

FOULES MARINIÈRES

Organisé tous les deux ans à Orléans, le Festival de Loire est devenu le plus grand rassemblement de bateaux fluviaux traditionnels d'Europe. En septembre dernier, il a attiré près de six cent cinquante mille visiteurs, sans pour autant perdre son âme. Celle de tous les amoureux des fleuves et des bateaux.

par Philippe Urvois



Il faut emprunter les ruelles du vieil Orléans pour descendre sur le quai pentu du Fort-Allaume, pavé de pierre blanche. Accrochant la lumière dorée des premiers jours de l'automne, la Loire est là, bordée d'une ligne de platanes. À plus de 400 kilomètres de son embouchure, son eau est claire et peu profonde.

« Elle descend de jour en jour, les bancs de sable et les souches commencent à apparaître », s'inquiète Jeff Wagner.

Responsable de la société Événements voiles traditions, il supervise l'aspect nautique du Festival de Loire. Un an de travail pour accueillir au mieux quelque six cents mari-

À bord de son « illnachel », une barque à fond plat sur laquelle il fait habituellement découvrir aux touristes le Rhin et ses affluents, Patrick Unterstock, batelier professionnel du centre Alsace, remonte la Loire en s'aidant d'une bourde.

niers et deux cent vingt-sept bateaux fluviaux traditionnels. « Quarante-deux unités seulement sont venues par le fleuve, explique-t-il. Les barrages de cinq centrales nucléaires bloquent la navigation. Tous les autres bateaux ont été convoyés par la route, ce qui représente, cumulé, plus de 220 000 kilomètres de trans-



Ci-dessus : l'imposante gabare à clins *Val de Vienne*, longue de 16 mètres pour un déplacement de 10 tonnes, retrouve sa vocation première de bateau de charge. Ci-contre : les quais étaient réservés aux associations et aux animations, en cohérence avec la flottille. Plusieurs chantiers présentaient ainsi leur savoir-faire et leurs réalisations. Une occasion, pour le public, de découvrir l'artisanat ligérien, particulièrement riche.

port routier.» Grosse organisation... Mais la Ville d'Orléans s'est montrée généreuse pour cette cinquième édition. Entre le mercredi 21 et le dimanche 25 septembre, elle accueille à ses frais l'ensemble des participants, dont près de trois cents artistes. Le budget frise les deux millions d'euros, 760 000 euros étant réservés

aux marinières et à leurs bateaux. C'est à ce prix que les quais ont pu retrouver la joyeuse animation qu'ils connaissaient avant l'avènement du chemin de fer et de la révolution industrielle. La ville possédait alors un grand port où transitaient le sel, le vin, le sucre et les épices, l'ardoise ou le tuffeau.

UNE FÊTE GRATUITE ET DE QUALITÉ

Pour les spectateurs, l'accès à la fête est gratuit : près de six cent cinquante mille personnes en ont profité, la Ville ayant réussi la difficile alchimie conciliant une vraie fête populaire et une manifestation de

qualité. Une qualité reconnue par l'ensemble des marinières. « L'occasion de naviguer ensemble est si rare, même pour les bateaux de Loire, constate ainsi Serge Mathiaud, de La Matelote de Bréhémont. En effet, les petites associations comme la nôtre n'ont pas les moyens de transporter leurs bateaux. » « C'est une fête chaleureuse, qui reste à taille humaine malgré son succès », s'enthousiasme Jean-Claude Frouard, vice-président de la Fédération du patrimoine

maritime et fluvial de Manche-Normandie, à qui cela rappelle les premières fêtes maritimes.

Avec les Pays-Bas, la Normandie était, cette année, mise à l'honneur. Un choix judicieux car son patrimoine fluvial reste méconnu. Sait-on que les marais du Cotentin et du Bessin couvrent encore aujourd'hui 30 000 hectares, soit une surface équivalant à celle de la Grande Brière? Sait-on qu'au XIX^e siècle, une centaine de gabares armées par plus de trois cents mariniers fréquentaient ce bassin constitué de l'Aure, de la Vire, de la Taute et de la Douve? Grées d'une grande voile carrée et dirigés à la « piautre » (aviron de gouverne), ces bateaux à fond plat construits en orme brut et en sapin transportaient la tangué (sédiments de l'estuaire), le foïn ou les matériaux de construction.

