

Pratique de la navigation à voile carrée sur la Loire et les rivières affluentes

		
Pierre Antoine Demachy, <i>Vue panoramique de Tours</i>, vers 1780, Musée des Beaux-Arts de Tours. © Musée des Beaux-Arts de Tours	2- Une des premières remontées des <i>Voiles de Loire</i> en 1990. Le chaland <i>Val de Vienne</i>, la toue <i>Thalamège</i>, le fûtreau <i>Port Ligny</i> viennent de quitter le port du Thoureil. © F. Ayrault. 1990	3- Reconstitution d'un train de bateaux lors du <i>Festival de Loire 2007</i> à Orléans. Le chaland-mère, <i>Baraquai</i>, porte un hunier, les voiles suivantes vont en décroissant. À l'arrière, deux allèges sont chargées de sacs de sel. © J.M. Gabillé. 2007

Description sommaire

La voile carrée, considérée pendant des siècles comme le moyen de propulsion le plus efficace pour la navigation en Loire, est toujours utilisée par plus de 45 associations tant sur la Loire que sur les rivières affluentes, ainsi que par une vingtaine de particuliers. Aujourd'hui, c'est une flotte de plus de 110 bateaux qui porte la voile carrée.

Pratiquer la navigation à la voile carrée peut paraître relativement simple mais l'usage demande une bonne connaissance du bateau, du fleuve et de ses dangers (courants, chenal changeant, passage des ponts...). Un équipage de 2 à 3 personnes est nécessaire : un marinier dirigeant à la *piautre* (gouvernail caractéristique des bateaux de Loire), un autre aux manœuvres (pour hisser, régler *écoutes* et *marnes*), et éventuellement un troisième aux *boulines*. On utilise la voile carrée « à la remonte », contre le courant, en profitant des vents dominants de *mar* ou de *galarne* ou en descendant le courant, lorsque le vent est « haut » (vent d'est).

Moyen de propulsion privilégié pour les *fûtreaux*, *toues* et chalands (illustration 1), la pratique de la voile carrée faillit disparaître vers 1900 au profit de la motorisation. Loin de tomber dans l'oubli, elle connaît un renouveau avec la création de l'association « Voiles de Loire » en 1992. Depuis, de nouvelles générations de mariniers-ères perpétuent l'héritage (photo 2). Le label « Voiles de Loire » distingue les reconstitutions de bateaux de Loire qui portent la voile carrée et garantissent que la navigation à la voile reste un patrimoine vivant.

I. IDENTIFICATION DE L'ÉLÉMENT

I.1. Nom

En français

Pratique de la navigation à voile carrée sur la Loire et les rivières affluentes

En langue régionale

La navigation à la toile, la guenille, le torchon, la barne, la bouelle.

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

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

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

De Decize à l'estuaire de la Loire, une flottille de plus de 300 bateaux traditionnels navigue actuellement. 110 sont gréés d'une voile carrée. Ces bateaux appartiennent :

- à des particuliers, souvent riverains du fleuve, qui ont acheté neuf ou d'occasion leur bateau. Quelques-uns ont fabriqué eux-mêmes la coque et la voile.

- à des associations, soucieuses d'animer le fleuve par une activité de découverte active. Les bateaux font l'objet de commandes auprès de charpentiers professionnels ou sont fabriqués par les adhérents eux-mêmes. Les voiles font l'objet de commandes auprès d'artisans locaux spécialisés (Atelier *Clandestine* à Berthenay, *Atelier de l'Hirondelle* à Ingrandes...) ou de voileries de la côte atlantique.

- à des professionnels du tourisme, voulant faire partager au plus grand nombre le plaisir de naviguer à la voile carrée.

Depuis 1992, l'association « Voiles de Loire » regroupe quarante-quatre associations et une vingtaine de particuliers. Du fait de l'éloignement géographique, deux antennes fédératrices ont été créées : « **Voiles de Loire** » de l'estuaire à Blois et « **Voile de Loire CBA** » (Centre, Bourgogne, Auvergne) en amont de Blois.



Fête de l'eau 2024 organisée par l'association *La Chavannée* à Château-sur-Allier (03). Le fûtreau, *Hors-du-Temps* (10,40 m) construit par Guy Brémard en 1996 est suivi par la *Piroque* construite par Bibi à Nevers. Cl. Lionel Dieu. www.hors-du-temps.org

Mariniers de Loire et « rivières descendant en icelle »

C'est sur la Loire que les mariniers sont les plus nombreux à naviguer à la voile carrée. Néanmoins dans des conditions favorables les bateliers de rivières affluentes, peuvent pratiquer la voile carrée. Il s'agit des rivières du bassin de la Maine à partir d'Angers (Mayenne, Sarthe, Loir, Oudon), le Cher, la Vienne, l'Allier... Citons par exemple *Les Bateliers du Cher* à Savonnières (37) ou l'association *La Chavannée* à Château-sur-Allier (03).

Des marinières aussi

Même si, à la première impression, le monde de la marine de Loire est majoritairement masculin, de nombreux équipages sont mixtes, et depuis longtemps !

Sur la toue de l'association Ellébore *La Petite Françoise*, par exemple, les postes ont toujours été répartis en fonction des envies ou des compétences : Annic, sur le toit de la cabane, à hisser et régler *collier de racage* et *gueurde*, Janou (qui a le permis de navigation péniche) manœuvrant à la piautre, les gars en matelots, aux *boulines* à l'avant. Sur de nombreux autres bateaux c'est la même chose. Nombre de marinières sont bien connues parmi les équipages : *la Montjeannaise* (Michèle, Mylène), *La Fillonnerie* (Cassandra, Ninon, Cécile), *la Rabouilleuse* (Romane, Marine, Christine, Nadine), *La juste* (Dounia), *la Guiffette* (Marie-Laure), *Port Thibault* (Odile)... La liste est loin d'être exhaustive et n'oublions pas Cassandra Joyeux que nous avons interviewée.

Malgré tout, l'intégration à la communauté n'est pas toujours facile pour les marinières débutantes dont les compétences sont davantage mises en cause que celles de leurs homologues masculins. Ce dont témoignent aussi des marinières professionnelles à qui des clients demandent étonnés : « c'est vous le pilote ? ». L'image virile de la marine de Loire est aujourd'hui contrebalancée par l'implication d'un nombre grandissant de femmes, déjà présentes dans les associations, l'artisanat, l'événementiel qui composent la batellerie contemporaine.

Professionnalisation

En 1990, lors de la création de l'association « Voiles de Loire », il était inenvisageable d'imaginer vivre de l'activité générée par un bateau traditionnel à voile. Mais, très vite, des jeunes ont fait le choix de se professionnaliser : charpentiers, gréeurs, animateurs navigation ou environnement, baliseurs de Loire, voiliers-ères et bien sûr prestataires de service pour des opérations de promotion de produits locaux (*Route du Muscadet*, *Remontée du Sel*) ou lors de fêtes de batellerie importantes (*Festival de Loire* à Orléans, *Débords de Loire* à Nantes...).

Il est à noter, et c'est original, que dans toutes ces activités, amateurs et professionnels se côtoient avec plaisir et s'entraident lors des navigations. L'explication est que, en Loire, la professionnalisation passe d'abord par une participation à titre bénévole aux activités d'une association. Les professionnels sont majoritairement issus du milieu associatif et la reconnaissance des qualités de chacun est réciproque.

Aujourd'hui, les professionnels du tourisme dont les bateaux sont homologués, naviguent à la voile dans le cadre de leur activité : simple balade de touristes, convoyage de marchandises diverses, animation de fêtes ou festivals, formation...

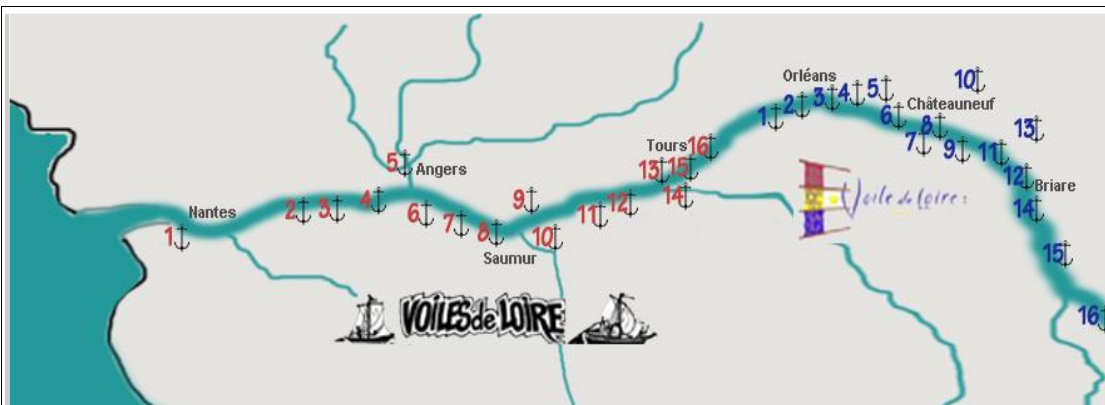
I.4. Localisation physique

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

- 1- *Paysans Mariniers de Loire* (Saint-Jean-de-Boiseau)
- 2- *Loire et Marine à Montjean* (Montjean-sur-Loire)
Atelier Bateaux Loire Angevine (Montjean-sur-Loire)
- 3- *Les Chalandoux du 5ème vent* (Chalonnnes-sur-Loire)
- 4- *Gens d'Louère* (La Possonnière)

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

- 5-** *Association Ellébore* (Angers)
- 6-** *Babord à Murs* (Mûrs-Erigné)
- 7-** *Jeanne Camille* (Le Thoureil)
- 8-** *Saumur les Bateaux* (Saumur)
- 9-** *Musée des Amis du Musée des Mariniers* (Chouzé-sur-Loire)
Au Fil de Loire (Chouzé-sur-Loire)
- 10-** *Bateliers Ligériens* (Savigny-en-Véron)
- 11-** *La Matelote* (Bréhémont)
- 12-** *Confrérie des Bateliers du Ridellois* (La Chapelle-aux-Naux)
- 13-** *Bateliers de Saint-Etienne-de-Chigny* (Saint-Etienne-de-Chigny)
- 14-** *Bateliers du Cher* (Savonnières)
- 15-** *Boutavant* (Tours)
- 16-** *La Rabouilleuse* (Rochecorbon)



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

- 1-** 1 *Les mariniers de Chambord* (St Dyé-sur-Loire)
2 *Cœur de Loire* (Meung-sur-Loire)
3 *Les Carnutes* (Meung-sur-Loire)
- 2-4** *Compagnons Chalandiers* (Orléans)
5 *Mariniers Orléans Métropole*
6 *Balbizard* (Orléans)
7 *Mariniers de Jeanne* (Orléans)
8 *Balade et découverte en bateau de Loire* (Orléans)
- 3-9** *Escapades Ligériennes* (Combleux)
10 *Les Chemins de l'Eau* (Combleux)
- 4-** 11 *Loire et Canal* (Chécy)
12 *ANCO* (Chécy)

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

- 5- 13 *Passeurs de Latingy* (Mardié)
6- 14 *UBOF* (Bou)
7- 15 *Les Arcandiers de Loire* (Jargeau)
16 *Maison de Loire du Loiret* (Jargeau)
8- 17 *Ancre et Loire* (St Denis-de-l'Hôtel)
9- 18 *Mariniers de Châteauneuf-sur-Loire*
19 *Les passeurs de Loire Sigloy*
10- 20 *Mariniers de Vitry-aux-Loges*
11- 21 *L'Armada* (Saint-Benoit-sur-Loire)
22 *Les Brasse- Bouillon* (Saint-Père-sur-Loire)
12- 23 *Les Fis'd' Galarne* (Gien)
13- 24 *Belle de Grignon* (Grignon)
14- 25 *Entente Canaux du Centre* (Briare)
26 *Merci la Loire* (Châtillon-sur-Loire)
15- 27 *Les Gabariers de Cosne* (Cosne-sur-Loire)
16- 28 *A D S L* Decize

Professionnels homologués pour proposer des activités ou des prestations liées à la voile carrée

Boutavant, Tours (37)
Terre et Loire, Alex Fagat, La possonnière (49)
La Compagnie de Navigation Vienne-Loire, Julien Ayrault (37)
Rêves de Loire et d'ailleurs, Alain Gillot, le Thoureil (49)
La Rabouilleuse, école de voile, Rochecorbon (37)
Charpentiers d'leau, Hoël Jacquin, Lignières en Touraine (37)
Jean-Marc Benoit « Bibi », Le Guétin, Cuffy (18)
Endremage, Alexis Foucher, Vilandry (37)
Gaby Loire Excursions, Saumur (49)

Pratique similaire en France et/ou à l'étranger

Europe : Portugal (Douro), Côtes d'Europe du Nord (Danemark, Suède, Norvège).
Asie : Sri Lanka, Japon, Birmanie, Inde (Gange), Bangladesh
Afrique : Mali (fleuve Niger), Egypte (Nil), Kenya (lac Ganvié).

