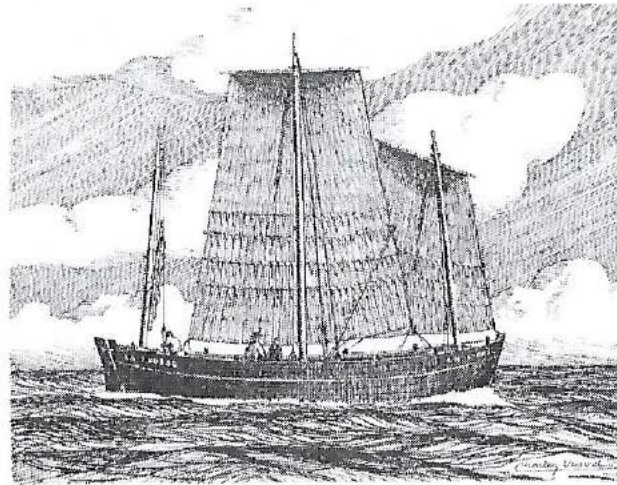


La Chatte de la Baie

Présentation

**La Chatte de la Baie
"Baye de Bretagne"**



Extrait du cahier des Salorges: Charles Viaud

**Association pour la Chatte, bateau Amphidrome de la baye de Bourgneuf
(A.C.A.B)**

W443005022

Parution au J.O le 03 septembre 2016

Annonce 57 – page 39

Synthèse du projet

Le projet est porté à l'origine par deux associations de communes du littoral de la baie de Bourgneuf, cette baie du Pays de Retz qui est en partie protégée par l'île de Noirmoutier.

Une structure indépendante, l'Association pour la Chatte, bateau Amphidrome de la baie de Bourgneuf (ACAB - enregistrée sous n° W 443005022 à la préfecture de la Loire Atlantique - parution au J.O du 3 septembre 2016), a pour objet de construire et faire naviguer une reconstruction expérimentale à l'échelle 1, d'un bateau aujourd'hui disparu, connu sous le nom de Chatte de la Baie.

L'objectif est de construire et de faire naviguer une réplique d'un bateau aujourd'hui disparu mais présent dans la mémoire des habitants du Pays de Retz. Il n'existe plus aucune trace physique, aucune épave, seulement quelques écrits et maquettes de ce bateau connu sous le nom assez générique de Chattes. De nombreuses « chattes », ont sillonné, entre autre, la baie de Bourgneuf et les étiers pendant plus de quatre siècles, la dernière en 1877. Un bateau bien adapté à son usage : transporter de lourdes charges en pouvant s'échouer sur les plages, entrer et sortir aisément des nombreux étiers de la baie, naviguer facilement « dans les deux sens » sans virer de bord, participer aux échanges commerciaux de la région et pratiquer la pêche. De cet usage est née son architecture amphidromique (symétrie avant / arrière de la coque et du grément) qui en fait un type de bateau unique en Europe

Faire revivre ce bateau, c'est retrouver un voilier original, acteur du patrimoine maritime, tant du point de vue de sa construction que de sa navigation. Renouer avec son usage, c'est aider à mieux faire connaître l'extraordinaire histoire du commerce du sel avec son apogée du temps de la Hanse au XVIème siècle et plus tard de la noria du transport des cendres de varech fertilisantes de Noirmoutier vers la côte en échange du bois de chauffage dont l'île était démunie.

Pornic dispose d'un joli vieux port de mieux en mieux mis en valeur avec quelques bateaux de pêche et des bateaux traditionnels pour certains labellisés BIP (Bateau d'Intérêt Patrimoniale) auxquels se joignent chaque année des voiliers traditionnels à l'occasion de manifestations maritimes. Par ailleurs, la navigation de plaisance est très présente avec le port à flot de la Noéveillard et les écoles de voile de Pornic, La Bernerie et Les Moutiers.

Cependant, il est difficile de deviner le riche passé maritime de la Baie avec ce charmant littoral des Moutiers, ce petit « port » du Collet, entrée des étiers du Marais Breton, ces marais salants longtemps abandonnés puis partiellement remis en valeur par des paludiers professionnels. Cette baie s'est petit à petit envasée par les alluvions de la Loire et de ses affluents mais également par l'intervention de l'homme, phénomène accentué depuis 100 ans par le clappage des boues de dragage entre Saint-Nazaire et Nantes, modifiant ainsi profondément les conditions hydro morphiques et donc de navigation de cette aire. L'amélioration des transports terrestre, l'augmentation du tonnage des navires et des conditions de navigations sont les principales causes de la disparition des Chattes dans la deuxième partie du XIX siècle.

