Association Patrimoine Marche de Bretagne Marais Breton (P2MB) des Moutiers en Retz

More majorum (selon les coutumes des ancêtres)

LA GARZETTE

Numéro spécial N°35 (10 octobre 2013)

Les Chattes de la Bernerie

par Bernard Imbert

Association Patrimoine Marche de Bretagne Marais Breton (P2MB) des Moutiers en Retz
Déclarée en Sous-préfecture de Saint Nazaire en 1997 n°0443009654 Loi de 1901

LES CHATTES DE LA BERNERIE

Louis Lacroix et la Baie de Bourgneuf

Maquette de la famille Lacroix

La Chatte, navire oublié mais autrefois présent entre autres en baye de Bretagne, suscite autant l'intérêt des passionnés de la mer que ceux de la Baie. Le capitaine Louis Lacroix nous donne une description très détaillée de cette embarcation et de son usage.

Maquette du musée des Salorges à Nantes

Sommaire

Les sources de documentation (Page 2)
Le Capitaine Louis Lacroix (page 4)
Description d'une Chatte (page 7)
La Manœuvre (page 9)
La chatte et le transport de marchandises (page 10)
La chatte et la pêche (page 11)
La baie de Bourgneuf et le port de La Bernerie (page 12)
Conclusion (page 15)

Maquette exposée à l'école René Guy Cadou de La Bernerie

La Chatte de La Bernerie ou Chatte de la Baie de Bourgneuf

Navires oubliés de la Baie De Bourgneuf, les Chattes sont des embarcations fascinantes à plus d'un titre.

Les sources de documentation

Il n'existe, malheureusement, plus aucune trace physique de la Chatte. Aucune épave connue et contrairement à de nombreux sites, il n'y a pas de cimetière à bateau dans la baie de Bourgneuf hormis à Noirmoutier.[1] Quelques écrits, quelques plans de formes ou dessins nous permettent d'en connaître les caractéristiques principales, l'utilisation et les manœuvres si particulières. Peu de maquettes d'époque peuvent venir à notre secours et aucune demi-coque servir à effectuer des relevés de formes et tracer des plans[2]

Il est très difficile de se faire une idée des origines de ce bateau. Comme nous venons de le dire, il n'y a que peu d'écrits. Le terme de Chatte est assez générique et correspond à plusieurs types de bateaux. Pierre Morineau, vers 1752-1762, directeur des constructions à Rochefort décrit une chatte qui n'est pas totalement amphidrome[3]. Il présente le plan vertical d'une chatte de 72 pieds de long. Mais le bateau qui nous intéresse est un navire amphidrome avec un gréement très simple. Auguste Jal dans son traité d'archéologie navale[4] trouve une analogie frappante entre les chattes, les vaisseaux de la Suione[5] et la Navis Longua[6] des Romains. Au gré des échanges maritimes ou des invasions (de -II é av J.-C. au III e siècle pour les Romains et au IXe siècle pour les Vikings[7]), Il est probable que les marins et charpentiers de marine de la Baye de Bretagne aient subi de fortes influences dans leurs constructions. L'amiral Willaumez[8], au début du XIXe siècle, décrit la chatte (Amphidrome) dans son

[1] Les navires en fin de vie étaient transformés, quelques-unes des dernières chattes ont dû être transformées en chaloupes (par le chantier Fortineau de Pornic) d'autres probablement servirent comme bois de construction

[2] Nombreux chantiers n'utilisaient que des maquettes ou demi-coque comme base à la construction des navires

[3] Un navire amphidrome a la particularité de pouvoir se déplacer indifféremment en avant et en arrière de la même manière

[4] Archéologie navale 1840 volume 1, mémoire 2 page 124

[5] Les Suédois, Suiones, Sueones, Sweonas, Suehans, Svíar, Svear étaient un ancien peuple germanique établi en Scandinavie (peut être ancêtres des Danois)

[6] Long vaisseau à quille mince et aiguë

[7] On pense aux Drakkar et aux Cogues

[8] Jean-Baptiste Philibert Willaumez, né le 7 août 1763 à Palais (Belle-Île) et mort le 17 mai 1845 à Suresnes, est un officier de marine français

dictionnaire de marine (planche 15 figure 5). Captivé par ce navire particulier, et certainement dans un esprit de progrès, il s'intéresse fortement à ce type de bateau et dessine les plans d'une corvette amphidrome (planche D' figure). Cette corvette ne fut jamais construite.