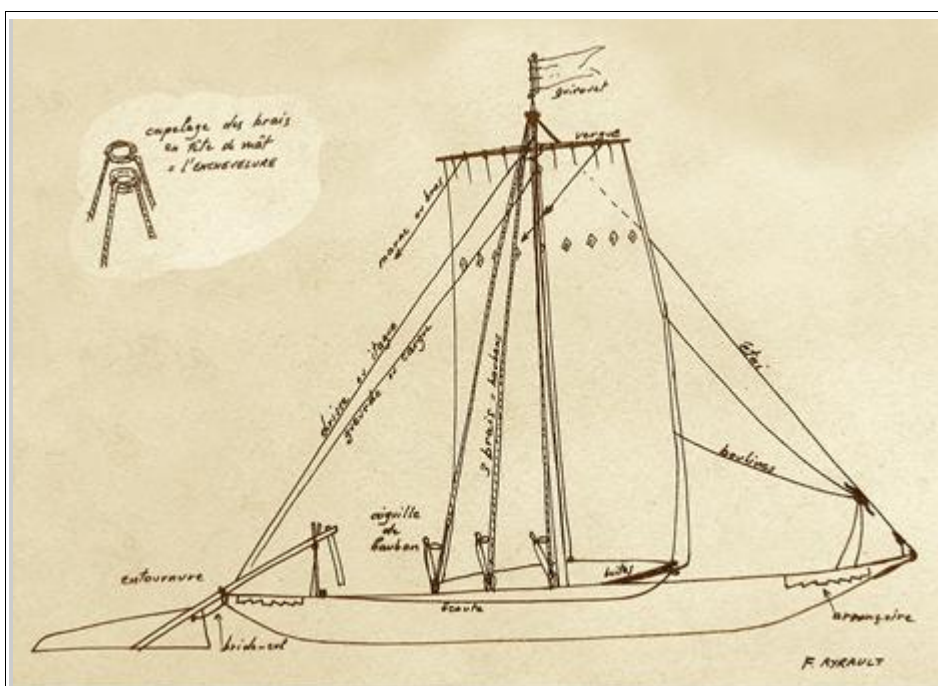
I.5 Description détaillée de la pratique

Cette partie développe le chapitre "savoir naviguer" de la fiche "Savoir-faire ligériens" qui a reçu en juin 2025 son certificat d'inclusion à l'Inventaire national du patrimoine culturel immatériel. Elle est également à mettre en relation avec la fiche "L'art de la navigation sous voile latine" afin de les particularités des pratiques de ces deux types de voile différents.

La voile : taille, vocabulaire spécifique, appareils indispensables

Actuellement, naviguer à la voile carrée sur la Loire est possible pour tous les publics, que ce soit au sein des associations ou en profitant de l'activité de balades proposé par quelques professionnels.

Malgré tout, devenir capitaine de bateau ne s'improvise pas. L'usage de la voile carrée demande une bonne connaissance du bateau, du fleuve et de ses dangers (courants, chenal changeant, passage des ponts...). Si la pratique peut paraître relativement simple, les réglages demandent aux équipages une bonne habitude des gestes nécessaires aux manœuvres puisqu'il faut différents cordages pour la manier : deux *écoutes*, deux *marnes*, deux *boulines* plus une *gueurde*. De plus, une maîtrise des termes particuliers à la navigation est un pré-requis indispensable à la pratique puisque les gestes sont indissociables d'un vocabulaire spécifique.



Gréement de fûtreau. Dessin de François Ayrault, 2005.

Taille de la voile

La voile carrée en Loire est une voile de forme rectangulaire enverguée et hissée à un mât, plus rarement tendue entre deux perches, les ventières. On adapte la taille de la voile en fonction du type de bateau et de sa longueur. À titre d'exemple, un fûtreau de 8 m, portera un mât de 6 m et une voile de 18 m², une toue de 12 m, portera un mât de 9 m et une voile de 36 m², un chaland de 15 m portera un mât de 12 m et une voile de 75 m². Les proportions habituellement admises sont 2/3 en hauteur et 1/3 en largeur.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

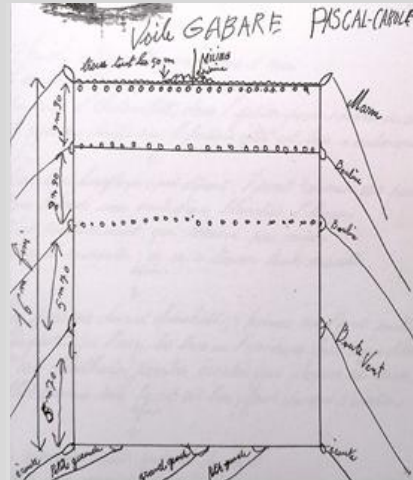
Au bord de la Levée, dans les années 1940-1945, une galiote est grée pour passer la Loire. Les vélos sont chargés pour le débordement. La voile est de taille modeste (une dizaine de mètres carrés), suffisante pour passer la Loire ou naviguer localement. Marnes et écoutes sont en place, il n'y a pas de boulines. Le mât, assez reculé, se baisse vers l'arrière. Ce bateau d'environ 9 mètres est dirigé par un gouvernail dont on aperçoit la barre franche au-dessus du coffre arrière. AD 49 23Fi 20 8.



Les bateaux de l'école de voile la Rabouilleuse à Rochecorbon (37) sont plus fortement toilés, environ 27 m², pour des bateaux bateaux de 9,15 m avec un mât de 6 m. Cl. C. Sirgue/La Rabouilleuse, 2022.

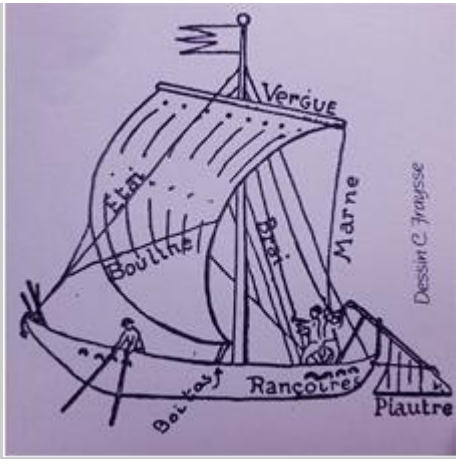


Pour calculer les dimensions de la voile de la gabare Pascal-Carole, en 1989, Vent de Travers (Jacques Robin) s'est servi de la maquette qu'il avait réalisée. Cl. Ellébore, 2010.



Dans son livre de bord il a tracé un plan sommaire où il a fait figurer marnes et écoutes, mais aussi trois gueurdes et trois paires de boulines. Les rangées de trous les plus basses sont des oeils-de-pie qui serviront à prendre un ris. Les trous du haut servent à passer les verdons pour enverguer la toile. Coll. J. Robin, 1989.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

	Dessin schématisique établi par Jeanne et Camille Fraysse d'après une faïence de Nevers. On y retrouve les noms des principales commandes (cordages) qui équipent la voile. C. Fraysse, 1950.
---	--

Vocabulaire spécifique

- Assemillage : Ce terme ancien désigne la voile, le gréement et les appareils nécessaires à la navigation. « Lesdits batteaux essemillés, c'est à dire garnis d'une voile, 2 ancres, tous les cordages et batons propres à la conduite desdits batteaux ainsi que les mâts. » Fortin-Langeais, 1775. (Mantelier)
- Etai (ou *itague*) : cordage qui maintient le mât vers l'avant. Les boulines y sont attachées à un taquet.
- *Boulines* : envoyées à l'avant du bateau, les boulines permettent de régler la voile aux différentes allures, pour *pincer le vent*.
- *Marnes* : les deux *marnes* sont en bout de vergue afin d'orienter et stabiliser la voile en fonction de la direction du vent.
- *Ecoute* : aux coins inférieurs de la voile, les *écoutes* permettent de border la voile et prendre le vent.
- *Gueurde* : appelé aussi *brai*, ce cordage permet de relever le milieu de la voile pour dégager la vue de l'homme qui gouverne. La voile ainsi remontée prend de la *pansée*. Sur une voile de taille modeste, une seule *gueurde* suffit mais une voile de grand chaland en possède trois.
- *Encoure* : le bord extérieur de la voile est renforcé par un cordage, la *ralingue*, que les mariniers appellent *l'encoure*.
- *Verdons* : cordelettes passées dans le haut de la *ralingue* pour envergurer la voile. Chaque *verdon* mesure environ 1,80 m. Une fois passé autour de la vergue puis noué, le surplus pend et sert à *prendre un ris* pour diminuer la surface de voilure.
- *Œil-de-pie* : renforts dans la voile percés d'un trou. Une ou deux bandes *d'oeils-de-pie* (selon la hauteur de la voile), permettent de diminuer sa surface en brassant le haut de la toile le long de la vergue et en le nouant avec les *verdons*.
- *Erses* (ou *erseaux*) : sur la *ralingue* à différents endroits, des ganses appelées *erses* ou *erseaux* sont ajoutées pour recevoir *écoutes*, *gueurde* et *boulines*.

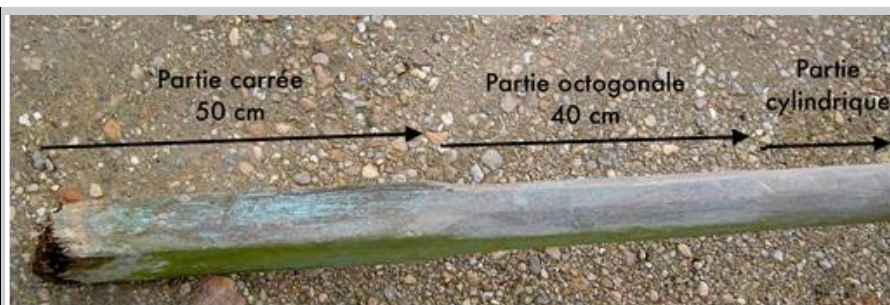
Appareils indispensables à la pratique de la voile

Le mât

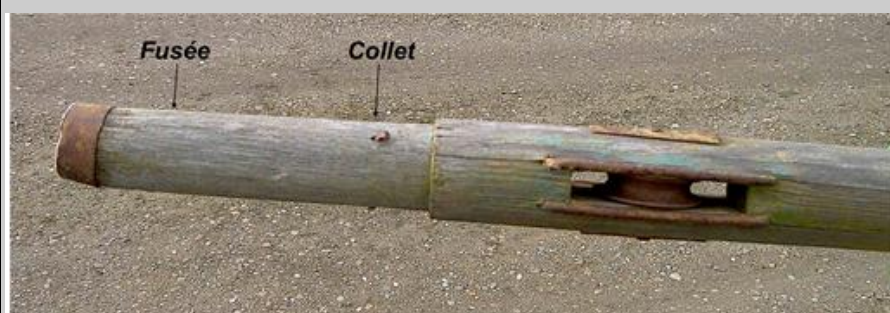
Les mâts, monumentaux sur les grands chalands, étaient autrefois taillés dans des sections rectilignes de pin du nord. Aujourd'hui, le réemploi n'est pas rare (poteaux électriques...) mais on en fabrique toujours dans des troncs de résineux. Depuis quelques années, on trouve également des mâts taillés dans des poutres en lamellé-collé (résineux), ceux-ci sont plus légers et plus résistants.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Traditionnellement, le pied de mât est carré, le fût devient ensuite octogonale, puis cylindrique. En haut, il dispose d'un réa (poulie) pour hisser la voile.



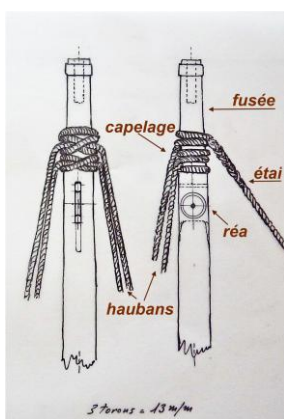
Détail du pied de mât d'un fûtreau du Service de Navigation sur la Vienne vers 1900. Long de 7 m pour un bateau de 9 m, il portait une voile étroite. Coll. F. Ayrault.



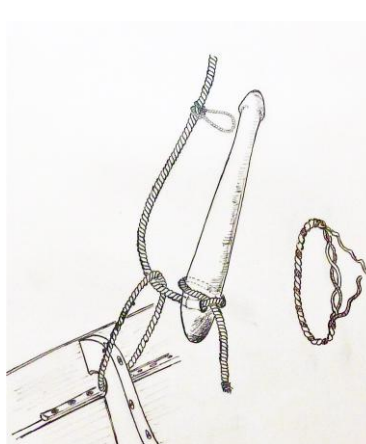
Détail de la tête de mât du même bateau. On remarque la fusée terminale et le collet sur lequel viendront s'appuyer les haubans. L'extrémité du mât, percée pour recevoir une girouette, est renforcée d'un frêlage métallique pour éviter l'éclatement. Coll. F. Ayrault.

Les haubans

Le mât est maintenu latéralement par plusieurs paires de *haubans* (de deux à quatre paires selon l'importance du mât). Une des particularités de la navigation en Loire est que le mât doit être rabattable pour passer sous les ponts. Un ingénieux système d'*aiguilles*, héritier de la tradition viking, permet de larguer ou retendre rapidement les *haubans*.



Détail de la tête de mât d'un fûtreau (face et profil). On remarquera le capelage des 2 paires de haubans et la fusée, percée à son extrémité pour accueillir le guiroué. L'étai, qui maintient le mât vers l'avant, est également représenté. Dessin François Ayrault.



Détail du dispositif de mise en œuvre d'une aiguille. Le hauban, enfilé sur une estrope de corde, permet une manœuvre rapide. Dessin François Ayrault.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Le collier de racage

Il guide la *vergue* le long du mât lorsque l'on hisse ou que l'on affale. Composé de *billes de rode* enfilées sur une cordelette, l'ensemble forme le *racle*.

La vergue

Elle permet de hisser la voile. Celle-ci est maintenue par des cordages, *les verdons*. Pour écarter et maintenir le bas de la voile lors de la navigation, on utilise des perches, *les boitas*.



Extrémité de deux vergues de 4 à 5 mètres conservées dans un ancien atelier de charpentier en bateaux à Combleux (45). On notera les taquets de formes différentes destinés à tendre la voile. Coll. Part, cl. Ellébore.



Sur les bateaux récents, le boitas est constitué d'une grosse perche transversale, amarrée au niveau du bordé par un cordage (hale-bas) pris sur les courbes. La Fillonnerie, Rencontres Voiles de Loire 2008, Sainte-Gemmes-sur-Loire. Cl. Ellébore.

