

Numéro spécial

Les Vendéens et la Mer de la grande pêche au Vendée Globe

Colloque les 20, 21 et 22 septembre
aux Sables-d'Olonne

La Vendée, et avant elle le Bas-Poitou, ont de tout temps été tournés vers l'Océan. Pour autant, la Vendée est particulièrement absente des ouvrages d'histoire maritime. Dénuée de ports coloniaux et d'arsenaux militaires, elle est passée entre les mailles des filets des historiens de marine. Et pourtant, de Nau l'Olonnois, terreur des Caraïbes, aux aventuriers du Vendée Globe, de très nombreux marins d'exception ont vu le jour dans notre département ou y ont vécu. Parmi eux, Pierre Garcie-Ferrande resta célèbre à travers tous les océans grâce à son célèbre « Grand

Routier de la Mer ». Le Bas-Poitou fut longtemps une escale obligée pour charger le sel de la baie, denrée indispensable à la conservation des aliments. Les marins de l'île d'Yeu restèrent durant des siècles les rois du cabotage. Les chantiers maritimes sablais n'eurent pas leur pareil pour construire les thoniers de l'île de Groix. La liste pourrait être longue. Il en reste qu'aujourd'hui, la Vendée fait figure de vitrine du nautisme. Son industrie est florissante en la matière et n'a pas fini de se développer. Et si sa pêche est malmenée ses marins ne sont pas décidés à rester au port. Notre département

est aussi leader en matière de tourisme, en raison de son littoral. Ces succès méritaient d'être étudiés. C'est ce que les participants au Colloque « Les Vendéens et la Mer » vont faire. Durant trois jours, près de quarante spécialistes vont rencontrer des centaines de participants pour débroussailler notre riche histoire maritime, mais aussi pour envisager l'avenir. Notre littoral pourrait bien devenir un nouvel Eldorado.

Jeudi 20 septembre

Le sel de la baie et la grande pêche (XIII^e-XVII^e)

Jeudi 20, vendredi 21 et samedi 22 septembre, le Centre vendéen de recherche historique (CVRH) réunit plusieurs centaines de personnes aux Sables-d'Olonne autour de spécialistes venus de toute la France pour discuter du sujet « Les Vendéens et la Mer, de la grande pêche au Vendée Globe ». C'est la première fois que ce sujet sera abordé sous un aspect historique, mais surtout ils ouvriront de nouvelles perspectives. La première journée du colloque sera consacrée à la période faste du Bas-Poitou, lorsque le sel de la Baie, denrée indispensable à la conservation des aliments, faisait sa richesse. De grands marins ont fait alors la renommée de la région, et les marins de l'île d'Yeu étaient alors les rois du cabotage...

Fortune du Bas-Poitou

Le sel de la Baie, richesse universelle

Président-fondateur de la Commission internationale d'histoire du sel, Jean-Claude Hocquet est intarissable sur le sujet. Outre de nombreux ouvrages, il a écrit plusieurs études sur le sel et consacré plusieurs heures de cours à transmettre sa passion à ses étudiants.

Lors de son intervention aux Sables-d'Olonne, Jean-Claude Hocquet parlera notamment de ces paysans de la mer qui ont cultivé des milliers de petits bassins salants entre le XIII^e et le XVII^e siècles, sur les côtes de l'Atlantique. Les salines étaient également visitées chaque année par des centaines de vaisseaux venus de la mer Baltique ou de Hollande. À la fin du XVI^e siècle, les Écossais abandonnèrent le raffinage du sel de la Baie pour bouillir directement l'eau de mer et faire un sel blanc. Jean-Claude Hocquet, grand spécialiste de l'histoire du sel, a écrit plusieurs ouvrages sur le sujet. Les

principaux sont : « Le sel et la fortune de Venise » ; « Le sel et le pouvoir, de l'an mil à la Révolution française » ; « Hommes et paysages du sel, une aventure millénaire ».