L'idée maîtresse en faisant naviguer une Chatte, 150 ans après leur disparition en Baie de Bourgneuf, est de mettre en exergue un pan du patrimoine régional et de l'histoire maritime en général en retrouvant les savoir-faire fondamentaux de la navigation à voile sur un bateau amphidrome à voiles carrées.

Ce navire, retrouvé, sera bien sûr présent dans les nombreux rassemblements de gréements traditionnels mais d'abord sur cette côte où il a navigué et donc dans les ports de Pornic, du Collet (voire de Noirmoutier et des ports du Nord Vendée, Brochets, Bec, etc.) et à l'échouage à La Bernerie, Les Moutiers, voire à Noirmoutier.

Au-delà des adhérent(e)s des associations porteuses du projet, celui-ci intéressera :

- la Communauté de Communes de Pornic, au moment où les communes sont incitées à travailler encore plus ensemble
- et la Région Pays de Loire comme affirmation de son identité, au moment où les périmètres et les rôles des régions vont évoluer.

Mais ceci peut surtout motiver sponsors ou mécènes pour associer, comme d'autres le font par exemple pour la course au large, leur marque à un bateau original, porteur d'une très riche histoire, et plus encore s'associer à une dynamique forte pour l'histoire d'une région, pour le patrimoine maritime et le développement culturel d'une région..

La Chatte de la Baie



Table des matières

1 LA CHATTE, INDISSOCIABLE DE L'HISTOIRE ET LA GEOGRAPHIE DU PAYS DE RETZ PARTIE DU DUCHE DE NANTES, LE PLUS RICHE DE BRETAGNE)	6
1.1 La Baie de Bourgneuf, une aire de navigation évolutive	6
1.2 La Chatte, un maillon de la construction navale	7
1.3 Les usages de la Chatte	7
1.3.1 Le transbordement du sel	7
1.3.2 La noria entre Noirmoutier et la côte	8
1.3.3 La pêche	8
1.3.4 Transport de passagers	8
2 POURQUOI UNE TELLE CONSTRUCTION?	9
3 LIEU ET CONDITIONS DE CONSTRUCTION	10
4 UN PROGRAMME DE NAVIGATION DONNANT UN MAXIMUM DE VISIBILITE	10
5 APRES UNE LONGUE GESTATION, LE PROJET A FRANCHI UNE ETAPE IMPORTANTE	11
5.1 Le passé	11
5.2 Le présent	12
5.3 Le futur	12
5.3.1 L'organisation.....	13
5.3.2 Le budget	13
5.3.3 Le financement	14
6 CONTACT COORDONNEES DES ASSOCIATIONS	15

1 La Chatte, indissociable de l'histoire et de la géographie du Pays de Retz (partie du Duché de Nantes, le plus riche de Bretagne).

1.1 La Baie de Bourgneuf, une aire de navigation évolutive

« *La baie de Bourgneuf, quoique bien déchue aujourd'hui de son ancienne importance maritime sert encore de refuge aux navires qui veulent entrer en Loire* ». Telle est la présentation de la baie que fit, en 1872, A.Bouquet De La Grye ingénieur hydrographe de la marine dans son ouvrage *Pilote des côtes de France*.

Délimité à l'ouest par l'île de Noirmoutier, au sud et au sud-est par le marais Breton, au nord-ouest par le Pays de Retz, la baie de Bourgneuf bien qu'ouverte au nord est à l'abri de la longue houle de l'Atlantique protégée par le banc de Guérande et l'île du Pilier. Le goulet de Fromentine entre l'île de Noirmoutier et le continent donne le passage à une onde de marée qui engendre des courants alternatifs. Le courant de marée est un élément à ne pas négliger dans la baie. Si la grande houle de l'Atlantique pénètre peu dans la baie, la mer peut être courte et très dure surtout sur les hauts fonds et par vent contre-courant.

