

Grand débat public "Nantes, la Loire et nous"

Atelier "Nantes, fluvio-maritime"

Dans le cadre du débat public "Nantes, la Loire et nous", le Conseil de développement a souhaité apporter son propre regard pour nourrir le débat de contributions, d'échanges, de propositions de toutes natures.



Franck BARRAU – 12 février 2015
barrau.franck@numericable.fr

QUAI DES MONDES

**Le Centre international
du patrimoine maritime et fluvial populaire**

Des bateaux et des hommes



*Basse-indrais, bateaux de pêche sur les bords de Loire
(non loin de Nantes au début du XXe siècle)*



Pirogues à voiles de l'île Maurice

QUAI DES MONDES

Le Centre international du patrimoine maritime et fluvial populaire

Des bateaux et des hommes

- *Pré-projet présenté à la Ville de Rezé (septembre 2014)*

I. - CONSTAT

Quel patrimoine maritime et fluvial ?

Le patrimoine maritime et fluvial est non seulement composé des objets mobiliers - les bateaux et tout ce qui s'y rapporte - mais aussi et surtout des savoir-faire, héritage de générations d'artisans et de navigateurs : charpentiers, gréeurs, voiliers, marins et mariniers... Car l'intérêt de tout patrimoine réside dans sa double valeur d'exemple et d'usage. Que serait en effet une industrie nautique moderne qui aurait oublié les savoir-faire ancestraux ? Une orpheline. Et que serait un bateau en état de naviguer, même le mieux restauré du monde, s'il restait inerte, planté *ad vitam æternam*, dans un musée ou sur un quai ? Un bel objet sans vie. C'est donc bien son usage qui le rend vivant : les loisirs, le travail (pêche, transport) ou encore les usages symboliques ou rituels...

Un regain d'intérêt récent

Depuis une trentaine d'années, nous assistons – dans les pays qui ont la volonté mais aussi les moyens de s'y intéresser - à une redécouverte du patrimoine maritime et fluvial. En France, par exemple, de nombreuses associations se sont créées, au niveau local comme au niveau national, pour préserver et restaurer les objets d'un patrimoine d'une extraordinaire diversité. Les bateaux sont évidemment au premier rang de ces objets patrimoniaux, qu'ils aient été restaurés ou reconstruits dans la fidélité aux savoir-faire originaux.

On a vu ainsi - notamment grâce au concours *Bateaux des côtes de France*, organisé par la revue *Le Chasse-Marée* - renaître des bateaux du patrimoine de toutes tailles et de tous types. A Brest, Douarnenez et ailleurs, ils se donnent régulièrement rendez-vous pour des rassemblements de vieux gréements toujours très prisés du public.

Le patrimoine extra-occidental oublié

Dans ces rendez-vous internationaux, on peut distinguer les grandes unités qui appartiennent soit aux marines nationales de différents pays, soit à des fondations privées et dont l'entretien est très élevé. Mais il y a aussi les bateaux du patrimoine de taille plus modeste, de plaisance ou de travail. Ces unités appartiennent soit à des associations, soit à des particuliers passionnés qui n'hésitent pas à consacrer beaucoup de temps et, parfois, de leurs économies à restaurer et faire vivre ce patrimoine. Néanmoins, **ce phénomène reste, pour l'essentiel, limité aux seuls pays occidentaux (Europe et Amérique du nord).**



Le prahu : bateau de pêche traditionnel balinais (pirogue à balancier)

Il existe pourtant, à travers le monde, chez tous les peuples de l'eau (lacs, fleuves, mers et océans), des traditions populaires qui s'expriment à travers un patrimoine immense. Ces traditions touchent à la fois aux domaines économique, technique, social et culturel (ressource alimentaire, échanges de produits, techniques de pêche, organisation de la société, rites et expressions artistiques).

