

Patrimoine culturel immatériel et patrimoine maritime Les premières collectes, la transmission des savoir-faire

Intervention de Michel Colleu, Association Mémoire des ports d'Europe,
co-fondateur et ancien directeur éditorial du *Chasse-Marée*

Aujourd'hui, pour le grand public, le "patrimoine maritime", c'est ce qui est mis en valeur dans les grandes fêtes maritimes ; pour les amateurs de musique, c'est ce que l'on entend dans les "disques de chants de marins" ; pour les passionnés de culture maritime, c'est la matière que fait découvrir depuis un quart de siècle la revue et les publications du *Chasse-Marée*. Ce patrimoine est symbolisé par quelques voiliers traditionnels très médiatiques.

Jusque vers 1980, le patrimoine maritime immatériel qui était popularisé se réduisait essentiellement à quelques chants emblématiques du répertoire des long-courriers. Plus largement, la seule culture maritime qui avait droit de cité était celle de la Royale, et, parmi celle-ci, celle des "gens de l'arrière" et non celle des simples matelots !

Comment cette notion a pu évoluer si rapidement ?

La situation vers 1975

1975. Les derniers grands voiliers de commerce français ont cessé d'être armés voilà un demi-siècle, les derniers voiliers caboteurs et les derniers voiliers morutiers voilà un quart de siècle, seuls quelques pêcheurs côtiers âgés naviguent encore ça et là à la voile, mais ils n'intéressent personne. La vie quotidienne des populations littorales est très peu étudiée, les ethnologues préférant enquêter dans le milieu paysan, qui leur est moins étranger. Quant aux traditions orales, on considère que tout a déjà été sauvé grâce aux remarquables collectes du capitaine Armand Hayet, qui a recueilli et publié les coutumes, proverbes et chansons des quelques dizaines de matelots long-courriers embarqués avec lui vers 1900.

Pourtant, tous les marins alors à la retraite ont connu la voile de travail et en ont gardé la nostalgie. Fiers d'avoir vécu un métier où se mêlent savoir-faire spécifique, aventure, et, parfois, divertissements, ils ont encore en tête le moindre détail technique des voiliers sur lesquels ils ont navigué. C'est ce qu'ont compris quelques passionnés, tous nés dans des régions maritimes, qui interrogent, chacun de leur côté, marins et charpentiers navals, pour certains, comme Jean Le Bot en Bretagne Nord, dès les années 1950. Leurs enquêtes ont une particularité : elles croisent les données trouvées en archives, celles observées sur des cartes postales anciennes et celles transmises oralement par les marins de la voile, ces trois approches se nourrissant l'une l'autre.

Ces travaux approfondis, menés par des précurseurs autodidactes, vont aboutir à une impressionnante série de publications qui forme aujourd'hui la base de l'ethnologie maritime française. Entre autres : *Bateaux de Bretagne Nord*, de Jean Le Bot en 1976, *Ar Vag, Voile au travail en Bretagne Atlantique*, de Bernard Cadoret et son équipe en 1978, premier d'une série qui compte à ce jour quatre tomes, *Le temps des thoniers*, de Dominique Duviard en 1980, *Bateaux de Normandie* de François Renault en 1984.

Par ailleurs, de rares chercheurs, également autodidactes et isolés, enregistrent à partir de 1970 les répertoires de quelques anciens marins long-courriers et Terre-Neuvas bretons et normands et popularisent ces témoignages dans quelques disques de collectages (réalisés par Jean Mahé en 1975, et par moi-même en 1979). Cette nouvelle approche du répertoire chanté

des marins n'a, à l'époque, que peu d'influence sur l'évolution du genre "chants de marins", trop bien nourri par les chorales et le mouvement de *sea songs* and *chanteys* alors florissant en Grande Bretagne et aux Etats Unis.