Même l'amiral François Edmond Paris[9], conservateur du musée national de la marine, qui publia de 1882 à 1892 « les souvenirs de marine conservés » ne nous apporte pas de renseignements complets quant aux Chattes. Cet homme consacre une grande partie sa vie, avec l'appui de la marine, à l'étude quasi scientifique des bateaux dits traditionnels. Dans l'ouvrage[10] qui fait suite à « l'essai sur la construction navale des peuples extra européens », l'amiral Paris donne le plan vertical d'une chatte et ses principales dimensions (L= 13.90 mètres) ; il précise que ce type de bateau était présent principalement sur les côtes atlantiques. Il servait d'allège dans les ports de Rochefort, de transport de marchandises dans les baies du Morbihan et dans les ports de Sud Bretagne. Mais c'est dans la baie de Bourgneuf que les chattes, amphidrome, utilisées tant pour le transport que pour la pêche furent les plus nombreuses. Les dernières Chattes cessent leurs activités à la fin du XIXe siècle. Après plusieurs siècles de cohabitation, elles laissent place aux célèbres chaloupes de la baie[11].

Si nous retrouvons quelques écrits dans différents ouvrages des XVIIIe et XIXe siècles qui évoquent ce bateau, c'est le capitaine Louis Lacroix qui, dans ses livres « La Baye De Bretagne » et « La Bernerie à travers les âges », nous apporte le plus de précisions sur ce bateau et son utilisation au cours des siècles passés.

Le Capitaine Louis Lacroix[12]

Louis Lacroix, originaire de La Bernerie en Retz[13], issu d'une lignée de marins[14], est très tôt attiré par la mer et les bateaux. Benjamin Lacroix son père, notaire à la Bernerie en Retz, épouse Marie Thuillier [15]et de leur union nait le 07 janvier 1877 Louis Lacroix. Il eut

[9] François-Edmond Pâris, né à Paris le 2 mars 1806 et mort à Paris le 8 avril 1893, est un officier de marine français du XIXe siècle
[10] Souvenirs de marine conservés, … recueillis et publiés par l'amiral Pâris, album, Paris, 1879
[11] Voir les nombreux ouvrages de Gilles Fortineau de Pornic
[12] Chasse-Marée a consacré trois article sur le capitaine N° 177 / 185 / 213
[13]Discours de sa fille à l'occasion de l'inauguration de l'esplanade L.LACROIX à La Bernerie
[14]Arrière-petit-fils de Benjamin Leray (qui défendit la baie de Bourgneuf en 1795 à bord de « La rude ») et qui fut maire des Moutiers, La Bernerie n'ayant pas encore le statut de commune.
[15] Fille de Wenceslas Thuillier qui commanda en particulier « le Cimandef »trois mats basé à Paimboeuf.

