de l'Orléanais, Orléans, G. Jacob, 1864-1869.
 - Mantellier Philippe, *Glossaire des documents de l'Histoire de la communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et autres fleuves descendant en icelle*, Paris, A. Durand et Pedone Lauriel, Libraires, 1869.
 - Mauret-Cribellier, Valérie, *Naviguer sur la Loire*, Lyon, Lieux Dits, Images du patrimoine, n° 295, 2015.
 - Pin, Benoît, Rigot, Jean-Baptiste et Servan, Sylvie, « Aménagements portuaires et batellerie traditionnelle, composantes de ressources territoriales en Val de Loire », *Norois* [en ligne], n° 228, 2013.
 - Person, Françoise de, *Bateliers sur la Loire*, CDL, Chambray, 2001.
 - Poul, Francis, *La toue de galerne*, Éd. Naturellement, 1998.
 - Serna, Virginie, *La Loire dessus ... dessous*. Archéologie d'un fleuve de l'âge du Bronze à nos jours, Dijon, Editions Faton, 2010.
 - Société d'histoire de Saint-Jean-de-Boiseau, *La batellerie et les toues à Saint-Jean-de-Boiseau*, [s.l.], [s.d.].
 - Serna, Virginie (dir.), *Épaves et naufrages en Loire. Archéologie de l'accident en eau douce (XIV^e-XIX^e siècle)*, 76^e suppl. à la *Revue Archéologique du Centre de la France*, Tours, FERAC, 2020.
 - Toledo de, Camille (dir), *Le fleuve qui voulait écrire - Les auditions du Parlement de Loire, Les liens qui libèrent*, Emmanuela Editions, 2021.
 - Vuillermet, Jean-Raoul, *Liger, le langage de la Loire, dictionnaire encyclopédique*, Olivet, 2015.
- Revues et brochures**
- *La Loire et ses terroirs*, le magazine du fleuve et des hommes, 109 numéros.
 - *La Garzette*, revue éditée par la Mission Val de Loire, 4 numéros.
 - *La Bourde*, lettres aux adhérents de l'association La Rabouilleuse - École de Loire.
 - *Le chaland qui passe*, bulletin de l'association *Voiles de Loire* (fiches pratiques sur la construction, la navigation, la gastronomie, les chansons...).
 - *Chasse-Marée*, la revue du monde maritime.

Filmographie sommaire

- *Loire Film de bord*, réalisé par Simon Serna, produit par 4AM Production, 2025, 44'.
- *La nef des fous*, court-métrage réalisé par Amandine Tondino, produit par Barberousse films, 2024, 25'.
- *Loire, un fleuve qui relie*, réalisé par Yann de Gaetano, produit par Polau, 2023, 24'.
- *La Loire n'est pas un long fleuve tranquille*, documentaire réalisé par Xavier Naizet, coproduit par Y.N Productions / Wide productions / France Télévisions, 2023, durée 52'.
- *Les lanceurs d'alerte de la Loire*, documentaire réalisé par Adi Walter et Jérémie Bôle du Chaumont, produit par Beau comme une image & France 3 Centre-Val de Loire, 2020, durée 52'.
- 50 ans plus tard : 50 ans de bouleversement sur la Loire et l'Evre. documentaire amateur réalisé par Amandine, Fabien et Johan, riveraine et marinier, et habitant du fleuve.
<https://www.youtube.com/watch?v=BLrxXe2cCYU&t=14s>

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

- *À bord de la Juste sur la Loire*, extrait Thalassa, 2015 [voilesdeloire.org/les bateaux.html](http://voilesdeloire.org/les_bateaux.html)
- *Le fonctionnement du filet barrage*, réalisé et produit par Y. Perdriau (Perdriau Y., Boisneau Ph., Boisneau C.), 1990, 3'.
- *Caillote. La Loire, ses hommes, leur histoire*, réalisé par Vincent Malandrin, produit et diffusé en dehors des circuits commerciaux habituels, 1989. URL : lemonde.fr/archives/article/1989/08/20/tournage-caillote-sur-loire-il-faut-aider-les-p-tits-gars-qu-ont-pas-de-sous_4140458_1819218.html



Affiche : *Loire, film de bord*. Réalisé par Simon Serna, produit par 4AM Production, 2025, dans le cadre du projet PCI Savoirs nautiques ligériens.