La configuration de la baie de Bourgneuf, anciennement Baye de Bretagne, s'est très largement modifiée au cours des siècles. Les alluvions et les interventions humaines ont transformé le fond de la baie (côte est) et nous avons du mal à imaginer aujourd'hui que, pendant des siècles, de très nombreux navires pouvaient mouiller en toute sécurité dans le Fain (en 1873, on trouvait encore 4 mètres d'eau à marée basse sur la traverse du Fain) à l'abri de l'île de Bouin et que le port de Bourgneuf était très actif.

Les ports de Pornic, de Noirmoutier et les étiers du fond de la baie ont donné lieu à d'importants mouvements de cabotage² et des ports comme Bourgneuf furent des ports très dynamiques ; il n'était pas rare de voir des dizaines de navires en attente. Le port de la Bernerie (Port Chéneau) permettait aux navires de faible tirant d'eau de trouver un abri relatif derrière les grands rochers. Si l'accès principal à la Baie se faisait par le nord-ouest, accès pour les ports bretons et la Mer du Nord, de nombreux navires pouvaient utiliser le goulet de Fromentine leur ouvrant le commerce vers les côtes vendéennes.

Telle est la principale zone d'activité des Chattes. Les particularités géographiques de la Baie ont certainement contribué au fait que les Chattes, ces bateaux « archaïques », ont continué à être utilisés alors que depuis longtemps des navires aux gréements et aux coques plus évolués et avec des manœuvres plus simples sont utilisés.

² Le cabotage est l'acheminement de marchandises ou de passagers sur une courte distance le long de la côte.

1.2 La Chatte, un maillon de la construction navale

Depuis l'antiquité des navires ont fréquenté la baie de Bourgneuf. La barque phénicienne est aperçue vers le V^e siècles AVJC, avec le célèbre navigateur Himilcon et sa « mer ténébreuse » à la recherche de l'étain, la barque normande aux IX et X^e siècles, les Vikings avec leurs drakkars ravagent les côtes du Pays-de-Retz et s'y installent. La nef du XIII^e siècle ou « kog hanséatique », est utilisée pour le commerce du sel. A la fin du Moyen-Age, le XV^eme siècle constitue l'âge d'or de la Baie de Bretagne : par centaines, des bateaux de toute l'Europe du Nord viennent, au printemps, acheter et chercher le sel des marais salants de la Baie.

Les charpentiers de marine et les marins de la baie se sont bien évidemment inspirés de toutes les embarcations qui ont fréquenté ces eaux pour concevoir, construire les Chattes et utiliser ce bateau fascinant à plus d'un titre. Ce bateau a certainement évolué durant les quelques siècles d'utilisation et la réplique que nous nous proposons de construire est la forme plus évoluée de ce navire.

1.3 Les usages de la Chatte

La Chatte apparaît (suivant les auteurs) entre la fin du XV^e et le début du XVI^e siècle, avec son apogée au XVIII^e siècle. La dernière Chatte "La Pourvoyeuse" a été transformée en chaloupe³ par le chantier Fortineau de Pornic dans la deuxième moitié du XIX^e siècle.

1.3.1 Le transbordement du sel

Nous citerons Emile Boutin⁴ où dans son ouvrage " les Grands Naufrages de l'estuaire", il consacre un chapitre aux Chattes perdues.

La Chatte apparaît dans la baie au XV^eme siècle. Et cela dans un but précis : la navigation dans les étiers⁵. C'était un petit bâtiment. Ces cours d'eau, peu larges, ne permettaient pas de virer de bord. Il fallait déhaler le bateau pour le sortir de l'étier. Ce qui faisait perdre beaucoup de temps. Avec la Chatte, le problème était résolu. Elle sortait de l'étier comme elle y était rentrée. Donc, gain de temps pour charger et décharger. Temps précieux quand il s'agissait de contrebande. La Chatte repartait bien avant l'arrivée des gabelous⁶ sur les lieux. Ces bateaux faisaient donc souvent la navette entre les grands navires à l'ancre dans la rade et la côte. La Chatte était 'bonne à tout faire.'Elle transportait du sel, des engrais, du bois, du charbon, des matériaux de construction. Les marchandises, mises souvent dans des palanquées⁷ d'osier, en ballots ou en sacs, étaient chargées ou déchargées grâce à une poulie fixée au sommet du grand mât.

