

Le port de Vannes de 1800 à nos jours : deux siècles d'urbanisme

Au début du XIX^e siècle, le port de Vannes est d'un accès malaisé et s'enlise lentement ; aussi certains y voient les raisons du recul de son trafic et relancent le projet d'une écluse et du percement de la butte de Kérino par un canal rectiligne permettant l'entrée de navires de plus de 50 tonneaux.

Le projet d'une écluse apparaît à de multiples reprises : 1688, 1727 (projet de Delourme), 1732 (projet de l'ingénieur Abeille), 1755-1756 : projet des états de Bretagne partiellement mis en œuvre... Au XIX^e siècle il réapparaît périodiquement : 1836, 1874, 1886... La percée de la butte de Kérino est présentée comme un préalable à cette opération d'urbanisme.

Depuis la loi de 1802, c'est l'État qui gère et développe les ports de commerce et c'est donc lui qui finance les projets, après les avoir acceptés. Comment Vannes va-t-elle parvenir à se faire entendre ? La modestie de son trafic et l'influence très relative de ses édiles peuvent-elles être surmontées pour qu'à Paris le ministère des Travaux publics et la direction des Ponts et Chaussées se penchent sur un port qui, sommes toutes, vient bien après Lorient ?

Deux étapes bien distinctes dans le temps et dans leurs finalités se succèdent dans l'aménagement du port de Vannes et des ses abords aux XIX^e et XX^e siècles. Sous la Restauration, on réalise la percée de la butte de Kérino en particulier grâce à l'action du comte Molé qui occupe différentes fonctions au gouvernement ou dans les ministères. C'est une opération qui est un semi-échec : le commerce maritime s'étiole à partir de 1850. Après quasiment un siècle d'immobilité, le port de Vannes connaît une nouvelle jeunesse à l'occasion du plan «villes moyennes» qui crée un bassin de plaisance à flot grâce à la construction d'une écluse dans les années 1970.

Ce sont ces deux grandes opérations d'urbanisme portuaire que nous allons présenter ici. Elles s'inscrivent dans l'histoire bimillénaire du port de Vannes et n'en sont que le dernier avatar.

I - La percée de la butte de Kérino

L'affaire des chantiers

Le 26 fructidor an XII (13 septembre 1804), Jean-François Lorvol, premier adjoint faisant fonction de maire, procède à l'adjudication pour les ans XIII, XIV et XV des droits d'étalages et locations des terrains communaux. Les articles XVI à XXIV du cahier des charges concernent les «terrains sur les quais» : cales de construction, emplacements de chantiers et dépôts de bois¹. Fort de l'approbation du préfet et se référant à un usage déjà établi en l'an VIII (1799-1800), il cherche plus à rentabiliser ces espaces et à maintenir l'ordre qu'à trancher sur la propriété des quais de Vannes. L'opération est reconduite en 1807 pour les années 1808-1809-1810² et en 1811.

C'est alors que le transfert des chantiers vient à l'ordre du jour. Le 29 octobre 1810, le directeur des Ponts et Chaussées, le comte Molé (dont la mère est fixée à Vannes depuis 1803 par la fondation de la congrégation des sœurs de la Charité de saint Louis) écrit au préfet Jullien : il lui explique que «les habitants des maisons de Calmont-Bas se plaignent de la présence de baraques et palissades des chantiers et voudraient leur suppression. Il faut donc les transférer vers l'ouest mais comme le terrain y est trop bas, il faudrait le relever». «Je désire, poursuit-il, savoir en combien de temps cette opération pourrait être faite en y portant les décombres de la ville». Il lui écrit de demander en même temps au maire combien il percevait pour la location des quais «et en vertu de quels ordres il autorise la construction sur la voie publique».

Le préfet Jullien venait par un arrêté du 22 octobre, d'autoriser la jouissance de six chantiers (quatre pour les Le Fol et deux pour les Dupuis) sur la Petite Rabine, en s'appuyant sur les rapports et plans de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du Morbihan des 9-10 août et 22 septembre. L'affaire se serait réglée sans difficulté si Molé n'avait été si pointilleux et si réglementaire. Son raisonnement est simple et logique : les quais du port de Vannes ayant été construits sur des rives autrefois recouvertes par la mer sont du domaine public. C'est donc l'État qui doit en disposer et non la municipalité.