Malheureusement, avec les transformations technologiques (motorisation et matériaux plastiques), **ce patrimoine disparaît d'autant plus rapidement que les pays concernés - en tout cas, pour les plus défavorisés - ont souvent d'autres priorités que sa sauvegarde et sa restauration.** D'autres n'ont pas forcément conscience de la valeur de ce patrimoine parce qu'il reste attaché à un mode de vie considéré comme archaïque.

Pour un nouveau rapport au public

En France, les bateaux du patrimoine et les objets mobiliers s'y rapportant sont le plus souvent dispersés dans différents ports et il n'existe pas réellement de lieu de présentation permanente de ces bateaux hormis *Port-Rhu*, le port-musée de Douarnenez. Encore les responsables de *Port-Rhu* ont-ils fait le choix de présenter en priorité de grosses unités à flot d'origines très diverses, avec toutes les difficultés de gestion et de coût d'entretien que cela induit. Le port-musée de Douarnenez a d'ailleurs connu d'énormes problèmes financiers qui ont obligé ses promoteurs à restreindre ses activités. Il reste aujourd'hui une vingtaine de bateaux à flot et, à terre, une soixantaine de bateaux traditionnels de toute l'Europe dans un port-musée associé à un chantier de construction navale en bois : les Chantiers de l'Enfer qui forment des charpentiers de marine et construisent de nombreuses unités de petite taille.

Mais aujourd'hui, **il n'existe pas en France de lieu muséographique moderne s'adressant au grand public et se rapportant au patrimoine maritime populaire du monde entier**, un lieu qui cumulerait à la fois les fonctions d'un **musée** classique (conservation et présentation au public), d'un **centre culturel** (expositions temporaires, diffusion des formes artistiques se rapportant au patrimoine maritime), d'un **centre de documentation et de formation** (charpente navale, chantiers d'insertion...). Cette dernière dimension étant primordiale : en effet, dans une société où bien des individus sont à la recherche de repères, l'apprentissage et la connaissance des techniques traditionnelles de construction, de navigation et d'exploitation, parce qu'elles obligent à se mesurer aux éléments naturels et à une rigueur d'exécution, sont d'excellents facteurs d'équilibre et de développement de la personnalité.

II. - LE PROJET

Quai des mondes

Le Centre international du patrimoine maritime et fluvial populaire

Il s'agit de réaliser à Rezé, au bord de la Loire, un espace d'un nouveau type consacré au patrimoine maritime et fluvial populaire du monde entier. Un espace qui soit **à la fois un projet culturel mais aussi un projet de développement touristique**.

Par patrimoine populaire, il faut entendre ici : les bateaux de travail (pêche et transport) ou rituels, les bateaux de loisirs modestes, tous les objets mobiliers s'y rapportant (accastillage, outils, représentations artistiques...) mais aussi les éléments du patrimoine immatériel liés aux usages et aux modes de vie des populations concernées (textes, musiques, traditions orales...). Une contrainte s'impose toutefois : pour des raisons à la fois économiques et pratiques (transport), **les bateaux présentés resteront - sauf cas exceptionnel - de petite taille** (autour de 24 pieds maximum : environ huit mètres).

Quelles actions ?

- **Restaurer, présenter et faire vivre (faire naviguer) ce patrimoine** avec l'aide des professionnels et des ethnologues compétents.
- **Faire découvrir et diffuser les savoir-faire spécifiques des artisans et professionnels des régions du monde** qui seront représentées au *Quai des mondes*.
- **Promouvoir la connaissance et la diffusion de leurs cultures** et, donc, des différentes formes artistiques se rapportant au patrimoine maritime et fluvial.
- **Aider à la création d'un centre de documentation et de formation.**

Quelle approche scénographique ?

L'intérêt de ce conservatoire sera de présenter des embarcations de pays très différents afin de les comparer en soulignant, le cas échéant, les différentes techniques de construction ou d'utilisation mais, aussi, en démontrant que certaines contraintes sont communes, quelque soit le pays.