3 Une chaloupe est t un ancien bateau de pêche ou de commerce équipé de voiles au tiers

4 Historien français. Cofondateur avec Pierre Fréor,, Dominique Pierrelée et Michel Lopez de la Société des historiens du Pays de Retz

5 Un étier est un chenal étroit dont la longueur peut atteindre plusieurs kilomètres et contenant de l'eau provenant de la mer.

6 Sous l'Ancien Régime, il s'agissait du douanier qui était chargé de collecter l'impôt sur le sel, la « gabelle »

7 Une palanquée est un ensemble de marchandises déplacées à l'aide d'un palan

1.3.2 La noria entre Noirmoutier et la côte

C'est Louis Lacroix⁸, qui dans son ouvrage "La Baye de Bretagne ", parle des Chattes et plus particulièrement de leur utilité dans les échanges entre le continent et l'île de Noirmoutier.

« Le transport en Baie de Bourgneuf consiste principalement à charger des cendres de goémon, brûlé sur l'île de Noirmoutier, pour les ports du pays de Retz, alors que du continent, les chattes embarquaient du bois, des céréales, du vin, des matériaux de construction pour l'île de Noirmoutier »

1.3.3 La pêche

Nous continuerons à évoquer les usages de la Chattes en nous appuyant cette fois sur un extrait du manuscrit de l'Abbé Baconnais⁹ (1803 – 1886) Paroisse des Moutiers. Les anciennes chattes, bateaux de pêche :

« Pendant bien longtemps, il y a eu à la Bernerie de grandes chaloupes pontées, munies de trois mâts, nommées Chattes, qui faisaient la pêche dans la Baie de Bourgneuf rivalisant avec les pêcheurs de Noirmoutier. Pendant ces temps les tempêtes étaient moins fréquentes que de nos jours, la Baie moins envasée et beaucoup plus poissonneuse. L'espèce de petite rade où les bateaux mouillaient était meilleure qu'aujourd'hui ; nous en avons connu une douzaine commandées par d'anciens quartiers-maitres et sur lesquels les enfants du village de la Bernerie et des villages voisins venaient faire leur apprentissage pour ensuite s'embarquer au long cours ? Les pêches quelques fois étaient abondantes ; des poissonniers achetaient aux pêcheurs leurs pêches, car au commencement on ne connaissait pas les grandes routes. Tout le temps que cette industrie a duré, elle a donné l'aisance à la Bernerie et aux alentours. Plus tard sont venus les baigneurs, qui ont transformé le pays. Mais la mer devenant fréquemment mauvaises, plusieurs Chattes s'usèrent promptement, quelques-unes se perdirent, le rapport n'étant plus égal aux dépenses, on finit par les abandonner complètement

1.3.4 Transport de passagers.

Les chattes furent même utilisées pour le transport de passagers¹⁰. *En juin 1794, la Chatte La Bien aimé transporta 65 prisonniers de Paimboeuf à Noirmoutier. Cette Chatte fit la traversée très rapidement car mieux adaptée à la navigation en baie de Bourgneuf. Son capitaine, apparemment originaire de La Bernerie, connaissait les courants mieux que quiconque.*

8 Louis Lacroix, né le 7 janvier 1877 et décédé le 27 octobre 1958 à La Bernerie-en-Retz (Loire Inférieure) est un capitaine au long cours, Cap Hornier, historien de la marine et auteur d'ouvrages consacrés principalement à l'ère des grands voiliers.

9 L'abbé Baconnais est né aux Moutiers en 1821. Il a passé les dernières années de sa vie à écrire un manuscrit qui raconte l'histoire de Prigny et des Moutiers en Retz depuis leur origine

10 (Les miraculés de Noirmoutier. JP. Vallee revue souvenir vendéen)

2 Pourquoi une telle construction ?

Les Chattes, dites de la Baie ou de La Bernerie, sont des bateaux tout à fait exceptionnels par leur ancienneté, leur gréement à voiles carrées et par leur coque amphidrome. De par leur caractère très particulier et unique, les Chattes ont fait l'objet de nombreux écrits historiques et de maquettes.