une enfance heureuse. Est-ce à cause de ces ancêtres marins, la proximité d'un plan d'eau ou ses contacts avec les pêcheurs que l'appel de la mer se fait sentir ? C'est très tôt que son regard se tourne vers la mer. Il est interne au collège de Saint Stanislas de Nantes. Bon élève, il attend malgré tout avec impatience les vacances pour revenir au bord de l'eau. A 17 ans, il passe son bac avec succès et en 1894, embrasse la carrière de marin. Il est probable que son père aurait préféré qu'il suive la même voie que lui mais Louis embarque en 1895 comme pilotin[16] sur le trois-mâts " l'ESBROUF " puis sur le "Fréderic Suzanne". Embarquements qu'il apprécie tout particulièrement et qui le confortent dans l'idée de devenir officier de marine marchande. Dès 1899, il passe avec succès le diplôme de capitaine au long cours. Il navigue comme lieutenant sur le trois-mâts " Duchesse Anne " pour un tour du monde. Le navire quitte Cardiff et les noms qui font rêver tant de marins défilent : Cap de Bon Espérance, Madagascar, Rangoon, Rio de Janeiro, Le cap Horn, Iquique et une nouvelle fois le Cap Horn. C'est sur ce même bateau qu'il devient second capitaine. En cours de voyage, il remplace le commandant qui vient de décéder, alors qu'il n'a pas encore le brevet de commandement[17]. En juin 1903, il réussit son examen pratique de capitaine au long cours et le 05 Août de la même année, il prend le commandement du trois-mâts barque " Maréchal de Gontant " grand navire de 84 mètres de long. Grâce à la prime à la navigation octroyée par le gouvernement afin de redresser la marine marchande, de nombreux voiliers sont construits et les officiers de marine marchande se voient très tôt confier des commandements. Il n'est pas rare de voir des « Vieux[18] » ayant 25 à 26 ans. Il enchaine les commandements[19] et sillonne toutes les mers du monde. Les voyages durent longtemps 14 mois voire plus. En 1909, il se fiance avec Germaine Lorfray et réembarque le 21 juillet 1909. Il débarque le 21 septembre 1910 après 14 mois d'absence et leur mariage fut célébré le 20 Octobre 1910. A 33 ans, il ne repartira pas pour de nouvelles navigations mais il ne quitte pas le monde maritime pour

[16] Avant de devenir élève officier, les jeunes peuvent embarquer sur un navire marchand et se faire une idée du métier

[17] Dans la marine marchande après avoir réussi le diplôme théorique, il faut naviguer un certain pour obtenir le brevet complet.

[18] Appellation familière pour les commandants

[19] Il commande, à plusieurs reprises, le Maréchal Gontant, le Babin Chevaye et le Jean

autant[20]. Il est tour à tour, capitaine d'armement, pilote du canal de Suez, directeur de compagnie de navigation. Il revient définitivement à La Bernerie en 1926 et se consacre à l'expertise. Expert maritime, il entreprend de nombreux déplacements. Il navigue maintenant pour son plaisir en baie de Bourgneuf et possède ses propres voiliers armées à la plaisance : "le Léon" puis "La souveraine". C'est à cette période qu'il commence à vivre une autre passion : l'écriture. Et c'est bien naturellement qu'il se concentre sur la marine à voile et la vie des marins en publiant de nombreux ouvrages sur le sujet. Ces écrits font références dans le milieu tout en s'adressant au plus grand nombre. Son premier ouvrage « Les derniers Grands Voiliers » est un grand succès et il obtient le 1er prix de l'Académie de Marine. Les livres s'enchainent, treize ouvrages sont édités. Très attaché à son pays natal, il consacre un ouvrage à « La Baye de Bretagne » en 1942 et un deuxième à l'histoire de La Bernerie en Retz en 1953. Son dernier livre « Les tragédies de la mer aux derniers jours de la voile » parait 1 mois après son décès le 27 octobre 1958 à l'âge de 82 ans.

Les bateaux et les marins ne sont pas oubliés dans ces deux livres et Louis Lacroix consacre dans chacun d'eux de longs chapitres à la « chatte de la Bernerie » et aux marins de la baie de Bourgneuf. Comme il aime à le souligner, ses longues discussions avec les anciens lui ont permis de recueillir les témoignages des derniers marins et charpentiers à avoir navigué ou travaillé sur ces bateaux. De plus, son goût pour la recherche historique et ses nombreuses sorties en baie de Bourgneuf sur différents bateaux, lui ont permis de comprendre ce bateau si particulier. En utilisant un vocabulaire très technique et très précis, Louis Lacroix a pu faire une synthèse très complète et grâce à cela, nous pouvons nous faire une idée précise de ce que furent les Chattes et de leurs utilisations en baie de Bourgneuf.