Le 7 décembre 1810, le préfet Jullien transmet à Molé les renseignements qu'il lui demandait. Il les a obtenus de Chanu de Limur, ex-lieute-

¹ Procès verbal d'adjudication en forme simple de la perception des droits d'étalages..., imprimé (voir figure 1).

² Arch. dép. Morbihan, S 921 (l'adjudicataire fut M. Morin).

Le plan de Matthieu Molé

Commence alors l'évaluation du travail à accomplir, ce qui occupe l'année 1812 en totalité. Le 23 juin 1812, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du Morbihan, Piou, présente à Jullien le projet des nouveaux chantiers. Le quai oriental ou quai Molé⁵ sera livré au commerce et dix chantiers spacieux pour construire des chasse-marée seront établis sur la déclivité faisant suite à ce quai, grâce aux déblais provenant de la coupure de Kérino. L'opération coûtera 145 277 F et pourra être fractionnée sur quatre exercices de 35 à 36 000 F. Chaque chantier étant affermé 500 F, le rapport sera de 5 000 F par an (voir figures 2 et 3).

Le 30 septembre 1812, le comte Molé écrit à Jullien : «Je remarque aussi que la coupure de la butte de Kérino n'est qu'indiquée dans les devis quoique cette entreprise, commencée sous l'ancien gouvernement, présente des avantages qui m'ont toujours fait désirer l'exécution complète». Il propose alors de diviser l'opération en cinq chapitres :

- 1 - Coupure de la butte de Kérino
- 2 - Transfert des chantiers
- 3 - Réparation du quai Molé quand les chantiers n'y seront plus⁶
- 4 - Promenade de l'Armor (sic)
- 5 - Corderie

Et il conclut en revenant sur le problème de la propriété : «Je désire savoir à qui appartient le sol sur lequel sont les chantiers, quel prix en tire la municipalité et sur quel titre elle fonde son droit».

Les «chantiers Molé» sont au travail en 1813 : quarante terrassiers et quatre petites voitures y fonctionnent en juillet. Le préfet demande 6 000 F pour l'exercice 1813 et autant pour 1814. Tout semble cependant interrompu de 1814 à 1820 soit que les événements en soient la cause, soit que le départ de Molé de la direction des Ponts et Chaussées ait privé les Vannetais d'un appui de poids.

En 1817, le comte Molé connaît un retour en grâce : en septembre, le roi Louis XVIII le nomme ministre de la Marine. Il n'y reste qu'un an. Cette même année, il aurait rendu visite à sa mère, à Vannes. Nul doute que ces deux événements aient eu d'heureuses conséquences pour le port morbihannais⁷.

⁵ Le nom de quai Molé apparaît dans les correspondances dès 1812, y compris sous la plume de Molé lui-même.

⁶ La phrase est de Molé.

⁷ Le séjour de Molé à Vannes n'est pas prouvé. Il avait l'intention de s'y rendre, il prit le départ mais fut contraint de faire demi-tour à Nonancourt le 3 juin 1817 à la suite d'une crise de souffrance. En mai 1819, il manqua à nouveau une visite près de sa mère, à Vannes. (HOESL, Paula, *Madame Molé de Champlâtreux*, Paris, Spes, 1953). Son petit-fils, le comte de Ségur affirme cependant qu'il aurait rencontré sa mère à Vannes en 1817.

DÉPARTEMENT DU MORBIHAN.

MAIRIE DE VANNES.

PROCÈS-VERBAL

D'ADJUDICATION EN FERME SIMPLE

De la Perception des Droits d'Étalages, Locations de Terrains communaux, établis en cette Ville de Vannes pour les années XIII, XIV et XV.

REVENUS
ÉVENTUELS
de la
COMMUNE.
FERME
SIMPLE.