Si les recherches historiques ont occupé de nombreuses personnes au sein de nos associations pendant plusieurs années, l'élaboration de l'avant-projet¹¹ aura nécessité de très nombreux échanges constructifs et passionnants avec un architecte maritime reconnu dans le mode de la marine traditionnel, François Vivier. Monsieur Vivier est, entre autres, l'un des fondateurs de la célèbre revue d'ethnologie maritime : Le Chasse-Marée, revue qui fait référence dans le milieu depuis de très nombreuses années. Il est également très connu pour avoir dessiné et conçu de nombreux bateaux traditionnels ; certains fréquentent régulièrement la baie, comme le Saint Michel II (réplique d'un des bateaux de Jules Verne), la Paimblotine (sloup de Paimboeuf), la Jeanne J (Sloup de la baie de Bourgneuf) ...

L'avant-projet est à la charnière de ce grand défi et il permet de se projeter de manière constructive dans l'avenir. Une telle construction, ne peut qu'être pourvoyeuse de nombreux apports :

Aux amoureux des bateaux traditionnels, soucieux de retrouver et de pérenniser les savoirs et savoir-faire des fondamentaux de la navigation à voile.

Aux professionnels de la marine (charpentier de marine, voiliers, gréeurs, motoristes...). La construction de navires traditionnels marque un peu le pas actuellement et les professionnels ont besoin de tels projets pour entretenir les savoirs et les transmettre.

Aux historiens de l'évolution des bateaux traditionnels. Les Chattes sont le lien entre les navires antiques et les navires à voiles traditionnels tels que rencontrés dans les manifestations qui leur sont dédiées. L'amphidromie et les voiles carrées sont certainement ce qui a caractérisé les bateaux primitifs. Des répliques de navires grecs, romains, viking ont été construits ces dernières années. Des chaloupes, lougres, chasse-marées naviguent encore aujourd'hui grâce à des répliques. La Chatte est le maillon manquant entre ces étapes de la construction navale en bois et sa construction sera l'opportunité de valider de nombreuses intuitions quant à l'évolution des bateaux traditionnels.

Aux historiens de l'histoire locale : les Chattes, et les marins qui les armaient, ont participé activement à l'histoire de notre littoral au fil des siècles et ont su s'adapter aux caractéristiques si particulières de la baie et de ses transformations physiques.

Aux enseignants qui pourront s'appuyer sur ce projet pour ouvrir le monde maritime à leurs élèves.

Aux collectivités locales qui pourront faire valoir le dynamisme de leur population et l'intérêt qu'elles portent au patrimoine maritime et à l'histoire de notre région.

Aux participants privés qui à travers le mécénat et/ou le sponsoring permettront de faire vivre ce patrimoine maritime.

¹¹ Avant-projet qui permet de définir les caractéristiques générales du bateau.

Enfin ce bateau se déplaçant au gré des manifestations de voiliers traditionnels et des diverses fêtes de la mer suscitera sur tout le littoral un intérêt touristique important, avec à moyen terme, l'organisation d'un rassemblement de petits bateaux traditionnels à voiles carrées en baie de Bourgneuf.

Reconstruire un type de bateau disparu aussi original que la Chatte, avec le maximum d'authenticité est donc le seul moyen de faire revivre ce fabuleux patrimoine aujourd'hui oublié, sauf des experts.

3 Lieu et conditions de construction

La réalisation du bateau sera confiée à un chantier naval local de création récente mais spécialisée dans la restauration de bateaux anciens et composé d'une équipe de professionnel formé à ce type de travail. La construction de la Chatte sera donc une réalisation emblématique de ce chantier avec lequel un accord de partenariat sera signé, en plus du contrat de construction.

Le lieu de construction sera situé dans le Pays-de-Retz, sur la Loire, avec un chantier visible et facilement accessible aux visiteurs dans le respect des normes de sécurité d'établissement recevant du public (ERP¹²). Les adhérents de l'association pourront suivre activement et participer de manière ponctuelle à certaines phases de la construction.

La durée de la construction devra se faire sur une période d'un à deux ans maximum, suivant la date du début de la construction. La période la plus propice pour les navigations étant de Pâques à la Toussaint, ceci nous obligera à caler la mise à l'eau et les premiers essais au début de période.

4 Un programme de navigation donnant un maximum de visibilité

La réglementation de la marine marchande, les obligations réglementaires et les difficultés d'organisation font que seuls les adhérents de l'association ACAB seront autorisés à naviguer sur la Chatte.

Le bateau sera armé par plusieurs équipages, composées d'adhérents, avec un chef de bord et deux ou trois équipiers. Un premier équipage qui sera chargé des essais et de la recette du bateau, avec éventuellement quelques ajustements du gréement, formera ensuite les autres équipages.