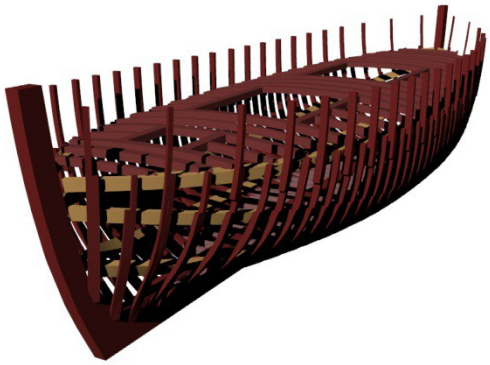
---

[20] **1911 / 1912** Capitaine d'Armement (Société des Armateurs Nantais)
1913 / 1919 Pilote au Canal de Suez. Mobilisé sur place, il est blessé à l'oeil et réformé à la navigation.
1919 / 1922 Capitaine d'Armement à Paris (Société des Armateurs Français), puis Directeur Technique.
1922 / 1925 Directeur de l'Agence de Saint-Nazaire de l'Union Française Maritime (remorquage et sauvetage entre Brest et Oléron).
1925 / 1926 Directeur de la Société de Pêche " Vendée- Bretagne " à Saint-Jean-de-Luz.
1926 / 1950

- Expert des Assureurs Maritimes à Nantes
- Expert maritime près le Tribunal de Nantes,
- Expert maritime-visiteur du Port de Nantes

C'est probablement au XVIIIe siècle que les chattes sont les plus nombreuses dans la baie. Elles survécurent jusqu'à la fin du XIXe siècle. Les particularités géographiques de la Baie de Bourgneuf et les caractéristiques techniques des chattes font qu'elles ont été très nombreuses pendant plusieurs siècles en baie de Bourgneuf.

Le capitaine Louis Lacroix à sa table de travail



Description d'une chatte

En reprenant les descriptions très techniques du capitaine L. LACROIX, qui s'appuie sur un vocabulaire maritime précis, nous pouvons visualiser assez distinctement les caractéristiques principales des chattes et imaginer ce que fut la navigation sur ces bateaux.

La Chatte est un bateau de petite taille pouvant être armée par un équipage réduit (3 à 4 hommes). Elle peut entreprendre des navigations au cabotage et au bornage[21], servir d'allège

[21] Navigation faite entre le port d'attache et un autre point déterminé sur la cote mais peu éloigné.

pour les plus gros navires, pénétrer profondément dans les étiers et pratiquer la pêche. Avec une longueur de 10 à 12 mètres (certaines pouvant atteindre 14 mètres), une largeur de 3.5 à 4 mètres et un tirant d'eau de 1.20 mètre, elle avait une jauge de 10 à 12 tonneaux[22]. La coque est parfaitement symétrique et n'a, à proprement parler, ni avant ni arrière. Ces bateaux ne virent jamais de bord. Quand ils veulent changer de route, il garde la même amure, l'avant devient l'arrière et vice et versa. On parle alors de navire Amphidrome.

Louis Lacroix poursuit sa description en apportant des précisions quant à sa solide construction. Navire amphidrome (symétrique et sans assiette) la chatte en baie de Bourgneuf devait être capable d'échouer dans des abris parfois précaires soumis aux vagues, d'affronter une mer difficile surtout quand le vent soufflait dans une direction opposée à celle du courant, de remonter les étiers et enfin, navire de charge, de subir les chargements et déchargements de marchandises diverses. Ces contraintes imposent une construction fortement échantillonnée. La quille massive en chêne, d'une seule pièce, reçoit varangues et membrures sur lesquelles un bordé vient donner cette forme si particulière. Les varangues, très plates sur plus d'un tiers de la longueur et acculées aux extrémités donnent une très bonne stabilité de forme. La stabilité est complétée par un lest d'environ 3 tonnes, arrimé sous le vaigrage en fond de cale, ce qui apporte la stabilité de poids nécessaire à une bonne marche. Hormis un poste d'équipage et une soute à voile situés aux extrémités, le reste de la cale est libre et dédié à la marchandise. On accède au poste d'équipage et à la soute à voile grâce à une ouverture très exiguë. L'accès à la cale principale quant à elle se fait par l'intermédiaire de deux grands panneaux de part et d'autre du grand mât.

