

LA NAVIGATION À VAPEUR OU LES PREMIÈRES LIAISONS RÉGULIÈRES ENTRE VANNES ET LES ÎLES DU GOLFE

M-A. AVRIL

Au XIX^e siècle, à la fin des années 30, les difficultés de communication et de circulation des îliens du golfe du Morbihan avec le continent préoccupent quelques avant-gardistes régionaux, au fait des progrès de la navigation à vapeur. Un courrier de 1837 adressé à Philippe Brunet-Debaines, architecte de la ville, par son fils résidant à Paris, témoigne des projets ambitieux de leur entourage. « Je crois (...) que pour éviter la dépense ton ami pourrait acheter une de nos grandes chaloupes non pontées et l'armer de deux roues d'une machine et y construire comme dans le croquis deux espèces de galeries couvertes pour y abriter les voyageurs. »¹

Brunet-Debaines fils livre le croquis d'une embarcation selon lui adaptée au golfe du Morbihan. Il poursuit son courrier en précisant, « je suis persuadé que ce serait une excellente spéculation et j'y ai pensé plus d'une fois pour remplacer dans notre archipel ces mauvaises chaloupes qui ne présentent ni sûreté ni célérité ».

Ce projet n'aboutit pas ; toutefois, il est important de noter qu'il naît au moment où la navigation à vapeur se développe en France. En effet, entre 1816 et 1828, cette nouvelle technique déjà exploitée aux Etats-Unis et en Angleterre, entre en service à Rouen et au Havre.

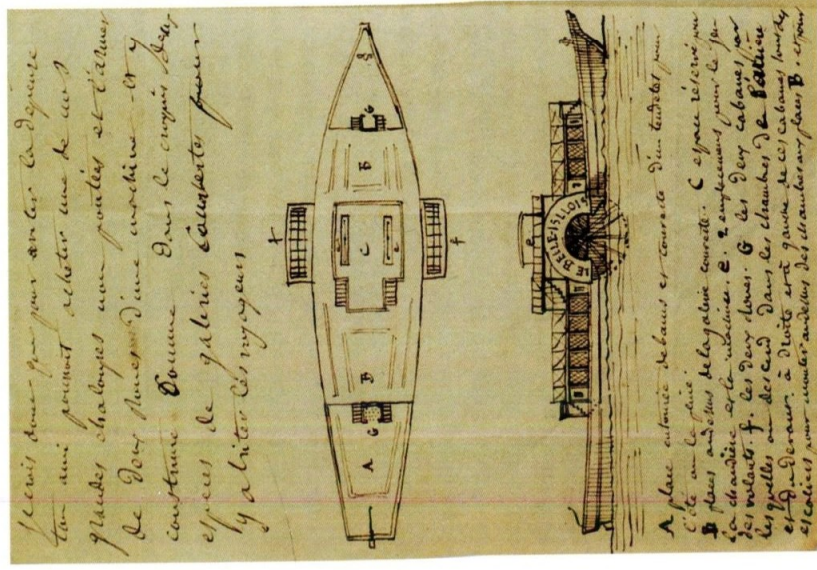
Quelques décennies plus tard, en 1877, le « promoteur » François-Marie Rouillé, propriétaire de l'Île de Conleau, envisage de compléter les aménagements de la station balnéaire par l'acquisition d'un bateau à vapeur pour le service de son établissement et pour les promenades dans le Golfe.

Mais il faut attendre 1886 pour qu'un premier essai de ce type de navigation sur le golfe du Morbihan voit le jour. Le récit d'Auguste Sauvage² relate les aventures de la « barcasse » nommée Le Vannetais conduisant en deux heures les passagers de Vannes à l'Île-aux-Moines. En septembre de cette même année, un fâcheux incident dresse l'embarcation sur un rocher. Cet épisode jette un tel discrédit sur le nouveau moyen de communication qu'il faut ensuite attendre plusieurs années avant qu'une liaison régulière soit en mesure de fonctionner.

En 1892, la société du bateau à vapeur Le Saint-Hubert propose des promenades d'été sur le golfe et un service organisé entre Vannes, l'Île-d'Arz, l'Île-aux-Moines, Port-Navalo le mercredi, le samedi et les jours de foire. L'Avenir du Morbihan, dans son édition du 16 septembre 1896, assure la promotion de cette embarcation circulant toujours pour le marché de Vannes. En outre, un autre vapeur, nommé Le Vannetais navigue entre l'Île-aux-Moines et Vannes.

Deux ans plus tard, à la fin de l'année 1894, un nouveau vapeur baptisé La Marguerite, propriété de la Compagnie des bateaux à vapeur de Vannes, améliore le service en instaurant une desserte à Kerners, commune d'Arzon, et propose de transporter, outre les voyageurs, des marchandises et bestiaux dans une cale séparée et aménagée à cet effet.