Les années 1980 : le grand tournant : la construction d'un mouvement patrimonial

Vers 1980, conscients qu'il est encore possible de sauver le patrimoine maritime populaire, certains de ces chercheurs souhaitent changer d'échelle et transformer ces initiatives solitaires en vastes enquêtes organisées. Par ailleurs, tous brûlent de mettre en pratique les savoirs qu'ils ont recueillis afin, notamment, d'embarquer un jour sur les types de voiliers de travail si particuliers que les anciens évoquent... Mais il n'en reste plus en état de naviguer ! Des Bretons prennent bientôt la tête de ce jeune mouvement. Ils se regroupent autour de Bernard Cadoret, qui sait proposer au bon moment les grandes orientations permettant de fédérer les énergies. Douarnenez va devenir pendant une décennie le vaisseau amiral du patrimoine maritime. Le simple énoncé des initiatives prises alors pour la première fois, et dont les résultats sont tangibles aujourd'hui, est impressionnant :

- Inventorier le patrimoine d'un port et le faire revivre :

En 1979 est créée Treizour (le passeur) à Douarnenez. L'association se donne pour vocation de sauver l'ensemble du patrimoine maritime populaire de la ville, dans tous les domaines, puis élargit son action à la sauvegarde des types de voiliers traditionnels. Sur toutes les côtes françaises, elle collecte des bateaux menacés, parfois abandonnés, témoignant de la tradition locale : cet ensemble formera le cœur de la collection du Musée du bateau, ouvert en 1986 à Douarnenez.

- Coordonner les actions associatives

La même année est créée la Fédération régionale pour la culture maritime, toujours active aujourd'hui

- Diffuser les recherches, et créer un lien entre chercheurs, passionnés et amateurs de marine
-

En 1981, Le Chasse-Marée est fondé par une équipe réunie autour de Bernard Cadoret. Par ses publications, par l'organisation de fêtes maritimes et de concours, et surtout grâce à la revue *Chasse-Marée*, cette entreprise culturelle va devenir le principal moteur de l'essor de la culture maritime en France. Dans ses actions et publications, le patrimoine immatériel aura toujours une place de choix.

La même année, le Chasse-Marée publie le premier volume de l'*Anthologie des chansons de mer*. Pour la première fois, collecteurs spécialistes des traditions musicales des marins et collecteurs spécialistes des métiers et de la vie maritime mettent en commun leurs enquêtes. L'interprétation proposée tente de respecter les styles spécifiques entendus auprès des marins de la voile. L'album sera suivi d'une vingtaine d'autres et cette anthologie suscitera de nouveaux thèmes d'enquêtes, favorisera les échanges entre chercheurs, et popularisera cet aspect emblématique du patrimoine oral des gens de mer.

- Créer un nouveau concept de fêtes maritimes

1982. Pour la première fois, à Pors'Beach, en rade de Brest, une fête maritime réunit passionnés de bateaux traditionnels, associations patrimoniales et groupes de musiques interprétant des répertoires maritimes. En 1986, Le Chasse-Marée organise à Douarnenez un événement analogue à plus grande échelle. Quatre ans plus tard, l'entreprise culturelle organise Brest 92 : cette fois le million de visiteurs est dépassé et la notoriété du patrimoine maritime devient nationale. Ce type de fête inventé en Bretagne – un port, un rendez-vous de voiliers traditionnels, de la musique traditionnelle, un carrefour associatif autour de la culture maritime – se décline bientôt de façon thématique : premières fête "voile-aviron" à Cancale en 1987, première Fête du chant de marin à Paimpol en 1989...

“Conserver le matériel pour préserver l’immatériel” : voiliers de travail et savoirs des charpentiers et des marins

- Faire naviguer des voiliers de travail précisément restaurés ou reconstitués

1983. Première reconstitution de bateau traditionnel : l'association Treizour lance la chaloupe sardinière de Douarnenez Telenn Mor. La reconstitution est le fruit des enquêtes d'archives, mais aussi des interviews de marins de la voile ayant navigué sur ses chaloupes, et du savoir-faire de charpentiers travaillant "à l'ancienne". La navigation sur ce voilier gréé au tiers permettra tout d'abord de retrouver les gestes décrits par les anciens, puis de les maîtriser, enfin de les transmettre aux générations n'ayant jamais connu ces voiliers. Cette démarche sera réitérée sur les divers types de voiliers lancés par la suite.