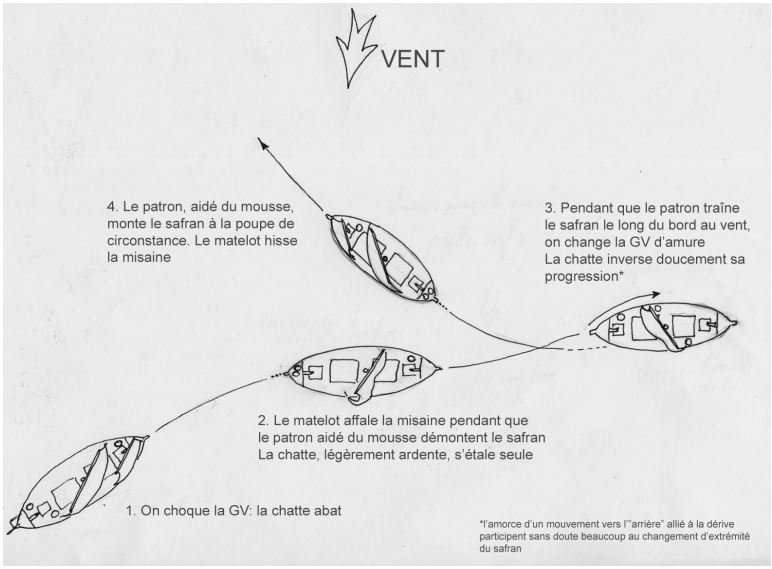
Tantôt poupe et tantôt prou, les extrémités reçoivent des ferrures pour installer un gouvernail. Si l'on peut déplacer le gouvernail à chaque changement de direction, la possibilité d'avoir deux gouvernails et de bloquer celui de « l'avant » (taille mer) était également utilisée. Avec une bonne stabilité de route, la chatte peut pratiquement se passer de barre. Seul un espar, côté amure (tribord), fixé sur le safran perpendiculairement à l'axe du

[22] Ancienne unité internationale de volume servant pour le jaugeage des navires équivalent à 100 pieds cubes soit 2.83 M^3

gouvernail, permet d'orienter ce dernier. L'angle de barre est obtenu grâce à un palan entre cet espar et le plat-bord.

A l'image de la construction, les mâts sont fortement échantillonnés en pitchpin. Posé sur la quille, le mât central n'est haubané que d'un seul côté (côté au vent). Les deux petits mâts ne sont tenus que par la drisse et l'itague de leur voile. Le grand mât perpendiculaire à la quille a une hauteur égale à la longueur du bateau. Les deux petits mâts d'une hauteur des 2/3 de celle du mât principal ont une quête de 5° sur le centre. Ce gréement d'une solidité remarquable peut résister au roulis et au tangage : alors que le mât principal n'est haubané que d'un côté, ceux de misaine ne sont tenus que par la drisse. Pour en finir avec cette description, le capitaine Lacroix précise que la grand-voile a une forme trapézoïdale, s'établissant comme sur un bateau à trait carré. Les voiles dites de misaine sont gréées comme nos voiles au tiers modernes. La grand-voile mesure 1 ½ la surface du rectangle circonscrit au pont soit environ 72 m² alors que les voiles de misaine en font le tiers.

Manœuvre



Après cette description, on comprend parfaitement que les chattes sont bien adaptées à la navigation régulière en baie de Bourgneuf tant pour le transport que pour la pêche. A cette époque, les navires remontent très difficilement au vent et les virements de bord sont délicats[23]. L'avantage du navire parfaitement amphidrome est de pouvoir changer de direction en un espace restreint sans risquer le manque à virer. Cet avantage est aussi utilisé lors de la

[23] : Pour mémoire, il n'était pas rare de voir des bateaux en fond de baie attendre des semaines que les vents soient favorables pour appareiller

navigation dans les étiers où les demi-tours sont problématiques voire impossibles. On peut avoir une idée assez précise du principe des « virements de bord » en observant cette technique sur les praos de Micronésie[24]. Sur les chattes, pendant un virement de bord, plusieurs opérations doivent être réalisées en même temps : Le changement de place du gouvernail, le changement des voiles de misaine, le changement des points de tire de la grand-voile. Il est bien évident que ces manœuvres, surtout avec un équipage réduit, demandent une très grande maitrise surtout lorsque les conditions météorologiques deviennent difficiles.