Autre (CD audio)

- *Paroles d'un pêcheur et marinier de Loire*, Jacques Robin dit Vent d'travers. Bertrand Ménard. Narrateur : Jean-Louis Giard. 2013.

Podcasts réalisés dans le cadre de l'enquête PCI :

- *Aller sur l'eau*, une série en 8 épisodes de 40 ' réalisés par G. Mézières, production PCI Savoirs nautiques ligériens https://pci-savoirsnautiquesligeriens.fr/ecouter/aller_sur_l_eau
- *Loire nautique*, une série en 3 épisodes de 60' réalisés par G. Mézières, production PCI Savoirs nautiques ligériens (à paraître mai 2025)
- *Levées vous !* réalisé par G. Mézières, production Mission Val de Loire patrimoine mondial <https://www.valdeloire.org/Actualites/Articles/Tous/Levees-vous-!>
- *Le goût de l'eau*, réalisé par L. Bourru et S. Rochard, du collectif Loire Sentinelle, production Mission Val de Loire patrimoine mondial <https://valdeloire.lepodcast.fr/>
- *Habiter au bord des ondes*, réalisé par le collectif Loire Sentinelle lors de la Grande Remontée 2023 https://youtube.com/playlist?list=PLOuTdPgs4QMsmWcPlBRFoRKVQXqn_b1NU&si=pGuMTUANtPwF4JYq

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Sitographie sommaire

PCI Savoirs nautiques ligériens : site dédié à la démarche d'inclusion des Savoirs nautiques ligériens comportant : les Carnets de recherche, un album iconographique, des podcasts, les Sons de Loire et liens vers les événements, (<https://pci-savoirsnautiquesligeriens.fr/login>) [consulté le 24/04/2025]

Voiles de Loire (<http://voilesdeloire.org>) [consulté le 23/04/2025]

Projet Babel. Histoire et patrimoine des rivières et des canaux (<http://projetbabel.org>) [consulté le 11/04/2025]

Plan Loire Grandeur Nature (<https://www.plan-loire.fr/>) [consulté le 11/04/2025]

Mission Val de Loire patrimoine mondial (<https://www.valdeloire.org/>) [consulté le 11/04/2025]

GIP Loire Estuaire (<https://www.loire-estuaire.org/accueil>) [consulté le 13/01/2025]

AAPPBLB (<https://www.pechepro-loirebretagne.fr/>) [consulté le 13/01/2025]

Fédération nationale des ADAPAEF (<https://www.federation-nationale-adapaef.fr/>) [consulté le 13/01/2025]

Vivre avec le fleuve Loire (<https://vivreaveclefleuveloire.univ-tours.fr/la-peche/>) [consulté le 14/01/2025]

Association Ellébore chansons pour la marine de Loire (<http://www.ellebore.org/accueil.html>) [consulté le 11/04/2025]

Gens d'Loière (<https://gensdelouere.jimdofree.com/>) [consulté le 11/04/2025]

Les bateliers du Cher (<https://www.bateliersducher.net/>) [consulté le 11/04/2025]

Association Ancre de Loire (http://www.ancredeloire.ouvaton.org/asso/ancre_de_loire.php) [consulté le 11/04/2025]

V. PARTICIPATION DES COMMUNAUTÉS, GROUPES ET INDIVIDUS

À l'occasion des trois temps forts menés tout au long du projet, nous avons installé des sites laboratoires éphémères en bord de Loire dans les trois régions (Pays-de-la-Loire, Centre-Val de Loire, Bourgogne-Franche-Comté) pendant 3 jours afin de partager notre enquête. Débats publics, navigations, conférences, concerts, chants de mariners de Loire, repas pris en commun, tenue de stands, mise à l'eau de bateaux... ont permis des échanges nourris avec les riverains. Jeux pour enfants, fresques liées au changement climatique, paroles de Loire avec la dessinatrice Aurélie Calmet ont facilité les échanges intergénérationnels. Les performances artistiques autour du fleuve ont attiré beaucoup de curieux. Les débats ont souvent porté sur *Le patrimoine culturel immatériel, c'est quoi ?*

Au-delà de ces moments forts, la présentation du projet s'est faite à l'occasion des nombreuses fêtes de Loire (fête de la Saint Nicolas, Assemblée générale des associations, Rendez-vous du Val de Loire...).