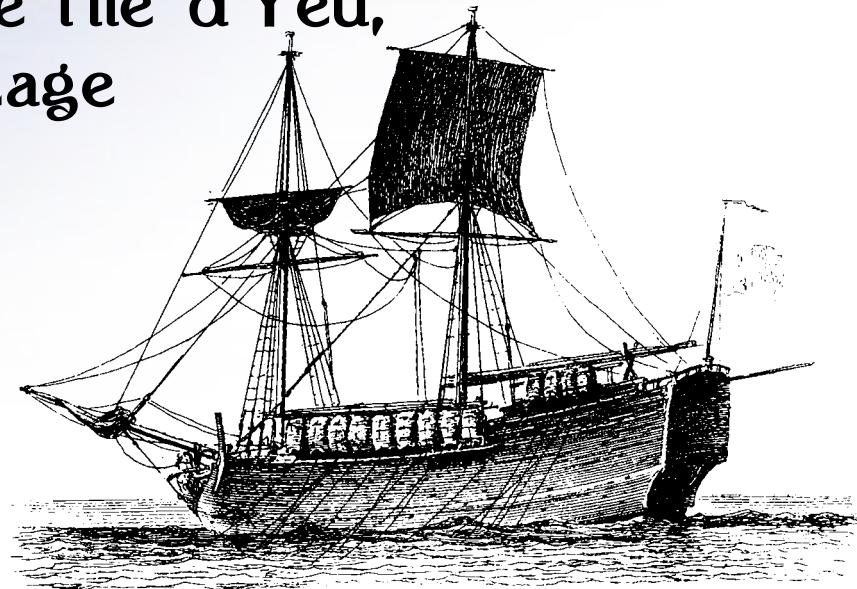
Entretien avec Jean-François Henry

Les marins de l'île d'Yeu, rois du cabotage

Jean-François Henry, docteur en histoire, a orienté principalement ses recherches sur le milieu maritime et en particulier sur l'île d'Yeu, dont il est originaire. Il a notamment publié : « Des marins au siècle du Roi-Soleil », « La Dame du grand-mât », « L'île d'Yeu au large de la guerre de Vendée », « La Fagoteuse » et de nombreux articles. Son intervention portera sur ces marins, rois du cabotage au XVII^e.

L'île d'Yeu avait-elle une place stratégique en plein âge d'or, au XVII^e notamment ?

Au XVII^e siècle en effet, l'île d'Yeu était sur la route des navires qui allaient de Nantes à Bordeaux, des côtes armoricaines aux rivages aquitains, ou encore des pays de l'Europe du Nord aux contrées hispaniques ou méditerranéennes. Son éloignement en mer en faisait aussi le premier point d'ancrage des vaisseaux qui venaient du Nouveau Monde. Est-ce pour cette raison que les



marins de l'île sont devenus des rois du cabotage ?

Grâce à cette place de premier choix, les insulaires ont fait de leur île le premier port au cabotage des côtes atlantiques. Ils ont su tirer profit de cette position géographique qui a attiré moult vaisseaux. L'île d'Yeu s'est ainsi placée en seconde place en qualité de port d'armement du

commerce bordelais. Derrière Amsterdam mais devant Rotterdam !

Histoire d'un flibustier vendéen

Nau l'Olonnois, la terreur des Espagnols



Jean-David Nau, dit Nau, est plus connu sous le nom de Nau l'Olonnois. Et pour cause ! Ce Vendéen né aux Sables-d'Olonne en 1630 a, si l'on peut dire, considérablement marqué son époque. « On ne sait pas grand chose sur lui », nous dit l'historien Patrick Villiers qui a écrit un livre sur le sujet et qui en parlera au colloque. C'est le livre d'Alexandre Exquemelin, un chirurgien qui vécut à la même époque que lui, qui nous fournit la principale source d'informations. Réal Ouellet et moi-