Plusieurs approches thématiques sont ainsi possibles :

- **Approche géographique et physique** : embarcations de fleuve ou de rivière, d'estuaire ou de delta, embarcations côtières (cabotage).
- **Approche fonctionnelle** : bateaux de pêche, de commerce, de loisirs, de guerre ou de défense, bateaux rituels.
- **Approche technique** : architecture navale, techniques de navigation, types d'usages.

On pourrait aussi imaginer la mise en place d'un ou de plusieurs circuits thématiques, sorte de promenades orientées à travers le site comprenant à la belle saison des démonstrations de navigation (en faisant participer le public), de construction ou de réparation.



Pirogues en papyrus et en balsa du Nil bleu - Éthiopie (cliché CNRS)

III. – LE CHOIX DE REZÉ



Cette proposition faite à la Ville de Rezé n'est pas le fruit du hasard. Cela s'appuie sur des constats et une légitimité liée à la fois à l'histoire de Rezé, à sa géographie mais aussi à son dynamisme associatif :

- Une légitimité historique : Rezé (*Ratiatum*) a été au début de l'ère chrétienne le premier grand port commercial sur la Loire : le *Portus Pictonum* (du peuple des Pictons). Si, à partir du 3^e siècle, son activité a décliné au profit du port de Nantes, le *Portus Namnetus*, Rezé a toujours abrité une population de marins et de pêcheurs au bord de la Loire, plus long fleuve français qui a été et demeure le lieu des échanges avec le monde entier : dès les XV^e - XVI^e siècles, pour un trafic de cabotage avec l'Europe du nord (Grande-Bretagne, villes hanséatiques...) et du sud (Espagne et Portugal) ; puis, à partir du XVII^e siècle, le commerce transatlantique s'est développé avec l'Afrique et les Amériques ; et, aujourd'hui, le Grand Port maritime de Nantes Saint-Nazaire reste le 4^e port de France malgré une conjoncture économique difficile.

Troisième commune de l'agglomération nantaise, Rezé possède en outre un patrimoine de port fluvial qui remonte à l'époque gallo-romaine avec le site remarquable de Saint-Lupien mais aussi avec les quartiers de Trentemoult, de la Haute-Île, de la Basse-Île et de Norkyouse (North House) qui la désigne naturellement pour accueillir le *Quai des mondes*.

Rezé a été aussi le siège de nombreux chantiers navals (Lebeaupin, Aubin, Bézier... pour ne citer que les plus connus) qui ont aujourd'hui disparu mais dont le patrimoine – dont de nombreuses unités encore navigantes - mériterait d'être mis en valeur dans un projet à la fois simple et ambitieux permettant d'associer une dimension de développement économique et une dimension sociale.



- La dimension économique : La mise en valeur de ce patrimoine nécessite en effet la création d'une activité de charpente navale. Cette activité sera au cœur du projet de *Quai des mondes*. A la fois pour l'entretien de la collection publique mais aussi dans une perspective de développement économique. Il s'agira de créer en quelque sorte un chantier dans un partenariat privé-public avec une dimension strictement culturelle et sociale (susceptible d'être subventionnée) mais aussi une dimension économique (travaux de charpente navale pour des clients extérieurs privés ou publics). Cela permettra aussi de renforcer l'équilibre économique du projet car on peut imaginer que cette activité soit bénéficiaire et qu'elle participe à une certaine hauteur à la prise en charge des frais de fonctionnement.