À la même époque, le président du conseil d'administration de la Compagnie de navigation de la Basse-Loire, sollicité par le département du Morbihan, envisage d'établir un service reliant Vannes à Port-Navalo et desservant l'Île-d'Arz, l'Île-aux-Moines, Kerners et Le Logeo. En mars 1896, la proposition est enrichie d'escalés à Arradon, Baden, Locmariquer et Le Ruault. En fonction des mois de l'année, le service régulier prévoit un ou deux, voire trois départs journaliers. Deux bateaux à vapeur, d'une vitesse de 12 nœuds, pour 500 journées de bateau par an seraient nécessaires. Les



Extrait avec croquis de la lettre adressée, par son fils, à Philippe Brunet-Debaines

20 novembre 1837, BMV.

SERVICE JOURNALIER DES BATEAUX A VAPEUR DU 1^{er} JUILLET AU 15 SEPTEMBRE

VANNES - PORT-NAVALO				PORT-NAVALO - VANNES				VANNES - KERNE				KERNE - VANNES				1 ^{er} Classe			
Mois de l'année	Heure de départ	Prix	Mois de l'année	Passage à		Mois de l'année		Heure de départ	Prix	Mois de l'année	Heure de départ	Passage à		Mois de l'année		Mois de l'année	Mois de l'année	Mois de l'année	Mois de l'année
				Arz	Arz	Arz	Arz					Arz	Arz	Arz	Arz				
8 15	8 15	9 10	9 25	10 15	10 15	10 15	10 15	10 15	10 15	10 15	10 15	10 15	10 15	10 15	10 15	1 50	2 00	1 50	1 50
1 15	1 30	1 40	1 55	2 20	2 30	2 40	2 50	3 00	3 10	3 20	3 30	3 40	3 50	4 00	4 10	1 00	1 50	0 75	1 00
5 15	5 30	5 40	5 50	6 00	6 10	6 20	6 30	6 40	6 50	7 00	7 10	7 20	7 30	7 40	0 80	1 20	0 60	0 80	0 80
																0 20	0 30	0 40	0 50

VANNES - KERNE				KERNE - VANNES			
Mois de l'année	Heure de départ	Prix	Mois de l'année	Passage à		Mois de l'année	
				Arz	Arz	Arz	Arz
1 15	1 30	1 40	1 55	2 20	2 30	2 40	2 50
5 15	5 30	5 40	5 50	6 00	6 10	6 20	6 30

1 ^{er} Classe			
Mois de l'année	Mois de l'année	Mois de l'année	Mois de l'année
1 50	2 00	1 50	1 50
1 00	1 50	0 75	1 00
0 80	1 20	0 60	0 80
0 20	0 30	0 40	0 50

AVIS Quand le départ aura lieu du Pont-Vert ou du Pont-Noir, un pavillon sera hissé à la cabine de la Société près de la cale d'embarquement, une heure avant le départ de bateau. Dans ce cas l'usage de départ est obligatoire de 15 minutes. Les heures de départ sont indiquées sur les affiches. Les manœuvres et la vitesse moyenne du bateau, mais ne peuvent engager la responsabilité de la Compagnie en cas d'ennui ou de retard. — La Compagnie décline également toute responsabilité pour les départs qui pourraient être retardés pour cause de force majeure.

ENFANTS. — Les enfants au-dessous de cinq ans seront transportés gratuitement à la condition d'être tenus sur les genoux de personnes qui les accompagnent. Au-dessus de 5 ans, ils paieront pleine entree.