NOUS, JEAN-FRANÇOIS-JULIEN LORVOL, premier Adjoint, faisant fonctions de Maire, rapportons et certifions que ce jour vingt-six Fructidor an XII, environ les dix heures du matin, nous nous sommes rendus dans la Salle des Séances publiques de cette Mairie; qu'y étant, nous avons annoncé au public assemblé que conformément à l'avis que nous avons fait publier et afficher le dix-huit de ce mois, nous allions procéder à l'adjudication, au plus offrant et dernier enchérisseur, de la perception des Droits établis en cette Ville, tant sur les étalages que pour locations de terrains communaux, aux clauses et conditions insérées au cahier de charges, approuvé le vingt-un de ce mois par le Préfet, et dont suit la teneur :

ARTICLE PREMIER.

L'adjudication de la perception des revenus éventuels consistant en location de terrain sur le quai, ou autres communaux, location d'échoppes, boutiques couvertes ou étalages sur les rues ou places publiques, aux foires et marchés, se fera au plus offrant et dernier enchérisseur, à étende de bougies, le vingt-six de ce mois de Fructidor an XII.

Figure 2. — Adjudication des terrains communaux
(cl. Arch. dép. Morbihan)

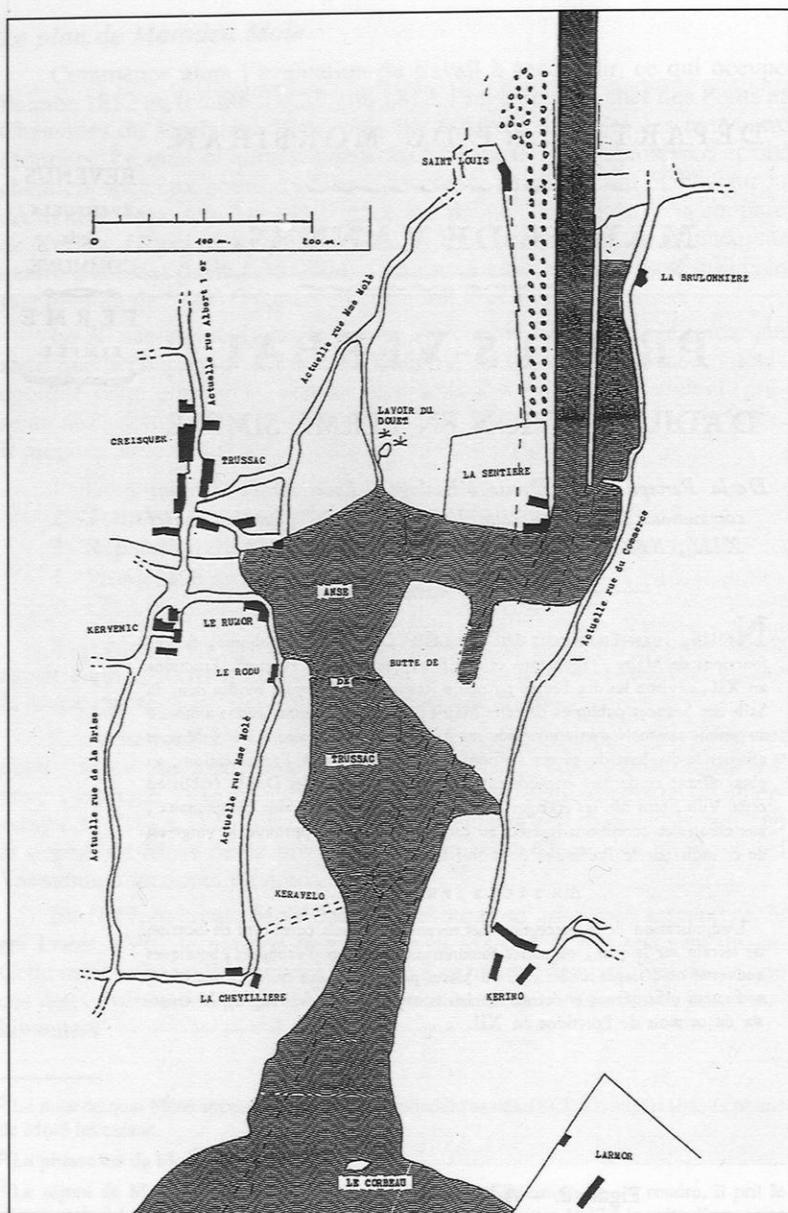


Figure 3. — L'accès au port de Vannes vers 1810
(d'après Bernard André)