*Exemple de construction néo-classique inspirée de la tradition :
le XO construit au chantiers des Ileaux à Noirmoutier*

- La dimension sociale : Il existe à Rezé un tissu associatif très dynamique. Aussi, le *Quai des mondes* ne veut-il surtout pas être un projet « hors-sol ». Il entend **travailler en partenariat avec le milieu associatif rezéen** et, notamment, avec le *Centre nautique Sèvre et Loire (CNSL)*. En effet, ce dernier promeut une forme de plaisance populaire sur la Loire et au-delà, en s'appuyant sur des petites unités « voile aviron » qui, pour certaines, sont les descendantes des embarcations de pêche (telles que le doris utilisé pour la pêche à la morue sur les bancs de Terre-Neuve). Le projet du *Quai des mondes* et celui du CNSL sont donc complémentaires et l'on pourrait imaginer un partage des moyens et des actions communes autour, par exemple, de rendez-vous populaires comme les *Régates de Trentemoult*, organisées tous les ans au mois de septembre.

Il aura aussi une réflexion à mener – autour de l'activité de charpente navale – sur la création de **partenariats avec des organismes spécialisés dans l'insertion des publics en difficulté** comme, par exemple, le chantier ATAO qui possède un établissement sur l'île de Nantes.



*Équipage de la yole de Bantry Fille de Loire
aux Régates de Trentemoult 2014 (photo Ville de Rezé)*



Equipage de jeunes participant au défi Loire lors des Régates de Trentemoult 2014 (photo Ville de Rezé).

Enfin, le *Quai des mondes* sera **un outil pédagogique destiné aux scolaires - et au public jeune en général** - dans une perspective d'ouverture au monde. Il s'agit d'amener à la compréhension des cultures maritimes et fluviales du monde entier (en commençant par la nôtre) en faisant le pari de la curiosité. Une curiosité provoquée notamment par la présentation et l'usage (navigation) d'une collection de bateaux exceptionnels tant en ce qui concerne les formes, l'esthétique que les techniques de navigation, y compris dans une dimension sportive.



Le va'a, la pirogue polynésienne, envers et contre toutes les modes, reste un vrai phénomène de société. Bien avant le football, la pirogue est le sport le plus pratiqué à travers les îles. Les jeunes polynésiens d'aujourd'hui se tournent de plus en plus volontiers vers la pratique de la pirogue à balancier, un sport total et une activité traditionnelle.

- Des raisons pratiques : Rezé est une commune riveraine de la Loire et elle possède, en bordure de fleuve, des espaces en cours de requalification qui conviendraient parfaitement à l'installation de la partie "conservatoire" du *Quai des Mondes* mais aussi à la partie « animations » à terre et sur l'eau. D'autant plus que l'objectif est bien de faire naviguer au maximum les unités rassemblées à Rezé, ce qui induit des techniques de mise à l'eau adaptées avec une mise en œuvre la plus facile possible.



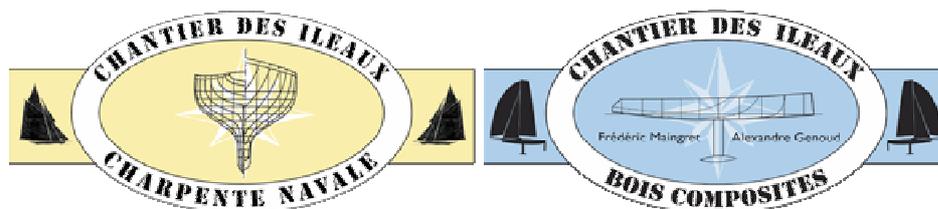
Le périmètre de la ZAC des Isles à Rezé en bord de Loire

Enfin, Rezé a l'avantage d'être située dans l'agglomération nantaise, ce qui veut dire la garantie d'un réservoir de public (notamment scolaires et retraités) y compris hors saison estivale. C'est un aspect important pour l'économie du projet.

IV. - LES PARTENAIRES DU PROJET

En France et dans la région nantaise, il ne manque pas d'entreprises et d'associations qui s'intéressent au patrimoine maritime et fluvial et qui accepteraient, sans aucun doute, d'être les partenaires du *Quai des mondes*. Mais les premiers partenaires de ce projet devront être les pays d'origine des bateaux qui seront présentés à Rezé : il sera essentiel de mettre sur pied un système d'échanges qui fonctionne dans les deux sens (ces échanges concerneront en premier lieu les professionnels mais pourront être ouverts en fonction des moyens disponibles aux scolaires et aux étudiants). Il conviendra aussi de mettre sur pied un comité scientifique pour valider les choix qui seront faits par les responsables de *Quai des mondes*.