même avons décidé d'en faire une édition critique. Ce qui nous a permis de découvrir notamment que Nau l'Olonnois a bel et bien existé contrairement à d'autres pirates décrits dans ce livre. » Nau l'Olonnois est donc bien réel. Alexandre Exquemelin et Nau étaient « des engagés », c'est-à-dire qu'ils prenaient le bateau pour se rendre aux Antilles et y faire fortune. En contrepartie de ce billet, ils s'engageaient à travailler là-bas pendant au moins trois ans. Exquemelin raconte dans son livre la vie de ces engagés, la brutalité de ce XVII^e où la violence est ordinaire. « Lui et Nau l'Olonnois sont donc ensemble à Saint-Domingue », précise Patrick Villiers. Pour s'enrichir, il leur reste la flibuste, que les Espagnols appelleront piraterie. Alors ils s'embarquent sur des corsaires flibustiers, ces navires marchands autorisés en temps de guerre à attaquer l'ennemi. » Nau l'Olonnois ne devait pas être le dernier. On raconte à plusieurs reprises dans l'ouvrage d'Exquemelin que les flibustiers « donnaient la gêne aux Espagnols », ce qui signifie qu'ils les torturaient... Nau l'Olonnois devient l'un des plus grands chefs des flibustes français, on raconte (n'en déplaise aux Sablais) qu'il était un assez piètre navigateur mais qu'il réapparaissait toujours, parfois même au bout de longs mois, après un naufrage.

Le premier océanographe de l'Histoire

Garcie-Ferrande, père de la cartographie marine

À la fin du XV^e siècle, deux ports du Bas-Poitou rivalisaient avec les plus importants du royaume, y compris Nantes, Bordeaux et La Rochelle : Les Sables-d'Olonne et Saint-Gilles. Ce dernier se tailla une belle renommée, notamment grâce à l'un de ses marins : Pierre Garcie-Ferrande. Celui-ci publia en effet en 1483 le « Grant Routtier et pilotage de la mer », principal ouvrage de référence de l'histoire moderne pour la navigation.

Né en 1430 à Saint-Gilles, Pierre Garcie, dit Ferrande, devint marin, comme son père. Comme la plupart des pilotes de l'époque, il notait dans des carnets les caractéristiques des ports et des côtes qu'il fréquentait lors de ses navigations. Ces précieuses indications se transmettaient de

marin à marin. Le premier, il rassembla ses notes et celles de nombre de ses pairs en un ouvrage qu'il publia. L'opus remplaça avantageusement les portulans et cartes maritimes imprécises employées jusqu'alors. Sérieux, précis, clair, il remporta un grand succès et connut trente-deux éditions en français et huit en anglais. Il resta l'ouvrage de référence des marins, sans réelle concurrence jusqu'au XVIII^e siècle lorsque fut édité « Nos Pilotes ou Instructions nautiques modernes ».

Pierre Garcie-Ferrande mourut en 1520 à Saint-Gilles. Il est considéré comme le premier véritable océanographe. François 1^{er} le qualifia de « l'un des maîtres de navires les plus expérimentés qui sont aujourd'hui et le plus connaissant en navigage ».



Programme jeudi 20 septembre

• de 9h à 12h30

1) L'héritage médiéval : Jean-Luc Sarrazin, Université de Nantes – « La côte bas-poitevine au XIII^e siècle »

Mathias Tranchant, Université de La Rochelle – « Les Sables de Savary de Mauléon (1218) à Philippe de Commines (1472) »

Robert Favreau, Université de Poitiers – « La côte bas-poitevine à la fin du Moyen Âge »

2) L'âge d'or Jean-Claude Hocquet, Université de Lille – « L'Europe du Nord et le sel de la Baie (XIII^e-XIX^e siècle) »

Hervé Retureau, président d'Olona – « Les Olonnais et Terre-Neuve : un pari audacieux ? (1660-1780) »

Jean-François Henry, historien – « Les marins de l'île d'Yeu, rois du cabotage (XVII^e siècle) »

• de 14h à 18h
1) Les audaces Jacques Marcadé – « Le protestantisme et les côtes du Bas-Poitou »

Patrick Villiers, Université de Bourgogne – « Nau l'Olonnois, terreur des Espagnols, d'après l'Histoire des Aventuriers flibustiers d'Exquemelin »

2) Représentations Maurice Pougeard, historien – Garcie Ferrande, de Saint-Gilles-sur-Vie, et son « Grand Routier de la mer » (1483)

Yannis Suire, Conservation du Patrimoine de Poitiers – « La côte du Bas-Poitou selon Claude Masse (vers 1700) »