Les années 1820 voient enfin se réaliser la percée de Kérino. Le 12 septembre, en conseil de préfecture, est présentée l'adjudication des «ouvrages les plus urgents à faire pour l'amélioration du port de Vannes». Selon les devis du 10 août, des affiches appellent les soumissionnaires à se présenter pour souscrire le marché à hauteur de 85 300 F. Personne ne s'étant présenté, une seconde soumission a lieu le 4 octobre mais sans succès à cause de l'importance des dépassements :

<i>Soumissionnaires</i>	<i>Devis</i>	<i>Soumissions</i>
Poulin	85 300 F	118 031 F
Juntas	85 300 F	145 000 F

Une troisième soumission est convoquée par voie d'affiche un mois après le 4 novembre. Le négociant vannetais Poulin et l'entrepreneur rennais Juntas s'y présentent à nouveau en ayant effectué de sérieux rabais puisque Poulin propose 93 830 F et Juntas 92 408 F. Le préfet Chazelles attribue donc l'adjudication définitive à Antoine-Marie-Charles Juntas qui avait pu, en outre, se prévaloir d'avoir travaillé depuis plus de quarante ans comme conducteur ou entrepreneur des Ponts et Chaussées.

L'opération consiste à creuser un canal de 226 m de long ayant 35 m de large en bas. La profondeur doit atteindre 10,30 m du sommet de la butte au fond du canal. Le projet a été approuvé par le directeur général des Ponts et Chaussées, Becquey, le 10 août. L'adjudication reçoit également son accord le 24 novembre mais les crédits de 1820 étant épuisés, les travaux commencent en 1821. L'indemnisation des propriétaires de Kérino et des problèmes techniques en retardent le déroulement.

Les difficultés du percement

Le terrain qui était percé par le canal d'accès au port appartenait pour une grande part à Mme de Langle et à sa famille, et pour une autre partie, à M. Lucas de Bourgerel. Catherine-Ursule de Langle, née de Talhouët, veuve du capitaine Louis-Vincent de Langle (1714-1792) possédait l'ancienne seigneurie de Kérino⁸ avec ses filles Marie-Thérèse et Henriette. Le projet initial prévoyait l'expropriation de Mme de Langle pour 3 869,19 F et de M. Lucas de Bourgerel pour 3 755,67 F. Le directeur général des Ponts et Chaussées, Becquey, refuse la procédure d'expropriation le 10 août 1820, voulant que l'indemnisation se fasse à l'amiable. L'affaire prend du temps. Le 12 janvier 1821, Mme de Langle écrit au préfet pour demander 6 000 F d'indemnités à partir d'une estimation faite par René-

⁸ Voir *Le Vieux-Vannes* de Pierre THOMAS-LACROIX ; et Godefroy LE MINTIER, «Les manoirs de Kérino et Larmor», *Bulletin des Amis de Vannes*, n° 14 (1989), p. 14-24.

Marie de Kerviler le 5 janvier. Le 2 mai, Lucas de Bourgerel intervient également. Au bout d'un an, sans entrer dans les détails, la vente des terrains est signée. Le 4 avril 1822, Mme de Langle obtient 5 000 F tandis que Lucas de Bourgerel en reste à 3 755,67 F. L'ancien député aux Cinq-Cents avait eu moins de succès que la propriétaire de Kérino...

On connaît peu de choses sur les travaux sinon qu'ils apportent quelques surprises à l'entrepreneur. Dans une lettre au directeur général des Ponts et Chaussées, Juntas se plaint de la mauvaise qualité des roches qu'il extrait de la butte de Kérino. Sur un total de 41 254 m³ de déblais à enlever, ils représentaient 2 271 m³ et on devait pouvoir en récupérer des moellons dont la valeur avait, en conséquence, été retirée du coût total de l'opération. Or, après 50 à 60 cm de terre et de gravier, l'entrepreneur trouve une mauvaise roche donnant beaucoup trop d'éclats ; il déclare que les 20 000 F d'indemnités qui lui sont allouées ne suffisent pas à le dédommager de son préjudice.