- Le comité scientifique : il pourrait être composé de personnalités telles que (liste non exhaustive) : le vice-amiral **Jean-Marc Brûlez**, directeur du musée national de la Marine ; **Denis-Michel Boëll**, conservateur général du patrimoine, directeur-adjoint du musée national de la Marine ; le commandant **Max Guérout** (CV), responsable du Groupe de recherche en archéologie navale (Paris) ; **Éric Rieth**, Professeur à la Sorbonne, directeur de recherche au CNRS et au Musée de la Marine (Paris) ; les membres de la **FED 4124 Histoire et archéologie maritimes**, qui réunit l'Université Paris Sorbonne (Paris IV), le musée national de la Marine, l'École navale (membre associé du PRES Sorbonne Universités) et le Groupe de Recherche en Archéologie Navale ; **Marie-Martine Acerra**, du Centre de recherches en histoire internationale et Atlantique (CRHIA) de l'Université de Nantes ; **Bertrand Guillet**, conservateur en chef du Patrimoine, directeur du Musée d'histoire de Nantes – château des ducs de Bretagne ; ou des chercheurs tels que **Bruno Quatrefages** (spécialiste des îles Célèbes), **Georges Cortez** (pêcheurs thaïlandais), **Laura Bogani** (pêcheurs vietnamiens) ; **Didier Bertrand** (sompans du Mékong) ; **Christian Coiffier** (pêche traditionnelle en Nouvelle-Guinée), **Bernard Koechlin** (Madagascar)...
- Les entreprises nautiques : les entreprises nautiques de la région nantaise qui sont susceptibles d'être associées au *Quai des Mondes* sont nombreuses : en charpente traditionnelle, on peut citer le **Chantier de l'Esclain** (Nantes), **Fouchard** (Couëron), le **Chantier des Ileaux** (Noirmoutier) mais on peut aussi imaginer que les entreprises qui travaillent sur les nouvelles formes et les nouveaux matériaux pour la construction navale, notamment celles qui s'intéressent aux processus d'éco-construction, ainsi que certains architectes navals soient intéressés par le *Quai des mondes* (ex. le *Voilier du futur* de Catherine Chabaud et Julien Stone)*. A tous ceux-là, il faut ajouter l'École d'architecture de Nantes qui dispense un enseignement en architecture navale depuis plusieurs années.



* Le *Voilier du futur* est un projet financé par l'ADEME, dans le cadre des Investissements d'avenir, dont la construction doit démarrer prochainement au chantier Alumarine de Couëron.

- Les associations : plusieurs associations nationales ou régionales pourront être associées au *Quai des mondes*. Au niveau local, on peut citer le **Centre nautique Sèvre et Loire** (Rezé - Trentemoult), mais aussi **La Cale 2 l'île** (Association nantaise pour la sauvegarde du patrimoine maritime et fluvial), **l'Association des bateaux du port de Nantes (ABPN)**, **Loire pour tous** (Saint-Sébastien-sur-Loire), **Erdre Voiles Passion** (Nantes)...

Au niveau national, l'association **AMERAMI**, qui a son siège au Musée de la Marine à Paris, peut être un partenaire de premier plan. En effet, cette association recherche, préserve et restaure des bateaux anciens de tous genres afin de les conserver et de les mettre à la portée de tous. Elle a ainsi constitué une véritable collection et recherche des collectivités territoriales susceptibles d'être intéressées par sa présentation dans un espace public adapté.



Vétille, monument historique (construit à Nantes en 1893), propriété d'AMERAMI, exploité à Nantes par l'association Erdre Voiles Passion.