EN NORMANDIE, UN PATRIMOINE FLUVIAL OUBLIÉ

Toute cette activité oubliée, qui existait encore à la veille de la Seconde Guerre mondiale, est expliquée dans le Village normand. Il héberge aussi le Parc naturel régio-

nal des marais du Cotentin et du Bessin, l'association des Amis de l'osier ou encore les associations Élan et Amarrage. Ces dernières sont à l'origine de la construction de la *Fière*, réplique d'une gabare du Cotentin. Construit en chêne, car l'orme est devenu rare, ce bateau est bien sûr de la fête. L'Atelier d'Archimède présente également des plates et des goguets, petits bateaux à bouts pointus traditionnels de la région d'Ysigny, dont certains sont dotés d'une « theu » (cabane) en peuplier. Parmi la dizaine de bateaux normands présentés, on peut également évoquer une plate de Seine, destinée à la pêche avec son vivier immergé, ou encore le *Chat Noir*, une chaloupe de plaisance de 1955 originaire de Caudebec-en-Caux.

À l'extrémité du quai du Fort-Allemaume débouche le canal d'Orléans, qui commence aussi à revivre. Une capitainerie a été ouverte en 2007 et la navigation y est à nouveau possible, pour l'instant sur une portion limitée. Mais l'objectif est de pouvoir remonter jusqu'à Paris en 2018... En attendant, c'est le *MS Blue-Berry* qui fait

le spectacle en servant de scène pour diverses formations musicales. Venu de Roanne, cet automate berrichon de 1927 était autrefois l'un des bateaux de charge du canal.

Quelques notes de jazz portent jusqu'au stand de l'Institut thérapeutique et pédagogique (ITEP) de Saint-Jean-de-Braye, près d'Orléans. Ce dernier a mené une expérience inédite avec des enfants inadaptés mentaux : la construction de trois canoës en papier journal. Sur des membrures de contre-plaqué, ils ont patiemment collé des centaines de bandelettes de papier, avec de la gomme-laque, une résine animale utilisée en ébénisterie. Une vingtaine de couches de papier ont été nécessaires pour obtenir un bordé suffisamment robuste.

Naviguant fièrement sur leurs esquifs de papier, les enfants sont

Ambiance très conviviale à bord de la *Belle Cosnoise*, gabare construite en 1996 à Cosne par l'association des Gabariers du haut Val de Loire.

aux anges. Ils ont ainsi ressuscité un mode de construction expérimenté en 1886 par Tanneguy de Wogan, qui testa, pour la première fois en Europe, ce type de bateau sur la Loire. « Nous avons mis les canoës à l'eau à la fin juin, explique Caroline Devaux, une des responsables de l'ITEP. Mais il n'y avait personne à bord, car le résultat n'était pas garanti! » Les canoës glissent maintenant à la surface du canal et cette humble navigation a comme une allure de victoire.

Embarquer sur le *Val de Vienne* est une tout autre expérience. Construite en 1989 dans le cadre du bicentenaire de la Révolution française, cette réplique fidèle d'une gabare du XVIII^e siècle en impose avec ses 16 mètres de long. Cette lourde embarcation bordée de clins, propulsée par une voile carrée ou à la force des « bourdes » (perches), servait autrefois au transport de marchandises et de passagers entre Nantes et Giens. Avec la *Montjeannaise* et la *Pascale-Carole* – répliques de gabares du XIX^e siècle –, le *Val de Vienne* symbolise le début du renouveau de la marine de Loire. Aujourd'hui propriété de l'université

François-Rabelais de Tours, cette gabare est basée à Chinon. « Elle sert notamment à la formation des élèves en ingénierie en milieu aquatique, explique Yann Guérez, le patron du bateau. De la sorte, les futurs ingénieurs peuvent s'initier à la navigation et au rythme du fleuve. »

« J'AI LE MÊME ÂGE QUE CE BATEAU, JE GRANDIS AVEC LUI »