Les travaux durent jusqu'en 1824⁹ et tandis que l'arasement de la partie ouest de la butte permet de prolonger la Rabine et de construire le chemin de halage depuis la Sentière jusqu'au Pont-Vert, les déblais du canal servent, comme prévu, à combler la déclivité de la Brulonnière pour y faire passer l'autre chemin de halage. Tout ceci nécessite encore quelques années, de telle sorte que ce n'est que le 25 juillet 1827 que paraît l'arrêté municipal pour la translation des chantiers navals sur le «terre plein de la Brulonnière». Il est approuvé par le préfet, le comte de Chazelles, le 30 juillet et devient exécutoire le 1^{er} janvier 1828. Le plan de Brunet-Debaines du 14 novembre 1829 montre neuf chantiers sur le nouvel emplacement.

II - L'échec du surcreusement du chenal et de déclin

Les travaux de 1832 à 1843

Le percement du chenal d'accès n'a pas atteint son objectif car il apparaît qu'il n'est ni assez large ni assez profond. Pendant une dizaine d'années, on s'efforce donc de le recréuser au gré des avis des spécialistes ou de la résistance de la nature... L'opération s'avère à nouveau un semi-échec.

En mars 1832, un rapport des ingénieurs Brégeon et Denoël souligne que si le canal mesure 210 m de long, 35 m de largeur et 10,30 m de profondeur, le port, quant à lui, a 50 m de largeur ; il faut donc élargir l'entrée

⁹ D'après Bernard ANDRÉ dans le *Bulletin des Amis de Vannes*, n° 18 (1993), «Du Pont-Vert à la Sentière : le lais de mer de Trussac».

du port d'autant que ses rives sont en diagonale et non à l'aplomb, ce qui gêne la manœuvre du halage... Le 22 mai, le directeur général des Ponts et Chaussées s'oppose au projet. S. Bérard pense qu'il ne s'agit pas d'élargir le canal à 50 m mais de réaliser une retenue d'eau pour la chasse. Le préfet Lorois rétorque qu'il est question d'élargir le fond du canal à 20 m et qu'on ne peut faire de retenue en amont car il n'y a pas d'espace suffisant et parce que cela empêcherait certaines usines de marcher. Lorois plaide donc pour l'élargissement, il joint à son dossier un jeu de plans avec les profils des différentes coupes du chenal ; il ajoute que cela occupera «les vagabonds et gens sans aveu dont l'oisiveté serait nuisible à la tranquillité du département». Il faut croire que tous ces arguments ont porté puisque le directeur des Ponts et Chaussées approuve le projet pour une dépense de 15 000 F, le 21 août 1832. Il ne semble cependant pas que ce projet fut exécuté puisqu'en septembre 1834, le directeur des Ponts et Chaussées demandait encore des renseignements au préfet sur le recreusement du chenal et la construction de perrées. Par contre, une commission d'enquête réunie le 16 décembre 1836 adoptait à l'unanimité un avant-projet de bassin à flot.

C'est sans doute ce «projet rectifié des travaux d'amélioration du port» qui est évoqué, sans détail, dans des papiers de 1838 et, notamment, dans l'affiche d'adjudication du 26 mars 1838 : «Curage, approfondissement général du port, rectification de son chenal». Face aux entrepreneurs vannetais Josse et Charier d'une part et Caro et Danet d'autre part, l'adjudication du 3 mai est remportée par le Nantais Jean-Marie Laurent pour un total de 187 114 F.

Comme dans la décennie précédente, des imprévus se présentent. Sur le crédit de 200 000 F affecté à l'opération, tout n'est pas utilisé. Le rapport du sous-secrétaire d'État aux Travaux publics du 14 décembre 1843 énumère les problèmes. Il y a d'abord eu des difficultés dans le creusement et on n'a pu redresser le chenal dans sa partie inférieure d'où une économie de 24 431 F. Il n'y a donc pas eu assez de déblais, donc on n'a pas pu exécuter «la levée de halage», d'où 16 608 F d'économie. On a par contre trouvé beaucoup de sources à Kérino et il a fallu faire beaucoup de batardeaux, ce qui a entraîné une dépense supplémentaire de 14 795 F. Au total, le montant de la dépense faite par Laurent se monte à 173 050 F et 68 centimes. Le Conseil général des Ponts et Chaussées donne son approbation au rapport.