Pour les acteurs du renouveau du patrimoine maritime, cette démarche est fondamentale : la remise dans leur contexte matériel des situations décrites en archives ou oralement, permet de découvrir des aspects inédits, imprévus parfois, et de valider des hypothèses scientifiques : tours de main liés à la construction d'un bateau sans plan préalable, manœuvre à la voile dans tous les temps avec tous les types de gréements, pêche traditionnelle refaite sur des voiliers en présence d'anciens marins dont c'était le métier, manière de chanter pour aider une manœuvre à bord, etc. L'utilisation in situ d'un du navire devient garante d'un savoir faire.

En 1987 est lancée la bisquine *La Cancalaise*, première réplique de grande ampleur d'un voilier de pêche, dont les plans bénéficient des relevés faits par Jean Le Bot dans les années 1950. Le bateau est mis en chantier sur le quai, et la construction est suivie au jour le jour par la population, les anciens marins de la voile commentant le travail. Bien d'autres voiliers marquants pourraient être cités, de la gabare de la rade de Brest Notre Dame de Rumengol, restaurée dès 1982, au trois-mâts long-courrier nantais *Belem* (1986)...

- Sauver le savoir faire des charpentiers navals

En 1985 sont créés à Douarnenez par la FRCM les Ateliers de l'Enfer, centre de formation à la charpente marine traditionnelle, toujours en activité. Plusieurs constructions emblématiques – telle La Recouvrance, à Brest – sont le fait de cette nouvelle génération de charpentiers.

- Lancer de grands concours fédérateurs pour amplifier le mouvement

En 1988, Le Chasse-Marée lance un grand concours national "Bateaux des côtes de France", visant à restaurer ou à faire construire une centaine de voiliers. Plus de 90 voiliers seront lancés. Tous se retrouvent à Brest en 1992. Mais le concours impliquait également de fournir un dossier mettant en valeur l'environnement culturel de chaque bateau, et nombre d'aspects

patrimoniaux ont ainsi été sauvés et valorisés par les associations locales faisant construire leur bateau : vie des équipages, techniques de manœuvres à la voile, termes spécifiques utilisés par les marins, vêtements portés, cuisine à bord, traditions... Ce concours sera suivi de trois autres (le dernier s'est terminé à Brest en 2008), tous aussi fédérateurs.

Les années 1990 : enracinement et affirmation de l'intérêt du patrimoine maritime comme vecteur d'expansion économique-touristique

Sur la lancée d'un nouveau concours du Chasse-Marée "Patrimoine des côtes et fleuves de France", la matière étudiée et sauvegardée s'élargit à l'environnement des navires et des marins : bâtiments, mais aussi œuvres d'art populaires conservées dans les familles, manuscrits archives, objets personnels... Des enquêtes méthodiques se font jour, s'appuyant sur les expériences de la décennie précédente, comme en Vendée, où l'association AREXCPO se lance dans la collecte systématique du répertoire chanté de la population littorale du département – enquêtes popularisée par des publications en 1996 -, mais on pourrait citer les inventaires de la topographie en breton de la côte du Léon réalisés par Mikael Madeg.

Les liens avec les expériences menées à l'étranger pour sauvegarder et faire connaître le patrimoine maritime se renforcent. S'inspirant des remarquables port-musées existant en Europe du Nord, aux Pays Bas, aux Etats-Unis, Douarnenez met en œuvre à partir de son Musée du bateau un ambitieux projet de port-musée qui ouvre en 1993. Mais la structure doit fermer deux ans plus tard.