V.1. Praticien(s) rencontré(s) et contributeur(s) de la fiche

Nom

Sirgue Clément

Fonctions

Directeur de la Rabouilleuse École de Loire

Coordonnées

85 bis quai de la Loire 37210 Rochecorbon tél 0627959408

larabouilleuse.ecoledeloire@gmail.com

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Nom

Ménard Laurent

Fonctions

Charpentier de marine, gérant du chantier Marlo

Coordonnées

Saint-Jean-de-Boiseau (44)

Nom

Fouchard Loïc

Fonctions

Charpentier de marine, gérant du chantier Fouchard

Coordonnées

Couëron (44)

Nom

Boudin Sébastien

Fonctions

Constructeur de bateaux de Loire, gérant du chantier Fer de Loire.

Coordonnées

La Possonnière (49)

Nom

Rambaud Jérémy

Fonctions

Constructeur de bateaux de Loire, gérant du chantier Robert frères

Coordonnées

Faveraye Machelles (49)

Nom

Robin Jacques

Fonctions

Ancien constructeur de bateaux de Loire

Coordonnées

Saint-Hilaire-Saint-Florent (49)

Nom

Vasse Benoît

Fonctions

Charpentier de marine, l'Atelier du triton

Coordonnées

La Daguinière (49)

Nom

Pannier Max

Fonctions

Constructeur de barques

Coordonnées

Saint-Germain-sur-Vienne (37)

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Nom

Perdriau Bruno

Fonctions

Charpentier de bateaux, gérant de Loire menuiserie

Coordonnées

Saint-Germain-sur-Vienne (37)

Nom

Ayrault François

Fonctions

Maquettiste et historien de la marine de Loire

Coordonnées

Chinon (37)

Nom

Hoël Jacquin

Fonctions

Charpentier fluvial

Coordonnées

Lignières-de-Touraine (37)

Nom

Berteaux Paul

Fonctions

Charpentier de marine

Coordonnées

Tours (37)

Nom

Ruellé Patrick

Fonctions

Constructeur de bateaux de Loire

Coordonnées

Belleville-sur-Loire (18)

Nom

Benoît Jean-Marc

Fonctions

Constructeur de bateaux de Loire

Coordonnées

Cuffy (18)

Nom

Le Vraux Denis

Fonctions

Président de l'association Ellébore. Membre du Conseil d'Administration de l'association Voiles de Loire.

Coordonnées

Angers (49) denis.le.vraux@gmail.com

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Nom

Leclesve Patrick

Fonctions

Président de l'association Paysans Mariniers, membre du Conseil d'Administration et conseiller « Histoire et Patrimoine » de l'association Voiles de Loire.

Coordonnées

Saint-Jean-de-Boiseau (44) patrick.leclesve@gmail.com

Nom

Oliveau Samuel

Fonctions

Employé de l'association Boutavant

Coordonnées

cesam@free.fr

Nom

C'est Nabum

Fonctions

Conteur et bonimenteur de Loire

Coordonnées

x

Nom

Azzura Marciano

Fonctions

Chargée de projets événementiels et pédagogiques au sein de la Mission Val de Loire.

Coordonnées

marciano@mission-valdeloire.fr

Nom

Betsabée Haas

Fonctions

Élue à la Ville de Tours, chargée de la biodiversité, de la nature en ville – de la renaturation – de la gestion des risques majeurs et de la condition animale.

Coordonnées

b.hass@ville-tours.fr

Nom

Gérard Labruyère

Fonctions

Membre et batelier au sein de l'association Les bateliers du Cher

Coordonnées

labru37@gmail.com

Nom

Jacky Thiry

Fonctions

Fondateur de l'association des bateliers des Vents d'Galerna

Coordonnées

jacky.thiry@orange.fr

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Nom

La Ficelle - Georges

Fonctions

Batelier de l'association de la Matelote

Coordonnées

la-matelote.brehemont@laposte.net

Nom

Jojo - Georges

Fonctions

Ancien membre et batelier de l'association de la Matelote

Coordonnées

la-matelote.brehemont@laposte.net

Nom

Nadège Pavec

Fonctions

Co-fondatrice de la société Evénements Voiles Traditions

Coordonnées

nadege@evt-infos.com

Nom

Jeff Wagner

Fonctions

Co-fondateur de la société Evénements Voiles Traditions

Coordonnées

jeff@evt-infos.com

Nom

Marine Blucheau

Fonctions

Batelière et stagiaire à l'association de La Rabouilleuse École de Loire

Coordonnées

mblucheau@mailfence.com

V.2. Soutiens et consentements reçus

Bauer Véronique, Journée mondiale de l'eau, Mairie de Tours

Boislève Jacques, journaliste et écrivain, membre du Conseil scientifique et professionnel de la mission Val de Loire