La percée de la butte de Kérino achevée en 1824-1825 ne fut donc qu'un demi-succès puisque si on a supprimé le contournement de cette colline, le canal creusé avec difficultés n'est ni assez large ni assez profond. D'autre part, il est chaque jour soumis aux contraintes des marées basses ; par conséquent, l'accès au port n'est pas sensiblement amélioré, le surcreusement est un échec et le tonnage des bateaux ne cesse d'augmenter, rendant le port de Vannes de moins en moins fréquentable.

Un siècle d'immobilisme

Pendant un long siècle, des aménagements mineurs sont effectués : cales, dragages, pontons, et la situation semble figée. Le trafic commercial ne connaît guère de développement¹⁰.

A la demande des autorités municipales ou des entrepreneurs, on aménage des cales de débarquement en 1842 et même, quelques années plus tard, une cale de radoub qui sera construite par l'entrepreneur Caro¹¹. Le 6 juin 1846, le ministre des Travaux publics autorise la mise en adjudication de perrées et de la cale de radoub pour un montant de 43 000 F. Le 13 janvier suivant, Jacques Caro l'emporte contre l'entrepreneur lorientais François Préaubert, en proposant 38 142 F contre 38 528 F. La réception définitive de cette construction le 15 mai 1852 fait cependant apparaître un surcoût puisque le décompte final se monte à 45 728 F.

Dans les mêmes périodes, l'industriel Besqueut demande, en vain, la construction d'une cale pour le trafic généré par sa «Compagnie des Hauts-Fourneaux et fonderies de Trédion et Lanvaux». En 1850 il récidive : «J'ai l'honneur de vous faire observer, Monsieur le Préfet, que mon industrie occasionne à elle seule la moitié du mouvement commercial du port de Vannes», et il évalue à cent navires par an les mouvements liés à son entreprise. Les constructeurs de navires auront plus de succès : Dupuy peut ouvrir trois cales de lancement en 1853 mais ce sont de simples ouvertures à travers les quais.

La ville de Vannes ne peut faire qu'empierrer les quais et les routes qui parviennent au port. En 1842, elle pave le quai de Calmont et supprime ainsi un véritable bourbier près de la maison de M. Bourdonnay¹². En 1848, avec l'aide de l'État, elle fait réaliser le pavage de la rue des douves de la Garenne, actuellement rue Francis Decker et rue Alexandre Le Pontois, seul accès au port puisque le chemin des douves du port n'est alors qu'une voie tortueuse, pentue et non revêtue avant d'être transformé vers 1865-1870 en ce qui, en 1879, deviendra la rue Thiers.

Quant aux curages et désenvasements, ils se succèdent presque toutes les décennies, à la mesure des besoins sans cesse renouvelés. La grande affaire des années 1860 et suivantes est le comblement du lais de mer de

¹⁰ Bertrand FRÉLAUT, «Le trafic du port de Vannes au XIX^e siècle» dans *Bulletin et Mémoires de la Société Polymathique du Morbihan*, tome 123, 1997.

¹¹ Arch. dép. Morbihan, S 921, comme pour la suite.

¹² Bourdonnay, qui fut maire de Vannes en 1830-1832, habitait à l'angle des actuelles rue F. Le Fressay et place Joffre (aujourd'hui banque CIO). voir Bertrand FRÉLAUT, «Libéraux ou conservateurs, une lignée morbihannaise, les Bourdonnay du Clézio», dans *Bulletin de la Société polymathique du Morbihan*, tome 119, 1993, p. 69-79.