Le guiroué

C'est l'instrument indispensable pour voir d'où vient le vent. Il est avant tout utilitaire mais, par les décors symboliques qui l'ornent et la couleur de la flamme qui le coiffe, il est aussi l'emblème du bateau.



Quelques exemples de guiroués de bateaux de Loire actuels. Cl. Jean Bourgeois, 2008.

La piautre

Evolution d'un ancien aviron de gouverne, la *piautre* (ou *peautre*) est le gouvernail caractéristique des bateaux de Loire. En l'absence de dérive, et malgré le fond plat des coques, la *piautre* permet de diriger efficacement un bateau sous voile.

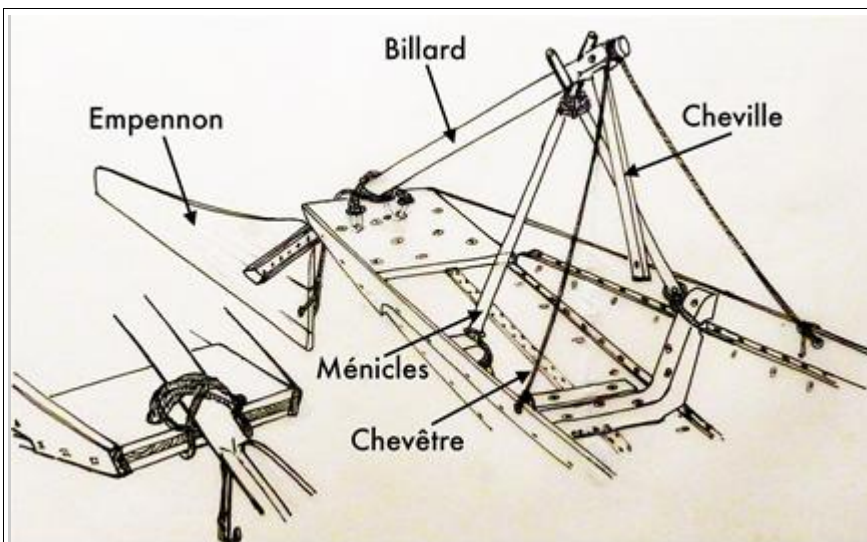


Schéma de l'installation d'une piautre sur un fûtreau. Dessin de François Ayrault.



Détail de la piautre du fûtreau Port-Ligny. Conçue par François Ayrault, elle a été réalisée en 1988 par Guy Brémard pour l'association angevine Ellébore, quelques mois après le premier essai de gréement carré sur le fûtreau Fi-de-Galarne par le musée du Bateau de Douarnenez. Cl.Ellébore.

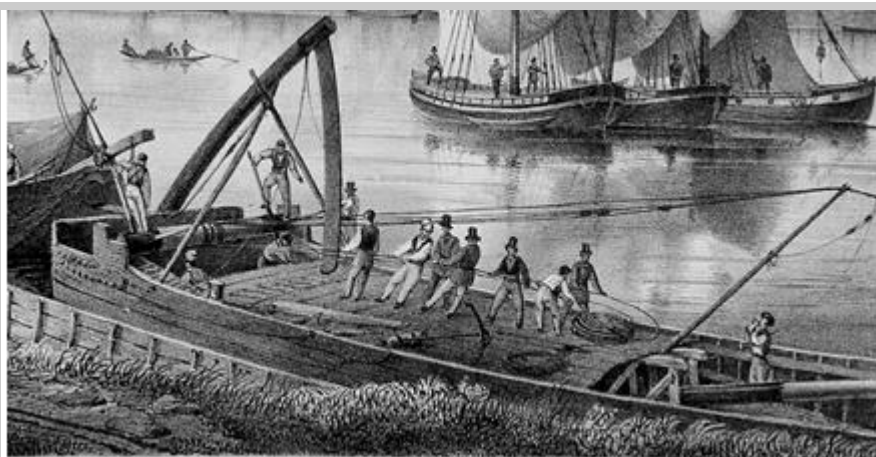


Premières navigations sur Port-Ligny à l'été 1988. Mât 6,30 m, voile en coton 18m² dotée d'une bande de ris, cordages en chanvre. 37 ans plus tard, la voile d'origine est toujours fonctionnelle. Cl.Ellébore.

Le guindas

Ce treuil horizontal qui, sur les chalands pouvait occuper tout l'arrière du bateau, était l'outil de force indispensable pour dresser le mât, hisser la voile ou déhaler le bateau aux passages difficiles. Tout l'équipage était à la manœuvre : quatre à huit hommes poussaient ou s'accrochaient aux barres du guindas. On disait qu'ils *viraien*t en pantin. Le guindas, dangereux et sans système de sécurité, fut remplacé à la fin du XIX^e siècle par des treuils mécaniques ce qui eut pour effet de réduire la taille des équipages.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE



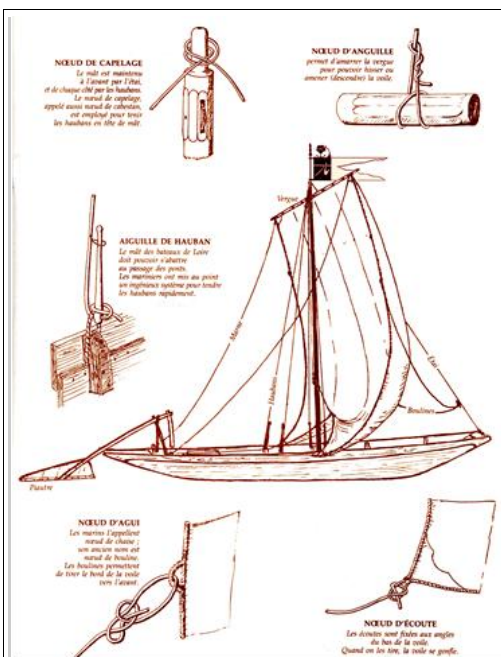
On vire le guindas pour dresser le mât d'un grand chaland. Charles Pensée, Vue d'Orléans prise de la rive gauche de la Loire sur la levée des Capucins, 1829.

La bourde

C'est la perche qui sert à pousser ou écarter le bateau. Quand on navigue à la voile, elle peut être utilisée comme *boitas* ou comme *perche à bouliner* pour écarter le bord de la voile par vent travers.

Les nœuds

Pour pouvoir naviguer à la voile, les marinières doivent connaître un certain nombre de nœuds spécifiques. Relevés sur des maquettes anciennes, ou appris auprès d'anciens marinières et pêcheurs, chacun correspond à un usage particulier. Les nœuds doivent être rapides à faire et surtout faciles à défaire, sécurité oblige.



Extrait du dossier pédagogique conçu par l'association Ellébore pour les animations scolaires, 1990. Coll. Ellébore.

Principes généraux de navigation à la voile : jouer avec le vent, manœuvres courantes, naviguer en équipe, hunier, cabanage, limites

Jouer avec le vent... et le courant

Les marinières utilisent la voile carrée à *la remonte* contre le courant en profitant des vents dominants de *mar* ou *galarne* (ouest, nord-ouest). Quand le vent est *haut* (vent d'est), ils peuvent

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

l'utiliser à la descente mais cela est plus périlleux puisqu'à la vitesse du vent s'ajoute celle du courant. Cette navigation est beaucoup plus technique, les obstacles ou les difficultés arrivent très vite.

Au-delà de 25m² de voile, sur un grand fûtreau, une toue ou un chaland, un équipage de 2 à 3 personnes est souhaitable : un marinier dirigeant à la *piautre*, un autre aux *commandes* (pour hisser, régler les écoutes et les marnes), et un troisième réglant les *boulines* et *bourdant* le cas échéant. Sur les chalands les plus toilés, on utilise un treuil ou un guindas pour hisser et affaler la toile.

L'allure *vent arrière* est la plus confortable, mais au *largue* ou *grand large* il est intéressant de se servir du courant pour compenser la dérive. En utilisant vent et courant on peut revenir lentement à la rive pour faire un accostage en douceur. Le bateau utilise *l'effet bac*.

Les manœuvres courantes

Les descriptions qui suivent sont inspirées de la fiche technique rédigée en 2002 par Jean Louvet pour le bulletin de l'association « Voiles de Loire ». Sont expliquées les manœuvres sur *Port-Thibault*, un fûtreau de 8 m construit par Guy Brémard en 1991, gréé d'un mât de 5,80 m et d'une voile carrée de 15 m² (2,80 x 5,40 m) avec 2 bandes de ris. Le gréement a été conçu pour être mené par un seul marinier.

Hisser la voile

Observer le *guiroué*. Avec la *piautre*, se maintenir vent arrière (si possible). Vérifier que *marnes*, *écoutes*, *gueurde* et *boitas* sont clairs. Hisser le plus rapidement possible puis « peaufiner » les réglages selon l'allure. Gréer le *collier de racage* de la *gueurde*.

Les différentes allures

- Vent arrière : pour la voile carrée, c'est l'allure la plus confortable. Par vent fort, dans les risées, c'est l'allure de sécurité.

- Grand large et large : dans ces navigations, il faut souvent changer les réglages pour suivre le chenal ou les sinuosités des bras. Au *grand large* (presque vent arrière) on peut naviguer avec 2 *boitas* : l'un bordé en arrière du mât, l'autre filé en avant du mât.

- Vent de travers : nous sommes à la limite des possibilités du bateau. Pour cette allure, deux boulines sont préconisées. Il faut orienter la voile dans l'axe du bateau à l'aide des *marnes* et des *écoutes*. Il faut rester vigilant, prêt à larguer et ne pas hésiter à revenir *vent arrière*.



Par petite brise arrière, Jean Louvet dirige seul son fûtreau *Port Thibault* et remonte tranquillement la Loire. La forme et la taille de la *piautre* sont restées fidèles à l'aviron originel. *La Route du Sel* 2005, coll. P. Despert.



Grand large sur le fûtreau *Port-Ligny*. Coll. Ellébore, 1988.

Naviguer en équipe

« L'un derrière l'aut' tous attachés par les sourpentes et les parchés. »

Chanson des mariniers de Loire, Marc Leclerc, 1942.

Former un train de bateaux pour naviguer est une des particularités de la marine de Loire. (Voir chapitre « historique »). Cette technique est encore pratiquée aujourd'hui lors des fêtes et grands événements.

Témoignage de Sam Oliveau de l'association *Boutavant* :

« Pour l'amarrage des bateaux du train, on a pris modèle sur ce que François Beaudouin décrit dans *Bateaux des Fleuves de France*. Un *perché*, avec une chaîne frappée au milieu du tableau à l'arrière du bateau de devant, permet au deuxième bateau de pousser le premier. Un cordage, frappé de chaque côté du tableau arrière du bateau de devant, passe par une poulie fixée sous la levée du deuxième bateau. Ce cordage (les *sourpentes*) permet au premier bateau de tirer le deuxième. »



Reconstitution d'un train de bateaux lors du Festival d'Orléans 2007. Le chaland-mère, Baraquai, porte un hunier, les voiles des bateaux suivants vont en décroissant. À l'arrière, deux allèges sont chargées de sacs de sel. Les bateaux dans l'ordre : Baraquai (15m, 100 m² -80+20-), Vienne (15 m, 80 m²), Margot (12m), 70m²), Epinoche (12m), La Cinglée (10m), P'tite Toue (7m), La Navette (7m). Cl. Jean-Michel Gabillé



Un train de six bateaux à la remonte vers Chalonnes-sur-Loire lors de La Route du Sel 2005. À droite, en tête La Juste, suivie de La Sauterelle, Champi, et Marchand-d'eau. A gauche, La Montjeannaise et ses deux annexes, Râle d'Eau et Tirot-Flanc. Coll. P. Despert.

Le hunier

Héritier des bateaux *accélérés* du début du XIXe siècle (voir chapitre « historique »), cette voile carrée de petite taille qui surmonte la grand voile, a été adoptée par certains équipages.



Premiers essais de voile à hunier sur le Baraquai. Cl. Alain Lacroix, 1991.

Témoignage de Sam Oliveau de l'association *Boutavant* :

« Pour le hunier, c'est pas compliqué : pas de *collier de racage* sur la vergue du hunier (pour qu'il puisse passer entre les deux *étais*), les *écoutes* passent par des *réas* au deux bouts de la vergue de la grand voile. Pour les *marnes*, le montage est classique. »

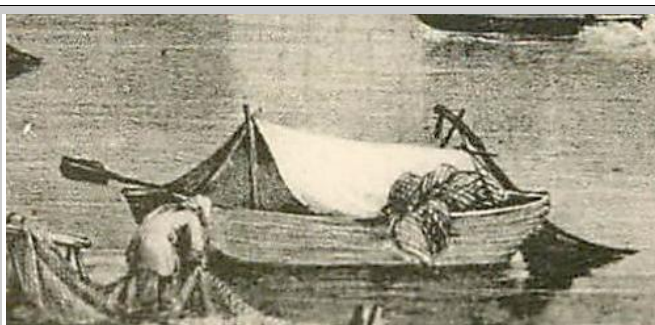
Pourquoi utiliser le hunier aujourd'hui ? Quand on interroge les marinières sur leurs motivations à utiliser une telle voile d'un maniement plus complexe, on obtient les réponses suivantes : Alain Lacroix « pour rallonger une voile trop courte », Clément Sirgue « pour fractionner le gréement et obtenir une autorisation de naviguer avec des passagers », Hoel Jacquin « pour aller plus vite et parce que c'est joli », Bibi « pour aller à *fond* ! ».