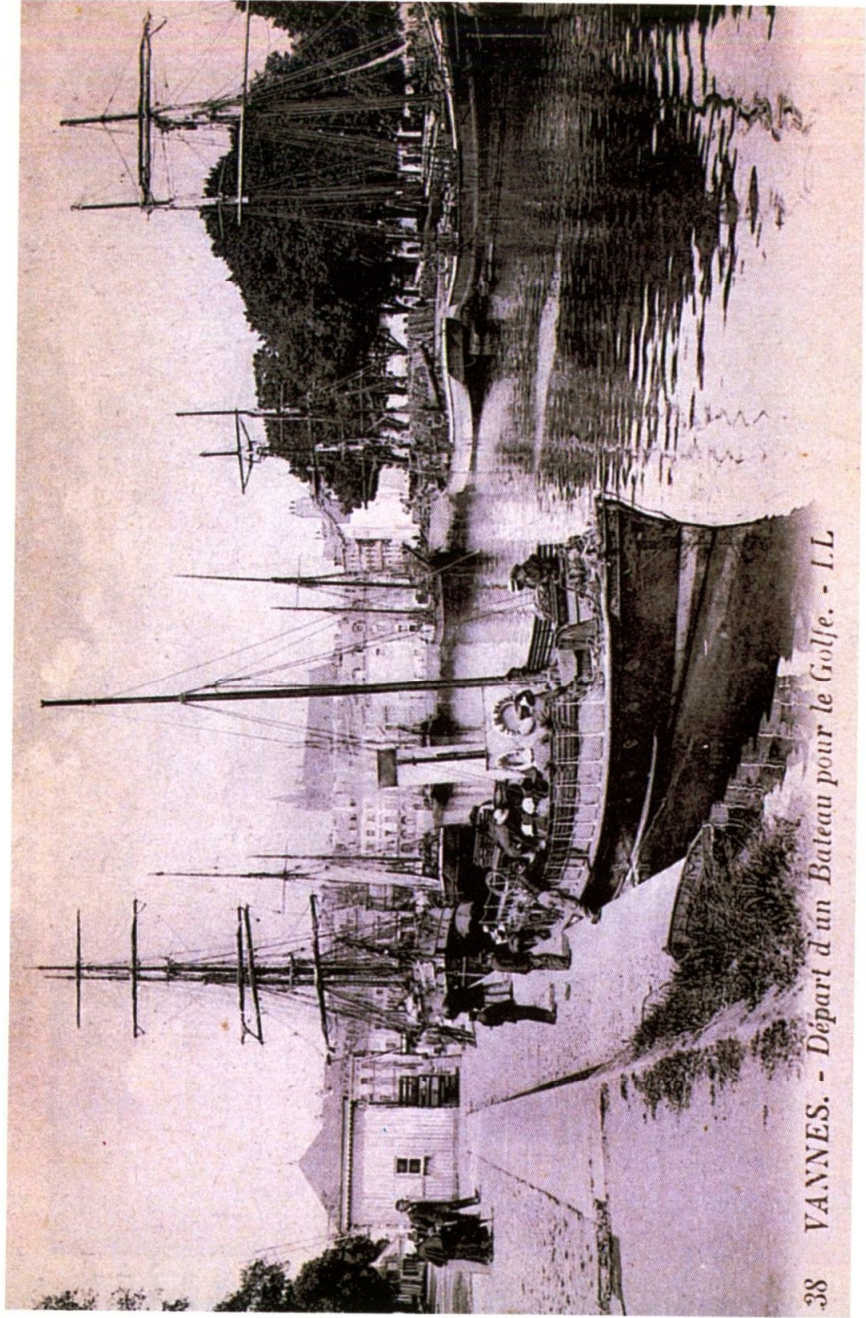
BICYCLETTES. — Le prix de transport pour les bicyclettes, quelle que soit la destination, est fixé pour chaque voyage à 0 40. La Compagnie entendant de ce chef l'encourir d'ailleurs aucune responsabilité.

Les billets d'aller et retour sont valables 3 jours, y compris le jour de l'arrivée et celui du départ.

Horaires des bateaux à vapeur de Vannes, service d'été 1901.

Guide du tourisme « Sur les rives du golfe du Morbihan ». Collection musée de La Cohue.

À marée haute, les départs et arrivées sont organisés depuis le port. Par contre, à marée basse, les vapeurs accostent au Pont-Vert ou au Pont-Noir, actuel port de commerce, en aval du pont de Kerino.



38 VANNES. - Départ d'un Bateau pour le Golfe. - L.L.

Départ d'un bateau pour le Golfe
 Carte postale, ACV
 Bateau à vapeur au début du siècle



ÉTÉ 1958

SERVICES TOURISTIQUES DE LA S.N.C.F.

LE GOLFE DU MORBIHAN

**EXCURSION EN VEDETTE
AU DÉPART DE VANNES**

**EMBARCADÈRE DES VEDETTES
VERTES**

A LA RABINE ET AU PONT-VERT
Renseignements au bureau des vedettes vertes
tél. 0-78

**SERVICE RÉGULIER
DU 29 JUIN AU 15 SEPTEMBRE**

SERVICE RÉDUIT DU 1^{er} MAI AU 28 JUIN

réduction de 10 %.
avec un billet de famille ou populaire de la SNCF
pour les billets d'excursions achetés en même
temps que le billet de chemin de fer.

départs et les arrivées seraient combinés de manière à correspondre, à Vannes, avec les principaux trains de la compagnie d'Orléans.