Le temps des incertitudes (XVIII^e - milieu du XIX^e)

Le vendredi 21 septembre, deuxième journée du colloque, les XVIII^e et XIX^e siècles seront évoqués. Deux siècles d'incertitudes pendant lesquels la mer est en Vendée synonyme de succès mais aussi d'échec et de déclin. De nouvelles orientations doivent être prises par les gens de mer pour répondre à de nouveaux défis. La première partie de la journée sera consacrée au « repli ». Jacques Péret, Bernard Michon et Philippe Bossis se succéderont. La seconde partie sera consacrée à « la Révolution et la Guerre de Vendée » avec Michel Vergé-Franceschi, Jean Artarit et Thierry Heckmann. Puis Xavier Dubois, Sylvie San Quirce et Michel Perrin évoqueront « le renouveau du XIX^e siècle ». Enfin, la journée se terminera sur le thème des « Gens de mer » avec Alain Gérard, Pierre Rézeau et des « Chansons de marins vendéens » présentées par Jean-Pierre Bertrand.

Entretien avec Bernard Michon

Au XVIII^e, croissance de Nantes, déclin des Sables ?

Natif des Sables-d'Olonnes, Bernard Michon a soutenu en 2005 une thèse intitulée « L'Aire portuaire de Nantes aux XVII^e et XVIII^e siècles ». Attaché au Centre de Recherches en Histoire Internationale et Atlantique (CRHIA) de l'Université de Nantes, il étudie l'influence de la croissance du port de Nantes sur le déclin des Sables-d'Olonne.

À partir de quelle époque, Nantes connaît-elle une croissance importante ?

Au XVIII^e siècle, Nantes atteint la faite de sa gloire. Ses relations commerciales avec les colonies de plantation situées aux Antilles et la traite négrière lui assurent une richesse jamais égalée.

Est-ce au détriment des Sables-

d'Olonne ?

Dans le même temps que Nantes s'enrichit avec son commerce antillais, signe tangible de son déclin, la ville des Sables-d'Olonne connaît une impressionnante baisse de population à partir des années 1740-1750. Alors qu'elle comptait autour de 10 000 habitants vers 1700, un peu plus de 5 000 personnes seulement, y vivent encore en 1800.

Quelle corrélation entre cette croissance et ce déclin ?

Les raisons du déclin des Sables sont nombreuses. Mais on peut d'ores et déjà constater que la mobilisation des capitaux nantais dans les échanges avec les îles de l'Amérique s'est faite au détriment de ceux qui



étaient jusqu'alors consacrés à la pêche morutière, spécialité du port des Sables. D'autres facteurs entrent en compte, comme le déclin général de la pêche morutière au XVIII^e siècle, les difficultés d'accès du port des Sables, et son éloignement de toute voie de communication importante, estuaire ou autres voies de communication fluviales...

Entretien avec Sylvie San Quirce

Les chantiers sablais, spécialistes du thonier breton

Conservatrice à l'écomusée de l'île de Groix, Sylvie San Quirce préside la section « La mer et les Hommes » de l'Institut Culturel de Bretagne. En 1992, elle a fondé la revue « Les Cahiers de l'île de Groix » avec l'association des Amis du Musée. Dans son intervention, elle parlera des rapports entre les marins de l'île de Groix et les constructeurs des Sables-d'Olonne.

Qu'est-ce qui explique le succès des navires de pêche thonière de l'île de Groix ?

Parce qu'ils ont su innover et faire évoluer leurs navires, les marins et armateurs de l'île de Groix ont constitué pendant près d'un siècle, la plus importante flotte thonière de France. Au sommet de son apogée, Port Tudy ne comptait pas moins de 300 navires. Hommes ou femmes, gens aisés ou modestes, c'est l'esprit d'innovation qui a permis aux armateurs groizillons de connaître ces heures de gloire.

Quels sont les rapports entre les navires groizillons et les chantiers des Sables-d'Olonne ?