Cabanage de fortune

Aujourd'hui encore, des marinières et marinières utilisent la voile comme abri pour passer des nuits en bivouac, ou bien comme couverture pour une sieste tout comme les pêcheurs et marinières d'hier utilisaient leur voile comme un abri lorsqu'ils passaient la nuit au bord de l'eau. Sur les petits bateaux, on utilise des *jopettes*, sorte de béquilles reposant sur chaque côté du bateau. Celles-ci supportent une *bourde* sur laquelle est tendue la voile. Sur les chalands, une cabane de toile peut aussi être montée.



Cabanage pour la nuit sur le fûtreau Port Ligny. En l'absence de *jopettes*, la perche est amarrée au mât 2012. Cl. Ellébore.



Des pêcheurs ont cabané leur bateau. La voile est soutenue par une perche posée sur des *jopettes*. Angers vers 1840. Coll. Ellébore.

Limites à la navigation

Un cordage qui se coince, la voile qui refuse de descendre, un coup de vent soudain... naviguer à la voile carrée réserve bien des surprises, sans oublier les lignes électriques, souvent délicates à repérer, et dont la hauteur des fils reste difficile à estimer.

D'autres limites sont à prendre en compte :

- Limites dues à la réglementation amont-aval : actuellement, la Loire est naviguée de Decize à l'estuaire mais les bateaux non homologués (l'immense majorité) sont tenus de s'arrêter à Cordemais où commence la zone maritime.
- Limites dues aux possibilités des bateaux : du fait des caractéristiques de la voile carrée, du fond plat des bateaux et de l'absence de dérives, l'allure *vent de travers* ne peut être dépassée.
- Limites dues aux conditions météorologiques : si le vent est défavorable, en période de trop hautes ou basses eaux, la navigation n'est pas conseillée.

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

En Loire, nous l'avons vu, le vocabulaire de la voile carrée est très spécifique et n'a rien à envier au monde maritime. L'étymologie de nombreux termes (*bouline, boïtas, itague, écoute, guindas...*) nous conduit au vieux norois, la langue des peuples vikings.

Le parler des marins est haut en couleurs, imagé et direct. Voici, glanés à différentes sources (chansons traditionnelles, collecte auprès des anciens, glossaires publiés...), quelques ordres que l'on peut entendre sur un bateau de Loire : *Boute-hors !* pour pousser au large. *Allonge ! Pèse !* pour donner du mou ou tirer à soi un cordage. *Serre te donc ! Queille-te donc !* Pour serrer la rive ou s'en écarter (se queiller)... et la liste pourrait être longue.

I.7. Éléments matériels liés à la pratique

Patrimoine bâti

Le bateau dans la maison

Il reste peu de vestiges des chantiers de bateaux anciens mais François Beaudoin a mis en évidence dans son étude *Le bateau dans la maison* que, du fait du déchirage des bateaux en fin de vie, beaucoup d'éléments ont été récupérés par les riverains pour être utilisés comme pièces de charpente : ici, un pied de mât devient un linteau, là, une *vergue* ou un mât servent de poutre... En conséquence, beaucoup d'éléments du gréement ont ainsi été protégés et transmis.



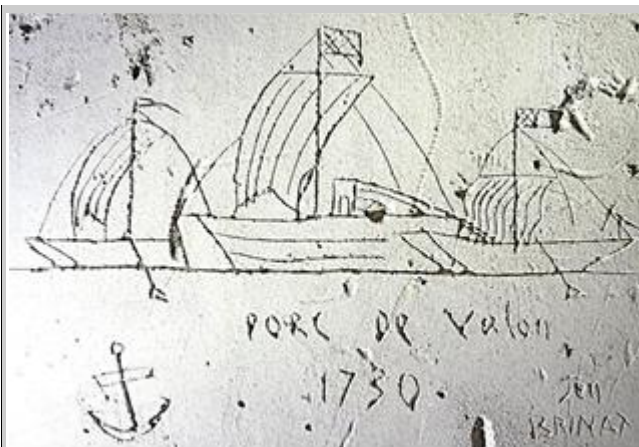
Détail d'un guindas servant de pilier dans un atelier de charpentier à bateaux au bord du canal d'Orléans à Combleux (45). Datant du milieu du XIXe siècle, le bâtiment est construit avec du bois issu de bateaux déchirés. Inscription à l'Inventaire IA45000002. Cl. Ellébore.

Girouettes de maisons

Des chalands sous voile ornent parfois les girouettes sur les toits des maisons anciennes ou contemporaines.

Graffitis

Les graffitis sont une source d'informations sur le gréement des bateaux. Ils sont aussi des messages, envoyés d'une époque où la navigation à la voile était une activité du quotidien. En 1990, André Boyer publiait *À plaisir et à gré le vent*, fruit de ses recherches sur les graffitis de bateaux des bords de Loire. Avec méthode, il en avait reproduit une centaine gravés sur les murs de tuffeau de la vallée de la Loire mais aussi du Cher, de la Creuse, du Loir, du Thouet et de la Vienne. Au moment de sa collecte, André Boyer, mettait en évidence la richesse de ce patrimoine de l'art populaire, mais aussi sa fragilité face aux intempéries et aux restaurations sans pitié.



Graffitis de bateaux, XVIIIe-XIXe siècles, Vallon-en-Sully, sur le Cher. Trois bateaux sous voiles, le dernier est en train de hisser, sur les deux premiers on remarque que le milieu de la voile en bas est relevé par la gueurde, les marnes partant du haut de la vergue vers l'arrière sont bien représentées. Par contre, le guiroué est dans le mauvais sens par rapport au vent ! Bulletin du Cercle d'Archéologie de Montluçon n°35, 2023.



Girouette de toit, XIXe siècle. Collection particulière, Saint-Mathurin-sur-Loire (49). Cl. Ellébore.

Objets, outils, matériaux supports

Peu de voiles anciennes sont conservées chez des particuliers ou présentées dans des musées du fait de l'usure du tissu ou de leur encombrement.

Quelques exemples de lieux où des voiles carrées sont présentées ou conservées

Le Musée de la Marine de Loire de Châteauneuf-sur-Loire, présente objets de marine et maquettes de bateaux.

Le parc de découverte *Cap Loire* à Montjean-sur-Loire, présente à terre le chaland gréé *La Montjeannaise*.

Loire Odyssée à Saint-Mathurin-sur-Loire conserve dans ses réserves la voile au tiers du passeur Charles Sigogne.

Au local Voies Navigable de France, à Montjean-sur-Loire (49), la voile du chaland *Jeune Maurille* (150m²) est conservée.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Maquettes anciennes et ex-voto

Les maquettes sont aussi une source de documentation importante puisque des détails du gréement et de la voile y sont fidèlement reproduits.



1- Maquette du *Saint Louis*, réalisée par le voiturier par eau Eugène Archambault-Delaunay. Ex-voto de l'église de Saint-Georges-sur-Cher, 1852, inscrit aux Monuments Historiques le 29/04/1975. © Archives départementales du Loir-et-Cher.



2- Détail du guindas de la maquette du chaland *Sainte-Claire*, conservée au Musée de la Marine de Loire de Châteauneuf-sur-Loire. Cl. Ellébore.

II. APPRENTISSAGE ET TRANSMISSION DE L'ÉLÉMENT

II.1. Modes d'apprentissage et de transmission

Le mode transmission « de routine » est l'usage habituel. L'oral et la pratique sont favorisés pour transmettre les connaissances liées aux particularités du milieu, du bateau et du gréement. L'apprentissage des gestes et manœuvres se fait « en situation » à bord des bateaux. La fréquence de la pratique est limitée par les conditions météo et il faut de la disponibilité et du caractère pour être sur l'eau les jours où ça souffle ou que l'eau est grande. La voile carrée sur la Loire, ça se mérite !

Témoignage de Cassandre Joyeux :

« Les premières navigations à la voile, je dirais que c'était sur *la Montjeannaise* quand j'étais petite. Celui qui m'a vraiment montré, avec qui j'ai navigué parce que j'habitais Montsoreau c'était Katcha. Et après, tout le monde... Dans mes professeurs, il y a Bibi, il y a Hervé, il y a Samuel Oliveau, qui est mon parrain. J'ai appris aussi avec les *Vent de Galère* sur *la Pibole*. J'ai appris avec pas mal de monde. Du coup, c'est bien. J'ai fait partie de l'équipage du *Val de Vienne*. Ensuite, j'ai navigué avec Hoël sur *la Fillonnerie*. J'ai fait plusieurs festivals à Orléans avec *Boutavant*... Plein de techniques différentes. C'est ça, c'est bien. »

Un mode d'apprentissage plus formel tend à se développer avec les cours de navigation de l'école de Loire *la Rabouilleuse* et dans de nombreuses associations qui organisent des ateliers de découverte de la voile carrée. Dans tous les cas, la formation se fait à bord des bateaux.

Les fiches pratiques publiées par l'association « Voiles de Loire », éditées depuis 1992, permettent à tous les marinières (actuels ou futurs) de trouver informations et conseils sur le gréement carré et les réglages. Elles sont téléchargeables gratuitement sur le site de l'association.

II.2. Personnes/organisations impliquées dans la transmission

La communauté des marinières et marinières de Loire est le vecteur de la transmission et l'apprentissage du maniement de la voile carrée. Depuis l'estuaire jusqu'à Decise, et sur les rivières affluentes, une flottille de cent-dix bateaux et quarante-quatre associations adhérentes aux associations « Voiles de Loire » et « Voile de Loire CBA » (voir carte p.4) multiplient les sorties à la voile et les journées d'initiation ouvertes à tous.

Pour ceux qui n'ont pas la possibilité d'avoir une association dans leur périmètre, **L'école de voile la Rabouilleuse**, à Rochecorbon (37) est également une source d'apprentissage et de transmission.

Les fêtes marinières locales et les grands événements permettent un véritable « coup de projecteur » sur la pratique de voile carrée. Fortement médiatisés, c'est l'occasion de sensibiliser un public plus jeune pour venir s'initier à la voile carrée à bord des bateaux..

Avoir envie d'apprendre les techniques de navigation à la voile carrée passe aussi par le réseau des **lieux culturels et touristiques** dédiés au patrimoine et à l'environnement ligérien. Musées, Centres Permanents d'Initiatives pour l'Environnement (CPIE) et parcs de découverte proposent des animations tous publics (scolaires et bien d'autres...) qui sont une première approche pour la pratique de la voile carrée.



Créé en 2011, le parc de découverte Cap Loire à Montjean-sur-Loire, initié par l'Ecomusée de Montjean Loire Angevine dans les années 1980, poursuit des missions de transmission et de conservation en rapport avec la pratique de la voile carrée. Cl. Cap Loire.



Le Musée de la Marine de Loire de Châteauneuf-sur-Loire, propose des animations mettant en valeur la pratique de la voile carrée. Cl. RPE du Loiret, 2021.

III. HISTORIQUE

III.1. Repères historiques

On pourra également se référer à l'historique développé dans la fiche PCI « savoirs nautiques ligériens »

Les origines de la voile carrée

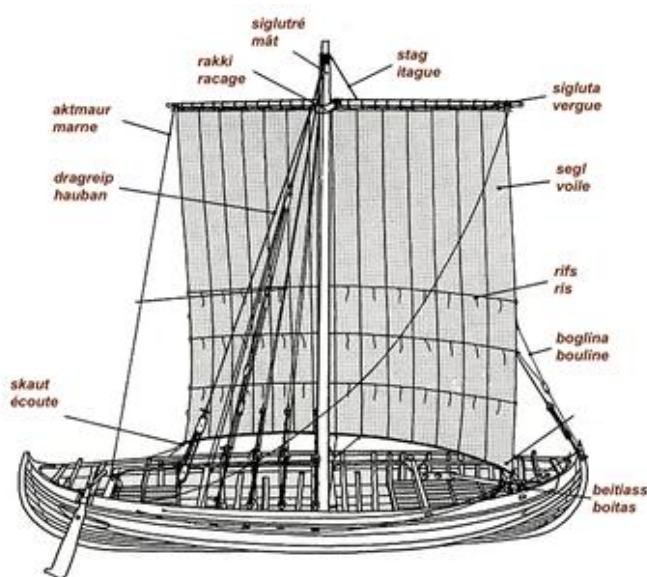
Emblématique de la Loire, son origine est inconnue mais elle est la forme de voile la plus ancienne. Il est difficile de déterminer où et à quelle époque elle est née. Les premières représentations de bateaux à voile carrée apparaissent en Egypte. Il s'agissait de grands bateaux à propulsion mixte (rameurs et voile) naviguant sur le Nil. Le gouvernail était constitué d'un grand aviron, en pivot sur l'arrière, à la manière d'une *piautre* de Loire.



Les bateaux fluviaux de l'Egypte ancienne portaient une large voile carrée, le grand aviron de gouverne fonctionnait sur le même principe que la piautre ligérienne. Voyage vers Abydos, tombeau de Menna, Haute-Egypte, Thèbes vers 1400-1352 av. J.-C. domaine public, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=154324>

L'apport des vikings

Les incursions et raids vikings sur la Loire entre 850 et 950 ont marqué durablement le vocabulaire nautique (Villiers p.20). Ainsi, l'étymologie de nombreux termes de marine de Loire (*bouline*, *boitas*, *écoute*, *racage*, *itague*) renvoie directement au vieux norrois. Il est possible néanmoins que la voile carrée ait été présente en Loire avant leur passage mais les éléments manquent pour déterminer de quel type elle aurait pu être (à mâts ou à perches).



Le gréement des bateaux vikings. D'après *viking voyages to north america*, musée du Bateau de Roskilde, Danemark, 1993.

Grandeur et décadence

La voile carrée fut le moyen de propulsion privilégié durant des siècles pour les gabares, chalands, coches, toues, fûtreaux et plates. À partir de 1825, elle fut concurrencée par la machine à vapeur (bateaux à roue à aubes), puis vers 1850, par le chemin de fer. Autour des années 1900, les marins motorisèrent peu à peu leurs bateaux et la voile carrée disparut au tournant de la guerre 1914-1918. Quelques riverains et pêcheurs et marins utilisèrent encore leurs voiles durant la seconde guerre mondiale alors que le carburant manquait pour les moteurs.