V. - LES ÉTAPES DE LA CRÉATION

1. CONCEPTION

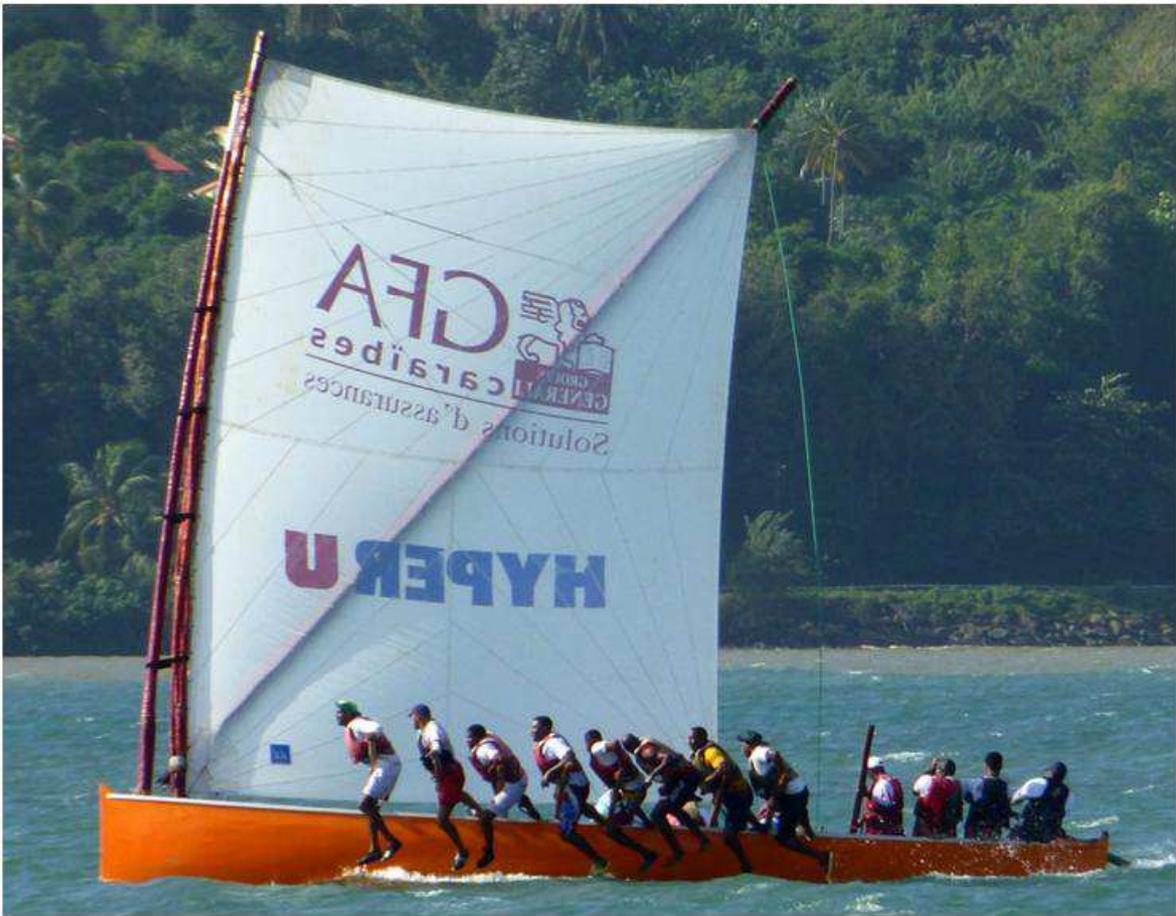
- Études de faisabilité : validation du concept par un comité scientifique, études financières, administratives et techniques.
- Recherche de partenaires publics et privés : il va de soi qu'un tel projet, même s'il vise à terme un taux maximal d'autofinancement, doit être soutenu par les instances publiques locales, régionales et nationales ainsi que par des partenaires privés, notamment des transporteurs maritimes ou aériens.
- Inventaire des embarcations et définition des thématiques.
- Sélection des unités sur la base du cahier des charges scientifique, technique et financier.