Ce n'est qu'en 1897, du mois de juin au 30 septembre, qu'un service dit d'essai, avec Le Goéland, est mis en place entre Vannes et Port-Navalo, avec escales à l'Île-d'Arz et à l'Île-aux-Moines. Malheureusement, les résultats sur cette période sont négatifs. Les recettes ne parviennent pas à payer le combustible livré de Nantes, ni même à couvrir les autres dépenses telles que l'approvisionnement, l'entretien, les réparations. Toutefois, il est évident que cette ligne quotidienne rend de grands services aux riverains et il est prévu de construire pour cet usage « un bateau neuf à grande vitesse mieux approprié aux besoins du pays et à la navigation du Morbihan ».³

Toujours à la fin de l'année 1894, la société parisienne d'études et de travaux d'irrigations projette d'établir dans le golfe un service avec trois bateaux à vapeur, à hélices, jouant de 40 à 50 tonneaux et d'une vitesse moyenne de 8 nœuds. Les départs sont prévus de Vannes avec desserte des escales suivantes : Conleau, l'Île-d'Arz, l'Île-aux-Moines, l'anse de Baden, Locmariaquer, Port-Navalo et Saint-Gildas. Ce réel besoin de communication et d'échanges entre les îles du golfe et le continent se heurte à une rentabilité nettement insuffisante, frein permanent aux nombreuses perspectives et tentatives de cette fin du XIX^e siècle.

Enfin, en 1900, la Compagnie vannetaise de navigation à vapeur constituée avec le concours de particuliers et de commerçants, lance un véritable trafic et propose un service annuel biquotidien pour assurer le transport des voyageurs, de la messagerie, des lettres et dépêches. Alfred André, négociant rue du Mené et Emmanuel Normand, distillateur avenue Saint-Symphorien, établissent les statuts de la société et installent le siège social au 5, place du Morbihan, chez M. Marius, agent maritime. La Compagnie constituée pour 30 ans sera prorogée pour une durée égale en 1930. Elle met en service le sloop à vapeur Ville de Vannes, navire construit en Grande-Bretagne, à Kingston, acheté à Londres, jaugeant 15 tonneaux, 57 centièmes. Il sera exploité jusqu'en 1945.

A compter de 1923, un service spécial d'excursions fonctionne du 15 juillet au 15 septembre avec le Roi Gradlon, acquis auprès des transports maritimes de Cornouaille et construit en 1901, en Allemagne, à Bremerhaven. Ce navire de 59 tonneaux 55 centièmes sert la compagnie jusqu'au mois d'octobre 1937, avant de se rendre, à la remorque, de Vannes à Saint-Nazaire en vue de sa démolition.

Hélas, en juin 1931, la catastrophe du Saint-Philibert entre Noirmoutier et Saint-Nazaire vient perturber la navigation touristique. Ce vapeur d'excursion, parti de

Dépliant de 1958 donnant les horaires des excursions des Vedettes Vertes
Coll. part.

Nantes un dimanche de Pentecôte, pour une sortie d'entreprises, navigue au retour sur une mer très mauvaise. Aussi le bateau, surchargé et sous-équipé, se retourne et sombre faisant 450 victimes. Le naufrage amène les autorités à établir une stricte réglementation et de nombreuses mesures de sécurité obligatoires modérant par conséquent l'activité.

Malgré un marché passé avec les PTT, pour le service postal, la Compagnie vannetaise de navigation à vapeur connaît les soucis d'une balance déficitaire. Toutefois, en 1933, le Joseph Le Brix est construit afin de renforcer le parc comptant alors les trois vapeurs ainsi nommés le Ville de Vannes, le Roi Gradlon et Gavrinis.

Quelques cartes postales anciennes aux côtés de documents épars et de souvenirs ténu demeurent les seuls vestiges de cette époque.

Technologie révolue, les vapeurs disparaissent les uns après les autres laissant place, à la fin des années 50, aux bateaux plus confortables de la société des Vedettes Vertes. Cette dernière, comptant dans son parc jusqu'à 8 bateaux, intégrée au service de tourisme de la SNCF, a laissé de nombreux souvenirs aux vannetais et passagers d'un moment.

Aujourd'hui, les excursions ou « croisières promenades » proposées par la société Navix, installée au Parc du Golfe, offrent aux « promeneurs », de Pâques à la fin du mois de septembre et toute l'année pour les groupes organisés, de nombreuses formules de sorties en mer. Quant aux simples liaisons régulières entre l'Île-d'Arz et le continent, elles sont assurées par la SARL Le Didroux-Gillard. La desserte de l'Île-aux-Moines est établie au départ de Port-Blanc.

M.-A. A.

1 BMV, Lettre adressée à Philippe Brunet-Debaines, Paris, 20 novembre 1837

2 Vannes à la Belle Époque. Souvenirs de mon enfance. Decker F., 1997. p. 39-40

3 ADM, S 800

Sources

ACV, 3 O 228,

ADM, S 786, S 800, S 1463, S 1489, P 1809, P 1811



Les Vedettes Vertes

Carte postale vers 1960, ACV