Particularités de la navigation ancienne

Trains de bateaux

« On est obligé, pour le service de la navigation de la Loire, de réunir plusieurs bateaux et de les attacher à la file au nombre de 3, 8 et même 10 bateaux. C'est ce qu'on appelle *équipe*. Le bateau de tête ou *de mât* est d'une construction beaucoup plus forte parce qu'il porte le premier mât et parce qu'il ouvre le chemin pour le passage de l'*équipe*. Les deux seconds se nomment *tirôt* et *sous-tirôt*, ils portent chacun un mât, mais moins haut par gradation que le premier afin que les voiles reçoivent toutes le vent proportionnellement, les bateaux suivant se nomment *allèges*. »

(R. Gasnier, 1924, p.79)



Les décors des saladiers en faïence de Nevers sont un bon témoignage de ce que pouvait être une équipe de Loire. Début XIXe siècle. Coll. Guy Badillet.



Détail d'une assiette en faïence de Nevers. Début XIXe siècle. Coll. Guy Badillet.

La navigation *en équipe* permettait de limiter le nombre de marins sur les bateaux et donc de réduire les frais. 4 à 8 hommes par équipe suffisaient sur les grands chalands à *guindas*. À l'arrivée des treuils mécaniques, l'équipage sera réduit à 2 ou 3 hommes pour 2 ou 3 bateaux.

« Une équipe de 8 bateaux tient en longueur 138 toises (près de 250m) et portent, avec un tirant d'eau de 24 à 25 pouces (60 cm) ». (R. Gasnier, 1924, p.79)

« 17 hommes du grand voyage qui mesne chaque bateau à double équipe ».

(Manteliet, 1664)

« Et le peu d'hommes employez à ladite voiture au nombre de 8 seulement pour 2 équipe ». (Compte-rendu d'un naufrage par manque d'équipage. Manteliet, 1685)

Les bateaux accélérés

Au début du XIXe siècle, on vit apparaître sur la Loire des bateaux dits « accélérés » plus courts (18 à 20m), aux formes fluvio-maritimes, grésés de deux voiles : la voile carrée habituelle surmontée d'un hunier. Ce montage permettait d'accroître la surface de voilure quand les conditions étaient réunies et donc d'augmenter la vitesse et ainsi réduire la durée des voyages. Ainsi, en 1822, les maîtres marins promettaient de rallier Nantes à Orléans en 5 jours seulement, soit en trois fois moins de temps que n'en prenait un convoi remontant en *équipe*. (Villiers p.130).

Les marins d'aujourd'hui ont su s'inspirer de cette technique de navigation qui n'est pas sans risque car elle complexifie les manœuvres (voir chapitre « pratique »).



Un accéléré porte voile et hunier. Détail de la Vue d'Orléans prise de la rive gauche de la Loire sur la levée des Capucins » par Charles Pensée, 1829. Coll. Part.



Trois bateaux accélérés font sécher leurs voiles hissées à demi. On remarque la forme arrondie des coques et la balustrade qui sert de pavois. -id.-

Passage des ponts

Le passage des ponts était toujours délicat. Selon que l'on était à un seul chaland ou en *équipe*, selon que l'on était à la *remonte* ou *devallant*, la manœuvre était différente. Dans des conditions de navigation optimales, on pouvait *faire le comble* du pont *de volée*, en baissant la voile au dernier moment et en passant en profitant de l'élan du bateau. C'était du grand art et non dénué de danger ! Il existait des techniques alternatives.

Témoignage de Auguste Leduc, marinier de Montjean-sur-Loire (Leduc p. 57) :

« Aux ponts, on baissait la voile d'abord, le mât. Ensuite rapidement, *mouiller* pour tenir le bateau. Porter une petite ancre au-dessus du pont, remonter le bateau par le filin attaché à cette ancre et refaire la manœuvre du mât et de la voile. »

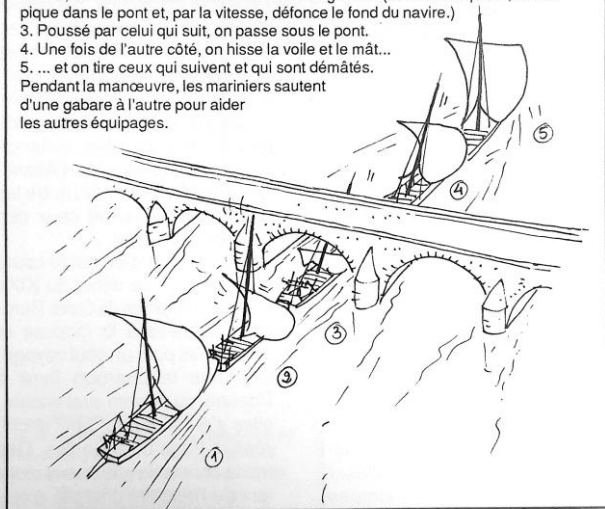
Dans le cas d'une *équipe*, chaque bateau baissait sa voile à tour de rôle. (voir schéma ci-dessous)

Là encore, la manœuvre était dangereuse et mettait en péril non seulement l'équipage mais aussi la situation financière du patron marinier.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Endremage à la volée d'un train de cinq gabares

1. On approche et on vise le milieu de l'arche marinière.
 2. Vite, on affale la voile et le mât à l'aide du guinda. (Si on est trop lent, le mât pique dans le pont et, par la vitesse, défonce le fond du navire.)
 3. Poussé par celui qui suit, on passe sous le pont.
 4. Une fois de l'autre côté, on hisse la voile et le mât...
 5. ... et on tire ceux qui suivent et qui sont démâtés.
- Pendant la manœuvre, les mariniers sautent d'une gabare à l'autre pour aider les autres équipages.



Passage de pont par un train de cinq bateaux.
Extrait de la bande dessinée *Le Grand Fleuve*. Dessin de J.L. Hiettre 1990.

Témoignage de Maurice Fardeau, sablier à Saumur. (Ellébore, 1986.p.126)

« Au passage d'un pont, ils ont été pris dans ce qu'ils appelaient un *grain blanc*, c'est-à-dire une giboulée avec un coup de vent brutal. Il y avait tout un train de bateaux... Ils n'ont pas eu le temps d'abaisser, ils se sont pris dans le pont, c'était trop rapide. Le premier bateau a coulé, le *tiro*, le *sous-tiro*, tout le cirque derrière. Tout a bu la tasse, et puis les gars avec.

Je ne sais pas si ils ont réussi à se tirer, beaucoup de ces gars-là ne savaient pas nager. C'était un marinier assez riche qui avait beaucoup de matériel et comme il n'y avait pas d'assurances à l'époque, c'était liquidé. C'était un chargement de farine, il n'y avait rien à récupérer. Il est reparti comme matelot. »



Coup de vent devant Ingrandes.

Lavis de J.-J. Delusse, 1809, détail. Coll. musée de la Marine de Loire, Châteauneuf-sur-Loire.

Les périodes de navigation

Basses eaux, crues, embâcles, panne de vent ou vent contraire, toutes ces conditions limitaient le nombre de jours où la navigation à la voile était possible. Selon les sections du fleuve, les périodes auxquelles on pouvait espérer profiter d'un vent favorable pour naviguer à la voile variaient de 136 à 215 jours par an. Mais, si l'on retire les périodes de basses eaux ou de glace, on ne naviguait à la

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

voile que 3 mois dans le meilleur des cas.

Nombre moyen de jour de chômage ou de difficultés en 1864

Sections de la Loire entre Briare et Nantes	Nombre moyen de jour de chômage ou de difficultés occasionnés par...				
	Les basses eaux	Les crues	Les glaces	Les brouillards	L'absence de vents favorables à la remontée
1 ^{ère} , de Briare à Combleux	270 jours	1 jour	28 jours	9 jours	229 jours
2 ^e , de Combleux à Tours	180	1	20	5	225
3 ^e , de Tours à la Vienne	121	0	19	0	190
4 ^e , de la Vienne à la Maine	110	0	19	0	194
5 ^e , de la Maine à Nantes	100	0	17	0	150

Tableau établi par Emmanuel Brouard, (Brouard, p. 186), d'après AD 44, 592 S 1.

Témoignage de Maurice Fardeau, sablier à Saumur. (Ellébore, 1986.p.126)

« La Loire, quoi qu'on en dise, je ne crois pas qu'elle ait été vraiment navigable. Il y a tout le temps du sable avec des hauteurs d'eaux importantes... Il fallait attendre les vents pour remonter de Nantes, des vents ouest ou nord-ouest, le vent de *galerie*, quoi, et les vents sud-ouest, les vents de *mer*. J'ai entendu parler ma grand-mère de Nantes-Orléans ; ils ne faisaient que deux voyages par ans, ils avaient beaucoup de temps morts. »

Les équipages

Sur les grands chalands, du fait du poids du mât, de la voile ou s'il fallait remonter un pont contre le courant, le *guindas* occupait 4 à 8 hommes. Des équipages de 10 à 12 personnes étaient alors nécessaires.

Au XVIII^e siècle, peu de femmes accompagnaient leurs maris *voituriers par eau* à bord de leurs chalands. La majorité d'entre elles prenait une part active dans la gestion des affaires au port, néanmoins, des archives attestent que, parmi la quarantaine de femmes marinières enregistrées à Angers en 1796 (sur 973 personnes au total), certaines formaient des équipages entièrement féminins (Brouard, p.67-73). Le cas des batelières d'Angers constitue une exception, mais rappelle que naviguer sur la Loire n'est pas un privilège de genre.

À la fin du XIX^e siècle, avec l'arrivée des treuils mécaniques à manivelle, les équipages se réduisent significativement. Deux marinières suffisent à mener un grand chaland et dans un *train*, un seul marinier par bateau est la norme. Sur les rivières et canaux, une forme navigation plus familiale apparaît : le marinier et sa femme mènent le chaland quelquefois secondés par un compagnon. Il n'est pas rare que les jeunes enfants embarquent.

Matières utilisées pour les voiles

Anciennement, les voiles étaient confectionnées en toile de chanvre cultivé dans la vallée. Les manufactures de toiles à voiles du pays d'Anjou fournissaient des toiles de chanvre de qualité en laizes (ou *lés*) d'environ un mètre de large. Il fallait donc coudre plusieurs *lés* côte à côte pour obtenir une largeur de voile suffisante. Les voiles anciennes étaient ainsi mesurées en toiles. Les marchés de construction transcrits par le CESR-Tours mentionne des largeurs de voiles en toilé.

« Un mât de 11,5 toises (22,40m) avec sa *piautre* et sa *vergue* de 14 toiles. » 1495, 03 août. Tours, AD 37, 3E8/291 f° (Pierre Portays, notaire à Tours).

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

« Un chaland garni de quatre bastons, un *morisset* et un mât et une verge portant six toilles et demie. » 1499, 18 février. Tours, AD 37, 3E1/5

De telles voiles pesaient fort lourd (150 à 200 kg pour une voile de 150m² avec sa ralingue) et devaient être manipulées avec soin pour durer. En effet, la toile des matériaux anciens (chanvre puis coton), ne recevait aucun traitement contre l'humidité. Il fallait donc absolument faire sécher le tissu et les cordages. Ainsi, sur de nombreux documents on observe des voiles, demi-hissées, pendantes à la vergue. (Guillet p. 137-139).

1990-2000 : le renouveau de la pratique de la voile en Loire

A partir du milieu des années 1980, profitant de l'élan de la redécouverte des vieux gréements des côtes de France mis en lumière par les articles de la revue *Le Chasse-Marée* et les premières grandes fêtes maritimes (Brest, Douarnenez), quelques riverains se prennent à imaginer une Loire navigable à la voile.

Jusqu'aux années 1990, seuls quelques pêcheurs naviguaient la Loire sur des bateaux en bois (plates, fûtreaux et quelques toues), mais très peu utilisaient la voile. En effet, dès la fin de la guerre 1939-1945 elles avaient pour la plupart été remplacées par des moteurs et remisées dans les greniers. Jacques Robin et François Ayrault continuaient tout de même de naviguer à la voile sur de petites embarcations souvent grées de voiles au tiers.

En 1965, François Ayrault fit construire, d'après une gravure, un fûtreau de 8 mètres chez le beau-père de Guy Brémard, le père Baudet à Saint-Germain-sur-Vienne (37). Ce bateau sera gréé d'une petite voile carrée en 1972.

En 1980, une grande exposition sur le patrimoine local est organisée à Montjean-sur-Loire (49) par Philippe Cayla. Cette exposition aboutira à la création de l'*Ecomusée de Loire en Anjou* en 1985.

En 1982, un habitant de Montsoreau (49) fait construire une petite toue cabanée et l'année suivante François Ayrault met en chantier, chez Guy Brémard, une grande toue de 12 m, *Thalamège*, qui sera grée vers 1985-86.

En 1987, Jacques Robin monte une voile carrée sur une ancienne péniche sablière, *Jean-Charlotte*, afin d'animer le feu d'artifice organisé à Saint-Hilaire-Saint-Florent (49), les *Féeries Florentaises*. Un coup de vent fâcheux vaudra à Jacques le surnom de *Vent de Travers*.



La péniche sablière *Jean-Charlotte* sous voile, *Vent de Travers* est à la barre. Cl. Ellébore, 1987.

Pendant ce temps, le groupe de musique angevin Ellébore conçoit et anime des veillées de chansons de Loire à partir des précieux témoignages glanés auprès de pêcheurs et d'anciens

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

mariniers. En 1988, l'association met en chantier chez Guy Brémard le fûtreau *Port-Ligny* et une toue de 11 mètres, *La Petite Française*, immédiatement grées de voiles carrées.