Damien, lui, est matelot depuis quatre ans sur le *Val de Vienne*. Il est tombé tout petit dans le monde des mariniers, grâce à son père, l'un des pionniers du renouveau de la marine de Loire. « L'histoire se transmet, note Yann Guérez. Ces jeunes sont des connaisseurs. » Et Damien de lui faire écho : « J'ai le même âge que ce bateau, je vieillissais avec lui. Il est très fin avec ses deux levées, très fluide ; il a beaucoup d'inertie et il file de façon surprenante à la voile. » Mais pour l'instant, il n'y a pas le moindre souffle d'air sur la Loire...

Qu'importe ! Cette manifestation permet de voyager dans les songes des coureurs de fleuves. Il y a celui qui vous parle du bonheur de partager un gigot de mouton flageolets sur une île, dans le froid sec d'une belle journée d'hiver. Il y a ce patron de menuiserie qui craint de se laisser emporter par sa passion pour la construction de bateaux traditionnels...

Tout cela se raconte à bord de bateaux ou dans les guinguettes des quais, autour d'une friture d'ablettes, d'une galette d'épeautre ou d'une andouillette de Jarreau. Chaque bateau, chaque marinier est porteur d'une belle histoire.

Celle de Robert Mornet a commencé en 2005, par le plus grand des hasards, le jour où il a découvert, sur une aire d'autoroute près de Toulouse, un exemplaire des *Cahiers du musée de la batellerie* de

En haut : un canoë en papier journal naviguant sur le canal d'Orléans. Au milieu : la barque de poste, bateau identitaire du canal du Midi. Ci-contre : un « wou », bateau néerlandais à voile à livarde et dérives latérales, originaire de Woudrichem.



Conflans-Sainte-Honorine. « Je suis tombé sur la photo d'une barque de poste de 1818, qui naviguait entre Toulouse et Agde, raconte-t-il. Et j'ai eu tout de suite le coup de foudre pour ce bateau identitaire du Languedoc et du canal du Midi. » Cet éducateur du Vigan, au pied du mont Égoual, a construit seul la réplique de ce coche d'eau de 15 mètres, qui transportait autrefois des passagers entre deux relais, tracté par des chevaux.

Trois mille heures de travail et 50 000 euros plus tard, il s'avoue « ruiné mais sans regret ». Car une association, celle des Amis de la barque de poste, et la municipalité du Vigan le soutiennent désormais. « Le bateau va être motorisé et deviendra une « maison de pays » itinérante, avec des passagers », indique Robert. Il va donc travailler sur son bateau, rêvant « de concilier le monde des voyageurs et celui du canal du Midi, tout en dynamisant l'économie des villages traversés ». Son bateau sent encore le bois neuf, mais il est prêt à changer de cap.

VIVRE ET NAVIGUER SUR LES BRAS DU RHIN

Utopique? L'expérience de Patrick Unterstock prouve le contraire. Ce « batelier du Ried » (zone inondable au centre Alsace), basé à Muttersholtz, navigue depuis quinze ans entre Colmar et Strasbourg sur des barques à fond plat, appelées « illnachel ». Dernier calfat enregistré à la chambre de métiers d'Alsace, il fabrique les bateaux qui embarquent régulièrement des visiteurs sur les bras du Rhin et ses affluents. « Pour les accueillir, détaille Patrick, j'ai aussi monté des tipis et des cabanes dans les arbres, sur une pointe de terre qui s'avance dans le Ried. » Fêru d'histoire locale, de patrimoine et d'écologie, il pense prochainement se lancer dans la construction d'un « illnache », un grand bateau qui servait autrefois à transporter le vin...

Tranquillement assis sous la voile à livarde de leur « zalmshouw » – saumonier de 7,10 mètres de long, construit en tôles rivetées en 1904 –, un couple de Néerlandais savoure l'ambiance en dégustant un petit vin de Loire. « Ici, avouent-ils, c'est tout simplement merveilleux. Quelle différence avec le Sail Amsterdam ! C'est devenu trop grand et nous n'y allons plus. » La douceur de la Loire séduit aussi les gens du Nord... ■