C'est une longue histoire. Des années 1850 aux années 1950, la moitié des dundées de l'île de Groix ont été construits sur les chantiers des Sables-d'Olonne. En effet, une majorité des armateurs de l'île de Groix avait peu de moyens, or les navires construits sur les chantiers des Sables offraient un excellent rapport qualité/prix et les délais de constructions étaient courts. Enfin, l'esprit novateur des charpentiers sablais répondait à celui des armateurs groizillons : des bateaux construits sur mesure pour répondre aux commandes de clients particulièrement perfectionnistes.

Jusqu'à quelle époque l'île de Groix est-elle restée un important port thonier ?

Après la Seconde Guerre mondiale, dans un dernier sursaut, la flotte de Groix se maintient. Mais très vite, Port Tudy est dépassé par les ports du continent, en particulier celui de

Keranon, juste en face. À partir des années cinquante, le déclin est irréversible. Groix perd son rang. Plusieurs causes l'expliquent. D'une part, en raison de querelles intestines entre les familles de Groix, les capacités d'accueil de Port Tudy n'ont jamais été développées au moment de son apogée. Or c'était indispensable : au-delà de 300, les navires ne trouvaient pas d'endroit où s'abriter. D'autre part, la flotte mit trop de temps à se motoriser et l'installation de chambres à glace électriques tarda trop. Enfin, les épouses des pêcheurs se lassèrent du manque de confort de l'île. Ainsi, peu à peu, Groix se vida d'une grande partie de ses marins.

Entretien avec Michel Vergé-Franceschi

Officiers bas-poitévins des Rois de France

Docteur en histoire, Michel Vergé-Franceschi a consacré deux thèses à l'histoire de la marine. Spécialiste reconnu de la marine des XVII^e et XVIII^e siècles, il a dirigé le Dictionnaire d'Histoire maritime. Au cours du colloque, Michel Vergé-Franceschi retrace l'histoire de ces « clans » de hobereaux peu fortunés du Bas-Poitou qui ont fourni des lignées de marins, de Richelieu à la Révolution.

A quelle époque la Vendée a-t-elle donné le plus d'officiers de marine aux armées du roi ?

À partir de la fin du XVII^e siècle, le Poitou et la Vendée ont donné un grand nombre d'officiers et notamment des officiers de marine aux armées royales. Entre les XVII^e et XVIII^e siècles un sur six, soit environ 130 viennent de ces contrées.

Quelles en sont les raisons ?

Plusieurs raisons expliquent cet état de fait. Et tout d'abord, la proximité géographique de ces régions

de l'Ouest avec l'océan. D'autre part, dans les années 1665 et 1666, Colbert, ministre de Louis XIV, fait construire par Vauban le port de Rochefort, pour renforcer la protection maritime du royaume. Beaucoup de jeunes aristocrates sans fortune trouvent alors l'opportunité de s'engager dans la Royale. Plus tard, Richelieu, originaire de la région, et madame de Maintenon, favorite puis épouse de Louis XIV, y ont établi une importante clientèle.

Quels sont les grands noms des familles d'officier de Vendée ?

On trouve la famille des seigneurs des Herbiers, ils ont fourni une quarantaine d'officiers. La famille de la Galissonnière ou encore les La Roche Saint-André. Jusqu'à la Révolution toutes ces familles seront un véritable « vivier » d'officiers. Au moment de la Guerre de Vendée, nombre d'entre eux se retrouvent dans les rangs de l'armée catholique et royale.



Programme vendredi 21 septembre

• de 9h à 12h30
1 / Replis

Jacques Péret, Université de Poitiers – « Le Bas-Poitou et la guerre sur mer au XVIII^e siècle »

Bernard Michon, Université de Nantes – « Au XVIII^e, croissance de Nantes, déclin des Sables ? »

Philippe Bossis, Université de Nantes – « Itinéraires d'armateurs bas-poitévins (XVII^e-XVIII^e siècles) »

2 / Révolution et guerre de Vendée

Michel Vergé-Franceschi, Université de Tours – « Les officiers de marine bas-poitévins de Louis XIII à Louis XVI »

Jean Artarit, historien et psychanalyste – « La côte et la Révolution »