Premiers essais à la voile sur la toue La Petite Française. Cl. Ellébore, 1988.



Une des premières remontées des Voiles de Loire en 1990. Le fûtreau Port Ligny, le chaland Val de Vienne et la toue Thalamège, vont accoster au port du Thoureil. Coll. F. Ayrault.

L'idée de vouloir redonner à la Loire ses voiles blanches couve dans les esprits d'autres passionnés. Pratiquement en même temps, et sans concertation, plusieurs projets voient le jour : les fûtreaux *Vent de Galerne* pour le musée de Douarnenez et *Ver-Vert* d'Alain Cotteverte. Puis, des projets plus ambitieux seront initiés.

En 1988-89, profitant de la dynamique créée par les célébrations du bicentenaire de la Révolution française, trois grands bateaux sont construits. Nourris des recherches de François Beaudouin, François Ayrault, Jacques Robin et s'inspirant des livres de Jeanne et Camille Fraysse, sont mis en chantier : *la Montjeannaise* à Montjean-sur-Loire par Philippe Boursier et Hervé Couet, *Val de Vienne* à Chinon par Guy Brémard et François Ayrault, *Pascal-Carole* à Saumur par Jacques Robin (*Vent de Travers*).



Val-de-Vienne, à François Ayrault, lors de la première remontée de Loire vers Chinon. Cl. Chasse-Marée, 1991.



Pascal-Carole, menée par Vent de travers, lors de la fête au Thoureil. Cl. Ellébore, 1991.



La Montjeannaise, de l'Ecomusée de Loire en Anjou, à la remonte vers la Possonnière. Cl. Ellébore, 2008.

À partir de 1990, de nombreux autres projets pour naviguer à la voile voient le jour sur la Loire :

- en 1990, la toue *Rémi-des-Rauches* est construite à Jargeau (45)
- en 1991, le premier hunier est gréé sur le *Baraquai* par Alain Lacroix pour l'association *Boutavant* à Tours (37).
- en 1992, la toue *Saponaria*, est gréée par les Bateliers du Cher à Savonnières (37).
- En 1993, Patrick Boistard met en chantier la gabare *La Gaillarde* pour la Communauté des Mariniers de Châteauneuf-sur-Loire.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE



Chantier de la toute *Rémi-des-Rauches* en 1990 sur les quais de Jargeau (45). Cl. Anonyme, coll. Ellébore

Le développement est inattendu, dès 1995, il devient difficile de compter les voiles qui sillonnent le fleuve pour rejoindre les fêtes de la batellerie qui se multiplient : Saumur, Chinon, Le Thoureil, Montjean, *Brest 92*, *Les Rendez-vous de l'Erdre*, puis plus tard les festivals de Loire à Orléans, Chatellerault...

De longues navigations sont réalisées : Roanne-Nantes en 1991, Saumur-Paris, Tours-Paris en 1993-1994... En amont, des bateaux grés naviguent à Decize, Nevers, Cosne, Château-sur-Allier... On pratique aussi la voile sur des affluents comme la Vienne, le Cher, la Mayenne, le Loir, l'Allier...

Au travers de cette chronologie, on a vu comment les premiers essais de gréements carrés, bien relayés par les médias, ont été suivis de navigations qui ont marqué les riverains du fleuve et suscité des vocations. Au fil des années, un public plus large que la simple bande de copains des débuts s'est approprié l'image des voiles remontant la Loire.

Dernier point qui explique la vitalité du mouvement, jusqu'à aujourd'hui la formation des jeunes a toujours été une préoccupation majeure. C'est ainsi que, aux côtés des amateurs « éclairés » de la première génération s'est formée une deuxième génération de marinières, plus jeunes, qui ont su se professionnaliser dans les domaines de l'animation, la navigation et la formation. Nombre d'entre eux ont réussi à vivre de leur passion tout au long des années 2000-2025.

La création de l'association « Voiles de Loire »

En mai 1990, le petit groupe constitué par les pionniers des premières reconstructions se met en tête de vouloir organiser un premier rassemblement à Montjean-sur-Loire.

Dans la foulée, l'idée de créer une association regroupant ces passionnés est une évidence. On cherche un nom pour mettre en haut de l'affiche. D'emblée, « Voiles de Loire », s'impose grâce à sa sonorité et à ce qu'il traduit. L'association sera officiellement déclarée au journal officiel en 1992.



Première rencontre des « Voiles de Loire » à Montjean-sur-Loire (49) en 1990. Affiche par Jean-Luc Hiettre, Coll. Ellébore.



Lors de ces rencontres, le fûteau *Ver-vert* fut porté à l'eau en musique par les marinières. Cl. Dominique Roger, 1990. Coll. Ellébore.

La suite de l'aventure est racontée par Philippe Auclerc dans le magazine *la Loire et ses Terroirs* :

« Les premiers adhérents de l'association « Voiles de Loire » ont rapidement partagé l'enthousiasme qui les avait conduit à investir les eaux du fleuve. Ainsi les bateaux n'ont jamais été des sanctuaires inviolables, tout au contraire ils ont rapidement permis d'échanger des techniques de construction, de navigation et ils ont été à la source d'une grande convivialité. « Voiles de Loire », c'est avant tout un lien entre des adhérents que la passion du bateau réunit, mais aussi entre des Ligériens, souvent géographiquement très éloignés les uns des autres. Côté pratique, c'est une douche, une assiette, un toit, quels que soient la rive ou le point d'accostage. C'est l'assurance, en cas de besoin ou de problèmes de navigation, de pouvoir compter sur une aide, un soutien ou sur la garde de son bateau. « Voiles de Loire » c'est aussi un esprit de liberté et, comme le mentionnent les plus anciens, *une bannière qui flotte au vent, et le vent comme chacun le sait n'appartient à personne* » (Auclerc, 2013)

Au fil des années, « Voiles de Loire » est devenu une association fédératrice et en 2006, pour faciliter les actions, une seconde association est née, « Voile de Loire CBA » (Centre-Bourgogne-Auvergne). Aujourd'hui, les deux entités regroupent quarante-quatre associations de marinières et marinières.

En 2025, Gilles Crespin préside « Voiles de Loire » et Jean Marchal « Voile de Loire CBA ».

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

Une pratique qui évolue, enjeux environnementaux, enjeux patrimoniaux

Si l'on compare les premières représentations dont nous disposons et les bateaux actuels, on note peu de changement en ce qui concerne le gréement. Quelques éléments ont cependant évolué au cours des siècles : la forme de la *piautre*, le sens d'abattage du mât vers l'avant puis vers l'arrière et surtout, depuis quelques années, l'emploi des matériaux synthétiques pour les toiles à voile ou les cordages qui permettent de garder les voiles prêtes à hisser sans avoir à les faire sécher.

Une pratique qui évolue

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Les marinières savent adapter leur pratique à l'évolution du milieu tout comme ils essaient de répondre aux enjeux environnementaux ou patrimoniaux.

Certains marinières innoveront en modifiant les caractéristiques des coques ou du gréement pour que leur bateau soit mieux adapté à des conditions de navigation particulières : passages dans de faibles hauteurs d'eau ou dans des sections de Loire où le courant est violent.

Trois axes ont été expérimentés pour faire évoluer la pratique actuelle de la voile carrée en fonction des nouvelles contraintes d'un milieu qui change :

- augmentation significative de la surface de voilure et retour de l'historique *hunier* caractéristique des bateaux *accélérés* du début du XIXe siècle pour augmenter la puissance face au courant.
- construction de bateaux plus larges donc plus portants permettant de naviguer à la voile dans des secteurs difficiles en été par manque d'eau.
- allègement des coques par la réduction de la hauteur du franc-bord, l'utilisation du métal, plus léger que le bois avec des échantillonnages plus fins.

Depuis quelques années, la pratique de la voile est facilitée par l'utilisation de matières synthétiques. Imputrescibles ces voiles ne demandent pas d'entretien et peuvent rester « à poste » prête à être hissée. Il y a moins de préparatifs et on peut démarrer à tout moment.

Ainsi, ce n'est pas un changement de lignes ou de forme de voile auquel on assiste mais c'est l'évolution d'un modèle qui a fait ses preuves.

Enjeux environnementaux

L'environnement et la sauvegarde du milieu est une préoccupation majeure des marinières. D'ailleurs, un des critères pour obtenir le label "Voiles de Loire" est l'engagement à "respecter l'environnement (faune et flore), dans un équilibre entre préservation de la nature et activités nautiques, en favorisant une navigation à la voile, aux avirons et à la bourde". (Voir chapitre *Actions de valorisation à signaler*).

Les marinières sont sensibles aux enjeux écologiques, ils ont pour principe de respecter la rivière (remporter leurs déchets), la faune (ne pas aborder certaines îles en période de nidification) et la flore (protéger les espèces protégées comme la fritillaire appelée *gogagne* dans la vallée.)

Bien-sûr, la grande majorité des bateaux actuels sont motorisés, mais pratiquer la voile est une bonne occasion de profiter d'un milieu encore préservé avec un minimum d'impact et avec pour tout bruit, le clapotis des vagues et le souffle du vent. La puissance fournie par une voile carrée est loin d'être négligeable. Alain Lacroix l'estime à 1 cv au m² par bon vent arrière. Ainsi, une voile de 90m² fournirait 90 cv ! Les marinières d'aujourd'hui l'ont bien compris et estiment qu'à la voile on peut économiser 50% sur le budget essence tout en réduisant le bruit et l'impact sur l'environnement.

Enfin, les produits utilisés par les marinières lors du carénage des bateaux sont également plus respectueux de l'environnement que ceux d'il y a 30 ans. Goudron et carbonyle sont d'ailleurs prohibés.

Enjeux patrimoniaux

Jusqu'aux années 1990, la navigation en Loire à la voile sur des bateaux traditionnels n'était connue que par quelques riverains souvent âgés et de rares spécialistes qui ne naviguaient pas. Et puis, en quelques années, la voile carrée est passée du statut de "témoin d'un passé révolu" à celui de "patrimoine vivant" connu de tout habitant des bords de Loire. Les reconstructions et navigations, bien médiatisées, ont été un formidable outil de vulgarisation de l'histoire batelière de la Loire pour des institutions et un public en quête d'un patrimoine local original.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Aujourd'hui, dans les territoires, la voile carrée semble avoir toujours existé ! Elle est devenue une image emblématique de la Loire. Présente sur des logos (revue *La Loire et ses Terroirs*) ou les étiquettes de produits locaux (vin, bière...), les supports de communication, institutionnels ou commerciaux, lui font la part belle quand il s'agit d'évoquer la Loire. La silhouette de la voile carrée est ainsi diffusée et identifiable par un large public.

IV. VIABILITÉ DE L'ÉLÉMENT ET MESURES DE SAUVEGARDE

Vitalité

La pratique de la voile carrée en Loire se porte bien grâce à des équipages motivés et par une transmission favorisée par les échanges et retours d'expérience entre les marinières.

La période 1990-2000 est vraiment emblématique d'un état d'esprit d'entraide et de créativité qui s'est mis en place lors des premières reconstructions de bateaux avec la renaissance, voire de la réinvention, de la voile carrée sur la Loire. Durant ces années, une cinquantaine de bateaux ont été construits et grésés, créant une petite communauté d'une centaine « néo-marinières » sur tout le cours de la Loire. C'est ce modeste noyau de départ qui a impulsé un savoir-faire aujourd'hui reconnu sur tout le cours du fleuve. Pour comprendre la vitalité de l'origine du mouvement, on peut consulter la chronologie donnée dans le chapitre historique (p.24-27).

Aujourd'hui, c'est une nouvelle génération de marinières et marinières qui anime le fleuve et on ne compte plus les projets de constructions de bateaux dont certains sont grésés de voiles carrées.

Menaces et risques

Les taxes AOT (Autorisation Temporaire d'Occupation du Territoire), onéreuses pour les associations et les particuliers, mettent en danger le devenir de la pratique. A titre d'exemple, une toue amarrée au Thoureil (49) devra s'acquitter annuellement d'une taxe de 400 €. Or, les bateaux à voile carrée, qui animent bénévolement le plan d'eau et qui sont entretenus par leur propriétaires, servent dans le même temps de support de communication pour les institutions locales et cela sans aucune rémunération pour le droit à l'image. De même, les bateaux ne bénéficient d'aucun service tels que ponton, électricité, surveillance du port... Nombreux sont les propriétaires qui se trouvent face à un choix : continuer à entretenir leur bateau ou payer les taxes. Le danger de voir disparaître une partie de la flotte de bateaux traditionnels est réel. Une action auprès des pouvoirs publics n'a, à ce jour, pas abouti.

Un milieu qui change avec l'abaissement de la ligne d'eau, augmentant le courant et rendant difficile le passage des ponts et les barrages des centrales nucléaires.

Le vieillissement de certaines associations qui peinent à recruter des adhérents jeunes dont le mode de vie a changé depuis ces 30 dernières années.

Le coût de la construction des bateaux par des professionnels a beaucoup augmenté depuis quelques années suite à une forte hausse des matériaux. Pour les particuliers ou les associations, non subventionnés, les bateaux coûtent de plus en plus cher, tant pour la construction que pour l'entretien.

Les fêtes marinières locales peuvent perdurer avec les moyens modestes, dont disposent les associations, mais les grands événements et festivals (*Débords de Loire, Festival de Loire* à Orléans, *Grande Remontée*...) sont dépendants de financements institutionnels en forte baisse en période de restriction budgétaire.