Du fait de la longueur de coque et de leur égal tirant d'eau, les chattes possèdent une très bonne stabilité de route et, comme le souligne le capitaine Louis Lacroix, le gouvernail est peu sollicité. Le cap est maintenu en réglant l'écoute de la grand-voile afin de faire varier la position du centre vélique de la voile par rapport au centre de gravité du navire. La voile de misaine établie est en avant du grand mat par rapport au gouvernail ; la troisième voile n'est établie que pendant le chalutage. Le gouvernail, lui, n'est utilisé que pour provoquer une aulofée. Le bateau, de par la disposition des voiles, était naturellement mou.

La chatte et le transport de marchandises

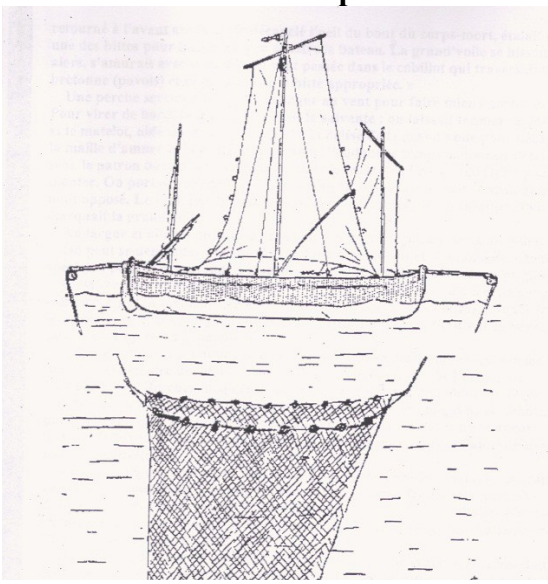
Avant l'avènement des grandes routes et du chemin de fer, les liaisons terrestres sont très difficiles. Imaginer le transport de marchandises lourdes ou volumineuses est impensable par voie terrestre et seul le bateau peut répondre aux besoins d'échanges.

Les chattes sont de vrais navires de transport (certains auteurs les comparent même à des camions des mers) qui naviguent soit entre les ports de Sud Bretagne et la baie de Bourgneuf, soit entre les différents ports et abris de la Baie de Bourgneuf. Les chattes sont principalement armées pour le cabotage et assurent le « porte à porte » en Baie de Bourgneuf. Néanmoins, à la belle saison, certaines peuvent s'aventurer bien plus loin[25]. Mais, pour entreprendre des navigations plus lointaines, ce genre de gréement et la taille des navires ne sont plus adaptés. Le transport en Baie de Bourgneuf consiste principalement au départ de

[24] Livres du Vice-amiral E.Desclèves, Le peuple de l'océan.
[25] Une chatte aurait traversée l'atlantique pour aller à Terre Neuve.

l'île de Noirmoutier à charger des cendres de goémon[26] pour les ports du Pays de Retz. De ces ports, les chattes embarquaient du bois, des céréales, du vin, des matériaux de construction pour l'île de Noirmoutier. En tant qu'allège, les chattes ont largement contribué au commerce du sel. On peut ajouter qu'en plus de leur service pour les marchandises, les chattes ont pu être utilisées pour le transport de passagers[27] et également comme bateaux de servitude pendant certains conflits en baie de Bourgneuf.[28]

La chatte et la pêche



Louis Gautier La Bernerie son histoire. Les Chattes

Les chattes sont aussi employées pour la pêche et principalement pour la pêche au chalut. Pour cette pêche, il faut ouvrir au maximum la gueule du chalut. La position d'équilibre naturelle de la chatte étant travers au vent (navire parfaitement symétrique) permet très facilement la pratique de cette technique de pêche. Certaines gravures montrent des chattes ayant établi des tangons aux deux extrémités pour permettre une plus grande ouverture. La dérive est maitrisée en utilisant les trois voiles. Cette technique avait ses limites car il faut que la dérive soit suffisamment rapide pour un bon établissement du chalut dans l'eau et pour que le poisson ne puisse s'échapper. Les courants assez forts de la baie de Bourgneuf et les vents dominants font que cette pêche est tributaire de l'heure de la marée et des conditions météorologiques. Les pêcheurs de la Bernerie font des jaloux et ceux de

