

LE CAP-VERT

- TYPOLOGIE : *Bateau de charge*

- CARACTERISTIQUES :

Longueur : . Le bateau mesure 31m,92 de long

Largeur : 5m,06 de large

Tirant d'eau : 0,29m

Capacité maximum de chargement : 168,20 tonnes

La coque et le pont : fer.

Moteur : Motorisé dès l'origine avec un moteur Holtz de 60 Ch., il reçoit vers 1950 un moteur diesel Baudouin de 60 Ch. qui est toujours en état de marche

- HISTORIQUE :

Ce chaland automoteur ponté a été lancé le 26 septembre 1928 par le chantier Duteil et Cie à Nantes/Roche Maurice pour Georges Belliveau, transporteur fluvial. Dans l'entre deux guerres, ce chantier produit des bateaux fluviaux évolués et performants (hydrodynamisme, double voûte avant) avec baillage réduit. Comme souvent dans le bassin de la Loire, l'étrave est légèrement relevée, rappelant ainsi les bateaux de mer nantais. Le CAP-VERT a été aménagé pour le transport de marchandises diverses dans la région de Basse-Loire, sur la Sarthe et dans le bassin de la Maine. Entre la date de son lancement et aujourd'hui le chaland change six fois de propriétaire. Ce sont soit des transporteurs fluviaux, soit des marinières et entreprises sablières. La "Compagnie Fluviale de l'Ouest" qui exploite le bateau entre 1937 et 1939 témoigne de la forme la plus évoluée de transports en Basse-Loire et dans le bassin de la Maine, avec la messagerie rapide et des bateaux adaptés à ce transport et au fleuve, combiné au remorquage de barges.

En 1939, après s'être appelé "VILLE D'INGRANDE" le bateau devient "CAP-VERT" et demeure transporteur fluvial jusqu'en 1964. La nature de son fret est très variée : messagerie, ardoises, cointreau, et huile d'arachide fournie par l'huilerie "CAP-VERT" de Château-Gontier à destination de l'entreprise du même nom de Nantes.

A partir de 1964 le bateau pratique le dragage du sable de Loire pour un propriétaire marinier sablier. Enfin, en 1970, devenu obsolète du fait de la concurrence du transport par voie ferrée et surtout par voir routière, le chaland est retiré du service et amarré à Saint Julien de Concelles. Il y est utilisé comme ponton d'accostage pour bateaux sabliers

Le "CAP-VERT" a été classé monument historique le 22 septembre 1994.

- RESTAURATION ET EXPLOITATION

Le bateau a été Exploité par l'écomusée de Montjean-sur-Loire. Il a ensuite été racheté par la commune en 2001. Les travaux de restauration de la coque ont été programmés en 2002, 2003 et le « CAP-VERT » est entré en 2004 au « Chantier de l'Esclain » à Nantes.

Assez rapidement après le sablage de la coque, l'étude de la corrosion et l'expertise par sondage ultra-sons ont révélé un mauvais état sanitaire général. Cette faiblesse structurelle se manifestait notamment sur la voûte, sur les bordés bâbord et tribord par de très nombreux points de corrosion ou des trous, et surtout une épaisseur de tôle insuffisante au regard de la réglementation.

C'est au total 90% des points de bordés sondés qui se trouvaient en dessous du seuil d'épaisseur de tôle réglementaire. Dans l'hypothèse d'une restauration complète de la coque incluant les changements de tôles, cela signifiait d'une part un coût d'opération très élevé, d'autre part la nécessaire mise en œuvre d'un assemblage par rivetage afin de respecter le caractère patrimonial du chaland.

Sur ce dernier point la question de la mise en œuvre de cette technique abandonnée depuis longtemps à grande échelle, et la disponibilité des savoir faire, était loin d'être réglée. Parallèlement aux questions de restauration, la réflexion a aussi porté sur les conditions futures d'exploitation du bateau soumis à la double réglementation relative aux bateaux à passager et aux établissements recevant du public. Dans cette perspective, le « CAP-VERT » ne pouvait embarquer que 12 personnes à la fois et générait d'importants coûts d'exploitation et d'entretien.

Face à l'ensemble de ces contraintes, la commune de Montjean-sur-Loire a choisi de présenter le chaland à terre. Cette option permet d'écarter toutes les contraintes techniques et réglementaires imposées par la navigation. Il a ainsi été possible de mettre l'accent sur la qualité patrimoniale de ce chaland en révélant toutes ses qualités esthétiques et sa valeur historique. La présentation à sec du bateau permet tout particulièrement d'apprécier la forme de la coque en fer riveté dont la restauration a révélé toutes les qualités (hydrodynamisme, étrave légèrement relevée, alignement des têtes de rivet...).

L'activité de ce bateau lancé en 1928 couvre une période importante qui s'étend jusque dans les années soixante-dix. Bien qu'ayant changé plusieurs fois de propriétaires, la vie de ce bateau connaît trois grandes périodes : de son lancement jusqu'en 1939 où il navigue sous le nom de « VILLE D'INGRANDES », de la fin de la deuxième guerre jusqu'en 1964 où, rebaptisé « CAP-VERT », il pratique le transport fluvial, et enfin la période durant laquelle il est utilisé comme ponton d'accostage pour bateaux sabliers à partir de 1970.

La période la mieux connue et la plus documentée est celle du transport fluvial entre 1945 et 1964. En conséquence, et sans pour autant nier les apports des deux autres périodes, notamment les apports techniques valables entre 1964 et 1970 (remplacement de la bite d'amarrage à l'avant du bateau par exemple), cette période correspond à un état historique homogène très significatif dans la vie du chaland.

Il s'agit donc d'une période de référence cohérente qui a permis d'orienter le parti de restauration générale (peinture, timonerie bois, gréement, salle des machines, hublots...). En revanche, cette logique a exclu la conservation de toutes les adjonctions « parasites » lorsque le bateau servait de ponton.

A terme, la présentation du « CAP-VERT » doit être intégrée dans un projet plus global lié à l'histoire de la batellerie à Montjean-sur-Loire, inscrit dans un circuit de visite plus vaste, et accompagné sur son site d'éléments d'interprétation.