Les navigations auront pour objet de valider les présupposés découlant d'un tel type de navire évoluant sous voiles carrées amurées en abord et à caractère amphidrome. La construction d'une réplique de chatte est, en effet, en grande partie justifiée par la possibilité d'étudier et d'expérimenter un bateau ayant ces caractéristiques inhabituelles et méconnues.

¹² <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Etablissements-recevant-du-public,13420.html>

La Chatte pourra participer aux rassemblements de navires traditionnels et de par sa taille, et son originalité attirera l'attention et l'intérêt tant du grand public que des passionnés.

Les rassemblements se déroulent habituellement de la façon suivante : il y a un regroupement des navires participants puis des échanges plus ou moins festifs. Pour le grand public, c'est souvent une animation autour de chaque bateau à travers des stands, des visites du bateau, des ventes d'articles dérivés... Cela donne aussi traditionnellement lieu à des parades sur le littoral et dans le port. Ce genre de manifestations est donc possible dans tous les ports de la région (Pornic, St Nazaire, Piriac, Peneff...) dans les rades abris (La Bernerie, Bois de la Chaise...), les îles (Houat, Belle Ile...) sans oublier les étiers (Le Collet, les Brochets...). Le déplacement vers des grands rassemblements comme Brest, Douarnenez est envisageable avec un transport par la route.

On ne peut imaginer la Chatte sans parler de l'échouage : l'animation autour du bateau à marée basse est donc un élément important du projet. Bien évidemment, du fait du côté festif de la manifestation, il faut se caler avec la marée afin que le bateau soit visible à marée basse pendant que le public est présent. Ce n'est pas un problème même avec un équipage réduit de 3 ou 4 marins.

Le bateau équipé de couchettes et d'un coin cuisine pourra accueillir un équipage pendant plusieurs jours.

La navigation se fera principalement à « l'ancienne » mais pour des raisons de sécurité, le bateau sera doté d'un équipement moderne (VHF, Cartographie électronique ...). La capacité de la Chatte à remonter au vent n'est pas son point fort aussi, l'utilisation du moteur sera un gage de plus grande autonomie et permettra d'arriver au moment opportun dans les ports à marée.

Ce bateau, unique, suscitera de nombreux articles dans les revues dédiées aux navires traditionnels et sera également une source d'intérêt non négligeable pour la presse (régionale et nationale). Le bateau restera soit à flot toute l'année soit dans un étier (au Collet) ou à l'abri derrière le plan d'eau de La Bernerie.

5 Après une longue gestation, le projet a franchi une étape importante

5.1 Le passé

L'association P2MB, dès sa création, s'est intéressée à ce bateau mythique de la baie de Bourgneuf. Au début des années 2000, un groupe de passionnés a effectué d'abondantes recherches sur ce bateau si particulier. Un document de synthèse a été développé "il était une fois une Chatte". À la demande de l'association, des élèves de l'école d'architecture de Nantes ont dessiné des plans de ce bateau, accompagnés d'une étude technique ce qui nous a permis de faire quelques maquettes dont une navigante.

L'association RPND, lors de ses expositions annuelles et dans les articles de la revue réalisait en quelque sorte un devoir de mémoire sur ce bateau et sur l'économie de l'ancienne rade de La Bernerie, s'y ajoutant une présentation annuelle de maquettes historiques

En 2012, les deux associations commencent à réfléchir sur ce projet. **Ces deux associations ont alors décidé de travailler ensemble avec l'objectif de construire une chatte et de la faire naviguer. Elles ont ensuite été rejointe, en 2014, par les Coques en Bois de Pornic, dans un premier projet avec une construction délocalisée sur Pornic.**

5.2 Le présent

De nouvelles recherches ont donc été entreprises conjointement pour compléter les connaissances sur ce bateau, sur son histoire et son utilisation. Ayant suffisamment de références, nous avons décidé de faire appel à un architecte naval renommé, François Vivier pour synthétiser nos connaissances et dessiner ce bateau..

François Vivier nous a confirmé que l'objectif de construire et de faire naviguer un tel bateau serait très intéressant à plus d'un titre. Conforté par cet avis, nous avons décidé de tout mettre en œuvre pour faire revivre ce bateau. En collaboration avec lui, nous avons élaboré un avant-projet¹⁵ très complet. A travers ce document, nous avons pu, en nous appuyant sur les différents devis déterminer l'enveloppe budgétaire nécessaire pour la construction de la chatte et les premières années d'exploitation.