[26] Engrais

[27] La chatte « La Bien Aimée » embarqua le 22 juin 1794, 65 prisonnières en direction de Noirmoutier (Les miraculés de Noirmoutier. JP. Vallee revue souvenir vendéen.

[28] De nombreuses chattes furent réquisitionnées pour le blocus de Noirmoutier 1794.

Noirmoutier protestent contre leurs engins car, à leurs yeux, ils pillent la ressource. Ces chaluts peuvent à chaque trait balayer, avec une ouverture de plus 12 mètres, une surface très importante et ramener un très grand nombre de poissons.

La baie de Bourgneuf et le port de La Bernerie

Carte de la baie de Bourgneuf en 1823

A observer la baie aujourd'hui, on a peine à imaginer que cette baie fut pendant de nombreux siècles fréquentée assidûment par des navires de toutes tailles, en offrant un havre apprécié des capitaines. Louis Lacroix[29] indique que les premiers navires de charge à fréquenter la baie furent les nefs romaines. Puis les Anglos saxons et les pirates normands fréquentent les ports de la baie jusqu'au XIIIe siècle avant d'être remplacés par les marchands de la ligue hanséatique. La piraterie contrarie le commerce au XIVe siècle mais celui-ci reprend son essor aux XVe et XVI ^{e} siècles. En 1542, il y avait plus de 400 navires au mouillage devant Bourgneuf. Au XVIII ^{e} siècle, les ports de Bourgneuf et de la Bernerie armaient pour Terre Neuve et la pêche à la morue. Les navires de forts tonnages fréquentent les ports de Noirmoutier et de Pornic jusqu'au début du XX ^{e} siècle.

Mais cette Baie n'est pas sans danger pour la navigation. Hormis au Nord et à l'entrée de la baie, la cote est basse, encombrée de plateaux rocheux recouverts d'eau et de banc de vase. Pour éviter tous ces dangers, seuls quelques amers remarquables aident les pilotes[30]. Pour augmenter la difficulté, comme le rappel le capitaine L. Lacroix, les courants

[29] Dans son livre "La Baye de Bretagne"
[30] Pilotes des cotes entre la Loire et La Bidassoa 1873. Edition de l'estran

de marées sont parfois forts et capricieux. Par exemple, au passage du Gois, il n'y a que 4 heures de flots et 8 heures de jusant alors que partout ailleurs, le courant de marée s'inverse toutes les 6 heures. Seuls les habitués de la baie et les pilotes pouvaient se jouer de ces difficultés et ne pas risquer l'échouement.

Le commerce maritime est très répandu dans tous les ports et abris de la baie. Les échanges se font entre les ports de la baie (Bourgneuf, Noirmoutier, Bouin, La Bernerie..), avec les ports situés en Loire (Paimboeuf, Le Pellerin, Nantes), les ports de la façade atlantique (Bordeaux, Port Louis…), les ports de la Manche et de la mer du Nord (le Havre, Dunkerque..). Il ne faut pas oublier également les destinations internationales avec les ports de la mer du Nord et de la Grande Bretagne. A cela, il convient d'ajouter l'activité de construction navale qui était très importante et ce pendant plusieurs siècles. La baie de Bourgneuf est également un vivier énorme pour les armateurs, de toute la région voir des pays étrangers, en quête d'équipage. Les marins et capitaines de la baie sont très appréciés pour leurs nombreuses qualités.