- Transmettre le sens marin

1996. Pour favoriser la transmission du "sens marin", une expression qui résume toute l'expérience qu'un marin confirmé peut acquérir en côtoyant ses aînés et en naviguant lui-même, le Chasse-Marée lance un nouveau concours, Défi Jeunes Marins 2000, réservé aux jeunes, proposant une compétition sportive, culturelle, amicale et conviviale, à partir d'un modèle unique de bateau voile-aviron (une grande yole de 11,50 m, réplique d'un modèle préservé construit par la Marine française en 1796). La mise en compétition des jeunes va se révéler un levier efficace, à l'instar de ce qui s'est passé pour la pratique du biniou et de la bombarde en Bretagne, dynamisée par la compétition. Une trentaine de yoles sont lancées aux quatre coins de la France. Déjà utilisées par plusieurs pays depuis 1986 dans le cadre comparable de l'Atlantic Challenge, les yoles 1796 sont aujourd'hui présentes dans de nombreux pays. Lors des compétitions internationales, si le sport a bien sûr sa place, le patrimoine immatériel est pris en compte : chaque équipier doit savoir manœuvrer à la voile, faire du matelotage, chanter le répertoire maritime de sa région...

Les années 2000 : transmettre l'expérience d'une génération qui n'a pas connu la voile

Dans les années 2000, les actions menées précédemment se poursuivent, malgré un contexte économique défavorable. Pourtant, dans certaines régions, les enquêtes se multiplient et les initiatives de promotion du patrimoine maritime sont en pleine expansion : c'est le cas notamment sur la côte méditerranéenne française, ou, dans des pays proches, en Galice, région qui s'appuie sur l'expérience bretonne.

En 2008, les témoins de la voile de travail ont quasiment tous disparu, mais une autre génération de marins ou de familles des gens de mer devient consciente du trésor patrimonial qu'elle doit transmettre : ceux qui ont navigué entre les années 1930 et les années 1980 ont

connu une marine française florissante, encore imprégnée de la culture populaire de l'époque précédente, et ont vécu les étapes de son évolution rapide, tant technique (vapeur, diesel, sonars...) qu'économique (disparition du transport par paquebots). A l'heure où bien des ports sont condamnés à n'accueillir plus qu'une plaisance industrielle, des associations ont compris l'importance de ces décennies charnières, comme à Audierne, où une histoire de chaque bateau de pêche est en cours, grâce aux témoignages recueillis dans les familles. Mais on pourrait aussi citer le travail de Georges Tanneau, un marin breton qui a collecté les chants composés à bord par des gars de la Marine marchande dans les années 1950/1970.

Conclusion

En terminant ce trop bref tour d'horizon, je relève que la force de ce mouvement tient en partie à sa cohésion intellectuelle : il a toujours veillé à associer enquêtes et mises en pratique, il a gardé la vision d'une culture globale où économie, techniques et savoirs populaires transmis oralement sont mis sur un même plan.

C'est ce qui permet aujourd'hui d'envisager de peser sur certaines décisions économiques : il commence à être admis par exemple que les ports – de mer, de rivière – qui respectent leur patrimoine maritime sont plus attractifs que les autres. Voilà d'ailleurs le thème du prochain concours lancé cette année par l'Association Mémoire des ports d'Europe, qui prend le relais des concours précédemment organisés par le Chasse-Marée

Un regret cependant : au fur et à mesure que les témoins de l'âge de la voile de travail s'éteignent, leur patrimoine oral peut nous paraître de plus en plus étranger. La situation actuelle du genre "chants de marins", où rares sont les interprètes qui chantent encore dans les styles traditionnels, ou le désintérêt pour les contes maritimes, prouvent la nécessité de relancer rapidement un mouvement d'intérêt d'ampleur nationale sur le sujet. Ce mouvement serait sûrement aidé par la présence d'un centre consacré exclusivement au patrimoine oral maritime qui réunirait et populariserait largement les témoignages, sources vives de cette tradition populaire.

Je terminerai en rendant hommage aux nombreux passionnés qui permettent d'armer aujourd'hui encore des voiliers de tradition, ainsi qu'aux quelques fous qui se sont lancés, et se lancent encore, dans la restauration, la construction, ou la reconstitution de ces bateaux. Comme le résume bien Michel Philippe, un des anciens présidents de la Fédération pour la culture et le patrimoine maritime en Bretagne, en évoquant la flottille des voiliers de travail réunie à l'occasion de la Semaine du Golfe 2006 : *"le projet du thonier Biche est une folie, mais ce soir, le port de Vannes est rempli de folies."* Tant que cette folie sera communicative, le patrimoine maritime continuera à se transmettre !