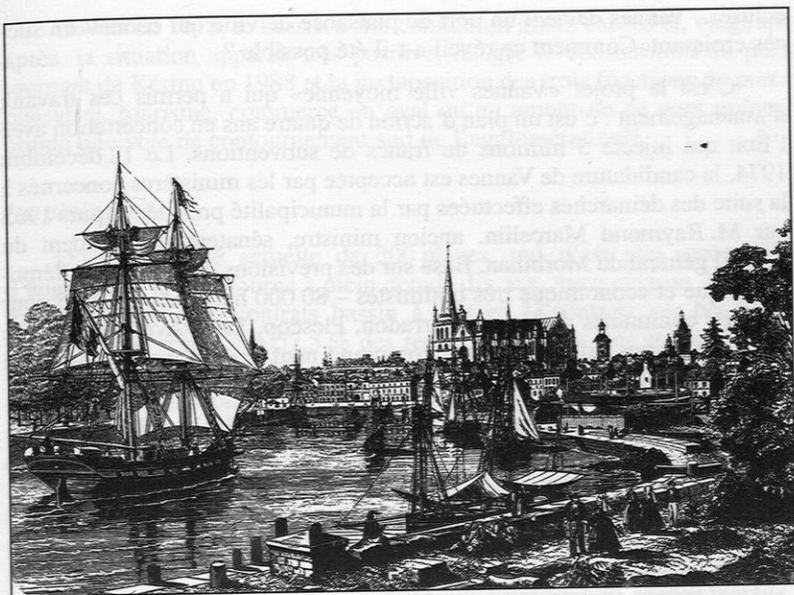


Figure 4. — Vannes vers 1860

Trussac et l'achèvement du chemin de halage. Il est prolongé en 1866 vers la pointe des Émigrés et, à la fin du siècle ou au début du xx^e, le port a presque l'allure qu'on lui connaît jusqu'en 1977 (voir figure 4).

En 1921-1924, les appontements du Pont-Vert, financés grâce à la création d'une taxe spéciale complètent la physionomie du port de Vannes. Dragué continuellement (1904, 1926, 1933-1934, 1936, 1938, 1946...) il n'a qu'un trafic malgré tout modeste qui peut, suivant la conjoncture, osciller de 20 000 à 58 000 tonnes. Aussi n'est-il pas étonnant qu'en 1945 soit lancé le projet de combler l'avant-port : à quoi bon entretenir un port peu actif, qui s'envase, que la marée chaque jour rend impraticable et nau-séabond ? Qu'on ait fait cette suggestion radicale montre bien le peu d'avenir qu'on prêtait alors au port de Vannes.

III - La création du port de plaisance, mutation et résurrection

A l'aube des années 1970, le port subit une profonde mutation, sinon une résurrection, grâce à la création d'un bassin à flot, donc d'une

écluse... Vannes devient un port de plaisance de ville qui connaît un succès croissant. Comment ce réveil a-t-il été possible ?

C'est le projet «Vannes ville moyenne» qui a permis ces travaux d'aménagement : c'est un plan d'action de quatre ans en concertation avec l'État qui injecte 5 millions de francs de subventions. Le 12 décembre 1974, la candidature de Vannes est acceptée par les ministères concernés à la suite des démarches effectuées par la municipalité présidée depuis 1965 par M. Raymond Marcellin, ancien ministre, sénateur et président du conseil général du Morbihan. Basé sur des prévisions de croissance démographique et économique très optimistes - 80 000 habitants en 1985 pour les cinq communes de Vannes, Arradon, Plescop, Saint-Avé et Séné - ce contrat «Vannes ville moyenne» comprend neuf opérations pour un total de 300 millions de francs¹³ :

- 1 - Parcs de stationnement (place de Bretagne, école Saint-Joseph)
- 2 - Cheminements piétons et espaces verts (place de Bretagne et bd de la Paix)
- 3 - Rues piétonnes et Cohue
- 4 - Aménagement de la place Gambetta
- 5 - Dégagement des remparts
- 6 - Aménagement du port
- 7 - Aménagement de la ferme des Marais
- 8 - Aménagement des rives de l'Étang au Duc
- 9 - Aménagement paysager de Kercado

Sur ces neuf opérations, celle qui nous intéresse est la deuxième en importance (5,5 millions, après les parcs de stationnement évalués à 12,2 millions). Elle se décompose en plusieurs phases dont les principales sont l'implantation d'une porte écluse à Kérino permettant la création d'un bassin à flot conservant une profondeur minimale de 3 mètres, alors que le plan d'eau variait de 1 m 50 à 5 m suivant les marées.

La deuxième phase est l'implantation dans le bassin ainsi créé de quarante pontons flottables accostables de 10 m de long permettant de recevoir 120 à 150 bateaux. Des mouillages d'attente, des équipements à terre (bureau du port, commerces, sanitaires, cale de carénage...), une passerelle flottante et des opérations annexes complètent ce vaste programme qui sera réalisé presque en totalité dans les années 1976-1978. L'entreprise «Les Chantiers Modernes» reçoit, par adjudication, la construction de l'écluse estimée à 1 800 000 F. Les pontons, 1 050 000 F, portent leur capacité d'accueil à 200 bateaux.