Epaule Christophe, bénévole

Jacquin Hoël, charpentier de marine de Loire

Malherbe Alain, amateur de Loire

Mencien Thierry, amateur de Loire

Fouquet Gaël, habitante de Châteauneuf sur Loire

Demaret Claudine, retraitée

Patrice Guy, retraité

Communauté des mariniers de Châteauneuf sur Loire, association Loi 1901

Gardia Jérôme, amateur Loire

Wyn William, amateur Canal

Deazevedo Francisco, habitant de Châteauneuf sur Loire

Goget Pascal, Marinier de Loire

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Joubert Cédric, Crieur de Loire
Handelus Charles, administrateur des Maisons paysannes de France
Delouis Anne, université Orléans
Carles Cédric, directeur recherche citoyenne
Rozier Bertrand,
Cayeux Dany, Les Chalandiers du 5eme vent, association Loi 1901
Micouleau Malik, marinier
Orgelet Nicolas, vice-président d'Agglopolys Tours
Pilet Stéphane, artiste Guinguette La Baule
Couppé Solène, écologue
Chaboisson Olivier, écologue
Collin Delphine, étudiante IFFCAM
Bonfond Mathieu, université de Tours, Zone Atelier Loire
Pitas Cécile, artiste
Flamant Thierry, les côteaux luynais
Labruyère Gérard, Batelier et charpentier, association Les Bateliers du Cher
Coulon Patrick, retraité
Montagne Jean-Christophe, amateur
Poisson Béatrice, coprésidente de La Rabouilleuse - École de Loire
Dupuy Jean-Michel, batelier et constructeur de bateaux ligériens
Danto Jules, halieute, Saint-Nazaire
Epaule Marie-José, Gérante créatrice d'Ornatum, expert chanvre
Hivert Christine, navigatrice
Picard Romane, batelière, animatrice nature en Loire
Denet Marie
Cormier Dany, marin pêcheur estuaire Loire
Binet Yannick, marin pêcheur estuaire Loire
Pillitteri Marco, directeur artistique de l'Association SYSTEMIC
Rouinsara Cyrille, pêcheur estuaire Loire
Fontenit Germain, chercheur, Saint-Nazaire
Baraud Martial, pêcheur, habitant Pont saint Martin
Godelaine, Florent, docteur en histoire & médiateur du patrimoine
Bouchet Olivier, président, Fédération nationale des ADAPAEF
Goget Pascal, marinier de Loire
Bouchet Olivier, président de la Fédération nationale des associations départementales agréées des pêcheurs amateurs aux engins et aux filets (FNADAPAEF)
Dupont Jean-Yves, président de la Batellerie du port de Luynes
Berg Charles, chercheur en nautique fluviale, concepteur du site Babel, Vocabulaire de la batellerie
Picard Émilie, Directrice du musée de la Loire, Cosne-Cours-sur-Loire
Madec Audrey, Directrice du musée de la marine de Loire, Châteauneuf-sur-Loire
Thiry Jacky, président de l'association Les Bateliers des vents d'Galerie
Legout-Catelain Agnès, directrice de l'Association Millière Raboton, Chaumont-sur-Loire
Association Camosine, Nevers
Roiron Pierre-Alain, Conseiller régional de la Région Centre val de Loire et sénateur d'Indre-et-Loire
Lahoreau Gaëlle 12e VP Région Centre-Val de Loire
Haas Betsabée, Conseillère régionale et 18e adjointe au Maire de Tours
Vatan Patrice, passionné de Loire, Cosne-Cours-sur Loire
Pezé Annic, riveraine, Angers

VI. MÉTADONNÉES DE GESTION

VI.1. Rédacteur(s) de la fiche

Nom

Leclesve Patrick

Fonctions

Président de l'association Paysans Mariniers, membre du Conseil d'Administration et conseiller « Histoire et Patrimoine » de l'association Voiles de Loire.

Coordonnées

Saint-Jean-de-Boiseau (44) patrick.leclesve@gmail.com

Nom

Lebouc Théo

Fonctions

Doctorant en anthropologie, LISST-CAS (UMR 5193), Université Toulouse 2 Jean Jaurès

Coordonnées

theo.lebouc@gmail.com

Nom

Le Vraux Denis

Fonctions

Président de l'association Ellébore. Membre du Conseil d'Administration de l'association Voiles de Loire.