Thierry Heckmann, Conservateur des Archives départementales de la Vendée – « L'Angleterre et la Guerre de Vendée »

• de 14h à 18h

3 / Le renouveau du XIX^e siècle

Xavier Dubois, Université de Lorient – « Conserves vendéennes, influences bretonnes (XIX^e siècle) »

Sylvie San Quirce et Michel Perrin, Conservateur du musée de Groix et historien – « Le rayonnement des chantiers sablais en Bretagne-Sud »

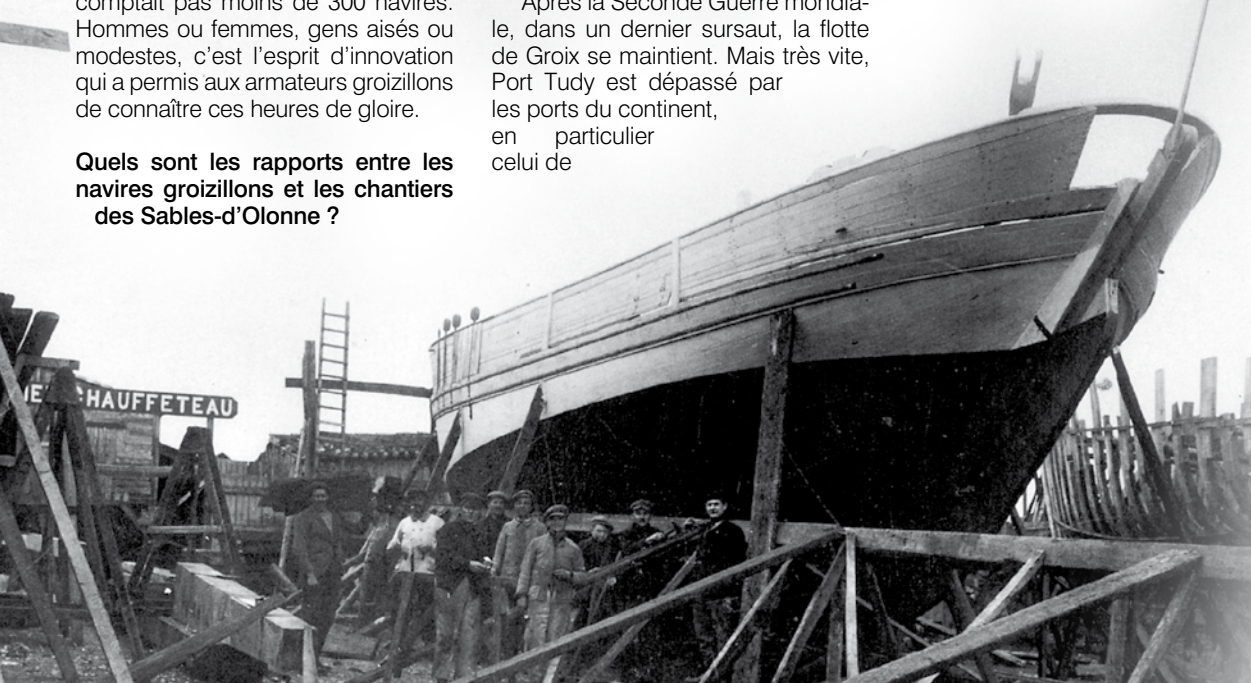
4 / Gens de mer

Alain Gérard, Université de Paris IV - Sorbonne – « Les damnés de la mer »

Pierre Rézeau, Directeur de recherche au CNRS – « Les mots de la mer : noms d'embarcations et d'animaux marins dans les manuscrits de Collinet (1739 - 1804) »

5 / Chansons de marins vendéens

Jean-Pierre Bertrand, avec Gilbert Biron et Michel Raballaud



Samedi 22 septembre

Vers un nouvel eldorado ?

Avec l'arrivée du tourisme de masse dans les années 50, le rapport des Vendéens avec l'Atlantique a beaucoup évolué. Les interventions du samedi 22 septembre s'articuleront autour des nouveaux enjeux du monde moderne face à l'océan. Si la pêche est malmenée, d'autres secteurs, l'industrie nautique et le tourisme, notamment sont florissants. L'impressionnante réussite des Chantiers Bénéteau sera expliquée par Annette Roux, présidente de la société, avant que le skipper Loïck Peyron n'évoque le Vendée Globe et l'engouement qu'il suscite.