IV.2. Mise en valeur et mesures de sauvegarde existantes

Modes de sauvegarde et de valorisation

Aujourd'hui, la pratique de la voile carrée bénéficie d'une image positive auprès du public. Néanmoins, rien n'est jamais acquis et il faut multiplier les actions qui permettront de sauvegarder des pratiques qui ont déjà failli tomber dans l'oubli au début du XXe siècle. Nous disposons heureusement de tout un réseau de diffusion pour donner envie à de nouveaux mariniers et marinières de naviguer à la voile carrée sur la Loire :

- Les fêtes de Loire, dont l'agenda est relayé par les associations « Voiles de Loire » et « Voile de Loire CBA », sont une vitrine « grand public » des savoirs-faire des mariniers d'aujourd'hui.
- Les lieux culturels et touristiques dédiés au patrimoine et à l'environnement ligérien. Musées, Centres d'Interprétation du Paysage (CPIE), parcs de découverte proposent des animations tous publics (scolaires et bien d'autres...). Ils participent ainsi à la reconnaissance de la pratique de la voile carrée.

AGENDA 2024-2025

L'AGENDA DES FÊTES DE LOIRE

Nous transmettre des infos ?

secretariat@voilesdeloire.org

Les fêtes et événements annoncés 2024-2025 :

Consultez également



49 Le Thourell

3 et 4 mai Fête du port

Organisée par l'association l'association Jeanne-Camille



FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Capture d'écran de l'agenda des fêtes de Loire consultable sur le site www.voilesdeloire.org .	Le musée de la Batellerie de Saint-Clément-des-Levées (49) présente la collection de maquettes de bateaux de Loire de François Ayrault, du fûtreau au grand chaland. Cl. Ellébore.
---	--

- La revue « La Loire et ses Terroirs » 1992-2024, a permis de valoriser et promouvoir la pratique de la voile carrée au travers d'articles réguliers et fort bien documentés. Si la revue a disparu des kiosques, elle est toujours consultable dans les médiathèques des bords de Loire.
- « Le Chaland qui Passe », bulletin de l'association « Voiles de Loire » consacre régulièrement des articles et des fiches pratiques pour diffuser savoir-faire et apports historiques sur la voile carrée. Ces articles sont librement accessibles sur le site www.voilesdeloire.org.
- L'exposition itinérante, « *les petits bateaux à quai* », pour modeste qu'elle soit, présente les caractéristiques de la navigation à la voile carrée sur la Loire et permet à un jeune public de s'essayer sans danger à ce qui deviendra peut-être une passion.



Journée de sensibilisation à la pratique de la voile carrée par l'association *Gens d'Loière* à la Possonnière (49) autour de l'exposition *Les petits bateaux à quai*. Cl. Gens d'Loière, 2024.

- Le label « Voiles de Loire » (voir ci-dessous) est une mesure de nature à encourager la pratique de la voile sur des bateaux patrimoniaux et à favoriser sa reconnaissance par les institutions.

Actions de valorisation à signaler

Le label « Voiles de Loire »

Depuis 2020, afin de valoriser la pratique de la voile carrée en Loire, le Label « Voiles de Loire » consacre des bateaux du patrimoine vivant. En 2025, 48 bateaux sont labellisés.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE



Plaque éditée pour distinguer les bateaux labellisés « Voiles de Loire ». Cl. Ellébore.

Conditions d'attribution du label

Extraits de la charte édictée par l'association « Voiles de Loire »

« La conception d'un bateau labellisé « Voiles de Loire » doit être d'influence ligérienne et/ou fluviale, en bois ou en matière biodégradable ou recyclable, pouvant naviguer non seulement au moteur mais aussi à la voile, aux avirons ou à la bourde.

Un bateau labellisé « Voiles de Loire » doit 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 « Voiles de Loire » doit être un bateau vivant et 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.

Les bateaux labellisés « Voiles de Loire » s'engagent à respecter l'environnement (faune et flore), dans un équilibre entre préservation de la nature et activités nautiques, en favorisant une navigation à la voile, aux avirons et à la bourde.

C'est le Conseil d'Administration de « Voiles de Loire » qui délivre le Label, sur demande du propriétaire du bateau. »



Les Bateliers du Cher de Savonnières (37) posent avec les sept plaques des bateaux labellisés « Voiles de Loire ». Cl. Bateliers du Cher (GC), 2021.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE



DEMANDE D'ATTRIBUTION DU LABEL

Fiche de renseignements destinée à la labellisation des bateaux

A retourner à l'association fédératrice concernée

Voile de Loire CBA (Jean Marchal) Voiles de Loire (Patrick Leclesve)

Compléter et/ou rayer les mentions inutiles

Nom du bateau				
Type de bateau (fûteau, toue, etc.)				
Constructeur		Chantier Association Individuelle		
Année de construction				
Construction		Bateau ancien avant 1988		
Joindre les documents ou fournir le lien internet		Construction d'après références historiques		
		Bateau de conception personnelle		
Matériaux de la coque	Bois	Tout métal	Mixte (bois/métal)	Composite (contreplaqué, plastique)
Longueur				
Largeur				
Surface Voile				
Tirant d'eau				
Tirant d'air				
Poids				
Moyen(s) de propulsion		Moteur		
plusieurs cases possibles		Gréement : voile type:		
		Gréement / appareils: dispositif de pêche ou autre		
		Avirons ou rames		
		Bourde		
		Autre :		
Utilisation principale du bateau		Loisir	Balade du public	Animation
Participation aux animations de Loire				
Type d'animations: (y compris conférences)		Souvent	Quelquefois	Jamais
Port d'attache				
Propriétaire				
Adresse du propriétaire :				
Téléphone du contact				
Mail du contact				
Historique du bateau (peut se faire sur feuille séparée, joindre quelques photos)				

Les CA des associations VDL et VDL CBA s'engagent à garder confidentiel les renseignements fournis pour le dossier LABEL.

Formulaire de demande d'attribution du label « Voiles de Loire » qui valorise la pratique de la voile carrée en Loire. Coll. « Voiles de Loire »

IV.3. Mesures de sauvegarde envisagées

Dans les années à venir, la sauvegarde de la pratique de la voile carrée en Loire passe par la prise compte des menaces qui pèsent es bateaux. Dans le cadre du PCI, un plan de sauvegarde en 4 points doit être envisagé :

- **concernant les taxes AOT**, il faudra à chaque élection entretenir ou créer les contacts avec les élus locaux pour les sensibiliser à notre problématique : comment continuer à entretenir nos bateaux et payer la taxe alors que les frais d'entretien grèvent déjà lourdement le budget des particuliers et associations ? Une solution pourrait venir du transfert de la gestion des ports aux communes riveraines. L'expérience menée à la Possonnière (près d'Angers), où c'est la commune qui prend en charge la taxe pour les bateaux traditionnels pourrait servir d'exemple. Par ailleurs, une action auprès des gestionnaires de la voie d'eau (Voies Navigables de France ou Conseils Départementaux, par exemple) pourrait également être menée pour demander un dégrèvement de la taxe pour les bateaux navigant à la voile labellisés "Voiles de Loire".

- **concernant l'expansion des coûts de construction des bateaux**, il faudrait inciter les personnes désireuses de naviguer à se grouper pour mutualiser les finances, les énergies, les savoir-faire et par conséquent le plaisir de parcourir la Loire sur des bateaux traditionnels à voile. Les associations existantes doivent avoir à cœur d'accueillir ces nouveaux mariniers et marinières pour leur faire découvrir un milieu naturel de manière douce et respectueuse. Elles ont tout à y gagner,

en premier lieu pour **répondre au vieillissement de leur membres**. Mêlons les âges, les genres et les milieux sociaux puisque la pratique de la voile n'est pas, et ne doit pas être, l'affaire d'une élite !

- **Pour s'adapter aux changements du milieu**, en particulier l'abaissement de la ligne d'eau ou l'augmentation du courant, les bateliers-ères devront relever le défi de faire évoluer leurs modes de navigation tout en conservant les caractères spécifiques de la navigation à voile carrée. C'est ainsi qu'il faudra poursuivre la tendance déjà amorcée de la modification des coques des bateaux (plus larges, moins lourdes) et l'augmentation de la taille des voiles. Les obstacles créés par les barrages des centrales nucléaires devront faire l'objet de concertation avec EDF pour améliorer les conditions de passage. Et puis, si l'on veut que dure la pratique de la voile sur un fleuve aux conditions parfois difficiles, il faudra poursuivre dans l'état d'esprit des débuts : l'entraide et la solidarité entre les équipages.

- **Les fêtes marinières locales** sont un bon moyen pour diffuser la pratique de la voile carrée, il faut les faire perdurer et rayonner en les inscrivant dans des actions nationales (Journées du Patrimoine, inscription à l'agenda des actions du PCI www.culture.gouv.fr/espace-organisateurs)

IV.4. Documentation à l'appui

Récits liés à la pratique et à la tradition (voir la bibliographie)

Quelques ouvrages évoquant la pratique de la voile carrée en Loire ont nourri l'imaginaire des nouveaux mariniers.

Véritables « récits fondateurs », les livres de Jeanne et Camille Fraysse, fruits de rencontres avec les derniers mariniers du Thoureil dans les années 1950-60, ont marqué les esprits et inspiré bien des projets. Si elle n'eut que peu l'occasion de naviguer, Jeanne Fraysse fut toujours en première place sur les quais pour accueillir les bateaux.

Raoul Toscan, a su rapporter avec truculence *l'épopée des mariniers de Loire* au travers des propos d'Alexandre Cerisier dit « le Grand Courlis » et d'Auguste Mahaut.

Une autre épopée, de fiction cette fois, celle de Jean Tambour dans la bande dessinée *Le Grand Fleuve*, scénarisée par Serge Aillerie pour le crayon de Jean-Luc Hiettre. La voile carrée porte le récit au plus haut point de l'aventure.

Les collectages effectués dans les années 1980 ont recueilli la parole des derniers témoins de la pratique de la voile carrée en Loire : le marinier André Thétiot, le sablier Maurice Fardeau, les pêcheurs René et Maurice Perraud... les remontées à la voile actuelles sont riches de leur enseignement.

De même, Auguste Leduc, marinier de Montjean et poète à ses heures, nous a transmis dans ses mémoires, ses souvenirs de navigation à la voile.

Les chansons aussi ont accompagné le renouveau des années 1990, avec les reprises de chansons de mariniers ou des compositions inspirées des navigations actuelles. La Bouline, Ellébore, Les fis d'Galarne, La Chavannée... ont bien souvent navigué et leurs « chansonnettes » sont souvent reprises à bord des bateaux de Loire.

Enfin, n'oublions pas Marie-Anne Malibeu, l'héroïne du roman de Jules de Glouvet *Le Marinier*, veuve le jour même des ses noces, son mari frappé à mort par le guindas du *Saint-Louis*, et qui, surnommée *le Marinier-Noir*, continua à diriger son équipe.

« Une femme tenait la barre du gouvernail.

Cette femme était vêtue de noir...

Peu après, la femme en noir commanda d'un ton bref :

Mouille partout ! ».

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Inventaires réalisés liés à la pratique

Fiche "Savoir-faire ligériens" qui a reçu en juin 2025 son certificat d'inclusion à l'Inventaire national du patrimoine culturel immatériel. <https://www.pci-lab.fr/fiche-d-inventaire/fiche/547>

Fiche "Pratiques et savoir-faire des pêcheurs du lac de Grand-lieu" qui a reçu en octobre 2017 son certificat d'inclusion à l'Inventaire national du patrimoine culturel immatériel. <https://www.pci-lab.fr/fiche-d-inventaire/fiche/461>

Enquêtes de mémoire orale des mariniers de Loire, par Philippe Cayla et l'Ecomusée de Montjean-sur-Loire. 1980-2025.

Philippe Cayla, Hervé Couet, *Pré-inventaire des collections et objets d'intérêt muséographique gérés par l'Association de préfiguration de l'Ecomusée de Montjean-Loire Angevine*. Montjean sur Loire, 1995-1999.

Céline Billard, *Ecomusée de Montjean Loire Angevine, inventaire des objets de marine et de pêche artisanale* ; Tours ; Université de Tours-MST Imacof, mémoire de maîtrise ; 1997 ; 89 p.

Enquêtes de mémoire orale des bords de Loire, Sarthe et Mayenne, par l'association culturelle Ellébore 1982-2025.

Enquêtes autour des « savoirs nautiques ligériens » avec recueil des éléments du patrimoine culturel immatériel liés à la navigation en Loire. La fiche « savoirs nautiques ligériens » à l'inventaire français du Patrimoine Culturel Immatériel, 2023-2025.

Interviews de « 15 grands témoins du renouveau de la navigation à la voile carrée sur la Loire », réalisés en 2024-2025 par Patrick Leclesve, Denis Le Vraux et Basile Maytraud dans le cadre du travail préparatoire à la rédaction de la présente fiche.

Bibliographie

Ouvrages généraux

Jeanne et Camille Fraysse, *Les Mariniers de la Loire en Anjou : Le Thoureil*, Éditions de l'Ouest, 1950.

Jeanne et Camille Fraysse, *Vie quotidienne au temps de la marine de Loire*, Cholet, Farré et fils, 1978.

Denis Jeanson, Philippe Mantellier, *Histoire de la communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendants en icelle*, édition D. Jeanson, 1987.

Jacques et Aline Guillet, Jean-Pierre Cébron, Emile Guyomard, *La batellerie bretonne : vie quotidienne des mariniers de l'Ouest*, Douarnenez, Éditions Chasse-marée-Armen, 1988.

André Boyer, *A plaisir et à gré le vent, Graffiti de marine de Loire*, Montsoreau, édition Art et Découverte, 1990.

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

Catherine et Bernard Desjeux, *La Loire met les voiles*, collection Témoins, éditions Grandvaux, 1992.

Emmanuel Brouard, *Histoire de la marine de Loire avant l'ère industrielle*, édition Le chaland prend son temps, Angers, 2024.