Soucieux de l'intérêt patrimonial de ce projet pour la région et des conseils reçus, nous avons créé la nouvelle association ACAB pour une meilleure visibilité juridique et modifié le projet pour permettre dans un premier temps la réalisation directement sur le chantier du charpentier de marine.

5.3 Le futur

Nous reprendrons contact avec l'architecte François Vivier pour dessiner les plans définitifs du bateau, faire tous les calculs de stabilité et monter le dossier d'agrément auprès des affaires maritimes. Ce travail sera entrepris à l'instant où les premiers financements se présenteront.

Le lieu de construction devra être choisi. Deux sites s'offrent à nous. Un site sur la commune de Pornic (le long du canal de Haute Perche) avec un terrain appartenant à la ville et un second sur la commune des Moutiers (en abord de l'étier du Collet) sur un terrain privé.

Les échanges avec le chantier de construction pressenti sont réguliers et constructifs. Le charpentier a toutes les données techniques nécessaires pour se projeter sur la construction. Nous devons en fonction de la durée du chantier établir un programme de construction afin de pouvoir intéresser le plus grand nombre. La construction peut se faire sous 2 ans en incluant deux saisons estivales. A la marge des décisions

¹⁵ L'architecte rédige l'avant-projet, qui va fixer les dimensions, la disposition générale des volumes, les matériaux utilisés, et donnera une estimation du prix total

principales, le choix du type d'annexe construite par les adhérents fait encore l'objet de discussion et sera arrêté pour le début du chantier.

Les réunions publiques et la communication avec les médias débiteront dès lors que nous aurons la certitude que le financement sera assuré. Auprès des revues spécialisés tels que le Chasse-Marée¹⁶ et Neptunia¹⁷ cela se fera en deux temps : une première publication pour annoncer la mise en chantier de ce bateau et dans un second temps un article plus technique sur la Chatte (l'histoire, la construction et la navigation).

En parallèle avec la communication grand public la mise en place d'actions avec les écoles, les collèges et les lycées sera programmée afin d'intéresser les jeunes de la région à l'histoire locale et aux navires traditionnels.

Un site Internet dédié à la Chatte sera mis en place pendant le premier trimestre 2017.

5.3.1 Le budget

Pour chaque poste, le budget prévisionnel, établi à partir de devis précis demandés à diverses entreprises, est le suivant

Chantier	Budget prévisionnel
Coque	340 000 €
Motorisation /Électricité	32 000 €
Voile / accastillage	15 000€
Électronique	5 000 €
Peinture	1 500 €
TOTAL	393500€

Pendant les cinq premières années d'exploitation, il n'y aura pas de gros travaux d'entretien aussi nous ne budgétisons rien à ce titre sur

16 Cette revue fait référence dans le patrimoine maritime, elle présente des articles écrits par des auteurs reconnus de ce domaine et se distingue par la qualité de l'iconographie qui illustre les différents sujets

17 Revue publiée par l'Association des Amis du Musée national de la Marine (AAMM), NEPTUNIA contribue au rayonnement du musée et à une meilleure connaissance du patrimoine et de l'histoire maritimes.

cette période. Néanmoins à partir de la cinquième année nous devons budgétiser les entretiens plus importants.

L'achat des consommables, du gas-oil, petit accastillage se fera sur la caisse du bord, cette dernière étant alimentée par la participation de l'équipage à chaque sortie (Un chef de bord et 3 équipiers minimum).

Les recettes des visites à quai, la vente des produits dérivés et le sponsoring local permettront de faire l'entretien annuel comme l'achat du matériel et fournitures pour l'entretien du moteur, l'achat de la peinture.

5.3.2 *Le financement*

La construction sera financée par le mécénat privé ou d'entreprise et par du sponsoring local sans s'interdire une intervention des pouvoirs publics. La Fondation du patrimoine devrait nous apporter son soutien.

6 Contact Coordonnées de l'association

A.C.A.B

Case 32 – mairie de La Bernerie
44760 LA-BERNERIE-EN-RETZ ;

Président : Henri de Cayeux
henridecayeux@yahoo.fr.