Le Port de la Bernerie ou plus exactement la rade foraine abritée des vents dominants par le plateau des petits et grands rochers, ou plateau de la Forme, est un abri prisé par les chattes. C'est à l'abri des « grands rochers » et de ceux de « Fort Avril » que sur des corps morts et ce jusqu'en 1868 mouillèrent les chattes. De là, elles pouvaient gagner le large par la passe du Rocher Vert et aussi par le passage de Chattes. Les chattes peuvent dès que la hauteur d'eau leur permet de flotter, rejoindre les lieux de pêche avant les autres bateaux, du fait de leur fond plat et de leur quille horizontale. Les courants sont sensibles en baie de Bourgneuf et conditionnent les heures de départ des bateaux suivant les lieux de pêche choisis. L'évolution naturelle de l'environnement a rendu cet abri de plus en plus exposé au mauvais temps. Louis Lacroix estime que l'érosion de la ceinture rocheuse pouvait atteindre 2 à 3 millimètres par an. Deux causes principales peuvent expliquer cette érosion : L'action de la mer avec le mouvement journalier des vagues qui viennent user cette roche friable et l'action de l'homme venant récolter le goémon, voir prélever des pierres pour la construction.

Au fil des siècles, l'envasement de la baie de Bourgneuf devient de plus en plus important : les étiers du marais s'envasent, l'accès aux différents ports du fond de baie est très délicat et finit par être impossible (l'accès au port de Bourgneuf fut impossible à la fin du XVIII e siècle)[31]. La modification naturelle de la baie, l'action de l'homme avec l'assèchement du marais, l'absence d'entretien des étiers et les nouveaux moyens de transports ont fait que les échanges commerciaux évoluèrent et l'activité maritime ne perdura que sur l'île de Noirmoutier et le port de Pornic.

Le port de la Bernerie réussit à garder une petite activité, avec des hauts et des bas, jusqu'au XX e siècle grâce à la pêche. Peu de travaux d'infrastructures furent engagés pour créer un véritable abri et les chattes disparurent définitivement de la baie au cours de la deuxième moitié du XIX e siècle.

Zone de mouillage devant La Bernerie

Conclusion :

La Chatte de La Bernerie (ou de la Baie) est un bateau véritablement intéressant à plus d'un titre et mériterait que l'on puisse entreprendre une reconstitution. Nous ne pouvons pas, faute de modèle ou de plan d'époque, nous appuyer sur un support tangible. L'association PATRIMOINE MARCHE DE BRETAGNE MARAIS BRETON a déjà avec

[31] Documents de Jean Pierre Rivron (AP2M)

l'aide de l'école d'architecture de Nantes réfléchit sur le sujet et dessiné un plan. Ce travail a permis la fabrication d'une maquette navigante qui apporte déjà quelques réponses encourageantes. Il n'est pas déraisonnable, dans un avenir proche, d'envisager la construction d'une Chatte de La Bernerie avec probablement de nouveaux plans et une démarche plus patrimoniale. Ceci nous permettrait de retrouver le savoir-faire de nos anciens tant pour la construction que pour la manœuvre d'un bateau amphidrome typique (voir emblématique) de notre baie. On peut également penser qu'une reconstitution de pêche au chalut en dérive latérale présenterait un intérêt patrimonial (ethnique et culturel) certain. Les interrogations sont encore nombreuses mais les écrits du capitaine Louis Lacroix sont incontournables et s'imposent comme source principale de notre réflexion.

Exposition à l'école René Guy Cadou de La Bernerie

Cette Garzette est une contribution à la démarche plus générale « identité du Pays de Retz » menée par la Société des Historiens du Pays de Retz.

Ce numéro spécial est diffusé gratuitement aux membres de l'Association Patrimoine Marche de Bretagne Marais Breton des Moutiers en Retz. Hors Association, il est diffusé gratuitement sur demande sous forme électronique et moyennant 5 euros sous forme papier et par courrier. Toutes les remarques de lecteurs sur ce texte sont les bienvenues (imbertbs@free.fr)

Ass***ociation Patrimoine Marche de Bretagne Marais Breton (P2MB) des Moutiers en Retz***
Déclarée en Sous-préfecture de Saint Nazaire en 1997 n°0443009654 Loi de 1901
Domaine de Lyarne 44760 Les Moutiers en Retz
Antenne de la Société des Historiens du Pays de Retz