Hubert Pasquier et Jean Bourgeois, *Des hommes et des bateaux sur la loire*, Edition Bourgeois-Pasquier, 2008.

Patrick Villiers et Annick Senotier, *Une histoire de la marine de Loire*, Brinon-sur-Sauldre, Grandvaux, 1996.

François Beaudouin, *Bateaux des fleuves de France*, Douarnenez, L'Estran, 1985.

Françoise de Person, *Bateliers sur la Loire*, Chambray-lès-Tours, C.L.D., 1994.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Alain et Marie Fourreau, *Bateaux et batellerie : Le bassin de la Loire du XVIIIe au XXe siècle*, éditions PBL, 2014.

Raoul Toscan, *L'épopée des mariniers de la Loire*, La Charité-sur-Loire, Delayance, 1938.

Barthélemy Consolin, *Manuel du voilier*, Impr. Impériale, Paris, 1859.

Recueils, mémoires, rapports et thèses

Béat Arnold, « La grande barque du lac de Neuchâtel et les derniers témoins de la tradition navale indigène ». *L'Homme et son environnement : des lacs, des montagnes et des rivières*, édité par

Pierre-Jérôme Rey et Annie Dumont, ARTEHIS Éditions, 2015,
<https://doi.org/10.4000/books.artehis.4590>.

François Beaudouin, « Batelleries et bateaux du bassin de la Loire : la marine de Loire et son chaland », *Conflans-Sainte-Honorine*, Cahier du musée de la batellerie N° 12.

François Beaudouin, « Le bateau : esquisse d'une technologie générale du bateau », Douarnenez, Musée du bateau, 1991.

Catalogue de la vente de la Collection Guy Badillet, « Faïence et marine de Loire », Etude Neret-Minet-Tessier, 2008.

Sylvie Chavarot, Patrick Defaix, Olivier Troubat, « La navigation ancienne sur le Cher avant le canal, Les graffitis de bateaux fluviaux XVIIIe-XIXe de Vallon-en-Sully », bulletin du Cercle d'Archéologie de Montluçon et de la région n°35, 2023.

Association Ellébore, «Toues, gabares et fûtreaux», dossier pédagogique 4p., Angers, 2004.
https://www.ellebore.org/dossiers_loire_et_rivieres.html

R. Gasnier, « La navigation sur la Loire et ses affluents vers 1785 », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest* Année 1924 36-1 pp. 76-95

https://www.persee.fr/doc/abpo_0003-391x_1924_num_36_1_1581

Pacreau Fanny, Linard Andre , Boisseleau Philippe, « Pratiques et savoir-faire des pêcheurs du lac de Grand-Lieu (Loire Atlantique) », Fiche d'inventaire du Patrimoine culturel Immatériel, N°2017_67717_INV_PCI_FRANCE_00386

A.J. Verrier, G. Onillon, *Glossaire des Patois et Parlers d'Anjou*, Angers, Germain et Grassin, 2 tomes, 1908.

Articles de revues

Philippe Auclerc, « Toutes voiles dehors, Les vieux gréements de Loire », revue *La Loire et ses Terroirs*, numéro hors-série, Combleux, printemps 1994.

Philippe Auclerc, « A la découverte des bateaux de Loire », revue *La Loire et ses Terroirs*, numéro spécial, Combleux, mai 1994.

Philippe Auclerc, « La marine de Loire... 25 ans déjà », revue *La Loire et ses Terroirs*, numéro 87, Combleux, hiver 2013-2014.

Philippe Auclerc, « Label Voiles de Loire », revue *La Loire et ses Terroirs*, numéro 108 Combleux, 2023.

François Beaudouin, « Le chaland de Loire, l'outil d'une grande civilisation fluviale », revue *Le Chasse-Marée*, n° 18, juillet 1985.

Philippe Cayla, « La Loire sous voile, du premier fleuve navigué de France à la renaissance culturelle des voiles de Loire », publication dans PELOSATO Alain, *Ecologie et civilisation*. Editions Naturellement *Collection Témoins* ; 1998 ; p 111-169.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Jean-François Garry, « Naviguer autrement, une voile carrée sur la Loire », revue *Le Chasse-Marée*, n° 35, mai 1988.

Gwendal Jaffry, « Hoël et Ninon : les fous de Loire », revue *Le Chasse-Marée*, n° 199, septembre 2007.

Auguste Leduc, « Ma vie de marinier », *Revue 303* N°3, présentation de Philippe Cayla, 1984.

André Linard, « Les Pêcheurs du lac de Grand-Lieu », revue *Le Chasse-Marée*, n° 21, janvier 1986.

« Renaissance de la marine de Loire », revue *Le Chasse-Marée*, n° 51, septembre 1990.

Bulletin de l'association Voiles de Loire : Le Chaland qui Passe

François Ayrault, « Gréer un fûtreau de Loire », fiche pratique, supplément au bulletin « Voiles de Loire » N°20 - mars 2020-

François Beaudouin, « Le bateau dans la maison », bulletin « *Voiles de Loire* », supplément N° 10 ; 2001 ; 4 p.

Denis Le Vraux, « La voile à ventières », fiche pratique, supplément au bulletin « Voiles de Loire » N°24 - mars 2024-

Denis Le Vraux, « La voile du lac de Grand-Lieu », fiche pratique, supplément au bulletin « Voiles de Loire » N°25 - mars 2025-

Jean Louvet, « Pratique de la voile carrée sur un fûtreau de Loire », fiche pratique N°1, supplément au bulletin « Voiles de Loire » N°12 - mars 2002-

Fiction

Jules de Glouvet, *le Marinier des bords de Loire*, 1881, réédition Cheminements, 2002.

Filmographie

Deux courts reportages en rapport avec la pratique

A bord de la Petite Françoise, réalisé par Denis Le Vraux, production association Ellébore, 2023, 5:20. <https://www.youtube.com/watch?v=nTAVbILwYy4>

La Montjeannaise, réalisation : Eric Aubron / Frédéric Grunhec / Benoît Maximos, TGA production, 2015, 3:01. <https://www.youtube.com/watch?v=E3NnMOX-2co&t=12s>

Sitographie

Site de l'association « Voiles de Loire » : <https://www.voilesdeloire.org/Bienvenue.html>

Consulté le 26/04/2025

V. PARTICIPATION DES COMMUNAUTÉS, GROUPES ET INDIVIDUS

V.1. Praticiens rencontrés et contributeurs de la fiche

François Ayrault

Membre fondateur de l'association « Voiles de Loire » en 1991

Chercheur indépendant, concepteur de bateaux de Loire à Chinon (37)

Maquettiste professionnel dont la collection de bateaux de Loire est présentée au musée de la Marine de Loire de Saint-Clément-des-Levés (49)

Jean-Marc Benoit dit Bibi

Pêcheur professionnel sur la Loire et l'Allier au Guétin, Cuffy (18)

Marinier, concepteur et charpentier de bateaux de Loire

Alain Cotteverte

Propriétaire du fûtreau *Ver-vert* de 1990 à 2015

*Président-fondateur de l'Association « Voiles de Loire » : 1991 à 1997

Demeurant à Rablay-sur-Layon (49)

Hervé Couet

Membre fondateur de l'association « Voiles de Loire » en 1991

Ancien charpentier et pilote de *la Montjeannaise* (1989-2001)

Baliseur de Loire pour VNF (Voies Navigables de France)

Membre de l'Atelier bateau de Montjean-sur-Loire (49)

Demeurant à Montjean-sur-Loire (49)

Alex Fagat dit Tatus

Pêcheur professionnel et passeur de Loire à la Possonnière (49)

Marinier professionnel au sein de *Terre et Loire*

Hoël Jacquin

Charpentier et marinier professionnel dans l'association *Charpentiers d'Iau* à Bréhémont (37)

Propriétaire du fûtreau *Fou du Bois* et du chaland *la Fillonnerie*

Navigue à la voile pour transporter du fret (vin) et proposer des spectacles itinérants.

Cassandre Joyeux

Propriétaire de la plate grée carré *Le Vistemboire* à Rivière (37)

A navigué avec de nombreux équipages : Montjeannaise, Champi, Boutabant, Fou du Bois...

Alain Lacroix

Fondateur de l'Association *Boutavant* à Tours (37)

Marinier, concepteur et charpentier de bateaux de Loire

Patrick Leclesve

Président de l'Association « Voiles de Loire » 1997-2005 puis 2014-2022.

Président de l'association *Paysans Mariniers* à Saint-Jean-de-Boiseau (44)

Conseiller « histoire et patrimoine » de l'association « Voiles de Loire »

Jean Louvet

Membre fondateur de l'association « Voiles de Loire » en 1991

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Propriétaire du fûtreau *Port-Thibault* puis de la toute *Nouvelle Vague* aux Ponts-de-Cé (49)
Auteur d'une fiche pratique de navigation à la voile carrée sur la Loire

Samuel Oliveau dit Sam

Marinier professionnel, concepteur et charpentier de bateaux de Loire
Salarié de l'Association *Boutavant* à Tours (37)

Michel Patois

Charpentier de métier, Marinier, concepteur et charpentier de bateaux de Loire
Président fondateur de l'Association *Les Bateliers du Cher* de Savonnières (37)

Maurice Perraud, Pêcheur professionnel de Loire à la Meilleraie de Varades (44)
A navigué avec une *voile à ventières*

Jacques Robin dit Vent de Travers

Membre fondateur de l'association « Voiles de Loire » en 1991
Concepteur et charpentier de la gabare *Pascal-Carole* à Saumur (49)
Marinier-pêcheur professionnel, animateur, chanteur, poète...

Clément Sirgue

Concepteur et animateur professionnel de *La Rabouilleuse*, école de voile à Rochecorbon (37)

V.2.Soutiens et consentements reçus

Jean-Pierre Berton

Professeur émérite Université de Tours
Membre du Conseil Scientifique de la Mission Val de Loire UNESCO
Président de l'Association *Boutavant* à Tours (37)

Emmanuel Brouard

Historien
Auteur d'ouvrages sur la marine de Loire (voir Bibliographie)

Philippe Cayla

Historien,
Fondateur de l'Ecomusée de Montjean-Loire Angevine
Auteur de nombreux articles sur la marine de Loire (voir Bibliographie)

Christian Chenault

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Ethnologue, Chevalier des Arts et des Lettres

Auteur de nombreux articles dans la revue *La Loire et ses Terroirs*

Président de la Société Archéologique et Historique de l'Orléanais

Président du Cercle des Cartophiles du Loiret

Gilles Crespin

Président de l'Association « Voiles de Loire » depuis 2022

Membre de l'association *Les bateliers du Cher* à Savonnières (37)

Jacques et Aline Guillet

Chercheurs indépendants

Auteurs de l'ouvrage *Batellerie bretonne* (voir Bibliographie)

André Linart

Journaliste retraité spécialisé dans la batellerie, revue *Le Chasse-Marée*

Rédacteur de la fiche d'inventaire du patrimoine culturel immatériel, *Pratiques et savoir-faire des pêcheurs du lac de Grand-lieu*, 2017_67717_INV_PCI_FRANCE_00386

Jean Marchal

Président de l'Association « Voile de Loire CBA » depuis 2022

Agnès Martin

Rédactrice en chef de la revue *La Loire et ses Terroirs* à Combleux (45)

Editrice de nombreux ouvrages sur navigation en Loire (passée ou présente)

Manu Paris

Marinier, musicien traditionnel

Membre de l'Association *La Chavannée* à Château-sur-Allier (58)

Yannick Perraud

Pêcheur professionnel en Loire à la Meilleraie de Varades (44)

Alex Fagat

Pêcheur et marinier de la Possonnière (49)

Alexis Fouché

Marinier de la Chapelle-aux-Naux (37)

Nicolas Leley

Co-président de l'association "Gens d'Louère" à la Possonnière (49)

VI. MÉTADONNÉES DE GESTION

VI.1. Rédacteurs de la fiche

Nom

Leclesve, Patrick

Fonctions

Président de l'Association « Voiles de Loire » 1997-2005 puis 2014-2022.

Président de l'association *Paysans Mariniers* à Saint-Jean-de-Boiseau (44)

Conseiller « histoire et patrimoine » de l'association « Voiles de Loire »

Coordonnées

La Télindière, 44640 Saint-Jean-de-Boiseau, 06 65 78 11 98, patrick.leclesve@gmail.com

Nom

Le Vraux, Denis

Fonctions

Membre fondateur de l'association « Voiles de Loire » en 1991

Président de l'association *Ellébore* d'Angers (49)

Rédacteur du bulletin d'information de l'association « Voiles de Loire » *Le chaland qui passe*

Coordonnées

12 rue André Gautier 49000 Angers, 06 71 91 70 31, denis.le.vraux@gmail.com

VI.2. Enquêteurs ou chercheurs associés ou membres de l'éventuel comité scientifique associé

Nom

Leclesve, Patrick

Fonction

Conseiller « histoire et patrimoine » de l'association « Voiles de Loire »

Nom

Le Vraux, Denis

Fonction

Rédacteur du bulletin d'information de l'association « Voiles de Loire » *Le chaland qui passe*

Nom

Serna, Virginie

Fonction

Chargée de mission, ministère de la culture, présidente du conseil scientifique de la mission Val de Loire patrimoine mondial

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Coordonnées

virginie.serna@culture.gouv.fr

Nom

Maytraud, Basile

Fonction

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

Lieu et période de l'enquête

Bassin de la Loire (de Nevers à l'estuaire), 2024-2025

VI.3. Données d'enregistrement

Date de remise de la fiche

Avril 2026

Année d'inclusion à l'inventaire

2026

N° de la fiche

2026_67717_INV_PCI_FRANCE_00563

Identifiant ARKH

<uri>ark:/67717/nvhdhrrvswvks18</uri>