¹³ Livret de présentation des opérations du plan «Vannes ville moyenne», préfacé par Raymond Marcellin (1974), s.l.n.d., non paginé.

Ouvert en 1978, le bassin à flot connaît un grand succès et, vingt ans après, la situation apparaît très positive, malgré la construction du pont tournant de Kérino en 1988 et la juxtaposition des trois fonctions du port : plaisance, tourisme, commerce en aval ou en amont de ce pont qu'emprunte une voie de contournement sud de l'agglomération¹⁴.

La plaisance

D'une capacité actuelle de 300 places, qui n'est pas susceptible d'augmenter, le port tourne à plein depuis dix ans. Avec environ 240 contrats à l'année (207 contrats bassin à flot et 33 contrats sur bouées à Kérino), il ne reçoit que 57,5 % des recettes globales. Les activités d'escale se sont donc beaucoup développées : elles représentent plus de 4 600 nuitées, soit plus de 1 900 bateaux différents et 15 à 20 000 personnes par an, ce qui induit un chiffre d'affaires de l'ordre de 4 millions de francs. Dans cette activité, les flottes collectives paraissent pouvoir augmenter leur activité et plusieurs opérateurs sont prêts à le faire (UCPA, Glénans), à condition d'obtenir des appontements permanents en aval du pont de Kérino. Depuis 1978, le chiffre d'affaires des contrats permanents a décuplé, celui des escales a été multiplié par seize. Un redéploiement sur la rive gauche est à l'étude en aval du bassin à flot pour permettre le développement de certaines infrastructures.

Passagers et commerce

Le port extérieur qui s'étend depuis l'écluse jusqu'à la pointe des Émigrés est un port départemental où deux fonctions coexistent :

– Le port de commerce dont le trafic est composé de sable et bois (20 à 30 000 tonnes par an) et du fret vers les îles (environ 10 000 tonnes).

– Le trafic passagers, qui draine 50 000 personnes par an (concession municipale) est uniquement constitué de touristes qui viennent visiter le Golfe à la belle saison. La desserte de l'île d'Arz ne se fait qu'à l'embarcadère de Conleau.

La cohabitation entre ces trois activités : plaisance, commerce et tourisme n'est pas conflictuelle mais il est envisagé de repousser le port de commerce vers la pointe des Émigrés pour permettre un développement de la plaisance sans supporter le handicap du pont tournant de Kérino (voir figure 5).

¹⁴ Mission d'études port de Vannes, *Analyses et axes de développement*, 1994, Act-Ouest, Saint-Malo. Je remercie M. Le Norcy, capitaine du port de Vannes qui m'a aimablement reçu et documenté.

Deux siècles d'urbanisme ont permis au port de Vannes de s'adapter à la nouvelle conjoncture : évoluer d'une activité de commerce et cabotage vers la plaisance. Le comte Molé et le ministre Raymond Marcellin ont apporté aux Vannetais une aide décisive pour que la ville portuaire, sans céder aux illusions ou aux utopies¹⁵, puisse conserver une vocation maritime. Le chef-lieu du Morbihan peut-il se passer de la mer sans perdre son identité ?

Bertrand FRÉLAUT

RÉSUMÉ

Blotti au fond du golfe du Morbihan, au bout d'un chenal tortueux et soumis au jeu des marées, le port de Vannes est de moins en moins praticable au XIX^e siècle quand augmente la jauge des caboteurs qui assuraient l'essentiel de son trafic.

Le percement de la butte de Kerino et les travaux de régularisation et de creusement du chenal (1820-1843) n'enrayent pas le déclin du commerce portuaire.

Dans les années 1970, grâce au plan «Villes moyennes», la construction d'une écluse transforme le port en bassin à flots, lui permettant de s'adapter ainsi au tourisme de plaisance qui révolutionne l'économie bretonne.

¹⁵ Voir mon étude «Vannes ville portuaire ? Les ambiguïtés d'une image aux XIX^e-XX^e siècles», dans les actes du colloque *Représentations et images du littoral*, Lorient, 1997 (à paraître).