Entretien avec Bernard Groisard L'Île d'Yeu : île pêchante, île vivante



tions magnifiques. Quand vous voyez le soleil se lever au Açores, ce n'est pas le même que chez nous ! Je comprends les plaisanciers qui préfèrent naviguer au large. Là-bas, on est seul, loin des tracasseries, des mesquineries du quotidien. J'ai ce goût du large jusque dans ma peau !

On est seul face à soi-même ?

Seul face à plusieurs défis. Un bon marin, c'est celui qui revient au port avec tous ses hommes d'équipage, et avec de quoi les nourrir.

L'Île d'Yeu est forcément liée à la pêche ?

L'île et la pêche vont de pair. Mais aujourd'hui, la situation du port a évolué : il y a les bateaux de pêche, bien sûr, mais de la place a été faite pour le commerce avec le continent, l'accueil des touristes et la plaisance. Aujourd'hui, le port de l'Île d'Yeu est un des rares à pouvoir se targuer d'un budget excédentaire.

En 50 ans, vous avez dû voir évoluer votre métier...

Oh oui, il s'en est passé, des choses ! Aujourd'hui, je navigue sur mon

sixième bateau : j'ai grandi et j'ai évolué avec la pêche au thon. Bien sûr, la période difficile que nous traversons me rend triste. C'est une des plus difficiles que nous ayons connue, mais je ne désespère pas de l'avenir.

Pourquoi cet optimisme ?

J'ai vécu dans ce métier du matin au soir. Je le connais, je l'aime. Cette vie, elle valait la peine d'être vécue, et elle la vaudra pour d'autres. Ce sera peut-être différent, mais, en Vendée, la mer jouera toujours un rôle important, surtout à l'Île d'Yeu. Voilà ce que je voudrais transmettre : une passion commune à plusieurs générations, et l'espoir de lendemains qui s'améliorent.

Essentielle pour l'Île d'Yeu, la pêche au thon a connu d'importantes mutations auxquelles les pêcheurs îliens ont pris une part active. La recherche de la compétitivité et le respect de la ressource fut et restera leur souci constant. Embarqué comme mousse à 13 ans en 1956, Bernard Groisard a gravi tous les échelons : novice, puis matelot, second, patron et enfin armateur. Il a publié « Cinquante années de pêche au thon » en 2006.

Bernard Groisard, que reste-t-il après 50 ans de pêche au thon ?

Il reste l'appel du large, des sensa-

Entretien avec Guy Labouërie Désir de mer...

Guy Labouërie est Vice-Amiral d'Escadre (2s). Maître de conférences à l'ENA, il a enseigné puis commandé l'École Supérieure de Guerre Navale, et dirigé l'enseignement supérieur de la Marine. Il a publié divers ouvrages de réflexion sur la guerre maritime. Volontiers poète et romancier, il s'est aussi intéressé à des questions spirituelles. En 1992, il a été élu à l'Académie de Marine.

Vous évoquez un désir de mer...

Aujourd'hui, force est de constater un mouvement global des populations vers les rivages. Au-delà des multiples raisons matérielles qui expliquent ce phénomène, un sentiment demeure : c'est là que se joue une partie de l'avenir, sur ce que l'on peut appeler la Terre-Océan. Aussi, quelles que soient les richesses et les caractéristiques de ce dernier, il est intéressant de revenir sur l'interface Terre - Mer et plus encore sur la façon d'aborder les questions cruciales de formation et de management dans le monde hétérogène désormais fermé, où la mer a beaucoup à apporter.

Quelle certitude ?

Penser la mer est impératif à condition de la penser globalement. Le désir est une chose, mais sans volonté d'agir on reste poète ou idéologue... Ce fut trop souvent l'attitude de notre pays.