Coordonnées

Angers (49) denis.le.vraux@gmail.com

Nom

Danto Anatole

Fonctions

Anthropologue, Université de Tartu & CREE, Inalco

Coordonnées

anatole.danto@orange.fr

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Nom

Serna Virginie

Fonctions

Conservatrice générale du patrimoine, chargée de mission, ministère de la culture

Coordonnées

virginie.serna@culture.gouv.fr

Nom

Maytraud Basile

Fonctions

Membre du pôle ethnologie de l'équipe PCI savoirs nautiques ligériens - Masterant en anthropologie, Muséum National d'Histoire Naturelle (Paris)

Coordonnées

basile.maytraud@edu.mnhn.fr

Nom

Godelaine Florent

Fonctions

Docteur en histoire et médiateur du patrimoine. Chercheur associé Université Lyon-II LARHRA UMR 5190

Coordonnées

florent.godelaine.pdl@gmail.com

Nom

Ninon Bardet

Fonctions

Coordinatrice La Grande Remontée de Loire, ex-coordinatrice collectif Vers un parlement de Loire

Coordonnées

bardetninon@gmail.com

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Nom

Madec Audrey

Fonctions

Directrice du musée de la marine de Loire, Châteauneuf-sur-Loire (45)

Coordonnées

amadec@musee.chateauneufsurloire.fr

Nom

Biar Alexandra

Fonctions

Ethno Archéologue - membre associé CNRS UMR 8096-ArchAm

Coordonnées

laralexbiar@gmail.com

VI.2. Enquêteur(s) ou chercheur(s) associés ou membre(s) de l'éventuel comité scientifique instauré

Nom(s)

Danto Anatole

Fonctions

Anthropologue, Université de Tartu & CREE, Inalco

Lieux(x) et date/période de l'enquête

Bassin de la Loire/2012-2025

Nom(s)

Lebouc Théo

Fonctions

Doctorant en anthropologie sociale, LISST-CAS (UM 5193), Université Toulouse 2

Lieux(x) et date/période de l'enquête

janvier 2024 - mai 2025

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Nom(s)

Biar Alexandra

Fonctions

Ethno Archéologue - membre associé CNRS UMR 8096-ArchAm

Membre du pôle ethnologie de l'équipe PCI savoirs nautiques ligériens - "Partage"

Lieux(x) et date/période de l'enquête

janvier 2024 - mai 2025

Nom(s)

Maytraud Basile

Fonctions

Membre du pôle ethnologie de l'équipe PCI savoirs nautiques ligériens - masterant en anthropologie, Muséum National d'Histoire Naturelle (Paris)

Lieux(x) et date/période de l'enquête

Bassin de Loire : Région Pays de la Loire, Centre Val de Loire, Bourgogne -Franche Comté, mars 2021 - mai 2025.

Nom

Calmet Aurélie

Fonctions

Dessinatrice

Coordonnées

auka.contact@gmail.com

Nom(s)

Troubat Olivier

Fonctions

Archéologue, docteur en histoire

Lieux(x) et date/période de l'enquête

Bassin de la Loire dans les départements 44, 46, 37, 41, 45, 58, 18, 03, 71, 63, 42

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Nom(s)

Eleonora Antuna

Fonctions

Archéologue / recherche iconographique

Lieux(x) et date/période de l'enquête

Bassin de la Loire 2024-2025

Nom(s)

Lescleve Patrick

Fonctions

Constructeur de bateaux ligériens, Président de l'association Paysans Mariniers, membre du Conseil d'Administration et conseiller « Histoire et Patrimoine » de l'association Voiles de Loire.

Lieux(x) et date/période de l'enquête

1996 - 2025

Nom(s)

Le Vraux Denis

Fonctions

Lieux(x) et date/période de l'enquête

Région Pays de la Loire, Centre Val de Loire, Bourgogne -Franche Comté, 1986 - mai 2025.

VI.3. Données d'enregistrement

Date de remise de la fiche

19 mai 2025

Année d'inclusion à l'inventaire

2025

N° de la fiche

2025_67717_INV_PCI_FRANCE_00551

Identifiant ARKH

<uri>ark:/67717/nvhdhrrvswvksr2</uri>