2. MONTAGE

- Choix d'un site et aménagement des grands ensembles thématiques.
- Démarches financières et administratives pour l'obtention des embarcations.
- Recrutement d'une équipe (à définir en fonction du lieu et des ambitions affichées au départ).

3. MISE EN ŒUVRE

- Scénographie : conception et aménagement des salles ou des aires muséographiques, rédaction des panneaux didactiques, conception de bornes interactives, disposition des unités...
- Animations : ateliers pédagogiques, visites guidées, sorties en bateau, colloques et conférences, spectacles (en liaison avec les acteurs culturels de Couëron et de la région nantaise), classes du patrimoine, stages de formation...
- Diffusion : communication grand public et spécialisée (notamment en direction des professionnels du tourisme).



Les yoles font partie de la flotte martiniquaise traditionnelle. Elles sont réalisées en bois dur avec un mat et une vergue en bambou. La yole n'a pas de quille et une grande surface de voile d'où la nécessité d'utiliser des bwa drésé (barres rigides coincées à l'intérieur du bateau) sur lesquels se perchent l'équipage pour faire contrepoids tandis que la direction se fait avec une pagaie.

V. - LES PORTEURS DU PROJET

L'association **LESTRAN** (Loire ESTuaire Rencontres et Accueil Nautiques) se propose - du moins dans un premier temps - d'être le support des études de faisabilité nécessaires à l'élaboration du projet *Quai des mondes*.

Cette association, créée en 2005, est présidée par **Franck Barrau** qui est aussi le concepteur du projet *Quai des mondes*. Franck Barrau est âgé de 55 ans. Issu d'une famille de charpentiers de marine et de terre-neuvas, il a été journaliste au quotidien *Ouest-France* (de 1983 à 1989), puis a travaillé au cabinet de Jean-Marc Ayrault, alors député et maire de Nantes (communication et culture) avant de prendre la direction du Forum mondial des droits de l'Homme de Nantes (2004 – 2013). Outre LESTRAN, il est membre de plusieurs associations de promotion et d'animation du patrimoine maritime : président de l'association *Erdre Voiles Passion* (exploitant de *Vétille*, 1893, classé monument historique), membre de l'association AMERAMI, de *La Cale 2 l'île* (ex-Association nantaise pour la sauvegarde du patrimoine maritime et fluvial), du Centre nautique Sèvre et Loire (Rezé – Trentemoult)...

Il est associé à Florent Violain et Julien Stone. **Florent Violain** est expert en économies d'énergie et *business developer* à l'export. Ingénieur Arts et Métiers, il travaille actuellement pour le pool d'entreprises nanto-nazairien *Néopolia*. Il est aussi consultant technique pour *Greenheart Project*, une ONG internationale pour la création d'un navire cargo à voile simple et en licence libre à destination des pays du sud. Il habite Rezé.

Julian Stone est expert en développement durable maritime à Nantes. Co-fondateur du réseau *EcoNav*, membre du CORICAN, pilote du rapport sur l'avenir du nautisme des CESER de l'Atlantique et conseil en éconavigation auprès de l'Agence des aires marines protégées, Julian Stone se mobilise pour promouvoir l'éconavigation depuis une dizaine d'années. Il coordonne aujourd'hui le projet *Voilier du Futur* (Investissements d'Avenir / Région Pays de la Loire) avec la navigatrice Catherine Chabaud et conseille PME, Agences d'Etat ou grands groupes sur différents aspects du développement durable maritime.



Photo Archives municipales de Rezé.

L'ESTRAN

loire estuaire rencontres et accueil nautiques

chantier de l'esclain. 23 boulevard de chantenay. 44100 nantes. p 06 76 09 11 85