Entretien avec Jean Rousseau Défis aux pouvoirs publics

Jean Rousseau a été professeur d'histoire puis proviseur de lycée. Il a notamment écrit « Des enfants juifs en Vendée. Chavagnes 1942-1944 », et a publié deux ouvrages sur la Guerre de 14-18. Mais c'est d'abord son expérience d'ancien maire de Saint-Gilles-Croix-de-Vie qui lui est utile pour présenter les épineux problèmes que le tourisme pose aux responsables publics.

Comment a évolué la côte vendéenne ces dernières années ?

La côte vendéenne a connu, pendant les Trente Glorieuses, une véritable explosion touristique, provoquant une urbanisation massive et l'installation d'une nouvelle population littorale.

Dans le même temps, des activités traditionnelles comme la pêche entraient dans une période de turbulences et amorçaient un déclin, et ce pendant que la construction des bateaux de plaisance connaissait le formidable développement que l'on sait.

Quel défi cela pose-t-il ?

Le défi des pouvoirs publics de tous niveaux est aujourd'hui d'assurer la cohésion d'une population nombreuse mais vieillissante, favoriser l'équilibre des activités, affronter les conséquences de l'envol du prix du foncier pour les jeunes générations actives, le tout dans un contexte de renversement de certaines données de la géographie physique, telle que l'élévation du niveau de la mer.



Annette Roux, à la tête d'une saga Bénéteau : être, voir, croire

Adopté à 6 ans par deux oncles célibataires navigants au long cours, Benjamin Bénéteau s'installe à Croix-de-Vie vers 1884. Visionnaire, il y est le premier à motoriser les bateaux qu'il construit, et se retrouve l'objet de nombreuses attaques.

Son fils André poursuit l'activité de Benjamin dans le secteur de la pêche professionnelle. Son petit-fils André est le premier de Vendée à oser le polyester pour la construction d'un nouveau type de bateaux, les « pêche-promenade ».

Avec sa sœur Annette, ils orientent l'activité des chantiers sur la plaisance. « Impliquée par devoir », Annette Roux se donne pour objectif, dès 1964, de devenir leader mondial vingt ans plus tard.

Elle se propose de partager ses doutes et ses convictions quant à l'esprit d'une entreprise très mondialisée, fortement attachée à ses racines vendéennes. En prenant les rênes de Bénéteau, Annette Roux a eu conscience d'être « presque entrée en religion ». Dès lors, sa vie se confond, ou presque, avec l'entreprise.

Programme samedi 22 septembre

• de 9h à 12h30

Le réel et l'imaginaire

Guy Labouërie, vice-amiral d'escadre – « Désir de mer »
Alain Miossec, recteur de l'académie de la Guadeloupe – « La Vendée et la lutte contre les flots »

La mer toujours nourricière

Bernard Groisard, armateur à l'Île d'Yeu – « L'Île d'Yeu : île pêchante, île vivante »
Jean-Yves Perrot, président directeur général d'IFREMER – « Pêche et développement durable »

Table ronde

Jean Garnier, Joël Pénisson, Éric Taraud et Thierry Thomazeau – « La fin de la pêche ? »

• de 14h à 18h

Le choc du tourisme de masse
Pierre Legal, doyen de l'Université de Nantes – « L'urbanisation, de Merlin-plage à la loi littoral »
Jean Renard, professeur à l'Université de Nantes – « L'impact du tourisme sur les évolutions des populations du littoral vendéen (1954-2007) »

Demain...

Jean Rousseau, ancien maire de Saint-Gilles-Croix-de-Vie – « Les défis lancés aux pouvoirs publics »
Jacques Hussenet, urbaniste – « La côte vendéenne dans 20 ans : essai de prospective »

Les voiles du rêve

Annette Roux, présidente des Chantiers Bénéteau – « Être, voir, croire »
Loïck Peyron, skipper – « Le Vendée Globe »

Le colloque « Les Vendéens et la Mer » se déroule aux Atlantes aux Sables-d'Olonne du 20 au 22 septembre
Accessible à tous / 5€ par jour

Renseignements et inscriptions (pas d'inscription sur place) :
Centre Vendéen de Recherches Historiques
Téléphone : 02 51 47 74 49
www.histoire-vendee.com

